

WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2014/14243]

26 MAART 2014. — Wet betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen (1)

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

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

TITEL 1. — *Algemene bepalingen*

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

Art. 2. Deze wet regelt het geheel van de voorschriften betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen.

Deze wet is niet van toepassing op het rollend materieel :

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

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

Art. 3. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2014/14243]

26 MARS 2014. — Loi relative à la sécurité d’exploitation des lignes ferroviaires musées (1)

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

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

TITRE 1^{er}. — *Dispositions générales*

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

Art. 2. La présente loi règle l’ensemble des prescriptions relatives à la sécurité d’exploitation des lignes ferroviaires musées.

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

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

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

Art. 3. Pour l’application de la présente loi, on entend par :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITEL 2. — Uitbating van de museumspoorlijnen**HOOFDSTUK 1. — Uitbatingsmachtiging**

Art. 4. Om een museumspoorlijn uit te baten, beschikt de museumspoorlijnuitbater over een uitbatingsmachtiging, afgeleverd door de veiligheidsinstantie.

Het eerste lid is niet van toepassing op :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 6. De kandidaat-uitbater richt zijn aanvraag voor een uitbatingsmachtiging schriftelijk aan de veiligheidsinstantie, uiterlijk drie maanden vóór de geplande uitbating van de museumspoorlijn.

Art. 7. De aanvraag, bedoeld in artikel 6, is vergezeld van het technisch dossier, dat tenminste de volgende inlichtingen bevat :

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

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

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

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

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

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

Art. 8. De veiligheidsinstantie onderzoekt en deelt zo vlug mogelijk, en uiterlijk twee maanden na ontvangst van de aanvraag en het bijbehorende dossier, aan de kandidaat-uitbater mede of het dossier beantwoordt aan de veiligheidsvoorschriften, bedoeld in Hoofdstuk 2.

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

Art. 9. Wanneer het dossier beantwoordt aan de veiligheidsvoorschriften, bedoeld in Hoofdstuk 2, levert de veiligheidsinstantie de uitbatingsmachtiging af.

Art. 10. De kandidaat-uitbater of de titularis van de uitbatingsmachtiging informeert onverwijld de veiligheidsinstantie van elke substantiële wijziging, die zich heeft voorgedaan na indiening van de aanvraag voor een uitbatingsmachtiging of tijdens de uitbating van de museumspoorlijn, met betrekking tot :

1° de veiligheidsvoorschriften, bedoeld in Hoofdstuk 2;

2° de museumspoorlijninfrastructuur, het materieel of de uitbatingsmodaliteiten.

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

TITRE 2. — Exploitation des lignes ferroviaires musées**CHAPITRE 1^{er}. — Autorisation d'exploitation**

Art. 4. Afin d'exploiter une ligne ferroviaire musée, l'exploitant de la ligne ferroviaire musée dispose d'une autorisation d'exploitation, délivrée par l'autorité de sécurité.

L'alinéa 1^{er} n'est pas applicable :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 6. Le candidat-exploitant adresse sa demande d'une autorisation d'exploitation par écrit à l'autorité de sécurité, au plus tard trois mois avant l'exploitation envisagée de la ligne ferroviaire musée.

Art. 7. La demande visée à l'article 6 est accompagnée du dossier technique, qui contient au moins les informations suivantes :

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

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

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

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

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

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

Art. 8. L'autorité de sécurité vérifie et communique le plus vite possible, et au plus tard deux mois après réception de la demande et du dossier y annexé, au candidat-exploitant si le dossier répond aux dispositions de sécurité visées au Chapitre 2.

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

Art. 9. Lorsque le dossier répond aux dispositions de sécurité visées au Chapitre 2, l'autorité de sécurité délivre l'autorisation d'exploitation.

Art. 10. Le candidat-exploitant ou le titulaire de l'autorisation d'exploitation informe sans délai l'autorité de sécurité de toute modification substantielle survenue après l'introduction de la demande d'autorisation d'exploitation ou pendant l'exploitation de la ligne ferroviaire musée, par rapport :

1° aux dispositions de sécurité visées au Chapitre 2;

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

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

Art. 11. De uitbatingsmachtiging is tien jaar geldig en kan op verzoek van de museumspoorlijnnuitbater worden hernieuwd.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

HOOFDSTUK 2. — Veiligheidsvoorschriften

Afdeling 1. — Veiligheidsbeheersysteem

Art. 14. Het veiligheidsbeheersysteem waarborgt de beheersing van alle risico's die de uitbating van de museumspoorlijn met zich meebrengt en beschrijft eveneens de maatregelen die zullen genomen worden ingeval van gestoorde situatie of gestoord treinverkeer.

Het veiligheidsbeheersysteem bevat de elementen beschreven in de Bijlage.

Art. 15. De museumspoorlijnnuitbater stuurt aan de veiligheidsinstantie, vóór 1 februari van elk jaar, een verslag over de toestand van de exploitatieveiligheid tijdens het vorige kalenderjaar. Dit veiligheidsverslag bevat de inlichtingen over de werking en de opvolging van het veiligheidsbeheersysteem.

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

Afdeling 2. — Verplichtingen inzake de uitbating van museumspoorlijnen

Art. 16. De museumspoorlijnnuitbater stelt de regels van uitbating op en baat de museumspoorlijn dienovereenkomstig uit, alsmede in overeenstemming met het veiligheidsbeheersysteem en met de door de Koning bepaalde veiligheidsvoorschriften met betrekking tot de infrastructuur, het materieel en het veiligheidspersoneel.

Art. 17. De referentiesnelheid van het spoorverkeer op een museumspoorlijn bedraagt 50 kilometer per uur.

Art. 18. De museumspoorlijnnuitbater licht onmiddellijk het onderzoeksorgaan in van het zich voordoen van een ernstig ongeval volgens de door deze laatste bepaalde modaliteiten.

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

Art. 19. § 1. Elk ernstig ongeval maakt het voorwerp uit van een verslag, waarvan een afschrift binnen drie werkdagen door de museumspoorlijnnuitbater naar het onderzoeksorgaan verstuurd wordt, overeenkomstig de door deze laatste bepaalde modaliteiten.

Art. 11. L'autorisation d'exploitation est valable dix ans et peut être renouvelée à la demande de l'exploitant de la ligne ferroviaire musée.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE 2. — Dispositions de sécurité

Section 1^{re}. — Système de gestion de sécurité

Art. 14. Le système de gestion de sécurité garantit la maîtrise de tous les risques qu'entraîne l'exploitation de la ligne ferroviaire musée et décrit les mesures qui seront prises en cas de situation perturbée ou de trafic ferroviaire perturbé.

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

Art. 15. L'exploitant de la ligne ferroviaire musée envoie à l'autorité de sécurité, avant le 1^{er} février de chaque année, un rapport sur la situation de la sécurité d'exploitation pendant l'année calendrier précédente. Ce rapport de sécurité contient les informations sur le fonctionnement et le suivi du système de gestion de sécurité.

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

Section 2. — Obligations relatives à l'exploitation des lignes ferroviaires musées

Art. 16. L'exploitant de la ligne ferroviaire musée adopte les règles d'exploitation et exploite la ligne ferroviaire musée en conformité avec celles-ci, ainsi qu'avec le système de gestion de sécurité et avec les dispositions de sécurité relatives à l'infrastructure, au matériel et au personnel de sécurité, déterminées par le Roi.

Art. 17. La vitesse de référence du trafic ferroviaire sur une ligne ferroviaire musée est de 50 kilomètres par heure.

Art. 18. L'exploitant de la ligne ferroviaire musée informe immédiatement l'organisme d'enquête de la survenance d'un accident grave selon les modalités déterminées par ce dernier.

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

Art. 19. § 1^{er}. Chaque accident grave fait l'objet d'un compte rendu, dont une copie est envoyée par l'exploitant de la ligne ferroviaire musée dans les trois jours ouvrables à l'organisme d'enquête, selon les modalités déterminées par ce dernier.

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

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

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

TITEL 3. — Aansprakelijkheid en verzekering

Art. 20. De aansprakelijkheid van de museumspoorlijnnuitbater wordt geregeld door het gemeene recht en de bijzondere regelingen inzake het vervoer van personen.

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

TITEL 4. — Opdrachten en bevoegdheden van de veiligheidsinstantie

Art. 22. De opdrachten van de veiligheidsinstantie zijn, onder andere, de volgende :

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

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

Art. 23. De veiligheidsinstantie kan, in uitvoering van haar taken bedoeld in artikel 22, al de noodzakelijke maatregelen nemen om de veiligheidsvoorschriften te doen naleven, met inbegrip van het verbod voor het personeel om te rijden of om het materieel of de museumspoorlijninfrastructuur te gebruiken.

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

Art. 24. De veiligheidsinstantie verricht haar taken op een open, niet-discriminerende en transparante wijze. Zij geeft alle partijen de gelegenheid te worden gehoord en zij motiveert haar beslissingen.

Art. 25. Het bezit van de hoedanigheid van agent van de veiligheidsinstantie wordt ter kennis gebracht van derden aan de hand van een legitimatiebewijs, waarvan de Koning het model bepaalt.

TITEL 5. — Onderzoeken naar spoorwegongevallen

Art. 26. Het onderzoeksorgaan stelt een onderzoek in na elk ernstig ongeval, dat zich op de museumspoorlijn heeft voorgedaan.

Art. 27. Zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van de politiediensten en de gerechtelijke overheden en, in voorkomend geval, in samenwerking met deze instanties, krijgt het onderzoeksorgaan zo snel mogelijk :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE 3. — Responsabilité et assurance

Art. 20. La responsabilité de l'exploitant de la ligne ferroviaire musée est réglée par le droit commun et les réglementations particulières en matière de transport de personnes.

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

TITRE 4. — Missions et compétences de l'autorité de sécurité

Art. 22. Les missions de l'autorité de sécurité sont, entre autres, les suivantes :

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

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

Art. 23. L'autorité de sécurité peut prendre, en exécution de ses missions visées à l'article 22, toutes les mesures nécessaires afin de faire respecter les dispositions de sécurité, y compris l'interdiction au personnel de conduire ou d'utiliser le matériel ou l'infrastructure de la ligne ferroviaire musée.

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

Art. 24. L'autorité de sécurité réalise ses missions d'une manière ouverte, non-discriminatoire et transparente. Elle donne à toutes les parties l'occasion d'être entendues et motive ses décisions.

Art. 25. La possession de la qualité d'agent de l'autorité de sécurité est portée à la connaissance des tiers par une carte de légitimation, dont le Roi fixe le modèle.

TITRE 5. — Enquêtes en cas d'accidents ferroviaires

Art. 26. L'organisme d'enquête effectue une enquête après chaque accident grave survenu sur la ligne ferroviaire musée.

Art. 27. Sans porter préjudice aux compétences des services de police et des autorités judiciaires et, le cas échéant, en collaboration avec ces instances, l'organisme d'enquête a dès que possible :

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

2° le droit d'obtenir immédiatement un inventaire des preuves et d'assurer l'enlèvement contrôlé d'épaves, d'installations ou d'éléments de l'infrastructure aux fins d'examen ou d'analyse;

3° accès au contenu des enregistreurs de messages verbaux et des enregistrements des équipements de bord, et à l'enregistrement du fonctionnement du système de signalisation et de contrôle du trafic, ainsi que la possibilité de l'utiliser;

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

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

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

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

Art. 28. Het bezit van de hoedanigheid van hoofdonderzoeker, van toegevoegd onderzoeker, van lid van het onderzoeksorgaan of van de door het onderzoeksorgaan gelaste expert, wordt ter kennis gebracht van derden aan de hand van een legitimatiebewijs, waarvan de Koning het model bepaalt.

Art. 29. Tijdens hun verplaatsingen op het terrein :

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

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

Art. 30. De voorwerpen, die bepalend zijn voor het onderzoek, en die door de onderzoekers bewaard worden :

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

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

Art. 31. Zodra het onderzoek beëindigd is, worden de voorwerpen bewaard op de plaats aangeduid door het onderzoeksorgaan.

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

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

Art. 32. Wanneer uit de door het onderzoeksorgaan verzamelde indicïën blijkt dat de oorzaak van het ernstig ongeval een inbreuk zou kunnen zijn, waarschuwt het onderzoeksorgaan onmiddellijk de politiediensten en de gerechtelijke overheden.

Art. 33. Het onderzoek wordt op een dusdanige wijze gevoerd dat alle partijen kunnen worden gehoord en met eerbiediging van de rechten van de betrokkenen.

Art. 34. Voor elk ongeval bedoeld in artikel 26, treft het onderzoeksorgaan de vereiste schikkingen. Zij doet meer bepaald beroep op de operationele en technische competenties, noodzakelijk om het onderzoek te leiden. Deze competenties kunnen binnen of buiten het onderzoeksorgaan betrokken worden, in functie van de aard van het ongeval of incident.

Art. 35. Het onderzoeksorgaan beëindigt zijn onderzoeken op de plaats van het ongeval zo spoedig mogelijk, teneinde de museumspoorlijnnuitbater toe te laten de lijn te herstellen en zo snel mogelijk te heropenen.

Art. 36. Het onderzoek wordt uitgevoerd onafhankelijk van gelijk welke gerechtelijke inlichting of aanwijzing, en kan in geen enkel geval de vaststelling van de schuld of van de aansprakelijkheid tot doel hebben.

Art. 37. Elk onderzoek van een ernstig ongeval maakt het voorwerp uit van een verslag. Dit verslag wordt zo spoedig mogelijk gepubliceerd.

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

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

Art. 38. De museumspoorlijnnuitbater stelt al het mogelijke in het werk om uit eigen beweging ten volle mee te werken aan de vaststelling van de oorzaken van het ongeval.

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

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

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

Art. 28. La possession de la qualité d'enquêteur principal, d'enquêteur adjoint, de membre de l'organisme d'enquête ou d'expert mandaté par l'organisme d'enquête, est portée à la connaissance des tiers par une carte de légitimation dont le Roi fixe le modèle.

Art. 29. Lors de leurs déplacements sur le terrain :

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

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

Art. 30. Les objets qui sont déterminants pour l'enquête et qui sont conservés par les enquêteurs :

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

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

Art. 31. Une fois l'enquête terminée, les objets sont entreposés à l'endroit désigné par l'organisme d'enquête.

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

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

Art. 32. Lorsqu'il appert des indices rassemblés par l'organisme d'enquête que la cause de l'accident grave pourrait être une infraction, l'organisme d'enquête en avertit immédiatement les services de police et les autorités judiciaires.

Art. 33. L'enquête est menée de manière à permettre à toutes les parties d'être entendues et dans le respect des droits des intéressés.

Art. 34. Pour chaque accident visé à l'article 26, l'organisme d'enquête prend les dispositions voulues. Il fait notamment appel aux compétences opérationnelles et techniques nécessaires pour mener l'enquête. Ces compétences peuvent être sollicitées au sein de l'organisme d'enquête ou en dehors de celui-ci, en fonction de la nature de l'accident ou de l'incident.

Art. 35. L'organisme d'enquête conclut ses examens sur le site de l'accident dans les plus brefs délais possibles, afin de permettre à l'exploitant de la ligne ferroviaire musée de remettre la ligne en état et de la rouvrir dans les meilleurs délais.

Art. 36. L'enquête est effectuée indépendamment de toute information ou instruction judiciaire et ne peut en aucun cas viser à la détermination de la faute ou de la responsabilité.

Art. 37. Chaque enquête d'un accident grave fait l'objet d'un rapport. Ce rapport est publié dans les meilleurs délais.

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

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

Art. 38. L'exploitant de la ligne ferroviaire musée met tout en œuvre pour collaborer spontanément et pleinement à la détermination des causes de l'accident.

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

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

TITEL 6. — Slotbepalingen en inwerkingtreding

Art. 39. Deze wet is uiterlijk twaalf maanden na haar datum van inwerkingtreding van toepassing op de reeds in uitbating zijnde museumspoorlijnen.

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 maart 2014.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
Mevr. J. MILQUET

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
M. WATHELET

Met 's Lands zegel gezegd :

De Minister van Justitie,
Mevr. A. TURTELBOOM

Nota

(1) *Zitting 2012-2013.*

Kamer van de volksvertegenwoordigers.

Stukken. – Wetsontwerp, 53-3037 - Nr. 1. — Amendement, 53-3037 - Nr. 2. – Verslag, 53-3037- Nr. 3. — Tekst aangenomen in plenaire vergadering en overgezonden aan de Senaat, 53-3037 - Nr. 4.

Integraal verslag. — 12 en 13 februari 2014.

Senaat.

Niet-geëvoceerd ontwerp.

TITRE 6. — Dispositions finales et entrée en vigueur

Art. 39. La présente loi s'applique au plus tard douze mois après son entrée en vigueur aux lignes ferroviaires musées étant déjà en exploitation.

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 mars 2014.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de l'Intérieur,
Mme J. MILQUET

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
M. WATHELET

Scellé du sceau de l'Etat :

La Ministre de la Justice,
Mme A. TURTELBOOM

Note

(1) *Session 2012-2013.*

Chambre des représentants.

Documents. – Projet de loi, 53-3037 - N°1. – Amendement, 53-3037 - N°2. – Rapport, 53-3037 - N°3. – Texte adopté en séance plénière et transmis au Sénat, 53-3037 - N°4.

Compte rendu intégral. – 12 et 13 février 2014.

Sénat.

Projet non évoqué.

Bijlage bij de wet van 26 maart 2014
betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen

Veiligheidsbeheersysteem**1. Eisen inzake het veiligheidsbeheersysteem**

Alle onderdelen van het veiligheidsbeheersysteem worden gedocumenteerd.

Het systeem beschrijft in het bijzonder hoe de verantwoordelijkheden binnen de organisatie van de museumspoorlijnuitbater zijn verdeeld.

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

2. Elementen van het veiligheidsbeheersysteem

De basiselementen van het veiligheidsbeheersysteem zijn :

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

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

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

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

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

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

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

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

Annexe à la loi du 26 mars 2014
relative à la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées

Le système de gestion de sécurité**1. Exigences concernant le système de gestion de sécurité**

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

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

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

2. Les éléments du système de gestion de sécurité

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gezien om gevoegd te worden bij de wet betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen.

FILIP

Van Koningswege :
De Minister van Binnenlandse Zaken,
Mevr. J. MILQUET
De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
M. WATHELET

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

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

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

Vu pour être annexé à la loi relatif à la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées.

PHILIPPE

Par le Roi :
La Ministre de l'Intérieur,
Mme J. MILQUET
Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
M. WATHELET

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2014/14290]

8 MEI 2014. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de veiligheidsvoorschriften met betrekking tot de infrastructuur van de museumspoorlijnen

FILIP, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groot.

Gelet op de wet van 26 maart 2014 betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen, artikelen 1, § 4, 5, derde lid, en 16;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 31 januari 2013;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting, d.d. 15 april 2013;

Gelet op de betrokkenheid van de Gewestregeringen;

Gelet op advies Nr. 55.706/4 van de Raad van State, gegeven op 3 april 2014, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Minister van Binnenlandse Zaken en de Staatssecretaris voor Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK 1. — *Algemene bepalingen*

Artikel 1. § 1. De veiligheidsvoorschriften betreffende de museumspoorlijninfrastructuur worden vastgesteld in het dossier van de uitbatingsovereenkomst, op basis van een technische inspectie, hierna bepaald in Hoofdstuk 2, door een expert infrastructuur.

§ 2. Na de aflevering van de uitbatingsovereenkomst, zijn de veiligheidsvoorschriften betreffende de museumspoorlijninfrastructuur voorwerp van periodieke, technische inspecties, hierna bepaald in Hoofdstuk 2, door een expert infrastructuur.

§ 3. Een vergoeding voor de technische inspecties infrastructuur, bedoeld in de eerste en tweede paragraaf, is verschuldigd aan de expert infrastructuur als deelname in de kosten van het onderzoek. Deze vergoeding wordt berekend per geleverde dagprestatie en per gedeeltelijke dagprestatie voor de gevraagde dienst.

De vergoeding voor een dagprestatie bedraagt 750 Euro, BTW inbegrepen en wordt gekoppeld aan de index.

Elk jaar op 1 januari, wordt de retributie bedoeld in het voorafgaande lid aangepast aan de gezondheidsindex volgens de volgende formule : het basisbedrag, vermenigvuldigd met de nieuwe index en gedeeld door de oorspronkelijke index.

De nieuwe index is de gezondheidsindex van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin het bedrag overeenkomstig het voorafgaande lid zal worden aangepast.

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2014/14290]

8 MAI 2014. — Arrêté royal fixant les dispositions de sécurité relatives à l'infrastructure des lignes ferroviaires musées

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

Vu la loi du 26 mars 2014 relative à la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées, les articles 1^{er}, § 4, 5, alinéa 3 et 16;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 31 janvier 2013;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 15 avril 2013;

Vu l'association des Gouvernements de Région;

Vu l'avis n° 55.706/4 du Conseil d'Etat, donné le 3 avril 2014, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition de la Ministre de l'Intérieur et du Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

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

Article 1^{er}. § 1^{er}. Les dispositions de sécurité relatives à l'infrastructure de la ligne ferroviaire musée sont établies dans le dossier de l'autorisation d'exploitation, sur la base d'une visite technique, précisées ci-après au Chapitre 2, par un expert infrastructuur.

§ 2. Après la délivrance de l'autorisation d'exploitation, les dispositions de sécurité relatives à l'infrastructure de la ligne ferroviaire musée font l'objet de visites techniques périodiques, précisées ci-après au Chapitre 2, par un expert infrastructuur.

§ 3. Une redevance pour les visites techniques infrastructuur, visés aux premier et deuxième paragraphes, est due à l'expert infrastructuur à titre de participation dans les frais d'examen. Cette redevance est calculée par prestation journalière et par fraction de prestation journalière fournie pour le service demandé.

La rémunération pour une prestation journalière s'élève à 750 euros, TVA comprise et est indexée.

Chaque année au 1^{er} janvier, la redevance visée à l'alinéa précédent est adaptée à l'indice santé selon la formule suivante : le montant de base, multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ.

Le nouvel indice est l'indice santé du mois de novembre de l'année précédant l'année dans laquelle le montant sera adapté conformément à l'alinéa précédent.