

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 16 décembre 2022.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Secrétaire d'Etat au Budget,
A. BERTRAND

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 16 december 2022.

FILIP

Van Koningswege :

De Staatssecretaris voor Begroting,
A. BERTRAND

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C - 2023/15000]

12 JANVIER 2023. — Arrêté royal relatif aux contrôles de la réglementation relative à la sûreté dans le sous-secteur du transport ferroviaire

RAPPORT AU ROI

Sire,

Cet arrêté royal vise à mettre en œuvre :

1° la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail,

2° la loi du 1^{er} juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques, et

3° la loi du 7 avril 2019 établissant un cadre pour la sécurité des réseaux et des systèmes d'information d'intérêt général pour la sécurité publique.

La première loi autorise le Roi à déterminer les modalités pour la collaboration et la coordination entre différentes entreprises ou institutions actives sur un même lieu de travail où travaillent des travailleurs, ce qui correspond à la situation visée à l'article 10 du présent arrêté.

Les deux autres lois présentent d'importantes similitudes de telle sorte qu'il est également nécessaire de désigner le service d'inspection qui a été désigné par l'arrêté royal du 19 février 2016 comme le service d'inspection compétent pour le contrôle du respect de la loi du 1^{er} juillet 2011 comme le service d'inspection compétent pour le contrôle du respect de la loi du 7 avril 2019.

En outre, dans l'arrêté royal du 2 novembre 2017 relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, à l'exception des matières explosibles et radioactives, le même service d'inspection est désigné comme compétent pour le contrôle du respect des dispositions du RID en matière de sûreté. Il est important de préciser qu'il s'agit uniquement de l'aspect "sûreté" et non des autres dispositions du RID.

Étant donné que le champ d'application de l'arrêté royal du 19 février 2016 a ainsi été considérablement étendu et que la structure a de ce fait, été profondément modifiée, il a été décidé de remplacer l'arrêté royal par le présent arrêté royal.

Dans cet arrêté, dans le texte en français, le mot "sécurité" doit être compris comme "sûreté" à l'exception de son utilisation dans l'article 10, § 4.

Commentaire article par article

Article 1^{er}

1° - 5° ces point n'appellent pas de commentaire ;

6° la notion "exploitant ferroviaire" peut aussi bien viser un gestionnaire de l'infrastructure qu'une entreprise ferroviaire quand ils sont exploitants d'infrastructures désignées comme infrastructures critiques au sens de l'article 3, 4° de la loi du 1^{er} juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques. Conformément à l'article 3, 10° de cette loi, l'exploitant est une personne physique ou morale qui est responsable des investissements relatifs à ou de la gestion quotidienne d'une infrastructure critique ;

7° lorsque les exploitants ferroviaires réalisent des évaluations de sûreté afin de définir des zones de sûreté, ils doivent se concerter avec les gestionnaires de ces zones et des zones adjacentes si ces dernières ont une incidence sur la sûreté du réseau ferroviaire.

De plus, il est nécessaire que les mesures internes de sécurité, que l'exploitant ferroviaire prévoit dans le plan de sécurité de l'exploitant, prennent en compte l'importance pour la sûreté des zones adjacentes aux infrastructures critiques, en particulier mais pas exclusivement les zones d'accès aux infrastructures critiques.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C - 2023/15000]

12 JANUARI 2023. — Koninklijk besluit betreffende de controles op de regelgeving met betrekking tot de beveiliging in de deelsector spoorvervoer

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Dit koninklijk besluit strekt tot uitvoering van:

1° de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk,

2° de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructures, en

3° de wet van 7 april 2019 tot vaststelling van een kader voor de beveiliging van netwerk- en informatiesystemen van algemeen belang voor de openbare veiligheid.

De eerste wet laat de Koning toe nadere regels te bepalen voor samenwerking en coördinatie tussen verschillende ondernemingen of instellingen die bedrijvig zijn op eenzelfde arbeidsplaats waar werknemers werken, wat overeenkomt met de situatie die gevisieerd wordt door artikel 10 van dit besluit.

De twee andere wetten vertonen belangrijke gelijkenissen, zodat het nuttig is om de inspectiedienst die bij koninklijk besluit van 19 februari 2016 werd aangeduid als bevoegde inspectiedienst voor de controle op de naleving van de wet van 1 juli 2011 ook aan te duiden als inspectiedienst bevoegd voor de controle op de naleving van de wet van 7 april 2019.

Daarnaast wordt in het koninklijk besluit van 2 november 2017 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen dezelfde inspectiedienst aangeduid als bevoegd voor de controle op de naleving van de bepalingen van het RID aangaande beveiliging. Het is van belang te verduidelijken dat het enkel gaat om het aspect 'beveiliging', en niet over de andere bepalingen van het RID.

Vermits het toepassingsgebied van het koninklijk besluit van 19 februari 2016 dus aanzienlijk wordt uitgebreid en de structuur hierdoor grondig wordt gewijzigd, werd ervoor geopteerd om dat koninklijk besluit te vervangen door voorliggend koninklijk besluit.

In dit besluit, in de Franse tekst, dient het woord "sécurité" begrepen te worden als "sûreté", met uitzondering van het gebruik ervan in artikel 10, § 4.

Commentaar per artikel

Artikel 1

1° - 5° deze punten behoeven geen commentaar;

6° het begrip "spoorwegexploitant" kan zowel een infrastructuurbeheerder als een spoorwegonderneming viseren, wanneer zij exploitant zijn van infrastructures die zijn aangeduid als kritieke infrastructuur in de zin van artikel 3, 4° van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructures. Overeenkomstig artikel 3, 10° van deze wet is de exploitant de natuurlijke persoon of rechtspersoon die verantwoordelijk is voor de investeringen in of voor de dagelijkse werking van een kritieke infrastructuur;

7° wanneer de spoorwegexploitanten beveiligingsbeoordelingen uitvoeren om de beveiligingszones te bepalen, moeten zij overleg plegen met de beheerders van deze zones en van de aangrenzende zones indien deze laatste een invloed hebben op de beveiliging van het spoorwegnet.

Bovendien is het nodig dat de interne beveiligingsmaatregelen die de spoorwegexploitant in het beveiligingsplan van de exploitant voorziet, rekening houden met het belang voor de beveiliging van aan kritieke infrastructures aangrenzende zones, in het bijzonder maar niet uitsluitend de toegangszones tot kritieke infrastructures.

Par conséquent, il est important que ces zones adjacentes, en particulier mais pas exclusivement les zones d'accès, soient prises en compte dans les évaluations de sûreté que l'exploitant ferroviaire réalise pour définir des zones de sûreté ferroviaire dans le réseau ferroviaire;

8° - 10° ces point n'appellent pas de commentaire.

Article 2

Cet article énumère les compétences du service d'inspection.

Article 3

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Article 4

Le paragraphe 1^{er} de cet article détermine dans quels cas un membre du service d'inspection doit rendre sa carte de légitimation au service d'inspection. Aux points 1° et 2°, il s'agit des cas dans lesquels la carte ne permet plus d'identifier correctement le membre du service d'inspection.

Aux points 3° et 4°, il s'agit des cas dans lesquels un membre du service d'inspection n'exerce plus temporairement ou définitivement sa compétence de contrôle.

Le paragraphe 2 prévoit ce que le détenteur d'une carte de légitimation doit faire en cas de perte ou de destruction.

Le paragraphe 3 prescrit dans quels cas le détenteur d'une carte de légitimation reçoit une nouvelle carte ou lorsqu'il récupère la carte qu'il a rendue.

Article 5

Cet article prévoit l'obligation pour l'exploitant ferroviaire de réaliser des évaluations de sûreté spécifiques visant à définir des zones de sûreté ferroviaire dans le réseau ferroviaire. Il est évident que les facteurs environnementaux peuvent avoir une influence sur la sûreté des infrastructures critiques et que, le cas échéant, ceux-ci doivent être pris en compte lors de l'élaboration des plans de sécurité des infrastructures critiques elles-mêmes.

Il confère également aux documents du P.S.E. une valeur confidentielle, par référence à l'arrêté royal du 24 mars 2000 portant exécution de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitation, attestations et avis de sécurité.

Article 6

Cet article prévoit l'obligation pour l'exploitant ferroviaire de tester son P.S.E. à des intervalles appropriés au moyen d'exercices. La mise à l'essai régulière des plans de sécurité est un principe important qui peut révéler des problèmes éventuels à un stade précoce et permettre une action corrective rapide.

Le principe ici est celui d'un exercice réaliste mais si le fonctionnement de l'infrastructure (ou d'une partie de celle-ci) est entravée par l'exercice, il peut demander à l'autorité sectorielle de déroger à ce principe et de remplacer l'exercice réaliste par une simulation.

Lorsque plusieurs infrastructures désignées comme critiques, sont du même type et ont une fonction identique, il peut également être demandé à l'autorité sectorielle de tester le P.S.E. d'une de ces infrastructures au lieu des P.S.E.'s de toutes ces infrastructures du même type et avec une fonction identique.

Article 7

Cet article détermine dans quels cas le P.S.E. doit être évalué et également si nécessaire mis à jour par l'exploitant ferroviaire. Il revient à l'exploitant de vérifier dans les cas énumérés dans cet article si il y a un impact sur le P.S.E. et si une adaptation du P.S.E. est nécessaire.

Article 8

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Article 9

Cet article prévoit que le service d'inspection peut faire appel à des experts qui soutiennent le service et les inspecteurs dans leurs tâches de contrôle.

Article 10

Cet article détermine les conditions dans lesquelles les inspecteurs du service d'inspection mènent leurs inspections.

Bijgevolg is het belangrijk dat deze aangrenzende zones, in het bijzonder maar niet uitsluitend de toegangszones, in rekening worden gebracht bij de beveiligingsbeoordelingen die de spoorwegexploitant uitvoert om de spoorbeveiligingszones in het spoorwegnet te bepalen;

8° - 10° deze punten behoeven geen commentaar.

Artikel 2

Dit artikel somt de bevoegdheden van de inspectiedienst op.

Artikel 3

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 4

Paragraaf 1 van dit artikel bepaalt in welke gevallen een lid van de inspectiedienst zijn of haar legitimatiekaart terug moet geven aan de inspectiedienst. In de bepalingen onder 1° en 2° gaat het om gevallen waarin de kaart mogelijk niet meer toelaat om het lid van de inspectiedienst correct te identificeren.

In de bepalingen onder 3° en 4° gaat het om gevallen waarin het lid van de inspectiedienst zijn of haar controlebevoegdheid tijdelijk of definitief niet meer uitoefent.

Paragraaf 2 voorziet wat de houder van de legitimatiekaart moet doen in geval van verlies of vernietiging.

Paragraaf 3 schrijft voor in welke gevallen de houder van de legitimatiekaart een nieuwe kaart krijgt of wanneer hij de kaart die hij heeft ingeleverd, terug krijgt.

Artikel 5

Dit artikel voorziet in de verplichting voor de spoorwegexploitant om specifieke beveiligingsbeoordelingen te maken om spoorbeveiligingszones in het spoorwegnet te bepalen. Het ligt immers voor de hand dat factoren uit de omgeving een invloed kunnen hebben op de beveiliging van de kritieke infrastructuur en dat deze, in voorkomend geval, in rekening moeten worden gebracht bij de opmaak van de plannen van de beveiliging van de kritieke infrastructuur zelf.

Het geeft aan de documenten van het B.P.E. ook een confidentiële waarde door verwijzing naar het koninklijk besluit van 24 maart 2000 tot uitvoering van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen.

Artikel 6

Dit artikel voorziet in de verplichting voor de spoorwegexploitant om zijn B.P.E. met gepaste tussenpozen te testen door middel van oefeningen. Het regelmatig testen van de beveiligingsplannen is een belangrijk principe, dat eventuele problemen vroegtijdig kan blootleggen en snelle corrigerende handeling mogelijk maakt.

Het principe daarbij is een realistische oefening, doch indien de werking van de infrastructuur (of een deel ervan) wordt verhinderd door de oefening, kan worden gevraagd aan de sectorale overheid om van dit principe te mogen afwijken en de realistische oefening te vervangen door een simulatie.

Wanneer verschillende infrastructuren die als kritiek zijn aangeduid van hetzelfde type zijn en een identieke functie hebben, kan eveneens aan de sectorale overheid worden gevraagd om het B.P.E. van één van deze infrastructuren te testen in plaats van de B.P.E.'s van al deze infrastructuren van hetzelfde type en met identieke functie.

Artikel 7

Dit artikel bepaalt in welke gevallen het B.P.E. moet worden geëvalueerd en indien nodig ook moet bijgewerkt door de spoorwegexploitant. Het is aan de exploitant om in de in dit artikel opgesomde gevallen na te gaan of er een invloed is op het B.P.E. en of aanpassing van het B.P.E. noodzakelijk is.

Artikel 8

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 9

Dit artikel voorziet dat de inspectiedienst beroep kan doen op experts die de dienst en de inspecteurs ondersteunen bij hun controletaken.

Artikel 10

Dit artikel bepaalt de voorwaarden waaronder de leden van de inspectiedienst hun inspecties uitvoeren.

L'obligation de conclure un protocole relatif à la sécurité des inspecteurs durant la réalisation d'inspections dans les installations d'un exploitant ferroviaire est basée sur l'article 7 de la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail.

Cet article 7 vise en effet les cas dans lesquels des entreprises ou institutions sont actives sur un même lieu de travail où travaillent des travailleurs, sans qu'il n'existe une relation contractuelle entre leurs employeurs.

Dans l'arrêté royal du 19 février 2016 portant exécution des articles 13, 24 et 25 de la loi du 1^{er} juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques, pour le secteur du Transport, sous-secteur du transport ferroviaire, qui est abrogé, il était fait référence à l'article 9 de la loi du 4 août 1996.

Cet article 9 est en réalité d'application aux relations entre des employeurs, des entrepreneurs et des sous-traitants, et supposerait donc qu'il y ait une base contractuelle pour l'exécution de travaux dans l'établissement de l'exploitant ferroviaire. Or, les inspections sont en réalité basées sur les compétences légales du service d'inspection, et ne découlent d'aucune relation contractuelle entre le service d'inspection et les exploitants ferroviaires.

La référence à l'article 9 de la loi du 4 août 1996 a donc été abrogée, et l'article 7, § 3, deuxième alinéa, de cette loi a été ajouté comme base juridique pour cette disposition.

Articles 11 à 17

Ces articles n'appellent pas de commentaire.

J'ai l'honneur d'être,

Sire,
de Votre Majesté,
le très respectueux
et très fidèle serviteur,

Le Ministre de la Mobilité,
G. GILKINET

12 JANVIER 2023. — Arrêté royal relatif aux contrôles de la réglementation relative à la sûreté dans le sous-secteur du transport ferroviaire

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

Vu la Constitution, les articles 107, alinéa 2, et 108 ;

Vu la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail, l'article 7, § 3, deuxième alinéa ;

Vu la loi du 1^{er} juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques, l'article 13, §§ 2, alinéa 2, et 6, alinéas 2 et 3, l'article 24, §§ 2, alinéas 1^{er} et 2, et 3, alinéa 1^{er}, modifié par la loi du 15 juillet 2018, et l'article 25, § 2 ;

Vu la loi du 7 avril 2019 établissant un cadre pour la sécurité des réseaux et des systèmes d'information d'intérêt général pour la sécurité publique, l'article 7, § 5, alinéa 2, l'article 42, § 2, alinéa 2 et l'article 44, § 1^{er} ;

Vu l'arrêté royal du 19 février 2016 portant exécution des articles 13, 24 et 25 de la loi du 1^{er} juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques, pour le secteur du Transport, sous-secteur du transport ferroviaire ;

Vu l'arrêté royal du 2 novembre 2017 relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, à l'exception des matières explosibles et radioactives ;

Vu l'avis du Ministre fédéral compétent pour le Transport;

Vu l'avis du Centre pour la Cybersécurité Belgique, créé par l'arrêté royal du 10 octobre 2014 ;

Vu l'association des gouvernements de région ;

Vu l'avis 72.493/4 du Conseil d'Etat, donné le 7 décembre 2022, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

De verplichting om een protocol af te sluiten betreffende de veiligheid van de inspecteurs tijdens de uitvoering van inspecties in de installaties van de spoorwegexploitant, is gebaseerd op artikel 7 van de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk.

Dit artikel 7 viseert immers de gevallen waarbij verschillende ondernemingen of instellingen bedrijvig zijn op eenzelfde arbeidsplaats waar werknemers werken, zonder dat er een contractuele relatie is tussen hun werkgevers.

In het koninklijk besluit van 19 februari 2016 tot uitvoering van de artikelen 13, 24 en 25 van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en bescherming van de kritieke infrastructures, voor de sector Vervoer, deelsector spoorvervoer, dat wordt opgeheven, werd verwezen naar artikel 9 van de wet van 4 augustus 1996.

Dit artikel 9 is echter van toepassing op relaties tussen werkgevers, aannemers en onderaannemers, en zou dus veronderstellen dat er een contractuele basis is voor het uitvoeren van werkzaamheden in de inrichting van de spoorwegexploitant. De inspecties zijn echter gebaseerd op de wettelijke bevoegdheden van de inspectiedienst, en vloeien niet voort uit enige contractuele relatie tussen de inspectiedienst en de spoorwegexploitanten.

De verwijzing naar artikel 9 van de wet van 4 augustus 1996 is dan ook geschrapt, en artikel 7, § 3, tweede lid van deze wet is toegevoegd als rechtsgrond voor deze bepaling.

Artikelen 11 tot 17

Deze artikelen behoeven geen commentaar

Ik heb de eer te zijn,

Sire,
van Uwe Majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaar,

De Minister van Mobiliteit,
G. GILKINET

12 JANUARI 2023. — Koninklijk besluit betreffende de controles op de regelgeving met betrekking tot de beveiliging in de deelsector spoorvervoer

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

Gelet op de Grondwet, artikelen 107, tweede lid, en 108;

Gelet op de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk, artikel 7, § 3, tweede lid;

Gelet op de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructures, artikel 13, §§ 2, tweede lid, en 6, tweede en derde lid, artikel 24, §§ 2, eerste en tweede lid, en 3, eerste lid, gewijzigd bij de wet van 15 juli 2018, en artikel 25, § 2;

Gelet op de wet van 7 april 2019 tot vaststelling van een kader voor de beveiliging van netwerk- en informatiesystemen van algemeen belang voor de openbare veiligheid, artikel 7, § 5, tweede lid, artikel 42, § 2, tweede lid en artikel 44, § 1;

Gelet op het koninklijk besluit van 19 februari 2016 tot uitvoering van de artikelen 13, 24 en 25 van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en bescherming van de kritieke infrastructures, voor de sector Vervoer, deelsector spoorvervoer;

Gelet op het koninklijk besluit van 2 november 2017 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen;

Gelet op het advies van de federale Minister bevoegd voor Vervoer;

Gelet op het advies van het Centrum voor Cybersecurity België, opgericht bij het koninklijk besluit van 10 oktober 2014;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op het advies 72.493/4 van de Raad van State, gegeven op 7 december 2022, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Considérant l'arrêté royal du 2 novembre 2017 relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, à l'exception des matières explosibles et radioactives, l'article 24, 3°, tel que modifié par l'arrêté royal du 29 août 2021 ;

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE 1^{er}. — Définitions

Article 1^{er}. Aux fins du présent arrêté, on entend par :

1° "service d'inspection" : la Direction qui a la politique en matière de sûreté du secteur ferroviaire et son contrôle dans ses compétences, au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports ;

2° "la loi infrastructures critiques" : la loi du 1^{er} juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques ;

3° "la loi NIS" : la loi du 7 avril 2019 établissant un cadre pour la sécurité des réseaux et des systèmes d'information d'intérêt général pour la sécurité publique ;

4° "RID" : le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, figurant comme annexe à l'appendice C de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) conclue à Vilnius le 3 juin 1999, tel que transposé par l'arrêté royal du 2 novembre 2017 relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, à l'exception des matières explosibles et radioactives ;

5° "P.S.E." : le plan de sécurité de l'exploitant ferroviaire visé à l'article 13 de la loi infrastructures critiques ;

6° "exploitant ferroviaire" : l'exploitant tel que défini à l'article 3, 10° de la loi infrastructures critiques, dans le sous-secteur du transport ferroviaire ;

7° "zone de sûreté ferroviaire" : toute zone du réseau ferroviaire tel que visé au point 8° du présent article, qui est essentielle pour la sûreté ferroviaire, et qui est déterminée par l'exploitant ferroviaire sur la base d'une évaluation de sûreté spécifique ;

8° "réseau ferroviaire" : le réseau tel que défini à l'article 3, 59°, a) du Code ferroviaire ainsi que les points d'arrêts non gardés ;

9° "opérateur de services essentiels" : l'entité définie à l'article 6, 11°, de la loi NIS ;

10° "P.S.I." : la politique de sécurité des systèmes et réseaux d'information d'un opérateur de services essentiels comme définie à l'article 6, 18°, de la loi NIS.

CHAPITRE 2. — Service d'inspection

Art. 2. Le service d'inspection est chargé du contrôle :

1° du respect des dispositions de la loi infrastructures critiques et de ses arrêtés d'exécution pour le sous-secteur du transport ferroviaire, tel que visé à l'article 4, § 2, alinéa 2, 2°, de la loi infrastructures critiques ;

2° du respect des dispositions de la loi NIS et de ses arrêtés d'exécution pour le sous-secteur du transport ferroviaire, tel que visé dans l'annexe 1^{re} à la loi NIS ;

3° du respect des dispositions du chapitre 1.10 du RID, tel que reprises à l'annexe 3 de l'arrêté royal du 2 novembre 2017 précité.

Art. 3. Les membres du service d'inspection sont dotés d'une carte de légitimation dont le modèle est fixé en annexe.

Art. 4. § 1^{er}. Le titulaire de la carte de légitimation la rend au service d'inspection, si :

1° la carte est endommagée ;

2° une ou plusieurs données sur la carte ont été modifiées ;

3° le titulaire a été suspendu ou n'est temporairement plus chargé de la compétence de contrôle ;

4° le titulaire n'exerce définitivement plus ses fonctions, quel qu'en soit le motif.

Overwegende het koninklijk besluit van 2 november 2017 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen, artikel 24, 3°, zoals gewijzigd bij koninklijk besluit van 29 augustus 2021;

Op de voordracht van de Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK 1. — Definities

Artikel 1. Voor dit besluit, wordt verstaan onder:

1° "inspectiedienst": de Directie die bevoegd is voor het beleid inzake beveiliging van de spoorsector en de controle ervan binnen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

2° "de wet kritieke infrastructures": de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructures;

3° "de wet NIS": de wet van 7 april 2019 tot vaststelling van een kader voor de beveiliging van netwerk- en informatiesystemen van algemeen belang voor de openbare veiligheid;

4° "RID": het Reglement betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, opgenomen als bijlage aan Aanhangsel C van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF), gesloten te Vilnius op 3 juni 1999, zoals omgezet bij het koninklijk besluit van 2 november 2017 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen;

5° "B.P.E.": het beveiligingsplan van de spoorwegexploitant zoals bedoeld in artikel 13 van de wet kritieke infrastructures;

6° "spoorwegexploitant": de exploitant zoals gedefinieerd in artikel 3, 10°, van de wet kritieke infrastructures, in de deelsector spoorvervoer;

7° "spoorbeveiligingszone": elke zone van het spoorwegnet zoals bedoeld in punt 8° van dit artikel, dat essentieel is voor spoorbeveiliging en dat bepaald is door de spoorwegexploitant op basis van een specifieke beveiligingsbeoordeling;

8° "spoorwegnet": het netwerk zoals gedefinieerd in artikel 3, 59°, a) van de Spoorcodex alsook de onbemande stopplaatsen;

9° "aanbieder van essentiële diensten": de entiteit zoals gedefinieerd in artikel 6, 11°, van de wet NIS;

10° "I.B.B.": het beveiligingsbeleid voor de netwerk- en informatiesystemen van de aanbieder van essentiële diensten zoals gedefinieerd in artikel 6, 18° van de wet NIS.

HOOFDSTUK 2. — Inspectiedienst

Art. 2. De inspectiedienst wordt belast met de controle op:

1° de naleving van de bepalingen van de wet kritieke infrastructures en haar uitvoeringsbesluiten voor de deelsector spoorvervoer, zoals bedoeld in artikel 4, § 2, tweede lid, 2°, van de wet kritieke infrastructures;

2° de naleving van de bepalingen van de wet NIS en haar uitvoeringsbesluiten voor de deelsector spoorvervoer, zoals bedoeld in bijlage 1 bij de wet NIS;

3° de naleving van de bepalingen van hoofdstuk 1.10 van het RID, als opgenomen in bijlage 3 bij het voornoemde koninklijk besluit van 2 november 2017.

Art. 3. De leden van de inspectiedienst beschikken over een legitiematiokaart waarvan het model wordt bepaald in de bijlage.

Art. 4. § 1. De houder geeft de legitiematiokaart terug aan de inspectiedienst als:

1° de kaart beschadigd is;

2° één of meer gegevens op de kaart gewijzigd zijn;

3° de houder geschorst is of tijdelijk de controlebevoegdheid niet meer uitoefent;

4° de houder om gelijk welke reden zijn ambt definitief niet langer uitoefent.

§ 2. Le titulaire de la carte de légitimation signale immédiatement la perte ou la destruction de sa carte de légitimation au service d'inspection.

Si la carte est retrouvée après son renouvellement, elle est immédiatement remise au service d'inspection aux fins de destruction.

§ 3. Le titulaire obtient une nouvelle carte dans les cas visés au § 1^{er}, 1° et 2°, et dans le cas visé au § 2.

Dans les cas visés au § 1^{er}, 3°, la carte est restituée au titulaire dès qu'il exerce à nouveau la compétence de contrôle.

CHAPITRE 3. — Dispositions exécutant la loi infrastructures critiques

Section 1^{re}. — Mesures de sécurité qui figurent dans le P.S.E.

Art. 5. L'exploitant ferroviaire définit des zones de sûreté ferroviaire dans le réseau ferroviaire en faisant une évaluation de sûreté spécifique. Ces zones peuvent comprendre une partie du réseau ferroviaire plus grande qu'une infrastructure désignée comme critique afin de prendre en compte des éléments du réseau ferroviaire pouvant avoir un impact sur la protection de ces infrastructures désignées comme critiques. Les évaluations de sûreté réalisées pour définir ces zones de sûreté tiennent compte des particularités des différentes parties du réseau ferroviaire ainsi que des zones adjacentes si ces dernières ont une incidence sur la sûreté du réseau ferroviaire.

Le P.S.E tient compte des différentes zones de sûreté ferroviaire de l'infrastructure identifiées par l'exploitant ferroviaire.

Les documents du P.S.E. sont revêtus de la mention " diffusion restreinte " telle que visée à l'article 20 de l'arrêté royal du 24 mars 2000 portant exécution de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité.

Section 2. — Fréquence des exercices et des mises à jour des P.S.E. et modalités de la participation des services de police aux exercices organisés par l'exploitant ferroviaire

Art. 6. § 1^{er}. L'exploitant ferroviaire effectue au moins une fois par an un exercice portant sur une partie de l'infrastructure critique, de façon à ce que la totalité des éléments constitutifs de l'infrastructure critique soit testée au moins une fois tous les trois ans.

Si la réalisation d'un exercice empêche le fonctionnement du réseau ferroviaire, d'une partie de celui-ci, ou des services supportés par l'infrastructure critique, l'exploitant ferroviaire peut demander à l'autorité sectorielle de remplacer l'exercice par une simulation.

Les exercices sont basés sur des scénarios crédibles et sont développés de manière progressive sur la base des résultats qui en découlent.

§ 2. Lorsque plusieurs infrastructures de l'exploitant ferroviaire ont été désignées critiques, qu'elles sont de même type et exercent une fonction identique, l'exploitant ferroviaire peut demander à l'autorité sectorielle l'autorisation de tester le P.S.E. d'une seule de ces infrastructures endéans les intervalles visés au paragraphe 1^{er}.

§ 3. Les services de police sont systématiquement invités à participer aux exercices. Le délai et les modalités de cette invitation sont déterminés de commun accord avec ces services.

§ 4. L'exploitant ferroviaire informe le service d'inspection au moins quatre semaines à l'avance de la date et de la nature de l'exercice.

§ 5. Le service d'inspection peut sans engagement participer aux exercices comme observateur.

§ 6. En cas de participation des services mentionnés aux paragraphes 3 et 5, l'exploitant ferroviaire organise avec eux une réunion de concertation préalable relative aux modalités de l'exercice. Le délai et les modalités de cette réunion sont déterminés de commun accord avec ces services.

§ 2. De houder van de legitimatiekaart meldt het verlies of de vernietiging van de legitimatiekaart onmiddellijk aan de inspectiedienst.

Als de kaart wordt teruggevonden na de hernieuwing, wordt ze onmiddellijk aan de inspectiedienst bezorgd met het oog op de vernietiging ervan.

§ 3. De houder krijgt een nieuwe kaart in de gevallen vermeld in § 1, 1° en 2° en in het geval vermeld in § 2.

In het geval vermeld in § 1, 3° wordt de kaart teruggegeven aan de houder zodra hij de controlebevoegdheid opnieuw uitoefent.

HOOFDSTUK 3. — Bepalingen tot uitvoering van de wet kritieke infrastructures

Afdeling 1. — Beveiligingsmaatregelen die opgenomen zijn in het B.P.E.

Art. 5. De spoorwegexploitant bepaalt de spoorbeveiligingszones in het spoorwagennet door een specifieke beveiligingsbeoordeling te maken. Deze zones kunnen een deel van het spoorwagennet omvatten dat groter is dan een infrastructuur die aangeduid is als kritiek en dit om rekening te houden met elementen van het spoorwagennet die een impact kunnen hebben op de bescherming van deze als kritiek aangeduide infrastructures. De beveiligingsbeoordelingen die werden uitgevoerd om de beveiligingszones te bepalen, houden rekening met de bijzonderheden van de verschillende delen van het spoorwagennet en ook met de aangrenzende zones als deze laatste een invloed hebben op de beveiliging van het spoorwagennet.

Het B.P.E. houdt rekening met de verschillende door de spoorwegexploitant geïdentificeerde spoorbeveiligingszones van de infrastructuur.

De documenten van het B.P.E. worden gemerkt met de vermelding " beperkte verspreiding " zoals bedoeld in artikel 20 van het koninklijk besluit van 24 maart 2000 tot uitvoering van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen.

Afdeling 2. — Frequentie van de oefeningen en van de bijwerkingen van het B.P.E. en nadere regels van de deelneming van de politiediensten aan de oefeningen georganiseerd door de spoorwegexploitant

Art. 6. § 1. De spoorwegexploitant voert minstens eenmaal per jaar een oefening uit op een deel van de kritieke infrastructuur, zodat het geheel van de samenstellende onderdelen van de kritieke infrastructuur ten minste eenmaal om de drie jaar wordt getest.

Indien de uitvoering van een oefening de werking van het spoorwagennet, een deel ervan, of de diensten ondersteund door de kritieke infrastructuur verhindert, dan kan de spoorwegexploitant aan de sectorale overheid vragen de oefening te vervangen door een simulatie.

De oefeningen worden gebaseerd op geloofwaardige scenario's en worden gradueel opgebouwd op basis van de resultaten die eruit voortvloeien.

§ 2. Wanneer meerdere infrastructures van de spoorwegexploitant als kritiek werden aangeduid, die van hetzelfde type zijn en een identieke functie uitoefenen, dan kan de spoorwegexploitant aan de sectorale overheid toelating vragen om het B.P.E. van één van deze infrastructures te testen binnen de in de eerste paragraaf bedoelde tussenpozen.

§ 3. De politiediensten worden systematisch uitgenodigd om deel te nemen aan de oefeningen. De termijn en de nadere regels van deze uitnodiging worden bepaald in gezamenlijk akkoord met deze diensten.

§ 4. De spoorwegexploitant informeert de inspectiedienst ten minste vier weken op voorhand over het tijdstip en de aard van de oefening.

§ 5. De inspectiedienst kan vrijblijvend deelnemen als waarnemer bij de oefeningen.

§ 6. Indien de diensten bedoeld in de paragrafen 3 en 5 deelnemen, organiseert de spoorwegexploitant met hen een voorafgaande overlegvergadering inzake de nadere regels van de oefening. De termijn en nadere regels van deze uitnodiging worden bepaald in gezamenlijk akkoord met deze diensten.

§ 7. L'exploitant ferroviaire rédige un rapport d'évaluation de l'exercice et en envoie une copie au service d'inspection endéans un délai de trois mois après cet exercice.

Art. 7. § 1^{er}. Le P.S.E. est évalué et, si nécessaire, actualisé :

1° lors de chaque mise en service ou remise en service de l'infrastructure critique ;

2° lors du remplacement ou renouvellement d'un élément existant dans l'infrastructure critique ;

3° lors de l'intégration d'un nouvel élément dans l'infrastructure critique ;

4° lors d'un exercice au sens de l'article 6, paragraphes 1^{er} et 2 ;

5° suite à une demande du service d'inspection suite à une analyse du P.S.E. ;

6° lorsqu'un évènement s'est produit qui est de nature à menacer la sécurité de l'infrastructure critique.

§ 2. L'exploitant ferroviaire transmet une copie du P.S.E. au service d'inspection lors de sa rédaction ainsi que lors de chaque modification de celui-ci. Le service d'inspection reçoit également à sa demande une copie de tout autre information, documents et sources d'informations qu'il estime nécessaires à la réalisation de sa mission.

Section 3. — Modalités du contrôle

Art. 8. Le service d'inspection envoie à tous les exploitants ferroviaires une liste reprenant les noms et prénoms des inspecteurs compétents pour effectuer les contrôles sur les infrastructures critiques et qui sont porteurs de la carte de légitimation, visée à l'article 4. Cette liste mentionne également le numéro de la carte de légitimation de ces inspecteurs.

Une liste actualisée est envoyée à chaque modification.

Art. 9. Le service d'inspection peut faire appel à des experts.

Art. 10. § 1^{er}. Pour accéder au site à contrôler, l'inspecteur du service d'inspection s'identifie au moyen de :

1° sa carte d'identité ;

2° sa carte de légitimation visée à l'article 4.

§ 2. Après s'être identifié, l'inspecteur a accès à toutes les informations et tous les lieux de l'infrastructure critique soumis à son contrôle et qui sont nécessaires pour remplir correctement sa fonction, conformément à l'article 25, § 1^{er}, de la loi infrastructures critiques.

§ 3. L'exploitant ferroviaire apporte son entière collaboration à l'inspecteur pour informer ce dernier au mieux de toutes les mesures de sécurité existantes.

§ 4. L'exploitant ferroviaire met, le cas échéant, à la disposition de l'inspecteur le matériel de sécurité nécessaire de manière à ce qu'il remplisse les consignes de sécurité qui s'appliquent dans l'infrastructure à contrôler.

L'exploitant ferroviaire prend les mesures appropriées afin de garantir la sécurité des inspecteurs durant les inspections à réaliser. Lorsque les inspections impliquent une descente dans les voies ou dans le gabarit libre des voies, ces mesures peuvent comprendre l'interdiction des circulations ferroviaires vers une ou plusieurs voies.

Le service d'inspection et l'exploitant ferroviaire concluent un protocole ayant pour objet la sécurité des inspecteurs durant les inspections à réaliser dans les installations de l'exploitant ferroviaire. Le protocole prévoit en particulier les mesures à prendre dans l'éventualité d'une descente des inspecteurs dans les voies ferrées ou dans le gabarit libre des voies.

En l'absence d'accord sur le contenu du protocole visé à l'alinéa précédent entre le service d'inspection et l'exploitant ferroviaire dans un délai de six mois après l'entrée en vigueur de cet alinéa, ou en cas de désaccord concernant la nécessité de modifier ce protocole ou concernant les modifications elles-mêmes, le Ministre détermine les mesures relatives à la sécurité des inspecteurs durant l'exécution des inspections dans les installations de l'exploitant ferroviaire.

§ 7. De spoorwegexploitant maakt een evaluatieverslag van de oefening en stuurt een kopie ervan naar de inspectiedienst binnen een termijn van drie maanden na de oefening.

Art. 7. § 1. Het B.P.E. wordt geëvalueerd en, indien nodig, geactualiseerd:

1° bij elke indienststelling of wederindienststelling van de kritieke infrastructuur;

2° bij de vervanging of vernieuwing van een bestaand onderdeel van de kritieke infrastructuur;

3° bij de integratie van een nieuw onderdeel in de kritieke infrastructuur;

4° bij een oefening in de zin van artikel 6, paragrafen 1 en 2;

5° ingevolge een vraag van de inspectiedienst ingevolge een analyse van het B.P.E.;

6° wanneer zich een gebeurtenis heeft voorgedaan die van die aard is om de veiligheid van de kritieke infrastructuur te bedreigen.

§ 2. Bij de opmaak van het B.P.E., alsook bij elke wijziging ervan, maakt de spoorwegexploitant een kopie ervan over aan de inspectiedienst. Op verzoek krijgt de inspectiedienst ook een kopie van alle andere bescheiden, documenten en informatiebronnen die hij noodzakelijk acht voor de uitoefening van zijn opdracht.

Afdeling 3. — Nadere regels van de controle

Art. 8. De inspectiedienst stuurt naar alle spoorwegexploitanten een lijst op met de namen en voornamen van de inspecteurs die bevoegd zijn om controles op de kritieke infrastructuur uit te voeren en die houder zijn van de legitimatiekaart, bedoeld in artikel 3. Deze lijst vermeldt tevens het nummer van de legitimatiekaart van deze inspecteurs.

Bij elke wijziging wordt een geactualiseerde lijst verstuurd.

Art. 9. De inspectiedienst kan beroep doen op experten.

Art. 10. § 1. Om toegang te krijgen tot de te controleren site, identificeert de inspecteur van de inspectiedienst zich aan de hand van:

1° zijn identiteitskaart;

2° zijn persoonlijke legitimatiekaart bedoeld in artikel 3.

§ 2. Na identificatie krijgt de inspecteur toegang tot alle informatie en plaatsen van de kritieke infrastructuur die aan zijn controle onderworpen zijn en die noodzakelijk zijn om zijn functie naar behoren uit te voeren overeenkomstig artikel 25, § 1, van de wet kritieke infrastructures.

§ 3. De spoorwegexploitant verleent zijn volledige medewerking aan de inspecteur om deze zo goed mogelijk te informeren over alle bestaande beveiligingsmaatregelen.

§ 4. De spoorwegexploitant stelt in voorkomend geval het veiligheidsmateriaal ter beschikking opdat de inspecteur voldoet aan de veiligheidsvoorschriften die gelden voor de te controleren infrastructuur.

De spoorwegexploitant neemt de passende maatregelen om de veiligheid van de inspecteurs te garanderen gedurende de te realiseren inspecties. Indien deze inspecties vereisen dat in de sporen of in het vrije ruimteprofiel van de sporen wordt getreden, kunnen deze maatregelen het verbod in houden van spoorverkeer naar één of meerdere sporen.

De inspectiedienst en de spoorwegexploitant sluiten een protocol met betrekking tot de veiligheid van de inspecteurs tijdens de uitvoering van inspecties in de installaties van de spoorwegexploitant. Het protocol voorziet in het bijzonder de te nemen maatregelen wanneer eventueel in de sporen of in het vrije ruimteprofiel wordt getreden.

Bij gebrek aan akkoord over de inhoud van het protocol, zoals bedoeld in het vorige lid, tussen de inspectiedienst en de spoorwegexploitant binnen een termijn van zes maanden na de inwerkingtreding van dit lid of in het geval van onenigheid omtrent de noodzaak om het protocol te wijzigen of omtrent de wijzigingen zelf, bepaalt de Minister de te nemen maatregelen met betrekking tot de veiligheid van de inspecteurs tijdens de uitvoering van inspecties in de installaties van de spoorwegexploitant.

§ 5. Le service d'inspection est chargé de contrôler :

1° si le P.S.E répond au contenu minimal imposé par et en vertu de la loi infrastructures critiques ;

2° si les mesures internes de sécurité prévues dans le P.S.E. sont effectivement mises en œuvre ;

3° si les exercices sont organisés dans les délais visés à l'article 6, § 1^{er} ;

4° si l'exploitant ferroviaire dispose d'un point de contact pour la sécurité et si les données de contact communiquées au service d'inspection sont exactes ;

5° si l'exploitant ferroviaire respecte toute autre obligation qui lui est éventuellement imposée en vertu de la loi infrastructures critiques.

Art. 11. Le service d'inspection transmet une copie du rapport d'inspection à l'exploitant ferroviaire de l'infrastructure critique inspectée endéans un délai de trois mois après l'inspection.

Le Directeur général de la Direction générale du Service public Fédéral Mobilité et Transports compétente pour le transport ferroviaire reçoit également une copie du rapport d'inspection. Le Directeur général peut décider d'en transmettre une copie au Président du Service Public Fédéral Mobilité et Transports et à l'autorité sectorielle.

CHAPITRE 4. — *Contrôle du respect des dispositions de la loi NIS*

Art. 12. Le service d'inspection envoie à tous les opérateurs de services essentiels une liste reprenant les noms et prénoms des inspecteurs compétents pour effectuer les contrôles du respect par l'opérateur de services essentiels des mesures de sécurité et des règles de notification des incidents et qui sont porteurs de la carte de légitimation, visée à l'article 4. Cette liste mentionne également le numéro de la carte de légitimation de ces inspecteurs.

Une liste actualisée est envoyée à chaque modification.

Art. 13. Lors de l'élaboration de la P.S.I., ainsi que lors de chaque mise à jour qui en est faite, l'opérateur de services essentiels en transmet une copie au service d'inspection.

CHAPITRE 5. — *Contrôle du respect des dispositions du RID*

Art. 14. Le service d'inspection publie sur le site internet du Service Public Fédéral Mobilité et Transports une liste des noms et prénoms des inspecteurs compétents pour effectuer, conformément à l'article 24, 3°, de l'arrêté royal du 2 novembre 2017 relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, à l'exception des matières explosibles et radioactives, des contrôles relatifs au respect des dispositions du chapitre 1.10 du RID, tel que repris en annexe 3 audit arrêté royal.

CHAPITRE 6. — *Dispositions finales*

Art. 15. À l'article 3, 22°, de l'arrêté royal du 2 novembre 2017 relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, à l'exception des matières explosibles et radioactives, remplacé par l'arrêté royal du 29 août 2021, les mots " l'arrêté royal du 19 février 2016 portant exécution des articles 13, 24 et 25 de la loi du 1^{er} juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques, pour le secteur du Transport, sous-secteur du transport ferroviaire » sont remplacés par les mots " l'arrêté royal du 12 janvier 2023 relatif aux contrôles de la réglementation relative à la sûreté dans le sous-secteur du transport ferroviaire ».

Art. 16. L'arrêté royal du 19 février 2016 portant exécution des articles 13, 24 et 25 de la loi du 1^{er} juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques, pour le secteur du Transport, sous-secteur du transport ferroviaire, est abrogé.

Art. 17. Le ministre qui a le transport ferroviaire dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, 12 janvier 2023.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
G. GILKINET

§ 5. De inspectiedienst is ermee belast na te gaan:

1° of het B.P.E. voldoet aan de minimale inhoud opgelegd door en krachtens de wet kritieke infrastructuur;

2° of de interne beveiligingsmaatregelen zoals beschreven in het B.P.E. effectief worden uitgevoerd;

3° of de oefeningen uitgevoerd worden binnen de voorziene termijnen zoals bepaald in artikel 6, § 1;

4° of de spoorwegexploitant een beveiligingscontactpunt heeft aangesteld en of de aan de inspectiedienst meegeleverde contactgegevens actueel zijn;

5° of de spoorwegexploitant elke andere verplichting naleeft die hem eventueel krachtens de wet kritieke infrastructuur wordt opgelegd.

Art. 11. De inspectiedienst maakt binnen een termijn van drie maanden na de inspectie een kopie van het inspectieverslag over aan de spoorwegexploitant van de geïnspecteerde kritieke infrastructuur.

De Directeur-generaal van het Directoraat-generaal van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer bevoegd voor spoorvervoer ontvangt eveneens een kopie van het inspectieverslag. De Directeur-generaal kan beslissen om een kopie ervan over te maken aan de Voorzitter van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en aan de sectorale overheid.

HOOFDSTUK 4. — *Controle op de naleving van de bepalingen van de wet NIS*

Art. 12. De inspectiedienst stuurt naar alle aanbieders van essentiële diensten een lijst op met de namen en voornamen van de inspecteurs die bevoegd zijn om controles op de naleving door de aanbieder van essentiële diensten van de beveiligingsmaatregelen en de regels voor het melden van incidenten uit te voeren en die houder zijn van de legitimatiekaart, bedoeld in artikel 4. Deze lijst vermeldt tevens het nummer van de legitimatiekaart van deze inspecteurs.

Bij elke wijziging wordt een geactualiseerde lijst verstuurd.

Art. 13. Bij de opmaak van het I.B.B., alsook bij elke wijziging ervan, maakt de aanbieder van essentiële diensten een kopie ervan over aan de inspectiedienst.

HOOFDSTUK 5. — *Controle op de naleving van de bepalingen van het RID*

Art. 14. De inspectiedienst publiceert op de website van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer een lijst met de namen en voornamen van de inspecteurs die bevoegd zijn om, in overeenstemming met artikel 24, 3° van het koninklijk besluit van 2 november 2017 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen, controles uit te voeren op de naleving van de bepalingen van hoofdstuk 1.10 van het RID, als opgenomen in bijlage 3 bij dat koninklijk besluit.

HOOFDSTUK 6. — *Slotbepalingen*

Art. 15. In artikel 3, 22°, van het koninklijk besluit van 2 november 2017 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen, vervangen bij het koninklijk besluit van 29 augustus 2021, worden de woorden "het koninklijk besluit van 19 februari 2016 tot uitvoering van de artikelen 13, 24 en 25 van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en bescherming van de kritieke infrastructuur, voor de sector Vervoer, deelsector spoorvervoer" vervangen door de woorden "het koninklijk besluit van 12 januari 2023 betreffende de controles op de regelgeving met betrekking tot de beveiliging in de deelsector spoorvervoer".

Art. 16. Het koninklijk besluit van 19 februari 2016 tot uitvoering van de artikelen 13, 24 en 25 van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en bescherming van de kritieke infrastructuur, voor de sector Vervoer, deelsector spoorvervoer, wordt opgeheven.

Art. 17. De minister bevoegd voor het spoorwegvervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 12 januari 2023.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit
G. GILKINET

Bijlage bij het koninklijk besluit van 12 januari 2023 betreffende de controles op de regelgeving met betrekking tot de beveiliging in de deelsector spoorvervoer

Annexe à l'arrêté royal du 12 janvier 2023 relatif aux contrôles de la réglementation à la sûreté dans le sous-secteur du transport ferroviaire

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Service public fédéral Mobilité et Transports
Föderaler Öffentlicher Dienst Mobilität und Transportwesen

Legitimatie kaart / Carte de légitimation / Legitimations karte
 Inspectiedienst - Service d'inspection - Inspektionsdienst

Naam/Nom/Name:
 Voornamen/Prénoms/Vornamen:
 Geboortedatum/date de naissance/geburstatum:
 Nationaliteit/nationalité/nationalität:
 Kaartnr./no. de carte/kartenummer:

.be

De houder is belast met de controles bedoeld in artikel 2 van het koninklijk besluit van XXX betreffende de controles op de regelgeving met betrekking tot de beveiliging in de deelsector spoorvervoer.

Le titulaire est chargé des contrôles visés à l'article 2 de l'arrêté royal du XXX relatif aux contrôles de la réglementation relative à la sûreté dans le sous-secteur du transport ferroviaire.

Der inhaber ist mit den Kontrollen gemäss Artikel 2 des Königlichen Erlasses vom XXX über die Kontrollen der Vorschriften zur Sicherheit im Teilsektor des Schienenverkehrs beauftragt.

De Minister van Mobiliteit Le Ministre de la Mobilité Der Minister für Mobilität

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 12 januari 2023 betreffende de controles op de regelgeving met betrekking tot de beveiliging in de deelsector spoorvervoer

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 12 janvier 2023 relatif aux contrôles de la réglementation relative à la sûreté dans le sous-secteur du transport ferroviaire

VAN KONINGSWEGE:

De Minister van Mobiliteit,

PAR LE ROI :

Le Ministre de la Mobilité

Georges GILKINET