

§ 4. Bij een gedematerialiseerde openbare verkoop gaat de notaris, voor zover de operator niet heeft afgezien van de uitoefening van zijn voorkooprecht, overeenkomstig artikel 54, § 2, lid 2, over tot de toewijzing onder de opschortende voorwaarde van niet-uitoefening van dat recht.

In dat geval beschikt de operator over tien dagen te rekenen van de kennisgeving van een door de notaris gestuurd uittreksel van de toewijzingsakte waarmee laatstgenoemde ingelicht wordt over zijn beslissing om zich in de plaats te stellen van de laatste bieder.

Het uittreksel bevat de dag van de toewijzing, de prijs waarvoor deze is verricht en de naam van de notaris die ze ontvangen heeft.

Bij wederverkoop als gevolg van de uitoefening van het recht op hoger bod wordt dezelfde procedure gevolgd.”.

Kondigen dit decreet af, bevelen dat het in het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Namen, 28 februari 2019.

De Minister-President,

W. BORSUS

De Minister van Sociale Actie, Gezondheid, Gelijke Kansen,
Ambtenarenzaken en Administratieve vereenvoudiging

A. GREOLI

De Minister van Economie, Industrie, Onderzoek, Innovatie, Digitale Technologieën,
Tewerkstelling en Vorming,

P.-Y. JEHOLET

De Minister van Leefmilieu, Ecologische Overgang, Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken,
Mobiliteit, Vervoer, Dierenwelzijn en Industriezones,

C. DI ANTONIO

De Minister van Begroting, Financiën, Energie, Klimaat en Luchthavens,

J.-L. CRUCKE

De Minister van Landbouw, Natuur, Bossen, Landelijke Aangelegenheden, Toerisme,
Erfgoed en afgevaardigd bij de Grote Regio,

R. COLLIN

De Minister van de Plaatselijke Besturen, Huisvesting en Sportinfrastructuren

V. DE BUE

Nota

(1) Zitting 2018-2019.

Stukken van het Waals Parlement, 1173 (2018-2019) Nrs. 1 tot 4.

Volledig verslag, plenaire vergadering van 27 februari 2019.

Bespreking.

Stemming.

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE — BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2019/30323]

14 MARS 2019. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la gestion de la sécurité des systèmes de transport sur rails exploités par la Société des Transports intercommunaux de Bruxelles

RAPPORT AU GOUVERNEMENT

1. Introduction

Dans certaines industries critiques du point de vue de la sécurité, telles les centrales nucléaires, l'industrie chimique, le transport aérien ou les transports publics, la sécurité constitue un important thème sociétal dans la mesure où la société devient de plus en plus intolérante vis-à-vis des accidents dans ces secteurs. Des exemples récents ont montré que l'opinion publique réagit de manière très négative à de graves accidents de train, par exemple.

Au cours des dernières décennies, l'industrie a consenti d'importants efforts en vue de mettre en œuvre des bonnes pratiques et d'apprendre de ses erreurs. Ces efforts ont conduit à développer des normes et standards utilisés, voire parfois imposés, au niveau international.

Le rôle des pouvoirs publics consiste à obliger, via une législation, les acteurs concernés à faire un usage structuré et approprié des bonnes pratiques et normes disponibles. Cette obligation devient d'autant plus importante dans le domaine des transports en commun maintenant que de nouvelles technologies - numériques - apparaissent en même temps qu'une génération d'experts part à la pension. De plus le transport public urbain à Bruxelles est en train de connaître une forte augmentation du nombre d'utilisateurs, ce qui résulte directement en une augmentation de l'exposition aux risques sécurité.

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2019/30323]

14 MAART 2019. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende het beheer van de veiligheid van de vervoersystemen op sporen uitgerust door de Maatschappij voor Intercommunale Vervoer van Brussel

VERSLAG AAN DE REGERING

1. Inleiding

In bepaalde veiligheidskritische sectoren, zoals de nucleaire centrales, de chemische industrie, de luchtvaart en het openbaar vervoer vormt de veiligheid een belangrijk maatschappelijk thema. De maatschappij vertoont een groeiende intolerantie ten opzichte van ongelukken in deze sectoren. Recente voorbeelden hebben aangetoond dat de publieke opinie zeer avers reageert bij bijvoorbeeld grote treinongelukken.

In de industrie zijn de voorbije decennia belangrijke inspanningen geleverd om goede praktijken te ontwikkelen en te leren van falen. Dit heeft geleid tot normen en standaarden die internationaal worden gebruikt en – soms – opgelegd.

Het is de rol van de overheid om via wetgeving de betrokken actoren te verplichten om op een gestructureerde en correcte manier gebruik te maken van de beschikbare goede praktijken en normen. Deze verplichting wordt des te belangrijker nu, in de sector van het openbaar vervoer, nieuwe – digitale – technologieën hun intrede doen en tegelijk een generatie van experts met pensioen gaat. Daarbij komt dat in Brussel steeds meer reizigers gebruik maken van het stedelijk openbaar vervoer, waardoor de blootstelling aan veiligheidsrisico's toeneemt.

Le présent cadre législatif a pour but d'imposer un certain nombre d'obligations aux parties qui assurent la gestion de la sécurité des systèmes de transport sur rails et qui introduisent des changements significatifs au sein des systèmes de transport sur rail exploités par la STIB, à savoir le métro et le tram (y compris le pré-métro).

Par « changement », il faut comprendre la mise en place d'une nouveauté ou la modification d'une partie d'un système de transport sur rails.

Concernant les obligations, elles sont inspirées des pratiques européennes dans les secteurs du rail et des transports publics. Elles sont ici déclinées pour correspondre au contexte des transports publics dans la Région de Bruxelles-Capitale (RBC).

2. Exposé général

2.1. Sécurité

La notion de sécurité (ou sécurité d'exploitation) est définie dans cet arrêté comme l'absence de risque inacceptable de dommage aux personnes et aux matériels associé à l'exploitation d'un des systèmes de transport sur rails.

Cette définition exclut la sécurité et le bien-être au travail et la sécurité liée aux actes intentionnels. La sécurité au travail est régie par une législation spécifique. La sécurité liée aux agressions, appelée 'security' en anglais, concerne la sécurité relative aux actes intentionnels (incendie volontaire, agression, terrorisme, vandalisme, vol avec violence, ...) et est également exclue du présent arrêté.

2.2. Les raisons de cet arrêté

Cette législation a une 'raison' d'être claire et importante.

En premier lieu, la Région de Bruxelles-Capitale entend s'aligner sur les bonnes pratiques internationales. C'est pourquoi les pouvoirs publics prennent la responsabilité de structurer de manière qualitative la politique de sécurité dans les transports en commun urbains. C'est déjà le cas depuis longtemps dans d'autres secteurs exposés à des risques importants de sécurité, tels que le transport aérien, le ferroviaire ou le nucléaire. Les constructeurs de la STIB ont donc déjà la capacité à travailler conformément à cet arrêté.

Par ailleurs, les transports en commun urbains bruxellois sont, par ailleurs, confrontés à une vaste mutation intergénérationnelle. De nombreux experts, qui ont contribué au cours des dernières décennies au développement et à l'extension du métro et du tram, achèvent leur carrière sans nécessairement pouvoir transmettre entièrement leurs connaissances et leur expérience.

Cette situation a pour conséquence que les connaissances et l'expérience de beaucoup d'entre eux disparaissent partiellement, du fait que seule une partie de celles-ci peut être transmise via la documentation existante.

Le remplacement rapide d'une génération expérimentée par un groupe de collaborateurs plus jeunes et moins expérimentés exige une meilleure formalisation d'un certain nombre de processus de sécurité pour en assurer la pérennité.

En troisième lieu, cette relève intergénérationnelle est concomitante à un important glissement technologique. De nombreuses nouvelles applications de systèmes de transport sur rails se basent sur des systèmes informatiques toujours plus complexes. La prise en compte de cette complexité nécessite une formalisation accrue, notamment en matière de sécurité d'exploitation.

Enfin, dans les prochaines années un certain nombre de projets majeurs seront réalisés dans les systèmes tram et métro exploités par la STIB. Il convient que ces grands projets bénéficient des connaissances et expériences internationales consignées dans les normes et standards et appliquent leurs principes directeurs en matière de gestion de la sécurité.

2.3. Principes importants de cet arrêté

Le présent arrêté se fonde sur quatre principes de base.

En premier lieu, une grande importance est accordée à une approche systématique et à l'amélioration continue de la politique de sécurité. Le système de gestion de la sécurité (S.G.S.) de la STIB, décrivant l'organisation, les modalités et les procédures relatives à la sécurité, doit permettre cette approche globale et systématique. Ce S.G.S. fait, à son tour, partie du système de management intégré de la STIB. Un S.G.S. est un ensemble dynamique et vivant : il évolue en permanence, par exemple du fait des développements ou changements technologiques au sein de l'environnement dans lequel la STIB réalise ses activités. Le facteur humain est crucial : les collaborateurs concernés doivent être convenablement formés et être conscients des risques métier dans le cadre d'interactions complexes avec les fournisseurs et les clients.

Le deuxième principe de base prévoit qu'une gestion des risques soit effectuée systématiquement, en cas de changement significatif pour la sécurité. Nous avons, ci-dessus, défini la sécurité comme l'absence de risques inacceptables. Les risques doivent donc être identifiés et

Het voorliggend wetgevend kader heeft als doel om een aantal verplichtingen op te leggen aan de partijen die het veiligheidsbeheer van de transportsystemen op sporen verzekeren en die belangrijke wijzigingen invoeren in de transportsystemen op sporen die worden uitgeroepen door de MIVB: metro en tram (de pre-metro inbegrepen).

Met 'wijziging' bedoelen we de realisatie van een nieuwheid of de wijziging van een deel van het vervoersysteem op sporen.

Deze verplichtingen zijn geïnspireerd door Europese praktijken in de sectoren van de spoorwegen en het openbaar vervoer. Ze zijn aangepast om tegemoet te komen aan de context van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

2. Algemene toelichting

2.1. Veiligheid

Het begrip veiligheid (ook exploitatieveiligheid) in dit besluit wordt gedefinieerd als de afwezigheid van een onaanvaardbaar risico op schade voor personen en materieel in verband met de exploitatie van een van de vervoerssystemen op sporen.

Deze definitie sluit veiligheid en welzijn op het werk en 'sociale' veiligheid die verbonden is met intentionele handelingen uit. Arbeidsveiligheid en welzijn op het werk worden geregeld door een specifieke wetgeving. Sociale veiligheid met betrekking tot agressie, in het Engels 'security', slaat op de veiligheid met betrekking tot intentionele acties (brandstichting, agressie, terrorisme, vandalisme, gewelddadige diefstal, ...), en is eveneens uitgesloten van dit besluit.

2.2. De bestaansredenen van dit besluit

Deze wetgeving heeft een duidelijke en belangrijke bestaansreden.

Ten eerste wil het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aansluiten bij internationale goede praktijken. Daarbij neemt de overheid de verantwoordelijkheid om het veiligheidsbeleid in het stedelijk openbaar vervoer op een kwaliteitsvolle wijze te structureren. Dit is reeds geruime tijd het geval in andere industrieën die belangrijke veiligheidsrisico's inhouden zoals de luchtvaart, de spoorwegen of de nucleaire energie. De constructeurs van de MIVB hebben dus reeds de capaciteit om te werken volgens de vereisten van dit besluit.

Voorts wordt het Brussels stedelijk openbaar vervoer geconfronteerd met een belangrijke generatiewissel. Veel experts die gedurende decennia hebben meegewerkt aan de bouw en de uitbreiding van metro en tram gaan met pensioen na een rijk gevulde carrière.

Dit betekent dat de kennis en ervaring van velen – althans ten dele – verdwijnt, want maar een gedeelte wordt via de bestaande documentatie doorgegeven.

De snelle vervanging van een ervaren generatie door een jongere, minder ervaren groep medewerkers vraagt om meer formalisering van een aantal veiligheidskritische processen zodat die ook in de toekomst worden verzekerd.

Ten derde vindt deze generatiewissel plaats samen met een belangrijke technologische verschuiving. Veel nieuwe toepassingen in de exploitatie van railgebonden transportsystemen zijn gebaseerd op IT-systemen die in complexiteit toenemen. De opvolging van deze complexiteit vraagt om meer formalisering, zeker ook op het vlak van de exploitatieveiligheid.

Ten slotte zullen tijdens de volgende jaren een aantal grote projecten worden gerealiseerd in de tram- en metrosystemen die door de MIVB worden geëxploiteerd. Het is aangewezen dat deze grote projecten voordeel halen uit de internationale kennis en ervaring die is vervat in normen en standaarden, en de daarin vervatte belangrijke, leidende principes in het veiligheidsbeheer toepassen.

2.3. Belangrijke principes van dit besluit

Dit besluit is gebaseerd op vier basisprincipes.

Ten eerste ligt een belangrijke nadruk op een systematische benadering en de continue verbetering van het veiligheidsbeleid. Het veiligheidsbeheerssysteem (V.B.S.) van de MIVB, dat de organisaties, de modaliteiten en de procedures met betrekking tot de exploitatieveiligheid beschrijft, moet toelaten om deze globale en systematische benadering te realiseren. Dit V.B.S. is op zijn beurt ingebed in het geïntegreerde managementsysteem van de MIVB. Een V.B.S. is een dynamisch en levend geheel: het wijzigt voortdurend, bijvoorbeeld door technologische ontwikkelingen of veranderingen in de context waarbinnen de MIVB haar activiteiten realiseert. De menselijke factor is cruciaal: de betrokken medewerkers moeten goed opgeleid zijn, zich bewust zijn van de risico's van het vak, en dit in complexe interacties met leveranciers en klanten en in een wijzigende maatschappelijke context.

Het tweede basisprincipe stelt dat systematisch risicobeheersing dient te worden uitgevoerd in het geval van een belangrijke wijziging met impact op de veiligheid. Hierboven is gesteld dat veiligheid wordt gedefinieerd door de afwezigheid van onaanvaardbare risico's. Risico's

ramenés à un niveau acceptable. Cette activité requiert, de la part d'une société de transports en commun, une approche préventive pour les projets et aussi dans le cadre de l'exploitation courante. Dans les normes internationales qui ont servi d'inspiration au présent cadre législatif, la gestion des risques constitue une activité essentielle : à travers tout le processus de maîtrise des risques, il faut démontrer d'une manière bien documentée et traçable, que les risques ont été identifiés et qu'ils sont maîtrisés pour garantir un niveau de risque acceptable.

Le processus de gestion des risques ayant pour objet de maîtriser les risques de sécurité présente encore un avantage supplémentaire : il permettra de prendre des mesures adéquates pour maîtriser de manière appropriée les risques. Cela induira une utilisation optimale des moyens disponibles en évitant notamment l'application de mesures trop nombreuses ou inadéquates.

Le troisième principe de départ, également repris des bonnes pratiques et standards internationaux dans les secteurs critiques en matière de sécurité, est l'évaluation indépendante de la gestion de la sécurité. Elle se déroule à deux niveaux : au niveau de l'ensemble du S.G.S. de la STIB, d'une part, et au niveau de la gestion de la sécurité des changements significatifs, d'autre part. Une évaluation périodique du S.G.S. est dès lors imposée afin de garantir la mise en œuvre d'un cycle d'amélioration continue. Quant aux changements significatifs pouvant influencer la sécurité, ils doivent faire l'objet d'une évaluation indépendante. Dans ce dernier cas, l'arrêté préconise d'impliquer le plus tôt possible l'organisme qui effectuera l'évaluation de la gestion de la sécurité d'un changement significatif. Cette approche doit permettre d'effectuer l'évaluation dans le cadre d'une collaboration étroite, en couvrant tout le cycle de vie du changement ou du projet et en assurant une transparence maximale tout en réduisant au maximum les risques de malentendus.

Cette indépendance doit permettre d'éviter des situations de « juge et partie » dans lesquelles l'exploitant est le seul à contrôler sa propre politique de gestion de la sécurité. De telles situations sont susceptibles d'occasionner une trop grande tolérance à l'égard de situations ou pratiques moins optimales d'un point de vue de la sécurité ou présentant un niveau de risque trop élevé. En outre, grâce à son expérience dans d'autres sociétés de transport en commun, une partie externe pourra contribuer aux développements nécessaires.

Le quatrième et dernier principe à la base du présent arrêté est l'autorisation de mise en exploitation commerciale après un changement significatif apporté au système. Cette étape se base toujours sur un dossier. Ce dossier inclut l'évaluation indépendante mais également l'ensemble de la documentation utilisée, rédigée et produite dans le cadre de la mise en œuvre du changement. Pour des changements significatifs majeurs tels que par exemple l'installation d'une nouvelle technologie de signalisation, l'autorisation est donnée par le Ministre de la Mobilité. Dans les autres cas, elle est donnée par l'administrateur - directeur-général de la STIB.

Toutes les parties du présent arrêté peuvent être auditées et contrôlées par la Région de Bruxelles-Capitale. Ceci doit permettre une transparence maximale vis-à-vis de la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité. La finalité du présent cadre légal est donc fondamentalement l'amélioration continue la sécurité des transports publics urbains de la Région de Bruxelles-Capitale.

2.4. Un arrêté adapté au contexte de la Région de Bruxelles-Capitale

Pour la sécurité du secteur ferroviaire des directives européennes sont en vigueur et sont transposées au niveau législatif national. Dans les pays voisins des législations sont déjà en vigueur depuis longtemps pour réglementer la sécurité de l'exploitation dans le transport public urbain.

En Allemagne, par exemple, la Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab), c'est-à-dire le décret sur la construction et l'exploitation des tramways, date de 1987. Chaque région allemande (Bundesland) est en charge de l'évaluation de la sécurité et des autorisations de mise en exploitation commerciale des systèmes de tram et de métro. En France, le décret relatif à la sécurité des transports publics guidés a été revu en 2017 (et remplace le décret du 9 mai 2003) qui repose au niveau national sur la supervision réalisée par le Service Technique (national) des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG) et au niveau local sur le rôle des autorités départementales (Préfet) qui sont en charge d'approuver du point de vue de la sécurité la mise en exploitation commerciale des systèmes de transport nouveaux ou modifiés.

Dans le secteur des chemins de fer, des Autorités Nationales de Sécurité (ANS) ont été mises en place, sur base des directives européennes de la sécurité.

D'une part, les ANS ont la responsabilité de l'évaluation des S.G.S. et autorisent sur cette base l'exploitation par les entreprises ferroviaires.

dienen dus te worden geïdentificeerd en beperkt tot een aanvaardbaar niveau. Deze activiteit vraagt van een openbaar vervoerbedrijf een preventieve benadering voor de projecten en de lopende uitbating. In de internationale normen die dit regelgevend kader hebben geïnspireerd, is het risicomanagement een kernactiviteit: doorheen het proces van risicobeheersing dient op een goed gedocumenteerde en traceerbare wijze te worden aangetoond dat de risico's geïdentificeerd zijn en beheerst worden om een aanvaardbaar risiconiveau te garanderen.

Het proces van risicobeheersing van veiligheidsrisico's heeft nog een bijkomend voordeel: het zal toelaten om de juiste maatregelen te nemen om een risico op een gepaste wijze te beheersen. Dit zal leiden tot een optimale inzet van de beschikbare middelen, omdat te veel of niet aangepaste maatregelen worden vermeden.

Het derde uitgangspunt, eveneens overgenomen uit internationale standaarden en goede praktijken in veiligheidskritische sectoren, is de onafhankelijke beoordeling van het veiligheidsbeheer. Ze vindt plaats op twee niveaus: enerzijds voor het volledige V.B.S. van de MIVB en anderzijds voor het veiligheidsmanagement van belangrijke wijzigingen. Voor het V.B.S. wordt een periodieke beoordeling opgelegd, met het oog op de vorming van een cyclus van continue verbetering. Voor belangrijke wijzigingen die de veiligheid kunnen beïnvloeden, moet een onafhankelijke beoordeling worden uitgevoerd. Voor dit laatste geval beveelt het besluit aan dat het organisme dat de beoordeling zal uitvoeren, zo vroeg mogelijk bij het veiligheidsmanagement van een belangrijke wijziging wordt betrokken. Deze aanpak moet het mogelijk maken om de beoordeling op basis van een nauwe samenwerking uit te voeren gedurende de hele levenscyclus van een wijziging of project, en een maximale transparantie en een zo laag mogelijke kans op misverstanden te verzekeren.

Deze onafhankelijkheid moet toelaten om rechter-en-partij situaties te vermijden waarbij enkel de exploitant het eigen veiligheidsbeleid controleert. Dergelijke situaties zouden op termijn kunnen leiden tot een te grote tolerantie ten opzichte van minder optimale situaties vanuit het standpunt van de veiligheid of in een te hoog risiconiveau resulteren. Daarnaast zal een externe partij, via ervaringen in andere bedrijven van openbaar vervoer, kunnen bijdragen op het vlak van de nodige ontwikkelingen.

Het vierde en laatste principe dat aan de basis ligt van dit besluit, is de toelating tot commerciële indienstname na een belangrijke wijziging in het systeem. Deze stap gebeurt steeds op basis van een dossier. Dit dossier bevat de onafhankelijke beoordeling en eveneens het geheel van de documentatie die in het kader van de realisatie van de wijziging is gebruikt, geredigeerd of aangemaakt. Voor zeer grote en belangrijke wijzigingen, bijvoorbeeld de installatie van een nieuwe signalisatietechnologie, wordt de toelating gegeven door de Minister bevoegd voor Mobiliteit. In de andere gevallen wordt de toelating gegeven door de bestuurder - directeur-generaal van de MIVB.

Alle onderdelen van dit besluit kunnen worden geauditeerd en vallen onder de controle van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit moet een maximale transparantie van de ontwikkeling van het V.B.S. toelaten. Dat is dan ook het uiteindelijke doel van dit wettelijk kader: de continue verbetering van de veiligheid van het stedelijk openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

2.4. Een besluit aangepast aan de context van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Voor de veiligheid van de Europese spoorwegsector zijn Europese richtlijnen van kracht die omgezet zijn naar nationale wetgeving. In een aantal ons omringende landen is voor het stedelijk openbaar vervoer reeds lang wetgeving van kracht op het vlak van de exploitatieveiligheid.

In Duitsland bijvoorbeeld dateert de Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab), of het decreet voor de bouw en de uitbating van de tramwegen, uit 1987. Elke Duitse regio (Bundesland) is verantwoordelijk voor de evaluatie van de veiligheid en de toelating tot commerciële uitbating van tram- en metrosystemen. In Frankrijk is de wetgeving met betrekking tot de veiligheid van het stedelijk openbaar vervoer in 2017 herzien (en vervangt het decreet van 9 mei 2003). Die regelt op nationaal niveau het toezicht door de Service Technique (national) des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG) en op lokaal niveau de rol van de departementale autoriteiten (Préfet). Deze instanties hebben de taak om, vanuit het perspectief van de veiligheid, toelating te geven voor de commerciële exploitatie van gewijzigde of nieuwe transportsystemen.

In de sector van de spoorwegen zijn, op basis van de Europese veiligheidsrichtlijnen, Nationale Veiligheidsinstanties opgericht.

De Nationale Veiligheidsinstanties hebben enerzijds de verantwoordelijkheid voor de evaluatie van de V.B.S. en ze keuren op deze basis de uitbating door de spoorwegondernemingen goed.

D'autre part, les ANS sont aussi chargées de délivrer des autorisations de mise en exploitation commerciale suite à l'introduction de changements significatifs (au sens des règlements européens de sécurité ferroviaire) des systèmes de transport. Dans ce contexte, elles collaborent avec des organismes indépendants pour l'évaluation des dossiers de sécurité relatifs à des systèmes nouveaux ou modifiés.

Dans certains pays comme l'Allemagne une évolution est en cours en vue de transférer de plus en plus les activités d'évaluation de la sécurité des autorités de sécurité nationales vers les organismes d'évaluation indépendants.

Compte tenu de l'échelle limitée de la Région Bruxelles Capitale, et compte tenu du fait que l'autorité de sécurité ferroviaire nationale belge n'est pas compétente pour l'exploitation des transports urbains hors réseau ferré national belge, le choix d'un autre modèle a été fait pour la rédaction de cet arrêté, sans toutefois ignorer les principes fondamentaux comme rappelé dans le paragraphe précédent. Dans le modèle présenté ici, la constitution d'une autorité de sécurité régionale au niveau de la RBC n'a pas été retenue. L'organisme d'évaluation indépendant assume par contre un rôle élargi pour l'évaluation du système de gestion de la sécurité et des changements significatifs.

2.5. Une réglementation technique

Le présent arrêté constitue la première législation globale en matière de sécurité des transports en commun urbains sur rails de la STIB, dans laquelle des principes importants de gestion de la sécurité, appliqués au niveau international, ont été introduits. Pour cette raison, le texte présente parfois un caractère technique. Le lecteur doit se familiariser avec le vocabulaire technique expliqué à l'article 1 – Dispositions Générales. La bonne compréhension de ce vocabulaire est essentielle à la compréhension de la suite du texte.

2.6. Une mise en vigueur graduelle

Cet arrêté modifie substantiellement la situation actuelle. Dès lors, les obligations seront introduites progressivement afin de donner à toutes les parties l'opportunité de se préparer et de développer les activités nécessaires.

3. Commentaire article par article

Article 1^{er}

L'article 1 définit toutes les notions essentielles utilisées dans l'arrêté. Une compréhension approfondie de ces définitions est nécessaire aux fins d'une interprétation et d'une application correcte de ce cadre légal.

Article 2

L'article 2, § 1 définit le champ d'application de l'arrêté : à savoir, la sécurité des systèmes de transport sur rails de la STIB : métro et tram. Il s'applique concrètement à la gestion globale de la sécurité de toutes les activités opérationnelles qui sont traitées dans le système de gestion de la sécurité et des systèmes nouveaux ou modifiés.

Quand on parle d'un changement significatif, on considère généralement l'utilisation de nouveaux équipements ou des changements planifiés dans des procédures ou l'organisation qui ont un impact sur la façon dont est assurée la sécurité ferroviaire. Par ailleurs, la STIB peut être amenée à prendre des mesures opérationnelles urgentes en cas de circonstances exceptionnelles; il s'agit par exemple d'un accident en cours d'exploitation. Dans l'article 2 § 2 il est précisé que de telles mesures prises dans l'urgence ne sont pas soumises aux exigences stipulées dans le l'arrêté, car il s'agit de mesures temporaires après la mise en œuvre desquelles il est prévu de revenir à la situation initiale. Si ces mesures (changements) deviennent définitives, elles doivent être traitées suivant les dispositions de l'arrêté.

Cet article 2, § 3 stipule que la sécurité dans les ateliers et les dépôts de la STIB, à savoir les lieux où des activités sont menées en l'absence de clients, ne relève pas du champ d'application de cet arrêté. Ce choix est justifié par la considération selon laquelle les risques afférents à la sécurité y sont nettement plus restreints : les rames roulent sans voyageurs et leur vitesse est restreinte.

Article 3

L'article 3 impose à la STIB de développer un S.G.S et de l'améliorer continuellement dans l'esprit de la Directive européenne relative à la sécurité ferroviaire. Cette référence est reprise ici du fait de la forte analogie entre le secteur ferroviaire et celui des transports urbains sur rails.

La mention « dans l'esprit de » renvoie au fait que tous les éléments de la Directive européenne relative à la sécurité ferroviaire ne peuvent être appliqués au contexte de la STIB. L'essentiel est de bien s'assurer que les éléments qui sont eux effectivement applicables au transport public urbain de Bruxelles soient bien mis en œuvre, comme par exemple le développement d'une stratégie pour la sécurité de l'exploitation, la détermination des rôles et responsabilités, l'analyse des incidents et accidents, etc.

Anderzijds zijn de nationale veiligheidsinstanties belast met de uitreiking van goedkeuringen voor de commerciële indienststelling na de invoering van belangrijke wijzigingen (in de zin van de Europese reglementen inzake de spoorwegveiligheid) in de transportsystemen. In deze context werken ze samen met de onafhankelijke beoordelingsinstanties voor de evaluatie van de veiligheidsdossiers met betrekking tot nieuwe of gewijzigde systemen.

In bepaalde landen zoals Duitsland is een evolutie aan de gang met als doel om meer activiteiten van de nationale veiligheidsinstanties over te dragen aan de onafhankelijke beoordelingsinstanties.

Gelet op de beperkte schaal van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en gelet op het feit dat de Nationale Veiligheidsinstanties in België niet bevoegd is voor de exploitatieveiligheid van het stedelijk openbaar vervoer (buiten het Belgische spoorweganet), is in dit besluit geopteerd voor een ander model, evenwel zonder afbreuk te doen aan de basisprincipes zoals vermeld in de voorgaande paragraaf. In het hier voorgestelde model wordt afgezien van de vorming van een 'regionale veiligheidsinstantie' voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De onafhankelijke beoordelingsinstantie krijgt daarentegen een grotere rol in de evaluatie van het V.B.S. en van de belangrijke wijzigingen.

2.5. Een technische regelgeving

Dit besluit vormt de eerste omvattende wetgeving voor de veiligheid van het stedelijk openbaar vervoer op sporen van de MIVB, waarin de belangrijke, internationaal toegepaste principes van veiligheidsmanagement worden geïntroduceerd. Dit heeft voor gevolg dat de tekst soms een technisch karakter heeft. De lezer dient zich een technisch vocabularium eigen te maken dat is opgenomen in artikel 1 – Algemene Bepalingen. Het goede begrip van een aantal gebruikte termen is een noodzakelijke voorwaarde om het vervolg van de tekst te begrijpen.

2.6. Een gefaseerde invoering

Dit besluit houdt een belangrijke wijziging in ten opzichte van de actuele situatie. Daarom zullen de verplichtingen gefaseerd worden ingevoerd, om alle partijen de kans te geven om zich voor te bereiden en de nodige activiteiten te ontwikkelen.

3. Bespreking per artikel

Artikel 1

Artikel 1 geeft de definities weer van alle belangrijke begrippen dit in dit besluit worden gebruikt. Een grondig begrip van deze definities is nodig voor een correcte interpretatie en toepassing van dit wettelijk kader.

Artikel 2

Artikel 2, § 1 definieert het toepassingsgebied van dit besluit: het betreft de veiligheid van de railgebonden transportsystemen van de MIVB: metro en tram. De concrete toepassing geldt voor het globale veiligheidsbeheer van alle operationele activiteiten zoals behandeld in het V.B.S. en voor nieuwe of gewijzigde systemen.

Wanneer sprake is van een belangrijke wijziging, dan bedoelt men in de regel het gebruik van nieuwe uitrustingen of geplande wijzigingen in procedures of de organisatie die een impact hebben op de wijze waarop de spoorwegveiligheid verzekerd wordt. Daarnaast is het mogelijk dat de MIVB, door uitzonderlijke omstandigheden zoals een ongeval tijdens de exploitatie, dringende maatregelen moet doorvoeren. In artikel 2, § 2 wordt gesteld dat dergelijke maatregelen in de urgentie van het moment, niet onderworpen zijn aan de toepassing van de verplichtingen die zijn opgenomen in dit besluit. Het betreft immers tijdelijke maatregelen en het is daarbij de bedoeling om terug te keren naar de oorspronkelijke situatie. Indien deze maatregelen (wijzigingen) definitief worden, dienen ze te worden behandeld volgens de bepalingen van dit besluit.

In dit artikel 2, § 3 wordt voorts gesteld dat veiligheid in de werkplaatsen en stelpplaatsen van de MIVB, waar zonder klanten wordt geopereerd, niet onder het toepassingsgebied van dit besluit valt. Deze keuze is ingegeven door de overweging dat de veiligheidsrisico's hier veel beperkter zijn: de voertuigen rijden zonder reizigers en de snelheid is laag.

Artikel 3

Artikel 3 legt de MIVB de verplichting op om een V.B.S. te ontwikkelen en het continu te verbeteren in de geest van de Europese Richtlijn voor Spoorwegveiligheid. Deze verwijzing is opgenomen omwille van de nauwe sectorale verwantschap tussen de spoorwegen en het stedelijk openbaar vervoer op sporen.

De vermelding 'in de geest van' verwijst naar het feit dat niet alle elementen van de Europese Richtlijn kunnen worden toegepast op de MIVB. Belangrijk is dat de onderdelen die wel die wel relevant zijn voor het stedelijk openbaar vervoer in Brussel, worden gerealiseerd, bijvoorbeeld een strategie voor de exploitatieveiligheid, het omschrijven van rollen en verantwoordelijkheden, de analyse van incidenten en ongelukken, enzovoort.

Article 4

Le § 1^{er} donne la liste des éléments du système de gestion de la sécurité que la STIB devra communiquer peu de temps (trois mois) après la publication de cet arrêté. Il s'agit essentiellement de méthodes et de processus imposés dans cet arrêté et relatifs à la gestion de la sécurité des changements.

L'article 4 § 2 exige la réalisation des documents et justificatifs qui sont nécessaires dans le cadre des processus mentionnés au § 1, 3^o et 4^o. En gestion de la sécurité, la documentation relative aux décisions et aux activités est cruciale : car elle permet à toutes les parties impliquées ainsi qu'à l'organisme d'évaluation indépendant de comprendre, d'auditer et de suivre de manière appropriée tout l'historique, la logique et l'évolution des activités de sécurité.

Article 5

L'article 5 § 1 stipule que la STIB doit tenir un registre de tous les changements ayant un lien avec la sécurité opérationnelle. Le S.G.S. doit définir la manière dont ce registre doit être tenu.

Il est important que le registre soit rempli au fur et à mesure, c'est-à-dire qu'on n'attende pas d'avoir le rapport de l'organisme d'évaluation pour inscrire le changement dans le registre; l'intérêt du registre est justement d'être dynamique, c'est-à-dire de refléter à tout moment la situation complète et réelle en termes de changements.

Le § 2 stipule que le registre est géré par le Corporate Safety Manager de la STIB et ce paragraphe définit aussi le type d'information qui doit être consigné pour chaque changement lié à la sécurité.

L'objectif de cet article est de donner une vue d'ensemble actualisée de manière continue sur tous les changements. Pour chaque changement ce registre indiquera la nature du changement (significatif ou pas du point de vue de la sécurité, majeur ou mineur) et en fonction de la nature, l'avis de l'organisme d'évaluation indépendant (positif ou négatif) et la décision prise quant à l'autorisation de mise en exploitation commerciale.

Article 6

Cet article stipule que le S.G.S. de la STIB doit être évalué par un organisme d'évaluation indépendant agréé par la Région Bruxelles Capitale conformément aux dispositions de l'article 24. Cet organisme est engagé par la STIB.

Cet article expose le principe selon lequel l'évaluation de la gestion de la sécurité dans son ensemble, telle qu'établie dans le S.G.S., doit être réalisée par un organisme externe, afin d'éviter toute situation de « juge et partie ». Seuls des organismes agréés par les autorités de la Région Bruxelles Capitale peuvent être retenus pour la réalisation de cette tâche (voir art. 24).

Article 7

La certification du S.G.S. est constituée d'un contrôle continu du S.G.S. par un organisme d'évaluation externe agréé. Ce contrôle doit être réalisé sur base d'un référentiel d'inspection qui doit être proposé par la STIB à l'organisme en charge du contrôle. Ce référentiel doit ensuite être accepté par l'organisme avant de commencer la réalisation de l'audit.

Le référentiel d'inspection du S.G.S. doit être basé sur les obligations stipulées dans la Directive européenne relative à la sécurité ferroviaire et dans les règlements européens de sécurité ferroviaire portant sur les méthodes :

- d'évaluation de la conformité des S.G.S.,
- de contrôle continu des S.G.S. en phase d'exploitation,
- d'évaluation et d'appréciation des risques.

Certaines dispositions de ce cadre européen ne seront évidemment pas reprises dans le référentiel d'inspection, dans la mesure où des différences évidentes entre le secteur ferroviaire et le contexte des systèmes de transport de la STIB les rendent non applicables à ce dernier.

Cet article a pour objectif de mettre à disposition à l'attention de la STIB des bonnes pratiques qui ont été développées pour le secteur ferroviaire afin de pouvoir exploiter au maximum les connaissances qui ont été rassemblées dans ce secteur apparenté.

Article 8

Cet article ne nécessite aucun commentaire supplémentaire.

Article 9

Cet article ne nécessite aucun commentaire supplémentaire.

Article 10

Le § 1^{er} impose au proposant d'assurer, dans le cadre de l'exécution de ses activités afférentes à des changements significatifs, le suivi des exigences de sécurité énoncées dans le S.G.S. de la STIB.

Artikel 4

§ 1 bevat de lijst van de elementen van het V.B.S. die de MIVB kort (3 maanden) na de publicatie van dit besluit beschikbaar moet stellen. Het betreft vooral methodes en processen die in dit besluit worden opgelegd voor het veiligheidsbeheer van wijzigingen.

Artikel 4 § 2 verplicht de realisatie van de nodige documenten en verantwoordingen voor de processen die in § 1, 3^o en 4^o zijn vermeld. In veiligheidsmanagement is de documentatie van beslissingen en activiteiten cruciaal: het stelt alle betrokken partijen en ook de onafhankelijke beoordelingsinstantie in staat om de historiek, de logica en de evolutie te begrijpen, te auditeren en adequaat op te volgen.

Artikel 5

Artikel 5 § 1 bepaalt dat de MIVB een register moet bijhouden van alle wijzigingen die verband houden met de exploitatieveiligheid. Het V.B.S. moet bepalen op welke wijze dit register wordt bijgehouden.

Het is belangrijk dat dit register continu wordt ingevuld, met andere woorden is het niet de bedoeling om het rapport van de beoordelingsinstantie af te wachten om de wijziging in het register in te schrijven. Het belang van het register is juist dat het een dynamisch instrument is dat op elk moment de volledige en reële situatie van de wijzigingen weergeeft.

§ 2 bepaalt dat het register wordt beheerd door de Corporate Safety Manager van de MIVB en voorts welke informatie dient te worden bijgehouden voor elke wijziging die verband houdt met de veiligheid.

De bedoeling van dit artikel is, op elk moment steeds een globaal en actueel overzicht te hebben van alle wijzigingen. Voor elke wijziging geeft dit register aan wat de aard is van de wijziging: belangrijk of niet belangrijk vanuit het standpunt van de veiligheid; groot of klein. Voorts dient in het register, afhankelijk van de aard van de wijziging te worden aangegeven of de beoordeling van de onafhankelijke beoordelingsinstantie positief of negatief was, en welke beslissing werd genomen op het vlak van de toelating tot commerciële indienststelling.

Artikel 6

Dit artikel bepaalt dat het V.B.S. van de MIVB dient te worden geëvalueerd door een onafhankelijke beoordelingsinstantie die erkend is door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest conform met de bepalingen van artikel 24. Deze instantie wordt aangesteld door de MIVB.

In dit artikel wordt het principe geformuleerd dat de evaluatie van het veiligheidsbeheer in zijn geheel, zoals vastgelegd in het V.B.S., dient te worden beoordeeld door een externe instantie, om een situatie van rechter en partij te vermijden. Enkel door de overheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest erkende instanties komen in aanmerking om deze taak uit te voeren (zie art. 24).

Artikel 7

De certificering van het V.B.S. bestaat uit een voortdurende controle van het V.B.S. door een externe erkende beoordelingsinstantie. Deze controle van het V.B.S. wordt via audits gerealiseerd en dient te gebeuren op basis van een referentiesysteem. Dit wordt door de MIVB voorgesteld aan de instantie die de controle zal uitvoeren en dient door dit organisme te worden aanvaard vooraleer de audit wordt aangevat.

Het referentiesysteem voor de inspectie van het V.B.S. moet gebaseerd worden op de verplichtingen die worden voorzien door de Europese Richtlijn spoorwegveiligheid en in de Europese reglementen spoorwegveiligheid met betrekking tot de methodes :

- voor de evaluatie van de conformiteit van V.B.S.,
- voor de continue controle van de V.B.S. tijdens de exploitatie,
- voor de risico-evaluatie en -beoordeling.

Vanzelfsprekend zullen Europese bepalingen die, omwille van evidente verschillen tussen de spoorwegen en de transportsystemen van de MIVB, niet van toepassing zijn, niet in het referentiesysteem worden opgenomen.

Dit artikel heeft als bedoeling om de goede praktijken, die zijn ontwikkeld voor de Europese spoorwegsector, ter beschikking te stellen van de MIVB zodat maximaal kan worden gebruikgemaakt van de kennis die is opgebouwd in een sterk verwante sector.

Artikel 8

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Artikel 9

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Artikel 10

§ 1 legt de verplichting aan de initiatiefnemer op om, bij de uitvoering van zijn activiteiten verbonden aan belangrijke wijzigingen, de vereisten van het beheer van de veiligheid op te volgen die zijn opgenomen in het V.B.S. van de MIVB.

Le § 2 fournit un aperçu chronologique de plusieurs étapes importantes que le proposant doit respecter dans le cas d'un changement du système de transport. Ces étapes sont détaillées dans le S.G.S. de la STIB (voir également l'article 4 de cet arrêté qui dispose d'une obligation en la matière).

La STIB réalise la majeure partie des changements significatifs. Parallèlement, la Région de Bruxelles-Capitale, considérée en sa qualité de propriétaire des installations souterraines ou des installations en voirie (cfr. signalisation lumineuse des transports publics), investit dans les infrastructures des transports publics. Nombre de ces projets concernent également des changements significatifs et doivent donc satisfaire aux exigences énoncées dans cet arrêté.

Le § 3 définit qui est le proposant dans le cas d'un changement significatif décidé par une entité externe à la STIB : cela concerne la personne qui est responsable du point de vue légal pour l'entité en question. Cela est généralement explicité dans les statuts de cette entité.

Le § 4 définit que lorsqu'un changement significatif est décidé en interne par la STIB, le système de gestion de la sécurité doit indiquer comment le proposant est identifié.

Article 11

Cet article, § 1^{er} et § 2, définit la procédure de désignation d'un organisme d'évaluation indépendant.

Un organisme d'évaluation indépendant externe est toujours désigné pour les changements significatifs "majeurs". Cette désignation est justifiée par le fait que de telles modifications sont souvent particulièrement complexes et nécessitent la coordination de plusieurs disciplines.

En ce qui concerne les changements significatifs "mineurs", à savoir, souvent des modifications moins complexes avec nombre limité d'intervenants, le choix est laissé entre un organisme d'évaluation indépendant externe et interne. Le recours à un organisme d'évaluation indépendant interne est également prévu dans la réglementation européenne relative au secteur ferroviaire.

Le § 3 stipule que l'évaluation indépendante doit être commencée à un stade aussi précoce que possible d'un changement significatif. Cette obligation est justifiée par le fait qu'il est alors possible de communiquer, en toute transparence et dès le début du changement, avec l'organisme qui devra fournir une évaluation finale du changement significatif à la fin du projet et avant la mise en service commerciale de ce dernier.

Cet article suppose une collaboration étroite entre le proposant et l'organisme d'évaluation indépendant. Par collaboration étroite, il convient d'entendre : une communication continue et transparente, une concertation, dans le cadre desquels les rôles et les responsabilités des deux parties, et plus particulièrement l'indépendance de l'organisme d'évaluation, sont respectés. L'objectif poursuivi est d'éviter qu'il apparaisse à un stade avancé d'un projet que des éléments cruciaux de la politique de sécurité soient manquants et que l'évaluation, et donc l'autorisation, puisse être bloquée, avec toutes les conséquences négatives que cela implique.

Article 12

Cet article stipule qu'un organisme d'évaluation externe doit être agréé par la Région Bruxelles Capitale conformément aux dispositions de l'article 23.

Article 13

Cet article § 1^{er} définit que le référentiel d'évaluation de la sécurité, qui est à la base de l'évaluation indépendante, doit être proposé par le proposant. L'organisme d'évaluation externe indépendant et l'évaluateur interne indépendant doivent approuver ce référentiel avant de commencer l'évaluation du changement. Cela peut donner lieu à des négociations entre les deux parties avant qu'un accord complet ne soit obtenu.

Le § 2 stipule que le référentiel d'évaluation ne peut pas être modifié au cours de la réalisation du changement, à moins qu'un accord entre les parties impliquées ne soit obtenu. L'objectif de cette disposition est d'éviter que dans le cas de changements réalisés sur une longue période une modification du référentiel ne soit la cause de dépassements de délais ou de budgets.

Article 14

L'article 14 donne la liste des obligations du proposant pour la gestion de la sécurité des changements significatifs. Les activités qui sont reprises dans cet article ont pour but de créer une transparence maximale entre le proposant et l'organisme d'évaluation, afin qu'au cours du changement significatif il puisse être tenu compte des remarques éventuelles de l'organisme d'évaluation indépendant. Cela doit conduire à de la proactivité et permettre d'éviter lors de la réalisation du changement des dépassements de coûts et de délais imputables à un manque de communication et de transparence.

Article 15

Cet article ne nécessite aucun commentaire supplémentaire.

§ 2 geeft een chronologisch overzicht van een aantal belangrijke stappen die de initiatiefnemer moet uitvoeren in geval van een wijziging van het transportsysteem. Deze stappen worden in detail toegelicht in het V.B.S. van de MIVB (zie ook artikel 4 van dit besluit dat hierover een verplichting bevat).

De MIVB realiseert het grootste deel van de belangrijke wijzigingen. Daarnaast investeert het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, als eigenaar van de ondergrondse installaties en van de installaties in de straten (zoals de lichtseinen van het openbaar vervoer), in de infrastructuur van het openbaar vervoer. Veel van dergelijke projecten betreffen eveneens belangrijke wijzigingen en ze dienen dus te voldoen aan de vereisten van dit besluit.

§ 3 bepaalt wie initiatiefnemer is wanneer een belangrijke wijziging door een entiteit extern aan de MIVB wordt besloten: het betreft de persoon die wettelijk verantwoordelijk is voor de organisatie. Dit wordt doorgaans aangeduid in de statuten van de betreffende organisatie.

§ 4 bepaalt dat, wanneer tot een belangrijke wijziging binnen de MIVB wordt besloten, het V.B.S. dient aan te geven hoe de initiatiefnemer wordt geïdentificeerd.

Artikel 11

Dit artikel, § 1 en § 2, bepaalt op welke wijze de onafhankelijke beoordelingsinstantie moet worden aangesteld.

Voor 'grote' belangrijke wijzigingen wordt steeds een externe onafhankelijke beoordelingsinstantie aangesteld. De motivering hiervoor is, dat dergelijke wijzigingen veelal bijzonder complex zijn en de coördinatie van meerdere disciplines vereisen.

Voor 'kleine' belangrijke wijzigingen, veelal minder complexe wijzigingen met minder betrokken partijen, wordt de keuze gelaten tussen een interne en externe onafhankelijke beoordelingsinstantie. De mogelijkheid om een beroep te doen op een onafhankelijke interne evaluator wordt expliciet voorzien in de Europese regelgeving voor de spoorwagsector.

§ 3 bepaalt dat de onafhankelijke evaluatie moet worden aangevat vanaf een zo vroeg mogelijk stadium van een belangrijke wijziging. Deze verplichting is ingegeven door het feit dat het dan mogelijk is om, in alle transparantie en vanaf het begin van de wijziging, te communiceren met de instantie die bij het einde van het project, en voor de commerciële indienstelling ervan, een eindevaluatie van de belangrijke wijziging zal moeten leveren.

Dit artikel veronderstelt van een nauwe samenwerking tussen de initiatiefnemer en de onafhankelijke beoordelingsinstantie. Onder nauwe samenwerking wordt verstaan: een continue en transparante communicatie, overleg, waarbij de rollen en de verantwoordelijkheden van beide partijen, en meer bepaald ook de onafhankelijkheid van de beoordelingsinstantie, gerespecteerd worden. Het doel is om te voorkomen dat in een gevorderde fase van een project zou blijken dat cruciale elementen van het veiligheidsbeleid ontbreken en een blokkering kan optreden van de evaluatie, en dus ook van de autorisatie, met alle negatieve gevolgen vandien.

Artikel 12

Dit artikel bepaalt dat een externe onafhankelijke beoordelingsinstantie door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest erkend dient te zijn conform de bepalingen van artikel 23.

Artikel 13

§ 1 bepaalt dat het referentiesysteem dat aan de basis zal liggen van de onafhankelijke evaluatie, moet worden voorgesteld door de initiatiefnemer. De externe onafhankelijke beoordelingsinstantie en de interne onafhankelijke beoordelaar dienen dit referentiesysteem goed te keuren alvorens de evaluatie van de wijziging aan te vatten. Dit kan aanleiding geven tot een onderhandeling tussen beide partijen, tot een volledige overeenstemming is bereikt.

§ 2 stelt dat het referentiesysteem voor de evaluatie niet mag veranderen in de loop van de realisatie van de wijziging, tenzij na akkoord tussen de betrokken partijen. De bedoeling van deze bepaling is te vermijden dat, bij wijzigingen die over een lange periode lopen, een eventueel gewijzigd referentiesysteem zou leiden tot overschrijdingen van planning en budget.

Artikel 14

Artikel 14 geeft de lijst van de verplichtingen van de initiatiefnemer voor het veiligheidsmanagement van de belangrijke wijziging. De activiteiten die in dit artikel zijn opgenomen, hebben als doel om een maximale transparantie te creëren tussen de initiatiefnemer en de onafhankelijke beoordelingsinstantie, zodat in de loop van de belangrijke wijziging kan rekening gehouden worden met de eventuele opmerkingen van de onafhankelijke beoordelingsinstantie. Dit moet leiden tot pro-activiteit en het vermijden van meerkosten en vertraging bij de realisatie ten gevolge van een gebrek aan communicatie en transparantie.

Artikel 15

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Article 16

Cet article ne nécessite aucun commentaire supplémentaire.

Article 17

L'objectif de cet article est de garantir l'efficacité du processus de démonstration et d'évaluation de la sécurité lorsque le changement significatif consiste en la mise en exploitation commerciale de manière séquentielle de plusieurs unités de conception identique. Il peut s'agir par exemple de nouveaux systèmes de portes sur véhicules, de portes piédestales, ou bien encore d'une série de trains d'un même modèle.

Une option consisterait à démontrer, évaluer et autoriser la sécurité pour chaque unité individuellement. Cependant, cette option n'est pas retenue car elle impliquerait la réalisation de beaucoup de travail jugé sans valeur ajoutée avec de plus un risque de retards et de coûts inutiles.

En effet, les unités étant de conception identique, la démonstration de la sécurité conceptuelle ne doit être réalisée qu'une seule fois. En cas de modification de la conception, l'organisme d'évaluation indépendant doit être informé afin que ce dernier évalue si une nouvelle évaluation est nécessaire.

Par ailleurs, les constructeurs doivent produire des unités identiques grâce à un système de production/essais dans lequel la variabilité est maîtrisée. En cas de modification de ce système de production/essais; les constructeurs doivent informer l'organisme d'évaluation indépendant afin que ce dernier évalue si une nouvelle évaluation est nécessaire.

Enfin, l'installation doit elle aussi être réalisée en garantissant un résultat final reproductible. En cas de modification de l'installation, l'organisme d'évaluation indépendant doit être informé afin que ce dernier évalue si une nouvelle évaluation est nécessaire.

Par conséquent l'arrêté autorise le proposant à démontrer la sécurité de l'ensemble des unités à travers une démonstration unique en trois volets portant sur la conception, la production et l'installation. Cette démonstration a ainsi pour but de démontrer que le concept permet de répondre aux objectifs de sécurité et que la production et l'installation sont maîtrisées par un système de management de la qualité qui garantit la reproductibilité de la qualité finale. Dès lors, une évaluation unique suffit pour l'ensemble des unités sauf si des modifications dans la conception, la production, l'installation ou dans le système de gestion de la qualité nécessitent une nouvelle évaluation par l'organisme d'évaluation indépendant. Cette évaluation est réalisée sur base de l'installation et des essais qualitatifs de la première unité et de la remise des preuves de maîtrise de la qualité de la production et de l'installation par le proposant. L'évaluateur doit toutefois confirmer son évaluation au cours de la séquence des installations des unités ultérieures par le biais d'inspections de contrôle. Les autorités en charge de l'autorisation prononcent aussi quant à elles leur décision pour l'ensemble des unités, sur base de l'évaluation/des évaluations de l'organisme d'évaluation indépendant.

Articles 18 et 19

Ces articles concernent l'autorisation d'exploiter commercialement un système modifié. L'article 18 traite des changements significatifs "mineurs" et l'article 19 des changements significatifs "majeurs". Les deux articles présentent une structure identique.

§ 1^{er}. Dans les articles 18 et 19, ce paragraphe identifie la fonction devant accorder l'autorisation de mise en service commerciale du système de transport modifié.

Dans le cas d'un changement significatif mineur, cette autorisation doit être accordée par l'administrateur-directeur général de la STIB. Dans le cas d'un changement significatif majeur, l'autorisation doit être accordée par le Ministre.

Le § 2 stipule que l'administrateur-directeur général de la STIB (article 18) et le Ministre (article 19) ne sont pas contraints de suivre l'avis émis dans le rapport de l'organisme d'évaluation externe ou dans celui de l'évaluateur interne indépendant. Pour prendre sa décision, l'administrateur-directeur général de la STIB ou le Ministre peut exploiter l'ensemble de la documentation utilisée, rédigée et produite dans le cadre de la mise en œuvre du changement.

Le § 3 spécifie que l'autorisation doit être délivrée au plus tard deux mois après la date d'introduction du dossier. Dans le cas contraire, cela signifie que l'autorisation est refusée.

Le § 4 stipule que le système modifié doit être mis en service dans un délai fixé à compter de la date de la délivrance de l'autorisation : trois mois pour les changements significatifs "mineurs" et six mois pour les changements significatifs "majeurs". Ce délai a pour objectif de limiter le nombre de modifications complémentaires qui invalideraient la démonstration de la sécurité et l'évaluation réalisée par l'organisme d'évaluation indépendant.

Le § 5 identifie la possibilité de délégation de l'autorisation.

Artikel 16

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Artikel 17

Het doel van dit artikel is het garanderen van de efficiëntie van het proces voor de bewijsvoering en de evaluatie van de veiligheid, wanneer de belangrijke wijziging bestaat uit de sequentiële commerciële indienststelling van verschillende eenheden met een identiek ontwerp. Het kan bijvoorbeeld gaan om een nieuw deursysteem van voertuigen, perrondeuren of een reeks treinen met eenzelfde ontwerp.

Een optie zou erin kunnen bestaan om de veiligheid van elk individueel exemplaar aan te tonen, te evalueren en goed te keuren voor indienststelling. Deze optie werd niet gekozen omdat dit veel werk zonder toegevoegde waarde met zich zou brengen, met het risico van nutteloze vertragingen en kosten.

Inderdaad moet de veiligheid van eenheden met eenzelfde ontwerp maar één keer worden aangetoond. In geval van verandering aan het concept moet de onafhankelijke beoordelingsinstantie worden geïnformeerd. Die kan vervolgens oordelen of een nieuwe evaluatie nodig is.

Daarbij komt dat de producenten identieke exemplaren moeten realiseren met behulp van een systeem van productie en testen die de mogelijke variabiliteit beheerst. In geval van wijziging van dit systeem van productie en testen, moeten de producenten de onafhankelijke beoordelingsinstantie informeren. Die kan vervolgens oordelen of een nieuwe evaluatie nodig is.

De installatie moet, ten slotte, eveneens worden gerealiseerd met de garantie dat het eindresultaat reproduceerbaar is. In geval van wijziging van de installatie moet de onafhankelijke beoordelingsinstantie worden geïnformeerd. Die kan vervolgens oordelen of een nieuwe evaluatie nodig is.

Dit besluit geeft dus de toelating aan de initiatiefnemer om de veiligheid van het geheel van exemplaren via één enkele demonstratie te bewijzen in drie onderdelen, meer bepaald het ontwerp, de productie en de installatie. Deze demonstratie heeft ook als doel om aan te tonen dat het ontwerp beantwoordt aan de veiligheidsdoelstellingen, en dat de productie en de installatie worden beheerst door een kwaliteitsbeheerssysteem die de reproduceerbaarheid van de finale kwaliteit garandeert. Daarom volstaat één enkele evaluatie voor het geheel van de exemplaren, behalve indien wijzigingen aan het ontwerp, de productie, de installatie of in het kwaliteitsbeheerssysteem een nieuwe evaluatie door de onafhankelijke beoordelingsinstantie vereisen. Deze evaluatie wordt uitgevoerd op basis van de installatie en de testen van het eerste exemplaar en de bewijzen van de beheersing van de kwaliteit van de productie en de installatie door de initiatiefnemer. De evaluator moet tijdens de opeenvolgende installaties van de volgende exemplaren steeds via inspecties zijn evaluatie bevestigen. De autoriteiten belast met de goedkeuring tot commerciële indienststelling, geven hun beslissing voor het geheel van de exemplaren, op basis van de evaluatie/de evaluaties van de onafhankelijke beoordelingsinstantie.

Artikelen 18 en 19

Deze artikelen behandelen de goedkeuring om een gewijzigd systeem in commerciële exploitatie te brengen. Artikel 18 betreft 'kleine' belangrijke wijzigingen, artikel 20 'grote' belangrijke wijzigingen. Beide artikelen zijn op een gelijkaardige wijze gestructureerd.

§ 1 van de artikelen 18 en 19 bepaalt de functie die de goedkeuring moet geven voor de commerciële indienststelling van een gewijzigd transportsysteem.

Voor kleine belangrijke wijzigingen wordt deze goedkeuring gegeven door de bestuurder – directeur-generaal van de MIVB; voor grote belangrijke wijzigingen moet de goedkeuring worden verleend door de Minister.

§ 2 stelt dat de bestuurder - directeur-generaal van de MIVB (artikel 18) en de Minister (artikel 19) niet verplicht zijn om het advies te volgen dat is uitgebracht in het rapport van de externe onafhankelijke beoordelingsinstantie of dat van de onafhankelijke interne evaluator. Om de beslissing te nemen kan de bestuurder – directeur-generaal van de MIVB of de Minister het geheel van de documentatie gebruiken die in het kader van de realisatie van de wijziging is gebruikt, geredigeerd of aangemaakt.

§ 3 stelt dat de goedkeuring dient te worden toegekend ten laatste twee maanden na de introductie van het dossier. Indien niet voldaan is aan deze bepaling, betekent dit dat de goedkeuring geweigerd is.

§ 4 geeft aan dat het gewijzigde systeem binnen een vastgestelde periode na goedkeuring in dienst moet worden gesteld: drie maanden voor 'kleine' belangrijke wijzigingen, zes maanden voor 'grote'. Deze tijdslimiet heeft als doel om het aanbrengen van bijkomende veranderingen te beperken, die de demonstratie van de veiligheid en de beoordeling door de onafhankelijke beoordelingsinstantie ongeldig zouden kunnen maken.

§ 5 regelt de mogelijkheid van delegatie van de goedkeuring.

Article 20

Cet article ne nécessite aucun commentaire supplémentaire.

Article 21

Cet article définit l'approche à suivre dans le cas où le proposant modifie l'objet de la demande d'autorisation de mise en exploitation commerciale après avoir introduit sa demande. Dans ce cas, le proposant doit informer l'organisme d'évaluation indépendant qui décidera si une évaluation complémentaire est nécessaire.

Article 22

Cet article définit les exigences relatives à l'agrément d'un organisme d'évaluation indépendant externe par les autorités pour accomplir les missions d'évaluation des changements significatifs.

Le 1° impose aux organismes d'évaluation indépendants externes de disposer d'une accréditation pour procéder à des inspections de sécurité ferroviaire. Cette accréditation doit être délivrée par un organisme d'accréditation national reconnu dans le cadre de l'EA MLA (European Accreditation Multilateral Agreement) qui garantit une reconnaissance mutuelle multinationale entre les pays qui y adhèrent. Dès qu'un organisme obtient une accréditation dans un pays MLA, cette accréditation vaut pour tous les pays MLA. Cette accréditation donne une crédibilité à l'organisme d'évaluation indépendant pour les activités d'inspection dans le domaine de la sécurité ferroviaire. A titre d'exemple, BELAC est l'unique Organisme belge d'accréditation reconnu par l'Etat Belge.

Plus concrètement, au moment de la rédaction de l'arrêté, l'accréditation visée par le point 1° porte sur la norme ISO 17020:2012.

Le 2° concerne l'accréditation ou la reconnaissance des organismes d'évaluation indépendants externes pour l'évaluation de la gestion des risques. Ce critère est extrait du Règlement d'exécution (UE) N° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques qui est appliqué dans le secteur ferroviaire.

L'accréditation doit être délivrée par un organisme d'accréditation national reconnu dans le cadre de l'EA MLA.

La reconnaissance est une attestation établie par un organisme national autre que l'organisme national d'accréditation spécifiant que l'organisme d'évaluation satisfait aux exigences établies à l'annexe II du Règlement d'exécution 402/2013 lui permettant d'exercer l'activité d'évaluation indépendante visée à l'article 6, § 1 et 2 de ce règlement.

Article 23

Cet article définit les exigences relatives à l'agrément d'un organisme d'évaluation indépendant externe par les autorités pour réaliser la certification du S.G.S.

1° impose aux organismes d'évaluation indépendants externes de disposer d'une accréditation pour les organismes procédant à l'audit et la certification de systèmes de management de la qualité. Au moment de la rédaction de l'arrêté, cela signifie que les organismes doivent satisfaire aux exigences des normes ISO/IEC 17021-1:2015 et ISO/IEC 17021-3:2017.

Cette accréditation doit être délivrée par un organisme d'accréditation national reconnu dans le cadre de l'EA MLA (European Accreditation Multilateral Agreement).

2° impose aux organismes d'évaluation indépendants externes de démontrer leur connaissance de la Directive européenne relative à la sécurité ferroviaire. Au moment de la rédaction de l'arrêté, il s'agit de la Directive (UE) 2016/798 du parlement européen et du conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire.

Ces connaissances doivent porter sur les méthodes :

- d'évaluation de la conformité des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire, se référer au Règlement (UE) n° 1158/2010 de la commission du 9 décembre 2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificats de sécurité ferroviaire;

- de contrôle continu des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire en phase d'exploitation, se référer au Règlement (UE) n° 1078/2012 de la commission du 16 novembre 2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins du contrôle que doivent exercer les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi que les entités chargées de l'entretien;

- d'évaluation et d'appréciation des risques, se référer au Règlement d'exécution (UE) N° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques (et son complément : le Règlement d'exécution (UE) 2015/1136 de la Commission du 13 juillet 2015).

Artikel 20

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Artikel 21

Dit artikel bepaalt de stappen die moeten ondernomen worden in het geval de initiatiefnemer het voorwerp van de aanvraag tot commerciële ingebruikname wijzigt nadat de aanvraag tot autorisatie is ingeleid. In dit geval moet de initiatiefnemer de onafhankelijke beoordelingsinstantie op de hoogte brengen. Die beslist vervolgens of een bijkomende evaluatie noodzakelijk is.

Artikel 22

Dit artikel definieert de vereisten met betrekking tot de erkenning van een externe onafhankelijke beoordelingsinstantie door de autoriteiten voor het vervullen van evaluatieopdrachten van belangrijke wijzigingen.

1° verplicht de externe onafhankelijke beoordelingsinstantie om over een accreditatie te beschikken voor de uitvoering van inspecties op het vlak van spoorwegveiligheid. Deze accreditatie moet afgeleverd zijn door een erkende nationale accreditatie-instelling die erkend is in het kader van de EA MLA (European Accreditation Multilateral Agreement) die een wederzijdse multinationale erkenning garandeert tussen de landen die er lid van zijn. Vanaf het moment dat een organisme een accreditatie verkrijgt in een MLA-land, is deze accreditatie geldig voor alle MLA-landen. Deze accreditatie geeft credibiliteit aan de onafhankelijke beoordelingsinstantie voor de inspectie-activiteiten in het domein van de spoorveiligheid. Zo is bijvoorbeeld BELAC het enige Belgische accreditatie-orgaan dat is erkend door de Belgische Staat.

Op het ogenblik van de redactie van dit besluit refereert de accreditatie vermeld in het punt 1° naar de norm ISO 17020:2012.

2° betreft de accreditatie of de erkenning van externe onafhankelijke beoordelingsinstanties voor de evaluatie van de risicobeheersing. Dit criterium is ontleend aan de Uitvoeringsverordening (EU) Nr. 402/2013 van de Commissie van 30 april 2013 betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling die toegepast wordt in de spoorwegsector.

De accreditatie moet afgeleverd worden voor een nationale accreditatie-instelling die erkend is in het kader van de EA MLA.

De erkenning is een attest uitgevaardigd door een nationaal organisme dat verschillend is van het nationale accreditatie-instelling dat bepaalt dat de beoordelingsinstantie beantwoordt aan de vereisten die zijn opgenomen in bijlage II van de Europese Uitvoeringsverordening 402/2013. Die geeft de toelating om activiteiten van onafhankelijke beoordelaar uit te voeren zoals voorzien in artikel 6, § 1 en 2 van deze verordening.

Artikel 23

Dit artikel definieert de vereisten met betrekking tot de erkenning van een externe onafhankelijke beoordelingsinstantie door de autoriteiten voor de certificering van het V.B.S. :

1° verplicht de externe onafhankelijke beoordelingsinstanties om een accreditatie voor te leggen voor de uitvoering van een audit en certificatie van kwaliteitsmanagementsystemen. Op het ogenblik van de redactie van dit besluit betekent dit dat de instanties moeten beantwoorden aan de vereisten van de normen ISO/IEC 17021-1:2015 en ISO/IEC 17021-3:2017.

Deze accreditatie moet afgeleverd zijn door een nationale accreditatie-instelling die erkend is in het kader van de EA MLA (European Accreditation Multilateral Agreement).

2° verplicht externe onafhankelijke beoordelingsinstanties om hun kennis van de Europese Richtlijn voor Spoorwegveiligheid aan te tonen. Op het ogenblik van de redactie van dit besluit betreft het de Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees parlement en van de Raad van 11 mei 2016 betreffende de spoorwegveiligheid.

Deze kennis dient betrekking te hebben op de methodes :

- van de evaluatie van de conformiteit van veiligheidsbeheerssystemen van de spoorwegen, gebaseerd op Verordening (EU) Nr. 1158/2010 van de Commissie van 9 december 2010 betreffende een gemeenschappelijke veiligheidsmethode ter beoordeling van de conformiteit met de vereisten voor de verkrijgen van veiligheidslicenties voor spoorwegen

- van de continue controle van veiligheidsbeheerssystemen tijdens de commerciële uitbating, gebaseerd op Verordening (EU) Nr. 1078/2012 van de Commissie van 16 november 2012 betreffende een gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor de controle die moet worden uitgevoerd door met onderhoud belaste entiteiten alsmede door spoorwondernemingen en infrastructuurbeheerders nadat zij een veiligheidscertificaat of veiligheidsvergunning hebben ontvangen

- van de evaluatie en de inschatting van risico's, gebaseerd op Uitvoeringsverordening (EU) Nr. 402/2013 van de Commissie van 30 april 2013 betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling (en de aanvulling: de Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1136 van de Commissie van 13 juli 2015).

Article 24

Cet article énonce les obligations administratives inhérentes à la demande d'agrégation aux autorités.

Article 25

Cet article ne nécessite aucun commentaire supplémentaire.

Article 26

Cet article ne nécessite aucun commentaire supplémentaire.

Article 27

Cet article ne nécessite aucun commentaire supplémentaire.

Article 28

Cet article ne nécessite aucun commentaire supplémentaire.

Article 29

Cet article ne nécessite aucun commentaire supplémentaire.

Article 30

Cet article décrit la possibilité offerte à l'administration de contrôler les changements significatifs exécutés.

Article 31

Cet article ne nécessite aucun commentaire supplémentaire.

Article 32

Cet article ne nécessite aucun commentaire supplémentaire.

Article 33

La mise en place de phases transitoires résulte de la volonté des autorités de s'assurer que les usagers bénéficient au plus vite de l'amélioration en termes de sécurité amenée par les dispositions de l'arrêté, tout en tenant compte de manière réaliste des possibilités futures des entités proposant et réalisatrices de changements significatifs à pouvoir mettre en œuvre ces dispositions. L'application des dispositions de l'arrêté nécessite en effet des processus de travail et des compétences approfondies qui ne sont pas encore entièrement disponibles dans le contexte de la STIB et des autres proposant et réalisateurs potentiels. L'entrée en vigueur de l'arrêté est donc subordonnée à la mise en place des processus adéquats et à la mise à niveau des compétences au sein de ces entités. Par ailleurs les systèmes de transport STIB vont connaître dans les années à venir des changements fondamentaux, notamment à travers les deux projets que sont la « Modernisation du Métro » et la ligne « Bordet-Nord ». Il est donc impératif de considérer ces changements significatifs majeurs comme la priorité pour l'application de l'arrêté (voir article 36).

Les processus de management nécessaires à l'application des dispositions de l'arrêté devront être définis dans le S.G.S. qui est partiellement mis en place à la date de publication de l'arrêté. Afin de permettre l'application la plus rapide de l'arrêté, l'article 4, § 1 stipule donc les éléments indispensables du système de gestion de la sécurité pour pouvoir appliquer l'arrêté. Dans l'article 35 il est donc exigé de mettre en place ces éléments de manière urgente, à savoir trois mois après publication de l'arrêté.

Les compétences des évaluateurs internes indépendants constitue la clef de voûte du dispositif d'évaluation de la sécurité des changements significatifs mineurs à la STIB dans le futur, à la fois en termes de qualité et crédibilité et aussi en termes d'efficacité, car l'emploi d'externes s'avèrerait économiquement injustifié. C'est pourquoi la § 2 de cet article 35 stipule que la capacité de la STIB à faire évaluer les changements significatifs par des collaborateurs internes ne sera mise en œuvre qu'après une évaluation positive d'un organisme d'évaluation externe indépendant. Le but est ici de formaliser le fait que les évaluations par des internes sont équivalentes en termes qualitatifs aux évaluations externes. La date d'entrée en vigueur des évaluations par des internes est donc définie par la réussite de cet audit externe.

Le § 3 de cet article stipule que les articles 6 à 9 concernant le S.G.S. entreront en vigueur en 2021. Le délai entre la publication de cet arrêté et 2021 doit permettre à la STIB de développer son S.G.S., ainsi que les compétences nécessaires pour sa mise en œuvre sur le terrain.

Article 34

Cet article identifie les changements significatifs "majeurs" qui ont déjà démarré avant la publication de cet arrêté et établit que ces changements doivent se conformer aux dispositions énumérées dans cet article.

Article 35

Cet article a pour objet de garantir la continuité des changements significatifs pour lesquelles un organisme d'évaluation indépendant externe a déjà été désigné.

Article 36

Cet article ne nécessite aucun commentaire supplémentaire.

Artikel 24

Dit artikel betreft de administratieve verplichtingen die gepaard gaan met de vraag tot erkenning door de overheid.

Artikel 25

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Artikel 26

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Artikel 27

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Artikel 28

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Artikel 29

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Artikel 30

Dit artikel regelt de controlemogelijkheid van de administratie van de belangrijke wijzigingen die worden uitgevoerd.

Artikel 31

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Artikel 32

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Artikel 33

Het voorzien van transitiefases is het resultaat van de wens van de overheid om zich te verzekeren van het feit dat de gebruikers zo snel mogelijk kunnen genieten van de verbetering op het vlak van de veiligheid die het gevolg is van de bepalingen van dit besluit. Daarbij wordt op een realistische wijze rekening gehouden met de mogelijkheden van de initiatiefnemers en de entiteiten die belangrijke wijzigingen zullen realiseren om deze bepalingen in de toekomst in de praktijk te brengen. De toepassing van dit besluit maakt werkprocessen en diepgaande competenties nodig die nog niet volledig aanwezig zijn in de context van de MIVB en de andere initiatiefnemers en potentiële realisators. De inwerkingtreding van dit besluit is daarom afhankelijk van de beschikbaarheid van gepaste processen en de verdere ontwikkeling van de competenties in de betrokken entiteiten. Daarbij komt dat de transportsystemen van de MIVB tijdens de volgende jaren fundamentele wijzigingen zullen ondergaan, meer bepaald via twee projecten, de "Modernisering van de Metro" en de lijn "Bordet-Noord". Het is dus van het grootste belang om deze grote belangrijke wijzigingen als prioritair te beschouwen voor de toepassing van dit besluit (zie artikel 36).

De managementprocessen die nodig zijn voor de toepassing van de bepalingen van dit besluit dienen te worden bepaald in het V.B.S., dat gedeeltelijk gerealiseerd is op het moment van de publicatie van dit besluit. Om de toepassing van dit besluit zo snel mogelijk toe te laten, bepaalt artikel 4, § 1 welke de onmisbare elementen voor de toepassing van dit besluit zijn. In artikel 35 wordt daarom vereist om deze onderdelen dringend te realiseren, te weten drie maanden na de publicatie van dit besluit.

De competenties van de interne onafhankelijke beoordelingsinstanties vormen een belangrijk onderdeel voor de evaluatie van de veiligheid van kleine belangrijke wijzigingen in de toekomst, zowel op het vlak van de kwaliteit en de geloofwaardigheid als op het vlak van de efficiëntie omdat het inzetten van externen niet altijd economisch verantwoord is. Daarom bepaalt § 2 van dit artikel 35 dat de capaciteit van de MIVB om belangrijke wijzigingen door medewerkers te laten beoordelen maar zal worden geactiveerd na een positieve evaluatie door een externe onafhankelijke beoordelingsinstantie. Het doel is om formeel te bevestigen dat de evaluaties door internen op het vlak van de kwaliteit gelijkwaardig moeten zijn aan de externe evaluaties. Het moment van de inwerkingtreding van de evaluaties door interne medewerkers wordt dus bepaald door het slagen van deze externe audit.

§ 3 van dit artikel bepaalt dat de artikelen 6 tot 9 met betrekking tot het V.B.S. in werking treden in 2021. De termijn tussen de publicatie van dit besluit en 2021 moet de MIVB in staat stellen haar V.B.S. verder te ontwikkelen, samen met de competenties die nodig zijn om de bepalingen ervan op het terrein na te leven.

Artikel 34

Dit artikel identificeert de 'grote' belangrijke wijzigingen die reeds zijn aangevat voor de publicatie van dit besluit, en stelt dat deze wijzigingen zich in regel moeten stellen met de in het artikel opgesomde bepalingen.

Artikel 35

Dit artikel heeft als doel om de continuïteit te garanderen voor belangrijke wijzigingen waarvoor reeds een externe onafhankelijke beoordelingsinstantie is aangeduid.

Artikel 36

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Article 37

Cet article ne nécessite aucun commentaire supplémentaire.

Article 38

Cet article ne nécessite aucun commentaire supplémentaire.

Bruxelles, le 14 mars 2019.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la Ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique, du Port de Bruxelles et de la Propreté publique,

R. VERVOORT

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

P. SMET

14 MARS 2019. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la gestion de la sécurité des systèmes de transport sur rails exploités par la Société des Transports intercommunaux de Bruxelles

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 l'article 6, § 1^{er}, X, 8°;

Vu l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale modifiée par l'ordonnance du 19 avril 2007, l'article 2;

Vu l'avis n° 64.983/4 du Conseil d'Etat;

Considérant l'avis de la Commission régionale de la Mobilité du 22 octobre 2018;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances donné le 17 juillet 2018;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 28 août 2018;

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics;

Après délibération,

Arrête :

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

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, il convient d'entendre par :

1° « STIB » : la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles visée dans l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale;

2° « La Région » : la Région de Bruxelles-Capitale;

3° « le Ministre » : le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ayant la compétence de la Mobilité dans ses attributions;

4° « Administration » : l'administration du Service public régional de la Région de Bruxelles-Capitale en charge de la Mobilité sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale;

5° « Système de transport sur rails » : système tram ou métro exploité par la STIB pour assurer le transport de voyageurs. Chaque système de transport est défini par :

a) des sous-systèmes matériels et logiciels suivants :

i. infrastructures, tubes de transport, arrêts et stations en ce compris tous les équipements qui y sont installés;

ii. contrôle de commande et signalisation

iii. énergie;

iv. matériel roulant;

v. les interfaces et interactions entre les sous-systèmes mentionnés ci-dessus avec :

- les éléments de l'environnement urbain;

- les ateliers et dépôts de la STIB;

Artikel 37

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Artikel 38

Dit artikel behoeft geen verdere commentaar.

Brussel, 14 maart 2019.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek, Haven van Brussel en Openbare Netheid,

R. VERVOORT

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

P. SMET

14 MAART 2019. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende het beheer van de veiligheid van de vervoersystemen op sporen uitgebaat door de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer van Brussel

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op artikel 6, § 1, X, 8°, van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980;

Gelet op artikel 2 van de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, gewijzigd door de ordonnantie van 19 april 2007;

Gelet op het advies nr. 64.983/4 van de Raad van State;

Overwegend het advies van de Gewestelijke mobiliteitscommissie van 22 oktober 2018;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 17 juli 2018;

Gelet op het akkoord van de Minister van Begroting, uitgebracht op 28 augustus 2018;

Op voordracht van de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

Besluit :

HOOFDSTUK 1. — *Algemene bepalingen*

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit dient te worden verstaan onder :

1° "MIVB" : de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB) bedoeld in de Ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

2° "Het Gewest" : het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

3° "de Minister" : de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering die bevoegd is voor Mobiliteit;

4° "Administratie" : de Administratie van de gewestelijke overheidsdienst van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat verantwoordelijk is voor Mobiliteit op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

5° "Vervoersysteem op sporen" : tram- of metrosysteem uitgebaat door de MIVB om het reizigersvervoer te verzekeren. Elk vervoersysteem bestaat uit :

a) de volgende software- en materiële subsystemen :

i. infrastructuur, transportkokers, haltes en stations, inclusief alle daarin geplaatste uitrustingen;

ii. uitrusting voor besturing en seingeving;

iii. energie;

iv. rollend materieel;

v. de interfaces en interacties tussen de hierboven vermelde subsystemen met :

- de elementen van de stedelijke omgeving;

- *de werkplaatsen en stelplaatsen van de MIVB;*

b) des règles d'exploitation, de maintenance et de sécurité, incluant les plans d'urgence et d'intervention;

c) une structure organisationnelle.

6° « Système métro » : système de transport sur rails exploité avec des véhicules de transport en commun urbain conçus pour circuler sur des rails implantés dans un site ferroviaire intégral et exclusif. Ces sites ferroviaires ne coexistent pas avec la chaussée. Le système métro se caractérise par le fait que la conduite des véhicules se fait exclusivement par rapport à de la signalisation lumineuse et par un contrôle de vitesse automatique;

7° « Système tram » : système de transport sur rails exploité avec des véhicules de transport en commun urbain conçus pour circuler sur des rails pouvant être implantés en chaussée ou en tunnel. Le système tram peut coexister sur la chaussée avec les autres modes de transport. Il se caractérise par le fait que la conduite des véhicules se fait le plus souvent « à vue », excepté pour le pré-métro qui est la partie du système tram exploitée en tunnel et qui est sécurisée par la signalisation lumineuse et le contrôle de vitesse automatique;

8° « Système de gestion de la sécurité » ou « S.G.S » : l'organisation, les modalités et les procédures établies par la STIB pour assurer la gestion en sécurité de ses propres opérations;

9° « Sécurité » : absence de risque inacceptable de dommage aux personnes et aux matériels associé à l'exploitation d'un des systèmes de transport sur rails, ce qui exclut la notion de sécurité au sens de la législation relative au bien-être au travail et la notion de sécurité liée aux actes intentionnels;

10° « Risque » : fréquence d'occurrence d'accidents et d'incidents causant un dommage et le degré de gravité de ce dommage;

11° « Référentiel d'évaluation de la sécurité » : l'ensemble des objectifs de sécurité, des modalités de démonstration de la sécurité, des normes et des bonnes pratiques, défini préalablement à toute mission d'évaluation et que l'organisme d'évaluation externe ou l'évaluateur interne indépendant doit utiliser pour réaliser l'évaluation d'un changement significatif;

12° « Changement » : mise en place d'un nouveau système de transport sur rails ou modification d'une partie d'un système de transport sur rails portant sur un ou plusieurs éléments définis en 5°;

13° « Changement significatif » : changement qui a une incidence potentielle sur la sécurité et qui est jugé significatif en fonction des critères suivants :

a) conséquence d'une défaillance : le scénario réaliste le plus défavorable en cas de défaillance résultant du changement, compte tenu de l'existence de dispositifs de sécurité en dehors de ce système ou sous-système;

b) innovation utilisée dans la mise en œuvre du changement : il s'agit tant de ce qui est innovant dans le secteur du transport sur rails que de ce qui est nouveau pour l'organisation mettant en œuvre le changement;

c) complexité du changement;

d) surveillance : l'incapacité à mener une surveillance du changement après sa réalisation et pendant toute la durée de son utilisation en exploitation commerciale, ainsi que l'incapacité à réagir de manière adéquate aux résultats de cette surveillance;

e) réversibilité : l'impossibilité de rétablir le système de transport modifié tel qu'il existait avant le changement;

f) additionnalité : l'évaluation de l'importance du changement, compte tenu de tous les changements liés à la sécurité qui sont en cours de réalisation sur le système de transport modifié et qui n'ont pas été considérés comme significatifs.

14° « Changement significatif majeur » : changement significatif considéré, selon les conditions prévues par le S.G.S., comme étant un projet ou un programme d'une importance telle qu'il requiert l'autorisation du Ministre;

15° « Changement significatif mineur » : tout changement significatif établi comme étant non majeur;

16° « Programme » : ensemble de projets liés et gérés de manière coordonnée;

17° « Proposant » : entité interne ou externe à la STIB souhaitant réaliser un changement;

18° « Evaluation » : procédure d'inspection réalisée par un organisme d'évaluation externe ou un évaluateur interne indépendant, visant à évaluer l'aptitude d'un système de transport soumis à un changement significatif à être conforme aux exigences de sécurité définies dans le

b) exploitatie-, onderhouds- en veiligheidsregels, inclusief de nood- en interventieplannen;

c) een organisatiestructuur.

6° "Metrosysteem" : transportsysteem op sporen uitgerust met rijtuigen voor stedelijk openbaar vervoer die ontworpen zijn om te rijden op sporen die zijn ingeplant in een volledig afgebakende en exclusieve spoorwegsite. Deze spoorwegsites komen niet in contact met de weg. Het metrosysteem wordt gekenmerkt door het gegeven dat de besturing van de voertuigen uitsluitend gebeurt op basis van lichtsignalen en automatische snelheidscontrole;

7° "Tramsysteem" : transportsysteem op sporen uitgerust met rijtuigen voor stedelijk openbaar vervoer die ontworpen zijn om te rijden op sporen die ingepland kunnen zijn op de openbare weg of in een tunnel. Een tramsysteem kan op de weg samen bestaan met andere vervoerssystemen. Het wordt gekenmerkt door het gegeven dat de besturing van de voertuigen meestal "op zicht" gebeurt, met uitzondering voor de pre-metro, dit is het gedeelte van het tramsysteem dat wordt uitgerust in een tunnel en dat beveiligd wordt door lichtsignalen en een automatische snelheidscontrole;

8° "Veiligheidsbeheersysteem" of "V.B.S." : De organisatie, modaliteiten en de procedures opgesteld door de MIVB ter beheer van de veiligheid betreffende haar eigen werkzaamheden;

9° "Veiligheid" : de afwezigheid van een onaanvaardbaar risico op schade voor personen en materieel verband houdende met de exploitatie van een van de vervoerssystemen op sporen; waarbij de notie van veiligheid zoals gedefinieerd in de wetgeving betreffende het welzijn op het werk en de notie van veiligheid in verband met opzettelijke handelingen uitsluit;

10° "Risico" : de frequentie waarmee zich tot schade leidende ongevallen en incidenten voordoen en de ernst van die schade;

11° "Referentiesysteem voor de beoordeling van de veiligheid" : het geheel van de veiligheidsdoelstellingen, de bewijsmodaliteiten van de veiligheid, de normen en goede praktijken, die voorafgaand aan elke beoordelingsopdracht worden vastgelegd en die een externe beoordelingsinstantie of een onafhankelijke interne beoordelaar moet hanteren voor de beoordeling van een belangrijke wijziging;

12° "Wijziging" : realisatie van een nieuw vervoerssysteem op sporen of wijziging van een deel van een vervoerssysteem op sporen die betrekking heeft op één of meerdere in 5° gedefinieerde elementen;

13° "Belangrijke wijziging" : wijziging die een potentiële impact heeft op de veiligheid en die in functie van volgende criteria belangrijk wordt geacht :

a) gevolg bij falen : meest ongunstige aannemelijke scenario bij falen ten gevolge van de wijziging, rekening houdend met de bestaande veiligheidsmechanismen buiten het te beoordelen systeem of subsysteem;

b) nieuwigheid die door de wijziging wordt geïntroduceerd : dit betreft zowel innovaties in de sector van het vervoer op sporen als innovaties voor de organisatie die de wijziging invoert;

c) complexiteit van de wijziging;

d) toezicht : het onvermogen om toezicht te houden op de wijziging nadat die werd uitgevoerd en tijdens de hele periode waarin de wijziging gebruikt en commercieel uitgerust wordt, en het onvermogen om adequaat te reageren op de resultaten van dit toezicht;

e) omkeerbaarheid : de onmogelijkheid om het gewijzigde transportsysteem te herstellen in de toestand vóór de wijziging;

f) additionaliteit : de beoordeling van het belang van de wijziging, rekening houdend met alle veiligheidsgebonden wijzigingen die momenteel op het gewijzigd vervoerssysteem worden uitgevoerd en die niet belangrijk geacht werden.

14° "Grote belangrijke wijziging" : belangrijke wijziging die volgens de in het V.B.S. voorziene voorwaarden beschouwd wordt als een dermate belangrijk project of programma dat de goedkeuring van de Minister vereist is;

15° "Kleine belangrijke wijziging" : elke belangrijke wijziging die niet als een grote wijziging beschouwd wordt;

16° "Programma" : geheel van aan elkaar gekoppelde en op een gecoördineerde manier beheerde projecten;

17° "Initiatiefnemer" : entiteit binnen of buiten de MIVB die een wijziging wil realiseren;

18° "Beoordeling" : inspectieprocedure die door een onafhankelijke externe beoordelingsinstantie of een onafhankelijke interne beoordelaar wordt uitgevoerd met het oog op de beoordeling van de geschiktheid van een vervoerssysteem, dat een belangrijke wijziging ondergaat, om te

référentiel d'évaluation de la sécurité;

19° « Organisme d'évaluation externe » : organisation ou entité dotée de la personnalité juridique, juridiquement indépendante de la STIB et du proposant, agréée par le Ministre et qui a pour mission de réaliser l'évaluation relative aux changements significatifs ainsi que les audits de certification du S.G.S.;

20° « Evalueur interne indépendant » : employé de la STIB répondant aux critères du S.G.S. pour la réalisation des missions d'évaluation relatives aux changements significatifs mineurs;

21° « Certification » : procédure de contrôle continu du S.G.S. par un organisme d'évaluation externe agréé;

22° « Autorisation » : décision adoptée par le Ministre pour les changements significatifs majeurs, ou de l'administrateur-directeur général de la STIB pour les changements significatifs mineurs, approuvant la mise en exploitation commerciale d'un système de transport sur rails significativement modifié et qui a fait l'objet d'un rapport d'évaluation et d'un avis émis par un organisme d'évaluation externe ou par un évaluateur interne indépendant;

23° « Dossier de sécurité » : documentation rédigée par le proposant au cours de la réalisation du changement, démontrant que le changement significatif a été réalisé conformément au référentiel d'évaluation de la sécurité;

24° « Directive européenne relative à la sécurité ferroviaire » : Directive 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire;

25° « Paramètres de démonstration de la sécurité » : description des activités de démonstration de la sécurité, incluant le nombre, la séquence, la forme et le contenu des rapports destinés à démontrer le respect des exigences de sécurité définies dans le référentiel d'évaluation de la sécurité ;

26° « Corporate Safety Manager » : personne mandatée par l'administrateur-directeur général de la STIB ayant comme mission de préparer la stratégie en matière de sécurité des systèmes de transport sur rails, et de mettre en œuvre cette stratégie au sein de la STIB;

27° « European Accreditation Multi Lateral Agreement (EA MLA) » : Accord de reconnaissance mutuelle entre les membres de l'organisation sans but lucratif EA (European Accreditation) par lequel les signataires reconnaissent et acceptent l'équivalence des systèmes d'accréditation mis en œuvre par les signataires ainsi que la fiabilité des résultats des évaluations fournis par les organismes d'évaluation accrédités par les signataires;

28° « Registre des changements liés à la sécurité » : registre tenu par la STIB regroupant l'ensemble des changements significatifs planifiés, en cours de réalisation ou réalisés, après l'entrée en vigueur de cet arrêté;

29° « Référentiel d'inspection du S.G.S. » : ensemble des exigences de gestion de la sécurité proposées par la STIB sur base duquel l'organisme d'évaluation externe mène son audit de certification du S.G.S.

Art. 2. § 1^{er}. Le présent arrêté définit, pour tous les systèmes de transports sur rails, les exigences relatives à :

1° la gestion des risques associée aux changements planifiés;

2° la démonstration de la sécurité, l'évaluation, et l'autorisation de mise en exploitation commerciale dans le cadre des changements significatifs;

3° la certification du S.G.S.

§ 2. Le présent arrêté ne s'applique pas aux situations suivantes :

1° En cas de réparation d'un système de transport sur rails endommagé;

2° En cas de modifications apportées aux systèmes de transport sur rails en raison d'un événement imprévu ou d'un cas de force majeure;

3° En cas de modification urgente d'un système de transport sur rail en raison des nécessités du service.

Les situations mentionnées à l'alinéa 1^{er} sont des situations temporaires puisqu'elles impliquent un retour à la situation originelle du système de transport sur rails qui a été modifié.

§ 3. Hormis le cas des interfaces matérielles visées à l'article 1^{er}, 5°, a), v, les dispositions du présent arrêté ne s'appliquent pas à la gestion de la sécurité dans les dépôts et les ateliers.

voldoen aan de in het referentiesysteem voor de beoordeling van de veiligheid bepaalde veiligheidsvereisten;

19° "Externe beoordelingsinstantie" : organisatie of entiteit met rechtspersoonlijkheid, juridisch onafhankelijk van de MIVB en van de initiatiefnemer, die door de Minister is erkend en als taak heeft om de beoordeling van de belangrijke wijzigingen en de certificeringsaudits van het V.B.S. uit te voeren;

20° "Onafhankelijke interne beoordelaar" : werknemer van de MIVB die beantwoordt aan de voorwaarden van het V.B.S. met betrekking tot de uitvoering van beoordelingsopdrachten voor kleine belangrijke wijzigingen;

21° "Certificering" : voortdurende controleprocedure van het V.B.S. door een erkende externe beoordelingsinstantie;

22° "Goedkeuring" : beslissing van de Minister voor grote belangrijke wijzigingen, of van de bestuurder - directeur-generaal van de MIVB voor kleine belangrijke wijzigingen, voor de goedkeuring voor de commerciële indienststelling van een belangrijk gewijzigd vervoerssysteem op sporen, waarvoor door een onafhankelijke erkende beoordelingsinstantie of een onafhankelijke interne beoordelaar een beoordeling werd afgeleverd;

23° "Veiligheidsdossier" : documentatie opgesteld door de initiatiefnemer in de loop van de realisatie van de wijziging, die aantoont dat de belangrijke wijziging overeenkomstig met het referentiesysteem voor de beoordeling van de veiligheid werd uitgevoerd;

24° "Europese Richtlijn inzake veiligheid op het spoor" : Richtlijn 2016/798 van het Europees Parlement en van de Europese Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor;

25° "Parameters voor het aantonen van de veiligheid" : beschrijving van de activiteiten voor de bewijsvoering van de veiligheid, inclusief het aantal, de openvolgving, de vorm en inhoud van de rapporten die de naleving van de in het referentiesysteem voor de beoordeling van de veiligheid vastgelegde veiligheidsvereisten moeten aantonen;

26° "Corporate Safety Manager" : persoon gemachtigd door de bestuurder - directeur-generaal van de MIVB die als opdracht heeft om de strategie inzake veiligheid van vervoerssystemen op sporen voor te bereiden en om deze strategie binnen de MIVB toe te passen;

27° "European Accreditation Multi Lateral Agreement (EA MLA)" : wederzijds erkenningsakkoord tussen de leden van de organisatie zonder winstoogmerk EA (European Accreditation), waarmee de ondertekenaars erkennen en aanvaarden dat de door de ondertekenaars uitgevoerde accreditatiesystemen gelijkwaardig zijn en dat de resultaten van de beoordelingen die de door de ondertekenaars geaccrediteerde beoordelingsorganen aanreiken, betrouwbaar zijn;

28° "Register van de veiligheidsgebonden wijzigingen" : register dat door de MIVB wordt bijgehouden waarin alle geplande, aan de gang zijnde of uitgevoerde belangrijke wijzigingen worden gebundeld, na inwerkingtreding van dit besluit;

29° "Referentiesysteem voor de inspectie van het V.B.S." : het geheel van door de MIVB voorgestelde vereisten voor het veiligheidsbeheer op basis waarvan de externe beoordelingsinstantie zijn certificeringsaudit van het V.B.S. uitvoert.

Art. 2. § 1. Dit besluit definieert voor alle vervoerssystemen op sporen, de vereisten met betrekking tot :

1° het bij de geplande wijzigingen horende risicobeheer;

2° de bewijsvoering van de veiligheid, de beoordeling en de goedkeuring voor de commerciële ingebruikname in het kader van de belangrijke wijzigingen;

3° de certificering van het V.B.S.

§ 2. Dit besluit is niet van toepassing op de volgende situaties :

1° In geval van reparatie van een beschadigd vervoerssysteem op sporen;

2° Bij wijzigingen die werden aangebracht aan de vervoerssystemen op sporen omwille van een onvoorziene gebeurtenis of een geval van overmacht;

3° bij dringende wijziging van een vervoerssysteem op sporen omwille van dienstreddenen.

De in het eerste lid vermelde situaties zijn tijdelijke situaties aangezien ze een terugkeer inhouden naar de oorspronkelijke situatie van het gewijzigde vervoerssysteem op sporen.

§ 3. Buiten het geval van de materiële interfaces bedoeld in artikel 1, 5°, a), v, zijn de bepalingen van dit besluit niet van toepassing op het beheer van de veiligheid in de stelplaatsen en werkplaatsen.

§ 4. Les dispositions du présent arrêté ne s'appliquent ni à la gestion de la sécurité des infrastructures routières, ni à la notion de sécurité et de bien-être au travail, ni aux dispositions instituant des infractions pénales, ni à la gestion des sinistres en ce qui concerne leurs conséquences juridiques notamment au niveau de la responsabilité civile, du dédommagement et des assurances.

CHAPITRE II. — *Les exigences préliminaires à la gestion de la sécurité des systèmes de transport sur rails exploités par la STIB*

Section 1^{re}. — Sur le Système de Gestion de la Sécurité de la STIB

Art. 3. La STIB doit établir, mettre en œuvre et continuellement améliorer un S.G.S. au sens de la Directive européenne relative à la sécurité ferroviaire.

Art. 4. § 1^{er}. Le S.G.S. doit obligatoirement contenir :

1° la politique, les objectifs et la gouvernance de la sécurité au sein du réseau de la STIB;

2° une description des conditions d'exercice des missions d'évaluation des évaluateurs internes indépendants afin de s'assurer qu'ils réalisent leurs missions d'évaluation à un niveau de qualité équivalent à celui des organismes d'évaluation externes agréés;

3° un processus de détermination du caractère significatif des changements en termes de sécurité;

4° un processus de détermination du caractère majeur ou mineur des changements significatifs;

5° les procédures et méthodes de la gestion des risques liés à la sécurité;

6° une liste non-exhaustive des situations devant être considérées comme des changements majeurs;

7° Une copie des délégations de compétence adoptées conformément aux articles 18, § 5 et 19, § 5;

8° Les modèles de formulaire permettant de démontrer le respect des processus de détermination visés en 3° et 4°.

§ 2. Les processus de détermination décrits au paragraphe 1^{er}, 3° et 4° doivent inclure l'exigence de produire, pour chaque changement concerné, une documentation démontrant la bonne application de ces processus et à tout le moins l'obligation de rédiger un document contenant l'analyse motivée qui a permis de classer le changement conformément au paragraphe 1^{er}, 3° et 4°.

Cette documentation doit également comprendre les signatures prouvant la prise de responsabilité du changement, en conformité avec la gouvernance définie dans le S.G.S.

Art. 5. § 1^{er}. Le S.G.S. doit contenir et définir les protocoles et modalités relatifs à la consignation des changements dans le Registre des changements liés à la sécurité.

§ 2. Le Registre des changements liés à la sécurité est conservé par la STIB en son siège social sous la responsabilité du Corporate Safety Manager.

Le Registre des changements liés à la sécurité doit indiquer pour chaque changement enregistré :

1° une description du changement,

2° l'indication :

a) du caractère significatif ou non du changement conformément à l'article 4, § 1^{er}, 3°;

b) du caractère majeur ou mineur du changement conformément à l'article 4, § 1^{er}, 4°;

3° la mention du caractère positif ou négatif de l'avis formulé par l'organisme d'évaluation externe ou l'évaluateur interne indépendant;

4° les éventuelles remarques émises par l'organisme d'évaluation externe ou l'évaluateur interne indépendant sur la mise en exploitation commerciale du système de transport sur rails significativement modifié, conformément à l'article 15, 4°;

5° La mention de la décision d'autorisation de mise en exploitation commerciale ou de refus d'autorisation de mise en exploitation commerciale, adoptée conformément aux articles 18 et 19.

Section 2. — Sur la certification du Système de Gestion de la Sécurité

Art. 6. A partir du 1^{er} janvier 2021, le S.G.S. doit être évalué par un organisme d'évaluation externe agréé conformément aux chapitres V et VI.

§ 4. De bepalingen van dit besluit zijn niet van toepassing op het beheer van de veiligheid van de weginfrastructuur, noch op de noties van veiligheid en welzijn op het werk, noch op de bepalingen betreffende de strafrechtelijke inbreuken, noch op het beheer van de schadegevallen met betrekking tot hun juridische gevolgen, meer bepaald op het vlak van de burgerlijke aansprakelijkheid, schadeloosstelling en verzekeringen.

HOOFDSTUK II. — *De vereisten voorafgaand aan het beheer van de veiligheid van de vervoersystemen op sporen uitgbaat door de MIVB.*

Afdeling 1. — Over het veiligheidsbeheersysteem van de MIVB.

Art. 3. De MIVB moet een V.B.S. opstellen, uitvoeren en voortdurend verbeteren, in de zin van de Europese Richtlijn inzake veiligheid op het spoor.

Art. 4. § 1. Het V.B.S. moet verplicht volgende elementen bevatten :

1° het beleid, de doelstellingen en het beheer van de veiligheid in het net van de MIVB;

2° een beschrijving van de voorwaarden voor de uitoefening van de beoordelingsopdrachten van de onafhankelijke interne beoordelaars om zich ervan te verzekeren dat ze hun beoordelingsopdrachten uitvoeren op een kwaliteitsniveau dat gelijkwaardig is met dat van de erkende externe beoordelingsorganen;

3° een procedure om te bepalen of de wijzigingen belangrijk zijn op het vlak van veiligheid;

4° een procedure om te bepalen of een belangrijke wijziging groot of klein van aard is;

5° de procedures en methodes van het beheer van de risico's verbonden met de veiligheid;

6° een niet-exhaustieve lijst van de situaties die beschouwd moeten worden als grote veranderingen;

7° Een afschrift van de bevoegdheidsdelegaties die overeenkomstig de artikelen 18, § 5 en 19, § 5 werden aangenomen;

8° De formuliermodellen die toelaten om de naleving van de in 3° en 4° bedoelde processen aan te tonen.

§ 2. De bepalende procedures beschreven in § 1, 3° en 4° moeten de vereiste bevatten om, voor elke betreffende wijziging, de documentatie voor te leggen waaruit de correcte toepassing van deze procedures blijkt, en minstens de verplichting om een document op te stellen met de gemotiveerde analyse op basis waarvan de wijziging in overeenstemming met § 1, 3° en 4° geklasseerd kon worden.

Deze documentatie moet eveneens de handtekeningen bevatten waaruit blijkt dat voor de wijziging verantwoordelijkheid werd opgenomen, overeenkomstig het in het V.B.S. bepaalde bestuur.

Art. 5. § 1. Het V.B.S. moet de protocollen en modaliteiten bevatten en omschrijven voor de bewaring van de veranderingen in het Register van de veiligheidsgebonden wijzigingen.

§ 2. Het Register van de veiligheidsgebonden wijzigingen wordt door de MIVB op haar hoofdzetel bewaard onder verantwoordelijkheid van de Corporate Safety Manager.

Het Register van de veiligheidsgebonden wijzigingen moet voor elke geregistreerde wijziging volgende elementen bevatten :

1° een beschrijving van de wijziging,

2° de aanduiding :

- of de wijziging al dan niet belangrijk is overeenkomstig artikel 4, § 1, 3°;

- of de wijziging groot of klein is overeenkomstig artikel 4, § 1, 4°;

3° de vermelding van het positieve of negatieve karakter van het advies geformuleerd door de externe beoordelingsinstantie of de onafhankelijke interne beoordelaar;

4° de eventuele opmerkingen geformuleerd door de externe beoordelingsinstantie of de onafhankelijke interne beoordelaar in verband met de commerciële indienststelling van een belangrijk gewijzigd vervoerssysteem op sporen, overeenkomstig artikel 15, 4°;

5° de vermelding van de beslissing van goedkeuring of weigering van goedkeuring die genomen werd overeenkomstig de artikelen 18 en 19.

Afdeling 2. — Over de certificering van het Veiligheidsbeheersysteem.

Art. 6. Vanaf 1 januari 2021 moet het V.B.S. geëvalueerd worden door een externe beoordelingsinstantie overeenkomstig hoofdstukken V en VI.

Cet organisme d'évaluation externe est désigné par la STIB.

Art. 7. § 1^{er}. La certification du S.G.S. se réalise sur base d'un référentiel d'inspection du S.G.S. qui est proposé par la STIB à l'organisme d'évaluation externe et qui doit être accepté par l'organisme d'évaluation externe avant de réaliser son audit.

§ 2. Le référentiel d'inspection du S.G.S. doit s'appuyer sur les obligations prévues par la Directive européenne relative à la sécurité ferroviaire et par les règlements européens de sécurité ferroviaire portant sur les méthodes :

1° d'évaluation de la conformité des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire;

2° de contrôle continu des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire en phase d'exploitation;

3° d'évaluation et d'appréciation des risques.

Art. 8. § 1^{er}. Un organisme d'évaluation externe doit réaliser tous les trois ans un audit de certification du S.G.S.

Le premier audit de certification du S.G.S. doit être réalisé durant le premier trimestre de 2021.

§ 2. L'audit de certification du S.G.S. doit aboutir à la rédaction d'un rapport circonstancié.

Le rapport de l'audit de certification visé à l'alinéa 1^{er} doit contenir, au minimum, une description des produits et services couverts par le S.G.S., l'identification des chapitres et processus du S.G.S. audités ainsi qu'une analyse des résultats et les conclusions de l'organisme d'évaluation externe quant à la conformité du S.G.S. par rapport au référentiel d'inspection du S.G.S.

Le rapport doit couvrir la totalité des systèmes de transports sur rails de la STIB. Aucun système ne doit échapper au champ d'application du S.G.S.

Le rapport visé à l'alinéa 1^{er} doit également contenir le plan d'action et d'amélioration du S.G.S. proposé par la STIB et dans lequel l'organisme d'évaluation externe mentionne explicitement son avis sur la pertinence et le délai des actions proposées.

L'organisme d'évaluation externe transmet le rapport visé à l'alinéa 1^{er} à l'Administration.

Art. 9. § 1^{er}. Sur base du rapport de l'audit de certification visé à l'article 8, § 2, alinéa 1^{er}, l'organisme d'évaluation externe définit un programme de surveillance du S.G.S. sur une période de trois ans.

Le programme de surveillance du S.G.S. visé à l'alinéa 1^{er} doit être suivi annuellement par le biais d'un audit de surveillance réalisé par un organisme d'évaluation externe.

Le premier audit de surveillance doit avoir lieu dans les 12 mois suivant l'émission du rapport visé à l'article 8, § 2, alinéa 1^{er}.

§ 2. Chaque audit de surveillance doit notamment vérifier une partie des éléments composant le S.G.S. ainsi que le suivi du plan d'action et d'amélioration du S.G.S. visé à l'article 8, § 2, alinéa 4, proposé par la STIB, étant entendu qu'à l'issue de la période de trois ans visée au premier alinéa du § 1^{er}, l'ensemble du S.G.S. doit avoir été audité par ce biais.

§ 3. L'audit de surveillance doit aboutir à la rédaction d'un rapport circonstancié.

Le rapport visé à l'alinéa 1^{er} doit contenir, au minimum, l'identification des chapitres et processus du S.G.S. qui ont été audités par l'audit ainsi qu'une partie contenant les résultats et les conclusions de l'organisme d'évaluation externe quant à la conformité du S.G.S. par rapport au référentiel d'inspection du S.G.S.

Le rapport visé à l'alinéa 1^{er} doit également contenir la mise à jour du plan d'action et d'amélioration du S.G.S. transmis par la STIB.

L'organisme d'évaluation externe mentionne dans le rapport visé à l'alinéa 1^{er} son avis sur la pertinence et le délai des actions proposées par la STIB.

L'organisme d'évaluation externe transmet le rapport de l'audit de surveillance à l'Administration.

CHAPITRE III. — L'évaluation des changements significatifs

Art. 10. § 1^{er}. Les proposants doivent réaliser leurs activités dans le respect des exigences de gestion de la sécurité définies par le S.G.S.

Deze externe beoordelingsinstantie wordt aangesteld door de MIVB.

Art. 7. § 1. De certificering van het V.B.S. gebeurt op basis van het referentiesysteem voor de inspectie van het V.B.S. dat door de MIVB aan de externe beoordelingsinstantie wordt voorgesteld en dat, vooraleer de audit wordt uitgevoerd, door de externe beoordelingsinstantie aanvaard moet worden.

§ 2. Het referentiesysteem voor de inspectie van het V.B.S. moet gebaseerd zijn op de verplichtingen voorzien door de Europese Richtlijn inzake veiligheid op het spoor en door Europese reglementen over de methodes :

1° ter beoordeling van de conformiteit van veiligheidsbeheerssystemen;

2° voor de voortdurende controle van de veiligheidsbeheerssystemen in de spoorwegsector tijdens de uitbating;

3° voor risico-evaluatie en beoordeling.

Art. 8. § 1. Een externe beoordelingsinstantie moet elke drie jaar een certificeringsaudit van het V.B.S. uitvoeren.

De eerste certificeringsaudit van het V.B.S. moet worden uitgevoerd tijdens het eerste trimester van 2021.

§ 2. De certificeringsaudit van het V.B.S. moet resulteren in het opstellen van een gedetailleerd verslag.

Het verslag van de certificeringsaudit, bedoeld in het eerste lid moet tenminste een beschrijving bevatten van de producten en de diensten die bedoeld worden in het V.B.S., de identificatie van de geauditeerde hoofdstukken en processen van het V.B.S. evenals de resultaten en besluiten van de externe beoordelingsinstantie met betrekking tot de conformiteit van het V.B.S. ten opzichte van het referentiesysteem voor de inspectie van het V.B.S.

Het verslag moet betrekking hebben op het geheel van vervoerssystemen op sporen van de MIVB. Geen enkel systeem mag ontsnappen aan het toepassingsgebied van het V.B.S.

Het verslag bedoeld in het eerste lid moet eveneens een door de MIVB voorgesteld actie- en verbeterplan voor het V.B.S. bevatten, en de externe beoordelingsinstantie moet in het verslag expliciet haar mening geven over de relevantie en de termijnen van de voorgestelde acties.

De externe beoordelingsinstantie maakt het verslag zoals bedoeld in het eerste lid over aan de Administratie.

Art. 9. § 1. Op basis van het verslag van de certificeringsaudit zoals bedoeld in artikel 8, § 2, eerste lid stelt de externe beoordelingsinstantie een programma op voor het toezicht op het V.B.S. voor een periode van drie jaar.

Het programma voor het toezicht op het V.B.S. zoals bedoeld in het eerste lid moet jaarlijks worden opgevolgd door middel van een toezichtaudit uitgevoerd door de externe beoordelingsinstantie.

De eerste toezichtaudit moet plaatsvinden binnen de 12 maanden volgend op de verzending van het verslag bedoeld in artikel 8, § 2, eerste lid.

§ 2. Elke toezichtaudit moet meer bepaald een gedeelte van de elementen verifiëren waaruit het V.B.S. is samengesteld, evenals de opvolging van het actie- en verbeterplan voor het V.B.S. dat is voorgesteld door de MIVB, zoals bedoeld in artikel 8, § 2, vierde lid, hierbij rekening houdend dat, na afloop van de periode van drie jaar zoals bedoeld in het eerste lid van § 1, het gehele V.B.S. op deze wijze moet geauditeerd zijn.

§ 3. De toezichtaudit moet resulteren in een gedetailleerd verslag.

Het verslag bedoeld in het eerste lid moet tenminste de identificatie van de geauditeerde hoofdstukken en processen van het V.B.S. evenals de resultaten en besluiten van de externe beoordelingsinstantie met betrekking tot de conformiteit van het V.B.S. ten opzichte van het referentiesysteem voor de inspectie van het V.B.S. bevatten.

Het rapport bedoeld in het eerste lid moet eveneens een bijwerking van het actie- en verbeterplan voor het V.B.S., overgemaakt door de MIVB, bevatten.

De externe beoordelingsinstantie vermeldt in het verslag bedoeld in het eerste lid haar mening over de relevantie en de termijnen van de door de MIVB voorgestelde acties.

De externe beoordelingsinstantie maakt het verslag van de toezichtaudit over aan de Administratie.

HOOFDSTUK III. — De beoordeling van de belangrijke wijzigingen

Art. 10. § 1. De initiatiefnemers moeten hun activiteiten uitvoeren met naleving van de door het V.B.S. bepaalde vereisten voor het veiligheidsbeheer.

§ 2. Un proposant doit chronologiquement :

1° déterminer si le changement a une incidence sur la sécurité du transport sur rails;

2° appliquer le processus visé à l'article 4, § 1^{er}, 3°, et formaliser par écrit la décision de qualification du caractère significatif dudit changement;

3° appliquer le processus visé à l'article 4, § 1^{er}, 4°, et formaliser par écrit la décision de qualification du caractère majeur ou mineur dudit changement significatif;

4° consigner le changement proposé dans le Registre des changements liés à la sécurité visé à l'article 5.

§ 3. Lorsque le changement est proposé par une entité externe à la STIB, le proposant se définit comme la personne juridiquement responsable pour cette entité.

§ 4. Lorsque le changement est proposé par une entité interne à la STIB, le S.G.S. détermine les règles permettant d'identifier le proposant au sein de l'organigramme de la STIB.

Art. 11. § 1^{er}. Si le changement est significatif et majeur, le proposant doit demander au Corporate Safety Manager de lui désigner un organisme d'évaluation externe agréé.

§ 2. Si le changement est significatif et mineur, le proposant doit demander au Corporate Safety Manager de lui désigner soit un organisme d'évaluation externe agréé, soit un évaluateur interne indépendant dans le respect des conditions prévues par le S.G.S.

§ 3. Le proposant doit se soumettre à l'évaluation réalisée par un organisme d'évaluation externe ou par un évaluateur interne indépendant depuis la détermination du caractère significatif du changement jusqu'à la mise en exploitation du changement.

Art. 12. Lorsque l'évaluation d'un changement significatif est confiée à un organisme d'évaluation externe conformément à l'article 11, § 1^{er}, il ne pourra exercer ses missions qu'à condition d'avoir été agréé conformément aux chapitres V et VI.

Art. 13. § 1^{er}. Lorsqu'ils sont chargés de l'évaluation d'un changement significatif, l'organisme d'évaluation externe ou l'évaluateur interne indépendant doit examiner et indiquer s'il accepte le référentiel d'évaluation de la sécurité, proposé préalablement par le proposant, avant de commencer leurs missions d'évaluation.

§ 2. Le référentiel d'évaluation de la sécurité doit rester identique tout au long de la réalisation du changement sauf si un accord pour une évolution de ce référentiel intervient entre l'organisme d'évaluation ou l'évaluateur interne indépendant et le proposant.

Art. 14. § 1^{er}. Pour tous les changements significatifs, le proposant doit remplir les obligations suivantes préalablement à la réalisation des activités de sécurité liées au changement :

1° le proposant doit communiquer à l'organisme d'évaluation externe ou à l'évaluateur interne indépendant, la description du changement significatif qu'il souhaite mettre en place;

2° le proposant doit définir le référentiel d'évaluation de la sécurité et le soumettre à l'organisme d'évaluation externe ou à l'évaluateur interne indépendant;

3° le proposant doit définir les paramètres de la démonstration de la sécurité du changement significatif et en démontrer la validité sur base des documents de planification émis tant par le proposant que par les éventuels prestataires externes;

4° le proposant doit obtenir l'acceptation par l'organisme d'évaluation externe ou par l'évaluateur interne indépendant, de ses paramètres de démonstration, avant de démarrer la réalisation des activités de sécurité liées au changement;

5° le proposant doit rédiger un dossier de sécurité par rapport au changement significatif qu'il réalise.

§ 2. Lorsque le proposant a finalisé la démonstration de la sécurité, il communique le dossier de sécurité conforme aux paramètres de démonstration de la sécurité à l'organisme d'évaluation externe ou à l'évaluateur interne indépendant afin qu'il puisse rendre son avis conformément à l'article 15.

§ 2. Een initiatiefnemer moet in chronologische volgorde :

1° bepalen of de verandering betrekking heeft op de veiligheid van het vervoer op sporen;

2° de in artikel 4, § 1, 3° bedoelde procedure toepassen en de beslissing om voormelde wijziging als belangrijk te kwalificeren, schriftelijk formeel vastleggen;

3° de in artikel 4, § 1, 4° bedoelde procedure toepassen en de beslissing om voormelde belangrijke wijziging als groot of klein te kwalificeren, schriftelijk formeel vastleggen;

4° de voorgestelde wijziging vastleggen in het in artikel 5 bedoelde Register van de veiligheidsgebonden wijzigingen.

§ 3. Wanneer de wijziging wordt voorgesteld door een entiteit extern aan de MIVB, wordt de initiatiefnemer gedefinieerd door de juridisch aansprakelijke persoon voor deze entiteit.

§ 4. Wanneer de wijziging wordt voorgesteld door een entiteit binnen de MIVB, bepaalt het V.B.S. de regels waarmee de initiatiefnemer in het organogram van de MIVB kan worden geïdentificeerd.

Art. 11. § 1. Als de wijziging belangrijk en groot is, moet de initiatiefnemer aan de Corporate Safety Manager vragen om een erkende externe beoordelingsinstantie te benoemen.

§ 2. Als de wijziging belangrijk en klein is, moet de initiatiefnemer aan de Corporate Safety Manager vragen om, met naleving van de voorwaarden voorzien in het V.B.S., ofwel een erkende externe beoordelingsinstantie ofwel een onafhankelijke interne beoordelaar te benoemen.

§ 3. De initiatiefnemer moet zich vanaf de bepaling of de wijziging belangrijk is, tot aan de ingebruikname van deze wijziging, onderwerpen aan de beoordeling die wordt uitgevoerd door een externe beoordelingsinstantie of door een onafhankelijke interne beoordelaar.

Art. 12. Wanneer de beoordeling van een belangrijke wijziging wordt toevertrouwd aan een externe beoordelingsinstantie overeenkomstig artikel 11 § 1, kan hij die opdrachten slechts uitvoeren op voorwaarde dat hij overeenkomstig de bepalingen van hoofdstukken V en VI erkend werd.

Art. 13. § 1. Wanneer ze belast zijn met de beoordeling van een belangrijke wijziging, moet de externe beoordelingsinstantie of de onafhankelijke interne beoordelaar het referentiesysteem voor de beoordeling van de veiligheid dat vooraf wordt voorgesteld door de initiatiefnemer controleren en aangeven of hij het aanvaardt, vooraleer hun beoordelingsopdrachten aan te vatten.

§ 2. Het referentiesysteem voor de beoordeling van de veiligheid moet tijdens de uitvoering van de wijziging hetzelfde blijven tenzij er een akkoord voor een evolutie van dat referentiesysteem bestaat tussen de externe beoordelingsinstantie of de onafhankelijke interne beoordelaar en de initiatiefnemer.

Art. 14. § 1. Voor alle belangrijke wijzigingen moet de initiatiefnemer de volgende verplichtingen vervullen voorafgaand aan de uitvoering van de veiligheidsactiviteiten in verband met de wijziging :

1° de initiatiefnemer moet aan de externe beoordelingsinstantie of aan de onafhankelijke interne beoordelaar de beschrijving overmaken van de belangrijke wijziging die hij wil uitvoeren;

2° de initiatiefnemer moet het referentiesysteem voor de beoordeling van de veiligheid vastleggen en het voorleggen aan de externe beoordelingsinstantie of aan de onafhankelijke interne beoordelaar;

3° de initiatiefnemer moet de parameters voor de bewijsvoering van de veiligheid van de belangrijke wijziging bepalen en er de geldigheid van aantonen op basis van de zowel door de initiatiefnemer als door de eventuele externe leveranciers uitgebrachte planningsdocumenten;

4° de initiatiefnemer moet erop toezien dat de externe beoordelingsinstantie of de onafhankelijke interne beoordelaar zijn parameters voor de bewijsvoering van de veiligheid aanvaarden, vooraleer te starten met de uitvoering van de veiligheidsactiviteiten die verband houden met de wijziging;

5° de initiatiefnemer moet een veiligheidsdossier opstellen met betrekking tot de belangrijke wijziging die hij uitvoert.

§ 2. Wanneer de initiatiefnemer klaar is met de bewijsvoering van de veiligheid, maakt hij het veiligheidsdossier overeenkomstig de parameters voor de bewijsvoering van de veiligheid over aan de externe beoordelingsinstantie of aan de onafhankelijke interne beoordelaar opdat deze overeenkomstig artikel 15 zijn advies kan uitbrengen.

Art. 15. L'organisme d'évaluation externe et l'évaluateur interne indépendant doivent :

1° examiner et indiquer s'ils acceptent le référentiel d'évaluation de la sécurité et les paramètres de démonstration de la sécurité avant que le proposant ne débute les activités de sécurité liées au changement;

2° réaliser l'évaluation de la sécurité du système de transport soumis à un changement significatif selon les paramètres de la démonstration de la sécurité définis préalablement;

3° rédiger, sur base du dossier de sécurité, un rapport d'évaluation émettant un avis positif ou négatif sur la mise en exploitation commerciale du système de transport sur rails significativement modifié;

4° indiquer explicitement dans le rapport d'évaluation visé au point 3°, les éléments et les remarques qui empêchent l'organisme d'évaluation externe ou l'évaluateur interne indépendant d'émettre un avis positif sur la mise en exploitation commerciale du système de transport sur rails significativement modifié.

Art. 16. En cas de force majeure ou lorsque l'organisme d'évaluation externe ou l'évaluateur interne indépendant sont dans l'impossibilité de continuer à réaliser l'évaluation du changement significatif, un nouvel organisme d'évaluation externe ou un nouvel évaluateur interne indépendant doit être mis à la disposition du proposant conformément à l'article 11.

Art. 17. § 1^{er}. Lorsque les changements significatifs proposés impliquent la production de plusieurs unités identiques ou d'une série d'unités identiques, qui ont vocation à être mises en exploitation soit en même temps, soit de manière séquentielle, soit de manière espacée dans le temps, le proposant doit réaliser un dossier de sécurité type.

§ 2. Le dossier de sécurité type visé au paragraphe 1^{er} doit démontrer l'atteinte des objectifs de sécurité sur base :

1° du choix de conception des unités contribuant à réduire les risques de sécurité à un niveau acceptable;

2° de la réussite des essais de validation réalisés sur la première unité de série;

3° d'une gestion de la qualité permettant de garantir que les variations entre les unités produites sont sans incidence sur la sécurité;

4° de procédures d'installation, de vérification et de validation de ces unités permettant de garantir que toutes les unités sont installées de la même façon.

§ 3. Le dossier de sécurité type visé au paragraphe 1^{er} remplit les mêmes fonctions que le dossier de sécurité visé à l'article 14.

§ 4. En cas de modification de la conception de ces unités ou de modification dans les procédures de production, d'installation, de vérification ou de validation de ces unités, le dossier de sécurité type doit être mis à jour et être à nouveau soumis à évaluation par l'organisme d'évaluation externe ou par l'évaluateur interne indépendant.

CHAPITRE IV. — Autorisation de mise en exploitation commerciale

Art. 18. § 1^{er}. Dans le cas d'un changement significatif mineur, l'autorisation de mise en exploitation commerciale du système de transport modifié est accordée par l'administrateur-directeur général de la STIB.

La demande doit être introduite par le proposant et doit obligatoirement comprendre le dossier de sécurité et l'avis de l'organisme d'évaluation externe ou de l'évaluateur interne indépendant.

§ 2. L'administrateur-directeur général de la STIB peut accorder l'autorisation de mise en exploitation commerciale.

Son appréciation repose sur l'ensemble de la documentation utilisée, rédigée et produite dans le cadre de la mise en œuvre du changement et dont fait partie le rapport d'évaluation incluant l'avis de l'organisme d'évaluation externe ou de l'évaluateur interne indépendant visé à l'article 15.

§ 3. L'administrateur-directeur général de la STIB doit statuer sur la demande d'autorisation de mise en exploitation commerciale dans un délai de deux mois.

A défaut de décision adoptée dans le délai visé à l'alinéa 1^{er}, la demande d'autorisation de mise en exploitation commerciale du changement significatif mineur est présumée être refusée. Le proposant peut immédiatement introduire une nouvelle demande.

Art. 15. De externe beoordelingsinstantie en de onafhankelijke interne beoordelaar moeten :

1° het referentiesysteem voor de beoordeling van de veiligheid en de parameters voor de bewijsvoering van de veiligheid, controleren en aangeven of ze het aanvaarden, vooraleer de initiatiefnemer start met de veiligheidsactiviteiten in verband met de wijziging;

2° de beoordeling van de veiligheid van het vervoersysteem dat het voorwerp vormt van een belangrijke wijziging uitvoeren volgens de vooraf bepaalde parameters voor de bewijsvoering van de veiligheid;

3° op basis van het veiligheidsdossier een evaluatieverslag opstellen met een positief of negatief advies over de commerciële indienststelling van het belangrijk gewijzigde vervoersysteem op sporen;

4° expliciet aangeven in het evaluatieverslag bedoeld in 3°, welke de elementen en bemerkingen zijn die verhinderen dat de externe beoordelingsinstantie of de onafhankelijke interne beoordelaar een positief advies uitbrengt over de commerciële indienststelling van het belangrijk gewijzigde vervoersysteem op sporen.

Art. 16. In geval van overmacht of wanneer de externe beoordelingsinstantie of de onafhankelijke interne beoordelaar de beoordeling van de relevante verandering niet verder kunnen blijven uitvoeren, moet een nieuwe externe beoordelingsinstantie of een nieuwe onafhankelijke interne beoordelaar ter beschikking gesteld worden van de initiatiefnemer, in overeenstemming met artikel 11.

Art. 17. § 1. Wanneer de voorgestelde belangrijke wijzigingen inhouden dat er verschillende identieke eenheden of een reeks identieke eenheden moeten worden geproduceerd die ofwel tezelfdertijd of achtereenvolgend of gespreid in de tijd in gebruik moeten worden genomen, moet de initiatiefnemer een model veiligheidsdossier opstellen.

§ 2. Het model veiligheidsdossier bedoeld in § 1 moet aantonen dat de veiligheidsdoelstellingen werden bereikt op basis van :

1° de keuze voor het ontwerp van de eenheden die bijdraagt tot de verlaging van de veiligheidsrisico's tot een aanvaardbaar niveau;

2° het slagen van de uitgevoerde validatietesten op de eerste eenheid van de reeks;

3° een kwaliteitsmanagement dat toelaat om te garanderen dat de variaties tussen de geproduceerde eenheden geen invloed hebben op de veiligheid;

4° installatie-, verificatie- en validatieprocedures van deze eenheden die toelaten om te garanderen dat alle eenheden op dezelfde wijze geïnstalleerd worden.

§ 3. Het model veiligheidsdossier bedoeld in § 1 vervult dezelfde functies als het veiligheidsdossier zoals bedoeld in artikel 14.

§ 4. In geval van verandering van het ontwerp van deze eenheden of van verandering van de installatie-, verificatie- en validatieprocedures van deze eenheden, moet het model veiligheidsdossier bijgewerkt worden en moet het opnieuw het voorwerp vormen van de beoordeling door de externe beoordelingsinstantie of door de onafhankelijke interne beoordelaar.

HOOFDSTUK IV. — Toelating voor commerciële indienststelling

Art. 18. § 1. In het geval van een kleine belangrijke wijziging, wordt de goedkeuring voor de commerciële indienststelling van het gewijzigde vervoersysteem gegeven door de bestuurder - directeur-generaal van de MIVB.

De aanvraag moet ingediend worden door de initiatiefnemer en moet verplicht het veiligheidsdossier en het advies van de externe beoordelingsinstantie of van de onafhankelijke interne beoordelaar bevatten.

§ 2. De bestuurder - directeur-generaal van de MIVB kan de goedkeuring geven voor de commerciële indienststelling.

Zijn oordeel moet gebaseerd zijn op het geheel van de documentatie die in het kader van de realisatie van de wijziging is gebruikt, geredigeerd of aangemaakt, en waarvan het evaluatieverslag met het advies van de externe beoordelingsinstantie of van de onafhankelijke interne beoordelaar bedoeld in artikel 15 deel uitmaakt.

§ 3. De bestuurder - directeur-generaal van de MIVB moet zich binnen een termijn van twee maanden uitspreken over de aanvraag tot goedkeuring voor de commerciële indienststelling.

Bij ontstentenis van een beslissing binnen de termijn bedoeld in het eerste lid, wordt de toelating voor de commerciële indienststelling van de kleine belangrijke wijziging geacht te zijn geweigerd. De initiatiefnemer kan onmiddellijk een nieuwe aanvraag indienen.

§ 4. A défaut de mise en exploitation du changement significatif mineur autorisé dans un délai de trois mois, l'autorisation doit être considérée comme étant périmée.

§ 5. L'administrateur-directeur général de la STIB peut déléguer à des membres du personnel de la STIB, certaines des compétences qui lui sont attribuées par le présent arrêté.

Art. 19. § 1^{er}. Dans le cas d'un changement significatif majeur, l'autorisation de mise en exploitation commerciale du système de transport modifié, est accordée par le Ministre.

La demande doit être introduite par le proposant et doit obligatoirement comprendre le dossier de sécurité et l'avis de l'organisme d'évaluation externe.

§ 2. Le Ministre peut accorder l'autorisation de mise en exploitation commerciale.

Son appréciation repose sur l'ensemble de la documentation utilisée, rédigée et produite dans le cadre de la mise en œuvre du changement et dont fait partie le rapport d'évaluation incluant l'avis de l'organisme d'évaluation externe visé à l'article 15.

§ 3. Le Ministre doit statuer sur la demande d'autorisation de mise en exploitation commerciale dans un délai de deux mois.

A défaut de décision adoptée dans le délai visé à l'alinéa 1^{er}, la demande d'autorisation de mise en exploitation commerciale du changement significatif majeur est présumée être refusée. Le proposant peut immédiatement introduire une nouvelle demande.

§ 4. A défaut de mise en exploitation du changement significatif majeur autorisé dans un délai de six mois, l'autorisation doit être considérée comme étant périmée.

§ 5. Le Ministre peut déléguer à des membres du personnel de l'Administration, certaines des compétences qui lui sont attribuées par le présent arrêté.

Art. 20. Pour les changements visés à l'article 17, la demande doit être introduite par le proposant et doit obligatoirement comprendre le dossier de sécurité type prévu par l'article 17 et le rapport d'évaluation de l'organisme d'évaluation externe ou de l'évaluateur interne indépendant dont il fait l'objet.

Sur base du dossier de sécurité type visé à l'article 17 et du rapport d'évaluation de l'organisme d'évaluation externe ou de l'évaluateur interne indépendant visé à l'article 15, le Ministre ou l'administrateur-directeur général de la STIB autorise la mise en exploitation commerciale de l'unité première et de toutes les unités similaires mises en place ultérieurement, sans que de nouvelles évaluations ou autorisations ne doivent être réalisées pour ces unités ultérieures à condition que les paramètres de production et d'installation restent inchangés.

Art. 21. Dès le moment où le proposant dépose une demande d'autorisation, le changement significatif présenté ne peut plus être modifié.

Si après le dépôt de la demande d'autorisation de mise en exploitation commerciale, le proposant souhaite apporter des modifications susceptibles d'influencer l'avis de l'organisme d'évaluation externe ou de l'évaluateur interne indépendant, le proposant devra demander un examen complémentaire à l'organisme d'évaluation externe ou à l'évaluateur interne indépendant afin qu'il émette un nouvel avis sur la demande amendée par le proposant.

Dans le cas visé à l'alinéa 2, les procédures d'autorisation visées aux articles 18 et 19 sont suspendues. Cette suspension ne peut être supérieure à trois mois.

Si à l'issue du délai de trois mois visé à l'alinéa 3, l'organisme d'évaluation externe ou de l'évaluateur interne indépendant n'ont pu rendre un nouvel avis, la demande d'autorisation est réputée être périmée.

CHAPITRE V. — *Critères d'agrément des organismes d'évaluation externes*

Art. 22. Pour être agréé afin d'effectuer les missions d'évaluation des changements significatifs définies par le présent arrêté, l'organisme d'évaluation externe doit :

1° être accrédité par un organisme national d'accréditation reconnu dans le cadre de l'EA MLA en tant qu'organisme procédant à des inspections de sécurité ferroviaire;

2° être accrédité par un organisme national d'accréditation reconnu dans le cadre de l'EA MLA ou reconnu par un organisme national de reconnaissance reconnu par l'Agence de l'Union européenne pour les

§ 4. Bij ontstentenis van de indienstelling van de goedgekeurde kleine belangrijke wijziging binnen een termijn van drie maanden, wordt de goedkeuring geacht te zijn vervallen.

§ 5. De bestuurder - directeur-generaal van de MIVB kan sommige van de bevoegdheden die hem door dit besluit werden toegekend, delegeren aan personeelsleden van de MIVB.

Art. 19. § 1. In het geval van een grote belangrijke wijziging, wordt de goedkeuring voor de commerciële indienstelling van het gewijzigde vervoersysteem gegeven door de Minister.

De aanvraag moet ingediend worden door de initiatiefnemer en moet verplicht het veiligheidsdossier en het advies van de externe beoordelingsinstantie bevatten.

§ 2. De Minister kan de goedkeuring geven voor de commerciële indienstelling.

Zijn oordeel moet gebaseerd zijn op het geheel van de documentatie die in het kader van de realisatie van de wijziging is gebruikt, geredigeerd of aangemaakt, en waarvan het evaluatieverslag met het advies van de externe beoordelingsinstantie bedoeld in artikel 15 deel uitmaakt.

§ 3. De Minister moet zich binnen een termijn van twee maanden uitspreken over de aanvraag tot goedkeuring voor de commerciële indienstelling.

Bij ontstentenis van een beslissing binnen die termijn bedoeld in het eerste lid, wordt de toelating voor de commerciële indienstelling van de grote belangrijke wijziging geacht te zijn geweigerd. De initiatiefnemer kan onmiddellijk een nieuwe aanvraag indienen.

§ 4. Bij ontstentenis van de indienstelling van de goedgekeurde grote belangrijke wijziging binnen een termijn van zes maanden, wordt de goedkeuring geacht te zijn vervallen.

§ 5. De Minister kan sommige van de bevoegdheden die hem door dit besluit worden toegekend, delegeren aan personeelsleden van de Administratie.

Art. 20. Voor in artikel 17 vermelde wijzigingen, moet de aanvraag ingediend worden door de initiatiefnemer en moet de aanvraag verplicht het model veiligheidsdossier, voorzien in artikel 17, en het evaluatieverslag van de externe beoordelingsinstantie of van de onafhankelijke interne beoordelaar bevatten.

Op basis van het model veiligheidsdossier bedoeld in artikel 17 en van het evaluatieverslag van de externe beoordelingsinstantie of van de onafhankelijke interne beoordelaar bedoeld in artikel 15, geeft de Minister of de bestuurder - directeur-generaal van de MIVB, de goedkeuring voor de commerciële indienstelling van het eerste exemplaar en van alle gelijkaardige exemplaren die later geïnstalleerd worden zonder dat nieuwe evaluaties of goedkeuringen moeten worden gedaan voor deze latere exemplaren, op voorwaarde dat de parameters van de productie en de installatie ongewijzigd blijven.

Art. 21. Vanaf het ogenblik dat de initiatiefnemer een aanvraag tot goedkeuring indient, kan de belangrijke wijziging niet meer veranderd worden.

Als de initiatiefnemer, na de indiening van de aanvraag tot goedkeuring voor de commerciële indienstelling veranderingen wenst aan te brengen die het advies van de externe beoordelingsinstantie of de onafhankelijke interne beoordelaar kunnen beïnvloeden, moet de initiatiefnemer een bijkomend onderzoek vragen aan de externe beoordelingsinstantie of aan de onafhankelijke interne beoordelaar opdat hij een nieuw advies zou uitbrengen over de door de initiatiefnemer bijgewerkte aanvraag.

In het geval bedoeld in het tweede lid, worden de in artikelen 18 en 19 bedoelde procedures tot goedkeuring opgeschort. Deze opschorting mag niet langer dan drie maanden duren.

Als na afloop van de termijn van drie maanden bedoeld in het derde lid de externe beoordelingsinstantie of de onafhankelijke interne beoordelaar geen nieuw advies hebben kunnen uitbrengen, wordt de aanvraag tot goedkeuring geacht te zijn geweigerd.

HOOFDSTUK V. — *Erkenningscriteria van de externe beoordelingsinstanties*

Art. 22. Om erkend te worden om de beoordelingsopdrachten van de belangrijke wijzigingen uit te voeren die bepaald worden door dit besluit, moet de externe beoordelingsinstantie :

1° geaccrediteerd zijn door een nationale accreditatie-instelling, erkend in het kader van de EA MLA als orgaan dat inspecties van de spoorwegveiligheid uitvoert;

2° geaccrediteerd zijn door een nationale accreditatie-instelling, erkend in het kader van de EA MLA of erkend zijn door een nationaal erkenningsorgaan dat door het Spoorwegbureau van de Europese Unie

chemins de fer en tant qu'organisme d'évaluation de la gestion des risques selon les règlements européens de sécurité ferroviaire.

La portée de l'accréditation ou de la reconnaissance doit viser les sous-systèmes matériels et les logiciels mentionnés à l'article 1^{er}, 5^o, a);

3^o avoir souscrit pour lui-même et pour son personnel une assurance couvrant sa responsabilité civile extracontractuelle, contractuelle et quasi-délictuelle et dans laquelle la STIB et son personnel sont considérés comme des personnes tierces.

Art. 23. Pour être agréé afin d'effectuer la certification du S.G.S., l'organisme d'évaluation externe doit :

1^o être accrédité par un organisme national d'accréditation reconnu dans le cadre de l'EA MLA en tant qu'organisme procédant à l'audit et à la certification de systèmes de management de la qualité;

2^o démontrer une connaissance théorique et pratique de la Directive européenne relative à la sécurité ferroviaire. Ces connaissances doivent porter sur les méthodes :

a) d'évaluation de la conformité des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire,

b) de contrôle continu des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire en phase d'exploitation,

c) d'évaluation et d'appréciation des risques.

3^o avoir souscrit pour lui-même et pour son personnel une assurance couvrant sa responsabilité civile extracontractuelle, contractuelle et quasi-délictuelle et dans laquelle la STIB et son personnel sont considérés comme des personnes tierces.

CHAPITRE VI. — Procédure d'agrément des organismes d'évaluation externes

Section 1^{re}. — Procédure d'octroi et de renouvellement de l'agrément

Art. 24. § 1^{er}. La demande d'agrément ou de renouvellement de l'agrément est adressée au Ministre.

§ 2. La demande d'agrément mentionne clairement les activités que le demandeur d'agrément souhaite effectuer dans le cadre de l'application du présent arrêté.

Le demandeur d'agrément doit alors indiquer expressément dans sa demande s'il souhaite être agréé :

1^o pour procéder à l'évaluation des changements significatifs conformément au chapitre III de l'arrêté;

2^o pour procéder à la certification du S.G.S. conformément à la section 2 du chapitre II de l'arrêté;

3^o pour effectuer les activités prévues au point 1^o et au point 2^o;

Pour les activités visées au point 1^o, le demandeur d'agrément doit préciser dans sa demande les sous-systèmes tels que visés à l'article 1^{er}, 5^o, a), pour lesquels il dispose d'une expertise avérée.

§ 3. La demande d'agrément doit également contenir :

1^o une copie des statuts de l'organisme d'évaluation externe;

2^o une attestation d'assurance souscrite par l'organisme d'évaluation externe conformément à l'article 22, 3^o, attestant que la responsabilité civile de cet organisme pour les inspections de sécurité des systèmes de transport sur rail, selon ses domaines d'accréditation, est couverte par un contrat d'assurance. Cette attestation doit être datée de moins de deux mois et doit préciser les responsabilités, les risques, les activités et les montants garantis. L'assurance doit donner couverture pour une période d'au moins un an à compter de la date de l'attestation;

3^o les certificats d'accréditation et de reconnaissance des conditions prévues aux articles 22, 1^o et 2^o et 23, 1^o et les documents démontrant les connaissances visées à l'article 23, 2^o. Si ces certificats et documents ne sont pas rédigés en français ou en néerlandais, l'organisme doit en fournir une traduction;

§ 4. Toutes les modifications concernant la portée ou la validité des certificats d'accréditation ou de reconnaissance visés aux articles 22, 1^o et 2^o et 23, 1^o ou concernant les documents démontrant les connaissances visées à l'article 23, 2^o doivent être communiquées dans le mois à l'Administration.

Art. 25. L'examen de la demande d'agrément est basé sur les pièces jointes au dossier de demande ainsi que sur toutes les mesures d'enquête jugées nécessaires par l'Administration.

is erkend als beoordelingsorgaan van het risicobeheer volgens de Europese reglementen over spoorwegveiligheid.

De draagwijdte van de accreditering of de erkenning moet betrekking hebben op de software- en materiële subsystemen vermeld in artikel 1, 5^o, a);

3^o voor zichzelf en voor zijn personeel een verzekering afsluiten die de buitencontractuele, contractuele en quasi-délictuele burgerlijke aansprakelijkheid dekt en waarin de MIVB en haar personeel beschouwd worden als derden.

Art. 23. Om erkend te worden om de certificering van het V.B.S. te kunnen uitvoeren, moet de externe beoordelingsinstantie :

1^o geaccrediteerd zijn door een nationale accreditatie-instelling, erkend in het kader van de EA MLA als orgaan dat de audit en de certificering van kwaliteitsbeheerssystemen uitvoert;

2^o een theoretische en praktische kennis van de Europese Richtlijn inzake veiligheid op het spoor aantonen. Deze kennis moet betrekking hebben op de methodes :

a) voor de evaluatie van de conformiteit van de beheerssystemen van de spoorwegveiligheid,

b) de voortdurende controle van de beheerssystemen van de spoorwegveiligheid in exploitatiefase,

c) van de risico-evaluatie en beoordeling.

3^o voor zichzelf en voor zijn personeel een verzekering afsluiten dat de buitencontractuele, contractuele en quasi-délictuele burgerlijke aansprakelijkheid dekt en waarin de MIVB en haar personeel beschouwd worden als derden.

HOOFDSTUK VI. — Erkenningsprocedure van de externe beoordelingsinstanties

Afdeling 1. — Toekenningsprocedure en vernieuwingsprocedure van de erkenning

Art. 24. § 1. De aanvraag voor de erkenning of vernieuwing van de erkenning wordt gericht aan de Minister.

§ 2. De aanvraag voor de erkenning vermeldt duidelijk de activiteiten die de aanvrager van de erkenning wenst uit te voeren binnen het toepassingskader van dit besluit.

De aanvrager van de erkenning moet derhalve duidelijk in de aanvraag aangeven of hij wenst te worden erkend :

1^o voor de uitvoering van evaluaties van belangrijke wijzigingen conform hoofdstuk III van dit besluit;

2^o voor de certificering van het V.B.S. conform afdeling 2 van hoofdstuk II van dit besluit;

3^o voor de realisatie van de activiteiten voorzien in zowel 1^o als 2^o.

Voor de activiteiten bedoeld in 1^o moet de aanvrager voor de erkenning in de aanvraag preciseren voor welke subsystemen zoals bedoeld in artikel 1, 5^o, a) hij beschikt over een bewezen expertise.

§ 3. De aanvraag dient eveneens te bevatten :

1^o een afschrift van de statuten van de externe beoordelingsinstantie;

2^o een attest van de verzekering die door de externe beoordelingsinstantie overeenkomstig artikel 22, 3^o werd afgesloten, dat aantoonst dat de burgerlijke aansprakelijkheid van dit orgaan voor de veiligheidsinspecties van vervoerssystemen op sporen volgens deze accrediteringsdomeinen gedekt wordt door een verzekeringscontract. Dit attest mag niet meer dan twee maanden oud zijn en moet de aansprakelijkheden, risico's, activiteiten en gewaarborgde bedragen vermelden. De verzekering moet dekking bieden voor een periode van minstens een jaar vanaf de datum van het attest;

3^o de accrediterings- en erkenningsattesten van de voorwaarden die voorzien zijn in de artikelen 22, 1^o en 2^o en 23, 1^o, en documenten waaruit de kennis blijkt overeenkomstig artikel 23, 2^o. Als deze certificaten en documenten niet in het Nederlands of het Frans zijn opgesteld, moet het orgaan er een vertaling van bezorgen;

§ 4. Alle wijzigingen met betrekking tot de draagwijdte of de geldigheid van de in artikelen 22, 1^o en 2^o en 23, 1^o vermelde accrediterings- of erkenningscertificaten of documenten waaruit de kennis blijkt overeenkomstig artikel 23, 2^o moeten binnen de maand overgemaakt worden aan de Administratie.

Art. 25. Het onderzoek van de erkenningsaanvraag is gebaseerd op de stukken die bij het aanvraagdossier werden gevoegd en op alle onderzoeksmaatregelen die door de Administratie noodzakelijk werden geacht.

Art. 26. § 1^{er}. L'Administration rend un avis sur la demande après avoir constaté que le dossier est complet. Cet avis est ensuite communiqué au Ministre.

Le Ministre décide soit d'accorder l'agrément, soit de refuser l'agrément dans les 60 jours suivant la décision statuant sur la complétude du dossier.

§ 2. L'agrément est accordé lorsque l'organisme d'évaluation externe démontre qu'il remplit les conditions visées aux articles 22 et 23.

L'agrément est refusé lorsque les conditions visées aux articles 22 et 23 ne sont pas remplies ou lorsque l'organisme d'évaluation externe ne dépose pas les documents visés à l'article 24, § 3.

§ 3. L'agrément est accordé pour une durée de cinq ans.

A l'échéance du délai de cinq ans, l'organisme d'évaluation externe doit déposer une nouvelle demande d'agrément suivant les conditions prévues aux articles 24 et 25.

§ 4. Lorsque le Ministre accorde un agrément, l'Administration notifie la décision à l'organisme d'évaluation externe dans un délai de quinze jours calendriers par lettre recommandée.

Lorsque le Ministre décide de ne pas accorder l'agrément, cette décision est notifiée à l'organisme d'évaluation par lettre recommandée. La lettre recommandée est présumée être réceptionnée le troisième jour ouvrable suivant la remise de la lettre à l'organisme postal.

Art. 27. Dès qu'un organisme d'évaluation externe a reçu son agrément, l'Administration doit mettre à jour une liste des organismes d'évaluation externes agréés en mentionnant la portée de leurs accréditations ou de leurs reconnaissances ainsi que leur correspondance à l'article 1^{er}, 5^o, a).

Dès qu'un organisme d'évaluation externe n'est plus agréé, l'Administration doit le radier de la liste des organismes d'évaluation externes agréés.

L'Administration communique cette liste à l'administrateur-directeur général de la STIB.

Section 2. — Surveillance et sanctions

Art. 28. § 1^{er}. Les organismes d'évaluation externes agréés doivent démontrer qu'ils respectent les conditions prévues aux articles 22 et 23 durant toute la durée de l'agrément.

Lorsqu'un organisme d'évaluation externe agréé ne réunit plus les conditions prévues aux articles 22 et 23, l'Administration constate que l'agrément a pris fin.

§ 2. Les organismes d'évaluation externes agréés doivent déposer chaque année une version actualisée des documents mentionnés à l'article 24, § 3. Ces documents doivent être déposés à l'attention du Ministre pour le 31 décembre de l'année concernée.

L'obligation de communication des documents actualisés visée à l'alinéa 1^{er} débute à partir de l'année qui suit l'année de l'octroi de l'agrément.

Art. 29. § 1^{er}. Lorsque l'Administration constate que l'organisme d'évaluation externe ne remplit plus une des conditions listées aux articles 22, 23 et 24 elle peut fixer un délai dans lequel l'organisme d'évaluation externe doit se mettre en règle.

Cette décision est notifiée par l'Administration à l'organisme d'évaluation externe par lettre recommandée.

Le délai dans lequel l'organisme d'évaluation externe doit se mettre en règle ne peut en aucun cas excéder soixante jours calendrier à compter de la réception de la décision.

§ 2. Lorsque l'organisme d'évaluation externe ne s'est pas mis en règle à l'expiration du délai visé au paragraphe 1^{er}, l'Administration constate que l'agrément a pris fin.

§ 3. L'organisme d'évaluation externe doit communiquer annuellement à l'Administration la liste des activités qu'il a réalisées dans le ou les domaine(s) couverts par son agrément.

§ 4. Si au cours d'une période de trois ans, l'organisme d'évaluation externe n'a effectué aucune des activités prévues par le présent arrêté, l'Administration constate que l'agrément a pris fin.

Art. 26. § 1. De Administratie brengt een advies betreffende de aanvraag uit, na te hebben vastgesteld dat het dossier volledig is. Dit advies wordt vervolgens overgemaakt aan de Minister.

De Minister beslist om de erkenning van de aanvraag goed te keuren of af te keuren, binnen de 60 dagen volgend op de beslissing betreffende de volledigheid van het dossier.

§ 2. De erkenning wordt toegekend wanneer de externe beoordelingsinstantie aantoont dat het de voorwaarden in artikel 22 en artikel 23 vervult.

De erkenning wordt geweigerd wanneer de voorwaarden in artikelen 22 en 23 niet vervuld zijn of wanneer de externe beoordelingsinstantie de in artikel 24, § 3 bedoelde documenten niet deponereert.

§ 3. De erkenning wordt toegekend voor een duur van vijf jaar.

Bij het verstrijken van de termijn van vijf jaar moet de externe beoordelingsinstantie een nieuwe erkenningsaanvraag indienen volgens de voorwaarden voorzien in de artikelen 24 en 25.

§ 4. Wanneer de Minister een erkenning toekent, stelt de Administratie binnen een termijn van vijftien kalenderdagen de externe beoordelingsinstantie per aangetekende brief in kennis van de beslissing.

Wanneer de Minister beslist om de erkenning niet toe te kennen, wordt de beoordelingsinstantie per aangetekende brief in kennis gesteld van deze beslissing. De aangetekende brief wordt geacht te zijn ontvangen op de derde werkdag nadat de brief in het postkantoor werd afgegeven.

Art. 27. Van zodra een externe beoordelingsinstantie zijn erkenning verkregen heeft, moet de Administratie een lijst updaten met de erkende externe beoordelingsorganen met de vermelding van de draagwijdte van hun accrediteringen of erkenningen en hun overeenstemming met artikel 1, 5^o, a).

Van zodra een externe beoordelingsinstantie niet langer erkend is, moet de Administratie ze schrappen van de lijst met de erkende externe beoordelingsorganen.

De Administratie maakt deze lijst over aan de bestuurder - directeur-generaal van de MIVB.

Afdeling 2. — Toezicht en sancties.

Art. 28. § 1. De erkende externe beoordelingsinstanties moeten aantonen dat ze de voorwaarden voorzien in de artikelen 22 en 23 gedurende de hele duur van de erkenning naleven.

Wanneer een erkende externe beoordelingsinstantie niet langer voldoet aan de voorwaarden voorzien in artikelen 22 en 23, stelt de Administratie vast dat de erkenning verstreken is.

§ 2. De erkende externe beoordelingsinstanties moeten elk jaar een bijgewerkte versie van de in artikel 24, § 3 vermelde documenten deponeren. Deze documenten moeten neergelegd worden ter attentie van de Minister vóór 31 december van het betrokken jaar.

De in het eerste lid vermelde verplichting om de bijgewerkte documenten over te maken begint te lopen vanaf het jaar volgend op het jaar van de toekenning van de erkenning.

Art. 29. § 1. Wanneer de Administratie vaststelt dat de erkende externe beoordelingsinstantie niet langer voldoet aan de voorwaarden in artikelen 22, 23 en 24, kan ze een termijn vastleggen waarbinnen de erkende externe beoordelingsinstantie zich in regel moet stellen.

De Administratie brengt de erkende externe beoordelingsinstantie per aangetekende brief in kennis van deze beslissing.

De termijn waarbinnen de erkende externe beoordelingsinstantie zich in regel moet stellen mag in geen geval meer dan zestig kalenderdagen bedragen na de datum van ontvangst van de beslissing.

§ 2. Wanneer de erkende externe beoordelingsinstantie zich bij het verstrijken van de termijn bedoeld in § 1, niet in regel heeft gesteld, stelt de Administratie vast dat de erkenning verstreken is.

§ 3. De erkende externe beoordelingsinstantie moet jaarlijks aan de Administratie de lijst overmaken met de activiteiten die ze heeft uitgevoerd in het of de domein(en) die door haar erkenning gedekt worden.

§ 4. Als de erkende externe beoordelingsinstantie in de loop van een periode van drie jaar geen enkele door dit besluit voorziene activiteit heeft uitgevoerd, stelt de Administratie vast dat de erkenning verstreken is.

CHAPITRE VII. — *Contrôle continu
de l'application de l'arrêté*

Art. 30. L'Administration contrôle le respect des dispositions du chapitre III du présent arrêté.

A la demande de l'Administration, les proposants doivent communiquer l'ensemble des documents démontrant le respect des dispositions du chapitre III.

Art. 31. § 1^{er}. Les organismes d'évaluation externes et les évaluateurs internes indépendants doivent remettre à l'Administration un rapport annuel comportant une liste des changements significatifs qu'ils ont évalués dans l'année ou qu'ils sont en train d'évaluer.

§ 2. L'Administrateur-directeur général de la STIB doit remettre à l'Administration un rapport annuel comportant le Registre des changements liés à la sécurité visé à l'article 5 et un rapport de l'état d'avancement de ces changements.

CHAPITRE VIII. — *Dispositions finales et transitoires*

Art. 32. Sauf disposition contraire, le présent arrêté entre en vigueur au jour de sa publication.

Art. 33. § 1^{er}. Les éléments mentionnés à l'article 4, § 1^{er}, doivent être rédigés par la STIB dans les trois mois suivant la publication de l'arrêté.

§ 2. Sans préjudice du § 1^{er}, les conditions d'exercice des missions d'évaluation des évaluateurs internes indépendants visées à l'article 4, § 1^{er}, 2^o, ne pourront entrer en vigueur qu'après qu'un organisme d'évaluation externe agréé ait approuvé par le biais d'un audit particulier cette partie du S.G.S.

L'organisme d'évaluation externe chargé de l'audit visé à l'alinéa 1^{er} doit indiquer clairement s'il approuve ou non cette partie du S.G.S.

En cas de non-approbation, l'organisme d'évaluation externe doit indiquer les motifs qui l'empêchent d'approuver cette partie du S.G.S.

§ 3. Les articles 6 à 9 entreront en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2021.

Art. 34. Les programmes dénommés « Modernisation du Métro » et « Bordet-Nord » doivent être considérés, dès la publication du présent arrêté, comme étant des changements significatifs majeurs du système métro.

Pour ces deux programmes, les articles 10, § 1^{er}, 11, 12, 16, 17, 19, 20 et 21 sont applicables dès la publication de l'arrêté.

Concernant les articles 13, 14 et 15, l'acceptation du référentiel d'évaluation de la sécurité doit être réalisée dans les trois mois suivant la publication de l'arrêté.

Art. 35. Si un organisme d'évaluation externe est déjà chargé, au moment de l'entrée en vigueur du présent arrêté, de missions correspondantes aux obligations d'évaluation prévues au chapitre III pour une opération correspondante à un changement significatif, celui-ci peut poursuivre ses activités en tant qu'organisme d'évaluation externe pour le changement significatif en question.

Art. 36. Le présent arrêté entre en vigueur pour les changements significatifs mineurs du système métro au 1^{er} janvier 2027.

Art. 37. Le présent arrêté entre en vigueur pour les changements significatifs du système tram au 1^{er} janvier 2033.

Art. 38. Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale qui a la Mobilité et les Travaux publics dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 14 mars 2019.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la Ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

R. VERVOORT

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

P. SMET

HOOFDSTUK VII. — *Voortdurende controle
van de toepassing van het besluit*

Art. 30. De Administratie controleert of de bepalingen van het hoofdstuk III van dit besluit worden nageleefd.

Op vraag van de Administratie moeten de initiatiefnemers alle documenten bezorgen waaruit de naleving van de bepalingen van hoofdstuk III blijkt.

Art. 31. § 1. De erkende externe beoordelingsinstanties en de onafhankelijke interne beoordelaars moeten aan de Administratie een jaarverslag bezorgen met een lijst van de belangrijke wijzigingen die ze hebben beoordeeld tijdens het jaar en die ze aan het beoordelen zijn.

§ 2. De bestuurder - directeur-generaal van de MIVB moet aan de Administratie een jaarverslag overhandigen waarin het in artikel 5 bedoelde "Register van de veiligheidsgebonden wijzigingen" is opgenomen, samen met een vorderingsstaat van deze wijzigingen.

HOOFDSTUK VIII. — *Slot- en overgangsbepalingen*

Art. 32. Behoudens andersluidende bepalingen, treedt dit besluit in werking op de dag waarop het wordt gepubliceerd.

Art. 33. § 1. De in artikel 4, § 1 vermelde elementen moeten binnen de drie maanden volgend op de publicatie van dit besluit opgesteld worden door de MIVB.

§ 2. Onverminderd § 1 kunnen de uitoefeningsvoorwaarden van de in artikel 4, § 1, 2^o bedoelde beoordelingsopdrachten van de onafhankelijke interne beoordelaars slechts in werking treden nadat een externe beoordelingsinstantie dit deel van het V.B.S. heeft goedgekeurd door middel van een specifieke audit.

De externe beoordelingsinstantie die belast is met de audit zoals bedoeld in het eerste lid moet duidelijk aangeven of hij dit onderdeel van het V.B.S. al dan niet goedgekeurd.

In het geval geen goedkeuring wordt gegeven, moet de externe beoordelingsinstantie de redenen aangeven die de goedkeuring van dit gedeelte van het V.B.S. verhinderen.

§ 3. De artikelen 6 tot 9 treden in werking op 1 januari 2021.

Art. 34. De programma's genaamd "Modernisering van de Metro" en "Bordet-Noord" moeten, vanaf de datum van de bekendmaking van dit besluit, beschouwd worden als grote belangrijke wijzigingen van het metrosysteem.

Voor deze twee programma's zijn de artikelen 10, § 1, 11, 12, 16, 17, 19, 20 en 21 van toepassing van zodra dit besluit wordt bekendgemaakt.

Wat betreft de artikelen 13, 14 en 15 moet de aanvaarding van het referentiesysteem voor de beoordeling van de veiligheid gebeurd zijn binnen de drie maanden volgend op de publicatie van dit besluit.

Art. 35. Als een externe beoordelingsinstantie op het ogenblik van de inwerkingtreding van dit besluit al belast is met opdrachten die overeenstemmen met de beoordelingsverplichtingen voorzien in hoofdstuk III voor een operatie die overeenstemt met een belangrijke wijziging, mag deze haar activiteiten als externe beoordelingsinstantie voor de betreffende belangrijke wijziging voortzetten.

Art. 36. Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2027 voor de kleine belangrijke wijzigingen van het metrosysteem.

Art. 37. Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2033 voor de belangrijke wijzigingen van het tramsysteem.

Art. 38. De minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 14 maart 2019.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

De minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

R. VERVOORT

De minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

P. SMET