



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 53.575/4
du 15 juillet 2013

advies 53.575/4
van 15 juli 2013

sur

over

un avant-projet de loi 'relative
à la sécurité d'exploitation des
lignes ferroviaires musées'

een voorontwerp van wet
'betreffende de
exploitatieveiligheid van de
museumspoorlijnen'

Le 19 juin 2013, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint à la Ministre de l'Intérieur à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi 'relative à la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 15 juillet 2013. La chambre était composée de Pierre LIÉNARDY, président de chambre, Jacques JAUMOTTE et Bernard BLERO, conseillers d'État, et Colette GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Jacques JAUMOTTE.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 15 juillet 2013.

*

Op 19 juni 2013 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de Minister van Binnenlandse Zaken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 15 juli 2013. De kamer was samengesteld uit Pierre LIÉNARDY, kamervoorzitter, Jacques JAUMOTTE en Bernard BLERO, staatsraden, en Colette GIGOT, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van JACQUES JAUMOTTE.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 15 juli 2013.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

OBSERVATIONS PRÉALABLES

1. Eu égard aux spécificités des lignes ferroviaires musées, ainsi qu'à leur autonomie par rapport à l'infrastructure et aux services de transport ferroviaires ordinaires, le choix de l'auteur de l'avant-projet de les soumettre à une législation spécifique se justifie pleinement, en termes de technique législative.

Les missions que l'avant-projet examiné confie à l'autorité de sécurité et à l'organisme d'enquête, ainsi que le souci de conserver la cohérence de la terminologie spécifique à la législation ferroviaire, tant nationale qu'européenne, conduisent cependant à établir des liens entre le texte en projet et la législation ferroviaire existante, et plus particulièrement la loi du 19 décembre 2006 'relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire'.

Il convient, à cet égard, d'être attentif au fait que la législation ferroviaire nationale fait actuellement l'objet d'un double processus de réforme, concrétisé par :

- un projet de loi 'portant le Code ferroviaire' et un projet de loi 'insérant un titre 7/1 dans la loi portant le Code ferroviaire, en ce qui concerne les matières visées à l'article 77 de la Constitution' ¹, d'une part ;

- et un projet de loi 'relatif à la réforme des chemins de fer belges' ², d'autre part.

Les références faites à la législation ferroviaire actuelle dans l'avant-projet examiné, ainsi que dans son exposé des motifs, devront être, le cas échéant, adaptées en tenant compte de l'évolution de ces différents projets de réforme.

2. Selon l'exposé des motifs, « (...) les activités et réseaux ferroviaires propres des lignes ferroviaires musées sont, du fait de leurs particularités, quasiment entièrement exemptés des directives ferroviaires européennes concernant la sécurité d'exploitation et de la réglementation belge qui les transposent ».

L'exposé des motifs gagnerait à être, le cas échéant, complété par la mention des directives européennes qui s'appliquent cependant aux lignes ferroviaires musées et au matériel qui y est utilisé et des dispositions qui en assurent la transposition en droit interne.

¹ Lesquels ont fait l'objet de l'avis 53.021/4 donné le 22 avril 2013 (*Doc. parl.*, Chambre, 2012-2013, n° 53-2855/1 et n° 53-2856/1).

² Lequel a fait l'objet de l'avis 53.286/4 donné le 28 mai 2013 (*Doc. parl.*, Chambre, 2012-2013, n° 53-2893/1).

Le cas échéant, l'avant-projet de loi sera complété sur ce point.

Il convient en effet que le Parlement soit informé du contexte juridique dans lequel l'avant-projet est appelé à s'insérer.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

ARRÊTÉ DE PRÉSENTATION

1. Il n'y a pas lieu de viser l'accomplissement des formalités préalables dans le préambule de l'arrêté de présentation de l'avant-projet.

2. L'article 3 de l'avant-projet visant à confier à la S.A. de droit public Infrabel une mission « d'expert infrastructure », telle que définie en son article 5, le ministre qui a les Entreprises publiques dans ses attributions doit également être mentionné comme ministre proposant.

DISPOSITIF

Titre 1^{er}

Afin que l'article 1^{er} n'échappe pas à la division du titre 1^{er} en chapitres, mieux vaut omettre cette division en chapitres 1^{er} et 2.

Articles 3 et 5

1. L'article 3, 7°, de l'avant-projet, définit l'expert matériel comme étant :
« la personne physique disposant d'une expérience professionnelle d'au moins cinq ans sur le plan de la technique du matériel roulant ferroviaire, chez une entreprise ferroviaire, un constructeur de matériel ferroviaire ou un prestataire de maintenance de matériel ferroviaire ».

L'article 3, 8°, de l'avant-projet, définit pour sa part l'expert infrastructure comme étant « la S.A. de droit public Infrabel ».

2. Les missions exercées par l'expert matériel et l'expert infrastructure dans le processus de délivrance de l'autorisation d'exploitation d'une ligne ferroviaire musée sont définies à l'article 5 de l'avant-projet dans les termes suivants :

« Art. 5. § 1^{er}. Préablement à l'introduction de la demande écrite afin d'obtenir une autorisation d'exploitation, précisée ci-après dans l'article 6, le candidat-exploitant charge :

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

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

§ 2. L'expert infrastructure et l'expert matériel consignent leurs constatations de la visite technique, visée au premier paragraphe, dans un rapport écrit ».

3. Compte tenu du parallélisme existant entre les missions de ces deux experts, la section de législation n'aperçoit pas ce qui justifie que les modalités de leur désignation soient à ce point différentes. Le fait que les missions incombant à l'expert matériel ne puissent être confiées qu'à une personne physique pose, à cet égard, question. Il en va de même du monopole octroyé à Infrabel pour l'exercice de la fonction d'expert infrastructure.

Cette intervention obligatoire d'Infrabel soulève également d'autres questions qui mériteraient de recevoir une réponse dans l'avant-projet. Elles concernent notamment les délais dans lesquels Infrabel devra répondre à la demande d'un candidat-exploitant : quelle est, en effet, l'utilité de prévoir que l'autorité de sécurité ne dispose que d'un délai limité pour octroyer ou refuser l'autorisation d'exploitation demandée, si le demandeur reste totalement dépendant d'Infrabel, pour ce qui concerne l'établissement du rapport de visite technique de l'infrastructure ?

Par ailleurs, si l'intention de l'avant-projet est de prévoir la tarification de l'accomplissement des missions dévolues à l'expert infrastructure, son attention est attirée sur le fait qu'il n'y a pas de base légale dans l'avant-projet.

4. En conclusion, l'avant-projet et son exposé des motifs gagneraient à être soit modifiés, soit complétés sur ces points.

Article 7

Le commentaire de l'article 7 dispose :

« Pour que l'autorité de sécurité puisse faire un test adéquat par rapport aux aspects de sécurité de l'exploitation envisagée, le candidat-exploitant doit soumettre un dossier technique à l'autorité de sécurité. [...] ».

La disposition en projet ne fait pas mention de cette possibilité.

Si telle est l'intention de l'auteur de l'avant-projet, celle-ci sera complétée sur ce point.

La même observation vaut pour le renouvellement de l'autorisation d'exploitation³.

³ Voir l'article 11 de l'avant-projet.

Article 10

Au paragraphe 2 (lire : alinéa 2) ⁴, afin d'éviter tout doute quant aux modifications apportées à l'exploitation de la ligne musée, la section de législation se demande s'il ne vaut pas mieux omettre l'adjectif « profonde ».

Articles 12 et 13

1. L'article 12, 1°, de l'avant-projet, dispose :

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

1° cela est nécessaire dans l'intérêt de la sécurité d'exploitation sur la ligne ferroviaire musée ;

(...) ».

Contrairement aux hypothèses définies aux points 2° et 3° de la même énumération, ce premier cas dans lequel la révision de l'autorisation d'exploitation peut être exigée, est défini dans des termes très généraux. Le commentaire de la disposition précise cependant que « cet article offre la possibilité à l'autorité de sécurité de revoir l'autorisation d'exploitation dans son entièreté ou partiellement lorsqu'elle constate qu'une situation s'est créée qui compromet la sécurité d'exploitation de la ligne ferroviaire musée (...) ».

Ces précisions mériteraient de figurer dans le texte-même de l'article 12, 1°, de l'avant-projet.

2. La même observation vaut pour l'article 13, 1°, de l'avant-projet.

Article 13

Au 3°, la section de législation se demande si une règle analogue à celle de la disposition en projet ne devrait pas exister lorsque le titulaire d'une autorisation d'exploitation ne l'utilise pas pendant une certaine durée au cours de son délai de validité.

⁴ Le regroupement en paragraphes numérotés des alinéas que comporte un article, ne se justifie que si au moins l'un des paragraphes ainsi créés comporte plus d'un alinéa, ce qui n'est pas le cas en l'espèce. Cette observation vaut pour l'ensemble de l'avant-projet. *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandation n° 57.3.

Article 27

1. L'article 27 de l'avant-projet énumère les moyens d'action dont dispose l'organisme d'enquête lorsqu'il effectue une enquête après un accident grave survenu sur une ligne ferroviaire musé.

Cet article s'inspire – logiquement – de l'article 46 de la loi du 19 décembre 2006⁵. La section de législation n'aperçoit dès lors pas ce qui explique qu'à l'article 27, 5°, de l'avant-projet, les termes « accès aux résultats de l'enquête parmi le personnel de bord » remplacent les mots « accès aux résultats de l'examen du personnel de bord », figurant à l'article 46, alinéa 1^{er}, e), de la loi du 19 décembre 2006.

2. Il en va de même pour l'absence de reproduction, dans l'article 27 de l'avant-projet, de l'alinéa 2 de l'article 46 de la loi du 19 décembre 2006, lequel dispose :

« Les pouvoirs visés à l'alinéa 1^{er} ne peuvent être exercés que lorsque les nécessités de l'éventuelle information et instruction judiciaire ne s'y opposent plus et, le cas échéant, dans le respect de l'article 125 du règlement général du 28 décembre 1950 sur les frais de justice en matière répressive ».

3. La disposition sera revue à la lumière de ces observations.

Article 31

1. L'article 31, § 2 (lire : alinéa 2), de l'avant-projet fixe la durée de conservation des objets qui sont déterminants pour l'enquête à maximum trois ans si les objets se rapportent à un accident de personnes et maximum trois mois dans les autres cas. Le fait de préciser qu'il s'agit d'une durée maximale suppose qu'une durée plus courte puisse être décidée. Il convient donc soit de préciser les modalités de fixation de cette durée, soit d'omettre le mot « maximum ».

2. La disposition examinée énonce que le délai de conservation des objets précités « prend cours à partir de la fin de l'enquête ». Il convient de définir de manière plus précise la date à laquelle ce délai de trois ans ou de trois mois prend cours.

Article 34

La disposition en projet renvoie à la notion d'« accident ou incident visé à l'article 26 ». Or, cet article 26 ne mentionne que la notion d'« accident grave ».

L'article 34 doit donc être adapté en conséquence.

⁵ Devenant l'article 113 du projet de loi 'portant le Code ferroviaire'.

Article 37

L'article 37 de l'avant-projet prévoit que l'organisme d'enquête informe l'exploitant de la ligne ferroviaire musée de sa décision d'ouvrir ou non une enquête.

L'article 26 de l'avant-projet énonce cependant que l'organisme d'enquête effectue une enquête après chaque accident grave, survenu sur la ligne ferroviaire musée.

Il convient dès lors soit d'omettre l'article 37 de l'avant-projet, soit d'apporter à l'avant-projet les modifications nécessaires pour assurer sa cohérence sur ce point.

Article 39

Au paragraphe 2, il y a lieu d'omettre la parenthèse et son contenu.

Le cas échéant, le commentaire de l'article sera complété.

Annexe

L'avant-projet comportant une seule annexe, il n'y a pas lieu de la numérotter. Les dispositions qui s'y réfèrent doivent également être corrigées en ce sens.

Le second entête « Annexe 1^{re} » est inutile et sera omis.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het vervangen is bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voormelde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

VOORAFGAANDE OPMERKINGEN

1. Gelet op het specifieke karakter van de museumspoorlijnen, alsook op de autonomie ervan vergeleken met de gewone spoorweginfrastructuur en de gewone spoorwegvervoerdiensten en, is de keuze van de steller van het voorontwerp daarvoor een specifieke wetgeving uit te werken uit wetgevingstechnisch oogpunt volstrekt gerechtvaardigd.

De opdrachten die door het voorliggende voorontwerp toevertrouwd worden aan de veiligheidsinstantie en aan het onderzoeksorgaan, alsook het streven naar samenhang op het vlak van de terminologie die eigen is aan de spoorwegwetgeving, zowel op nationaal als op Europees vlak, leiden er evenwel toe dat er verbanden worden gelegd tussen de ontworpen tekst en de bestaande spoorwegwetgeving, en meer in het bijzonder de wet van 19 december 2006 “betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen”.

Er behoort in dat verband rekening mee gehouden te worden dat de nationale spoorwegwetgeving thans twee herzieningen ondergaat, die concrete invulling krijgen in:

- een voorontwerp van wet “houdende de Spoorcodex” en een voorontwerp van wet “houdende invoeging van een titel 7/1 in de wet houdende de Spoorcodex, voor wat betreft de aangelegenheden bedoeld in artikel 77 van de Grondwet”,¹ enerzijds;

- en een voorontwerp van wet “betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen”², anderzijds.

De verwijzingen in het voorliggende voorontwerp, alsook in de memorie van toelichting erbij, naar de huidige spoorwegwetgeving dienen in voorkomend geval aangepast te worden rekening houdend met de evolutie van die verschillende ontwerpen tot herziening.

2. In de memorie van toelichting wordt het volgende bepaald: “(...) de activiteiten en eigen spoorwegnetwerken van de museumspoorlijnen vallen, omwille van hun eigenheden, nagenoeg geheel onder de uitzonderingen van de Europese spoorrichtlijnen op het vlak van exploitatieveiligheid en de Belgische regelgeving waarin deze werden omgezet”.

¹ Die onderzocht zijn in advies 53.021/4, gegeven op 22 april 2013 (*Parl.St.* Kamer 2012-13, nr. 53-2855/1 en nr. 53-2856/1).

² Die onderzocht is in advies 53.286/4, gegeven op 28 mei 2013 (*Parl.St.* Kamer 2012-13, nr. 53-2893/1).

De memorie van toelichting behoort in voorkomend geval aangevuld te worden met de vermelding van de Europese richtlijnen die wel van toepassing zijn op de museumspoorlijnen en op het materieel dat er wordt gebruikt en van de bepalingen waarbij die in het interne recht worden omgezet.

In voorkomend geval dient het voorontwerp van wet op dat punt te worden aangevuld.

Het parlement behoort immers geïnformeerd te worden over de juridische context waarin het voorontwerp moet worden ingepast.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

INDIENINGSBESLUIT

1. Er bestaat geen grond om in de aanhef van het besluit waarbij het voorontwerp wordt ingediend te verwijzen naar het vervullen van voorafgaande vormvereisten.
2. Aangezien artikel 3 van het voorontwerp ertoe strekt aan de NV van publiek recht Infrabel een opdracht van “expert infrastructuur” toe te vertrouwen, zoals omschreven in artikel 5 van het voorontwerp, dient de minister die bevoegd is voor overheidsbedrijven eveneens vermeld te worden als voordragende minister.

DISPOSITIEF

Titel 1

Opdat artikel 1 niet buiten de indeling in hoofdstukken van titel 1 valt, zou het beter zijn om deze indeling in de hoofdstukken 1 en 2 te schrappen.

Artikelen 3 en 5

1. Artikel 3, 7°, van het voorontwerp definieert “expert materieel” als volgt:
“de natuurlijke persoon beschikkende over een beroepservaring van minstens vijf jaar op het vlak van de techniek van rollend spoomaterieel, bij een spoorwegonderneming, een constructeur van spoomaterieel of een onderhoudsbedrijf van spoomaterieel”.
Zijnerzijds definieert artikel 3, 8°, van het voorontwerp “expert infrastructuur” als “de N.V. van publiek recht Infrabel”.
2. De opdrachten die uitgeoefend worden door de expert materieel en de expert infrastructuur in het kader van de afgifte van de uitbatingsmachtiging voor een museumspoorlijn worden in artikel 5 van het voorontwerp als volgt omschreven:

“Art. 5. § 1. Voorafgaand aan de indiening van de schriftelijke aanvraag tot het bekomen van een uitbatingsmachtiging, hierna bepaald in artikel 6, belast de kandidaat-uitbater:

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

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

§ 2. De expert infrastructuur en de expert materieel stellen de bevindingen van de technische inspectie, bedoeld in de eerste paragraaf, vast in een schriftelijk verslag.”

3. Gelet op het parallellisme dat bestaat tussen de opdrachten van beide experten, is het de afdeling Wetgeving niet duidelijk waarom de nadere regels betreffende hun aanwijzing dermate van elkaar verschillen. Het feit dat de opdrachten die toekomen aan de expert materieel alleen toevertrouwd mogen worden aan een natuurlijke persoon doet in dat verband vragen rijzen. Hetzelfde geldt voor het monopolie toegekend aan Infrabel wat betreft de uitoefening van de functie van expert infrastructuur.

Dat verplicht optreden van Infrabel doet ook andere vragen rijzen waarop een antwoord gegeven zou moeten worden in het voorontwerp. Deze hebben onder andere betrekking op de termijnen binnen welke Infrabel moet antwoorden op de aanvraag van een kandidaat-uitbater: wat is immers het nut om te bepalen dat de veiligheidsinstantie slechts over een beperkte termijn beschikt om de aangevraagde uitbatingsmachtiging toe te kennen of te weigeren, als de aanvrager volledig afhankelijk blijft van Infrabel wat betreft de opstelling van een verslag over de technische inspectie van de infrastructuur?

Indien het overigens de bedoeling is van de steller van het voorontwerp om te voorzien in de tarificatie van de vervulling van de opdrachten die toevertrouwd worden aan de expert infrastructuur, wordt zijn aandacht gevestigd op het feit dat daarvoor geen rechtsgrond bestaat in het voorontwerp.

4. Het besluit is dan ook dat het aanbeveling verdient het voorontwerp en de memorie van toelichting hetzij te wijzigen, hetzij aan te vullen met betrekking tot die aspecten.

Artikel 7

De commentaar bij artikel 7 luidt als volgt:

“Opdat de veiligheidsinstantie een adequate toets zou kunnen doen ten aanzien van de veiligheidsaspecten van de voorgenomen uitbating, moet de kandidaat-uitbater een technisch dossier voorleggen aan de veiligheidsinstantie. [...]”.

In de ontworpen bepaling wordt geen gewag gemaakt van die mogelijkheid.

Indien zulks de bedoeling is van de steller van het voorontwerp, dient de bepaling op dat vlak te worden aangevuld.

Dezelfde opmerking geldt voor de hernieuwing van de uitbatingsovereenkomst.³

Artikel 10

De afdeling Wetgeving vraagt zich af of het niet beter is, teneinde elke twijfel weg te nemen wat betreft de wijzigingen die aangebracht zijn inzake de uitbating van de museumspoorlijn, om in paragraaf 2 (lees: tweede lid)⁴ het bijvoeglijk naamwoord “ingrijpende” te schrappen.

Artikelen 12 en 13

1. Artikel 12, 1°, van het voorontwerp luidt als volgt:

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

1° dit noodzakelijk is omwille van de exploitatieveiligheid op de museumspoorlijn;

(...)”.

In tegenstelling tot de gevallen die genoemd worden in de punten 2° en 3° van dezelfde opsomming, wordt dit eerste geval waarin de herziening van de uitbatingsovereenkomst kan worden geëist, in zeer algemene bewoordingen omschreven. In de commentaar bij de bepaling wordt evenwel gesteld dat “dit artikel (...) de mogelijkheid biedt aan de veiligheidsinstantie om de uitbatingsovereenkomst geheel of gedeeltelijk te herzien wanneer ze vaststelt dat er een situatie ontstaan is die de veilige uitbating van de museumspoorlijn in het gedrang brengt (...)”.

Die preciseringen zouden ook in de tekst zelf van artikel 12, 1°, van het voorontwerp moeten worden opgenomen.

2. Dezelfde opmerking geldt voor artikel 13, 1°, van het voorontwerp.

³ Zie artikel 11 van het voorontwerp.

⁴ Het groeperen van de leden van een artikel in genummerde paragrafen is alleen gerechtvaardigd wanneer minstens één van de aldus ingevoegde paragrafen uit meer dan één lid bestaat, hetgeen *in casu* niet het geval is. Deze opmerking geldt voor het voorontwerp in zijn geheel. *Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 57.3.

Artikel 13

Met betrekking tot punt 3° vraagt de afdeling Wetgeving zich af of een soortgelijke regel als die welke vervat ligt in de ontworpen bepaling niet zou moeten bestaan voor het geval waarbij de titularis van een uitbatingsmachtiging deze gedurende een bepaalde periode tijdens de geldigheidsduur ervan niet gebruikt.

Artikel 27

1. In artikel 27 van het voorontwerp worden de werkmiddelen opgesomd waarover het onderzoeksorgaan beschikt wanneer dit een onderzoek voert na een ernstig ongeval dat zich op de museumspoorlijn heeft voorgedaan.

Dat artikel is – logischerwijze – gebaseerd op artikel 46 van de wet van 19 december 2006.⁵ Het is de afdeling Wetgeving dan ook niet duidelijk om welke reden in artikel 27, 5°, van het voorontwerp de bewoordingen “toegang tot de resultaten van het onderzoek onder het boordpersoneel” in de plaats komen van de bewoordingen “toegang tot de resultaten van de onderzoeken onder het treinpersoneel” die in artikel 46, eerste lid, e), van de wet van 19 december 2006 staan.

2. Hetzelfde geldt voor het feit dat in artikel 27 van het voorontwerp het tweede lid van artikel 46 van de wet van 19 december 2006 niet wordt overgenomen, welke bepaling luidt als volgt:

“De bevoegdheden vermeld in het eerste lid, kunnen slechts worden uitgeoefend van zodra de noodwendigheden van het eventuele opsporings- en gerechtelijk onderzoek zich hier niet meer tegen verzetten en in voorkomend geval, overeenkomstig artikel 125 van het Algemeen reglement van 28 december 1950 op de gerechtskosten in strafzaken”.

3. De bepaling moet worden herzien in het licht van deze opmerkingen.

Artikel 31

1. In artikel 31, § 2 (lees: tweede lid), van het voorontwerp wordt bepaald dat de duur van de bewaring van de voorwerpen die bepalend zijn voor het onderzoek maximaal drie jaar bedraagt indien de voorwerpen betrekking hebben op een persoonsongeval en maximaal drie maanden in de andere gevallen. Het feit dat gepreciseerd wordt dat het om een maximumduur gaat, veronderstelt dat ook een kortere duur kan worden bepaald. Het verdient derhalve aanbeveling om hetzij de nadere regels te bepalen voor de vaststelling van die duur, hetzij het woord “maximaal” te schrappen.

⁵ Dat artikel 113 wordt van het ontwerp van wet ‘houdende de Spoorcodex’.

2. In de voorliggende bepaling wordt gesteld dat de bewaringstermijn van de voornoemde voorwerpen “(aan)vangt (...) op het einde van het onderzoek”. Het tijdstip waarop die termijn van drie jaar of drie maanden aanvangt, behoort nauwkeuriger te worden bepaald.

Artikel 34

In de ontworpen bepaling wordt gewag gemaakt van het begrip “ongeval of incident, bedoeld in artikel 26”. In dat artikel 26 wordt evenwel enkel melding gemaakt van het begrip “ernstig ongeval”.

Artikel 34 behoort dienovereenkomstig te worden aangepast.

Artikel 37

In artikel 37 van het voorontwerp wordt bepaald dat het onderzoeksorgaan de museumspoorlijnnuitbater op de hoogte brengt van zijn beslissing tot het al dan niet openen van een onderzoek.

In artikel 26 van het voorontwerp wordt evenwel bepaald dat het onderzoeksorgaan een onderzoek instelt na elk ernstig ongeval dat zich op de museumspoorlijn heeft voorgedaan.

Ofwel behoort derhalve artikel 37 van het voorontwerp te worden geschrapt, ofwel behoren in het voorontwerp de noodzakelijke wijzigingen te worden aangebracht teneinde de samenhang op dat punt te waarborgen.

Artikel 39

In paragraaf 2 moeten de ronde haakjes en hetgeen daarin wordt bepaald worden geschrapt.

In voorkomend geval dient de commentaar bij het artikel te worden aangevuld.

Bijlage

Aangezien bij het voorontwerp slechts één bijlage gaat, dient deze niet te worden genummerd. De bepalingen die ernaar verwijzen, dienen eveneens in die zin te worden verbeterd.

Het tweede opschrift “Bijlage 1” is overbodig en dient te vervallen.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Colette GIGOT

Pierre LIÉNARDY