

**SERVICE PUBLIC FEDERAL
MOBILITE ET TRANSPORTS**

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER**

Direction générale Politique de Mobilité durable et
ferroviaire
Direction Politique ferroviaire

Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en
Spoorbeleid
Directie Spoorbeleid

**Avant-projet de loi modifiant la loi du 30 août
2013 portant le Code ferroviaire**

**Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet
van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex**

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

FILIP, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Sur la proposition de la Ministre de la Mobilité,

Op de voordracht van de Minister van Mobiliteit,

Le Ministre de la Mobilité est chargé de présenter en
notre nom aux Chambres législatives et de déposer à la
Chambre des Représentants le projet de loi dont la
teneur suit:

De Minister van Mobiliteit is ermee belast het
ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in
onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te
leggen en bij de Kamer van volksvertegenwoordigers
in te dienen:

Chapitre 1^{er} - Dispositions générales

Hoofdstuk 1 - Algemene bepalingen

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à
l'article 74 de la Constitution.

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als
bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

La présente loi transpose l'article 8 de la directive
2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du
29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer
communautaires.

Deze wet zet artikel 8 van de richtlijn 2004/49/EG
van het Europees Parlement en de Raad van 29 april
2004 inzake de veiligheid op de communautaire
spoorwegen om.

**Chapitre 2 – Modification de la loi du 30 août 2013
portant le code ferroviaire**

**Hoofdstuk 2 – Wijziging van de wet van 30
augustus 2013 houdende de Spoorcodex**

Art. 2. L'article 3 du Code ferroviaire, modifié en
dernier lieu par la loi du 11 janvier 2019, est complété
par les 82°, 83° et 84°, rédigés comme suit :

Art. 2. Artikel 3 van de Spoorcodex, laatstelijk
gewijzigd bij de wet van 11 januari 2019, wordt
aangevuld met de bepalingen onder 82°, 83° en 84°,
luidende:

« 82° « cadre réglementaire national en matière de
sécurité » : l'ensemble des règles et procédures en lien
avec la sécurité au niveau national, qui comprend
notamment l'ensemble des règles nationales de sécurité ;

“ 82° “nationaal regelgevend kader inzake veiligheid”:
het geheel van regels en procedures in verband met de
veiligheid op nationaal niveau, dat met name het stelsel
van nationale veiligheidsvoorschriften omvat;

83° « cadre réglementaire en matière de sécurité » : le cadre réglementaire européen en matière de sécurité visé par la directive 2004/49/CE et le cadre réglementaire national en matière de sécurité ;

84° « Utilisateur de l'infrastructure ("UI") » :

- a) les entreprises ferroviaires ayant un droit d'accès sur l'infrastructure ferroviaire belge, en vertu de l'article 5, 1°, 2° ou 3° et leurs auxiliaires ;
- b) le gestionnaire de l'infrastructure aux fins d'entretien et de gestion, de renouvellement et d'extension de l'infrastructure ferroviaire, en vertu de l'article 8 et ses auxiliaires ;
- c) les associations ou sociétés autorisées à circuler sur l'infrastructure ferroviaire belge en vertu de l'article 5, 4°. ».

Art. 3. L'article 25/1 du même Code est remplacé par ce qui suit :

« Art. 25/1. § 1^{er}. Les entreprises ferroviaires accèdent au "traffic control".

Les entreprises ferroviaires ont également accès aux postes de signalisation du gestionnaire de l'infrastructure de Bruges, Gand, Bruxelles, Anvers, Hasselt, Liège, Namur, Charleroi et Mons, en vue de proposer au gestionnaire de l'infrastructure un ordre de priorité concernant leurs propres trains en cas de perturbation, pour autant que cette proposition ne participe en aucune façon à l'exercice de fonctions essentielles relatives à la répartition des capacités de l'infrastructure.

Lorsqu'une entreprise ferroviaire souhaite accéder à d'autres postes de signalisation que ceux visés à l'alinéa précédent, le gestionnaire de l'infrastructure lui octroie cet accès après une étude de faisabilité physique qu'il réalise au cas par cas.

§ 2. Afin d'exercer les prérogatives visées au § 1^{er}, chaque entreprise ferroviaire peut disposer d'un représentant au sein du "traffic control" et d'un représentant au sein de chaque poste de signalisation visé au § 1^{er}.

83° “regelgevend kader inzake veiligheid”: het Europees regelgevend kader inzake veiligheid bedoeld in de richtlijn 2004/49/EG en het nationaal regelgevend kader inzake veiligheid;

84° “Infrastructuurgebruiker (“IG”)”:

- a) de spoorwegondernemingen die recht hebben op toegang tot de Belgische spoorweginfrastructuur krachtens artikel 5, 1°, 2° of 3° en hun hulpondernemingen;
- b) de infrastructuurbeheerder met het oog op het onderhoud, het beheer, de vernieuwing en de uitbreiding van de spoorweginfrastructuur krachtens artikel 8 en zijn hulpondernemingen;
- c) de verenigingen of ondernemingen die de Belgische spoorweginfrastructuur mogen gebruiken krachtens artikel 5, 4°.”.

Art. 3. Artikel 25/1 van dezelfde Codex wordt vervangen als volgt:

« Art. 25/1. § 1. De spoorwegondernemingen hebben toegang tot de "traffic control".

De spoorwegondernemingen hebben bovendien toegang tot de seinposten van de infrastructuurbeheerder, zijnde Brugge, Gent, Brussel, Antwerpen, Hasselt, Luik, Namen, Charleroi en Bergen om aan de infrastructuurbeheerder een prioriteitsvolgorde voor te stellen aangaande hun eigen treinen in geval van verstoring, voor zover door dit voorstel op geen enkele manier deelgenomen wordt aan de uitoefening van de essentiële functies met betrekking tot de verdeling van infrastructuurcapaciteiten.

Wanneer een spoorwegonderneming wenst toegang te hebben tot andere seinposten dan deze bedoeld in het voorgaande lid, verleent de infrastructuurbeheerder haar toegang na een onderzoek over de fysieke haalbaarheid die hij geval per geval uitvoert.

§ 2. Teneinde de bevoegdheden bedoeld in paragraaf 1 uit te oefenen, mag elke spoorwegonderneming beschikken over een vertegenwoordiger bij "traffic control" en over een vertegenwoordiger bij elke seinpost bedoeld in § 1.

Le gestionnaire de l'infrastructure détermine les modalités pratiques de l'accès aux deux types d'installations visées au § 1^{er}, et les publie sur son site Internet sécurisé. ».

Art. 4. L'article 68 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 68. § 1^{er}. Le cadre réglementaire national en matière de sécurité comprend :

1° les règles nationales de sécurité relatives aux principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire, relatives aux exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités chargées de l'entretien, relatives aux exigences applicables au matériel roulant et relatives aux exigences applicables à l'infrastructure ferroviaire ;

2° les spécifications techniques d'utilisation du réseau et les procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire ;

3° les dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire ;

4° les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents ;

5° les exigences relatives à la circulation des véhicules à caractère patrimonial ;

6° les règles internes de sécurité ;

7° les règles relatives au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer.

§ 2. Le Roi détermine :

1° les règles nationales de sécurité suivantes :

a) les principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire ;

b) les exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités chargées de l'entretien ;

De infrastructuurbeheerder bepaalt de praktische regels voor toegang tot de twee typen installaties, bedoeld in § 1, en maakt deze bekend op zijn beveiligde internetsite.”.

Art. 4. Artikel 68 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

“Art. 68. § 1. Het nationaal regelgevend kader inzake veiligheid omvat:

1° de nationale veiligheidsvoorschriften betreffende de principes die van toepassing zijn op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur, betreffende de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel en het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten, betreffende de vereisten die van toepassing zijn op het rollend materieel en betreffende de vereisten die van toepassing zijn op de spoorweginfrastructuur;

2° de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur;

3° de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur;

4° de regels betreffende onderzoeken naar ongevallen en incidenten;

5° de vereisten betreffende het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter;

6° de interne veiligheidsvoorschriften;

7° de regels betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor.

§ 2. De Koning bepaalt:

1° de volgende nationale veiligheidsvoorschriften:

a) de principes die van toepassing zijn op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur;

b) de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel en het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten;

c) les exigences applicables au matériel roulant ;

d) les exigences applicables à l'infrastructure ferroviaire ;

2° les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents.

3° les exigences relatives à la circulation de véhicules à caractère patrimonial sur le réseau.

§ 3. En l'absence de STI ou en complément des STI, le gestionnaire de l'infrastructure identifie et adopte, sur la base des principes définis par le Roi en vertu du paragraphe 2, 1°, a) et d), les spécifications techniques d'utilisation du réseau et les procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de son infrastructure ferroviaire, en ce qui concerne l'interface opérationnelle entre lui-même et les entreprises ferroviaires ou les associations touristiques visées à l'article 5, 4°.

Les entreprises ferroviaires et les associations touristiques visées à l'article 5, 4° se conforment à ces spécifications et procédures dans leurs rapports avec le gestionnaire de l'infrastructure et intègrent ces spécifications et procédures dans leurs règles internes de sécurité visées au paragraphe 7 et les appliquent au personnel concerné.

Ces spécifications et procédures, et leurs modifications, sont soumises à l'avis conforme de l'autorité de sécurité, selon une procédure déterminée par le Roi.

Lorsque, conformément aux articles 168 et suivants, le gestionnaire de l'infrastructure introduit auprès de l'autorité de sécurité une demande d'autorisation de mise en service, la demande d'avis conforme visée à l'alinéa 3 est intégrée au dossier de demande d'autorisation.

Le gestionnaire de l'infrastructure publie les spécifications techniques d'utilisation du réseau et les procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de son infrastructure ferroviaire visées à l'alinéa 1^{er} selon les modalités arrêtées par le Roi conformément au paragraphe 6.

c) de vereisten die van toepassing zijn op het rollend materieel;

d) de vereisten die van toepassing zijn op de spoorweginfrastructuur;

2° de regels betreffende onderzoeken naar ongevallen en incidenten.

3° de vereisten voor het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter op het netwerk.

§ 3. In afwezigheid van TSI's of ter aanvulling van de TSI's, en op basis van de principes bepaald door de Koning op grond van paragraaf 2, 1°, a) en d), identificeert en stelt de infrastructuurbeheerder de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur vast voor wat betreft de operationele interface tussen hemzelf en de spoorwegondernemingen of de toeristische verenigingen bedoeld in artikel 5, 4°.

In hun relatie met de infrastructuurbeheerder leven de spoorwegondernemingen en de toeristische verenigingen bedoeld in artikel 5, 4° die specificaties en procedures na en voeren deze specificaties en procedures in in hun interne veiligheidsvoorschriften bedoeld in paragraaf 7 en passen deze toe op het betrokken personeel.

Deze specificaties en procedures en hun wijzigingen zijn onderworpen aan het eensluidend advies van de veiligheidsinstantie volgens een procedure bepaald door de Koning.

Wanneer overeenkomstig de artikelen 168 en volgende, de infrastructuurbeheerder bij de veiligheidsinstantie een aanvraag indient voor toelating tot indienststelling, wordt het verzoek om eensluidend advies, bedoeld in het derde lid, geïntegreerd in het dossier van de toelatingsaanvraag.

De infrastructuurbeheerder maakt de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur, bedoeld in het eerste lid, bekend volgens de nadere regels bepaald door de Koning overeenkomstig paragraaf 6.

§ 4. En l'absence de STI ou en complément des STI, sur la base des principes définis par le Roi en vertu du paragraphe 2, 1°, a), le gestionnaire de l'infrastructure identifie et adopte les dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de son infrastructure ferroviaire en ce qui concerne l'interface organisationnelle entre lui-même et les entreprises ferroviaires ou les associations touristiques visées à l'article 5, 4°.

Avant d'adopter ces dispositions organisationnelles, le gestionnaire de l'infrastructure se consulte avec les entreprises ferroviaires et les associations touristiques visées à l'article 5, 4°, dans le respect des processus repris dans son système de gestion de la sécurité.

Les entreprises ferroviaires et les associations touristiques visées à l'article 5, 4°, se conforment aux dispositions organisationnelles visées à l'alinéa 1er lorsqu'elles se trouvent dans les cas qui y sont visés et intègrent ces dispositions organisationnelles dans leurs règles internes de sécurité visées au paragraphe 7 et les appliquent au personnel concerné.

Le gestionnaire de l'infrastructure publie les dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de son infrastructure ferroviaire visées à l'alinéa 1^{er} selon les modalités arrêtées par le Roi conformément au paragraphe 6.

§ 5. Tout utilisateur de l'infrastructure peut adresser une demande motivée à un gestionnaire de l'infrastructure pour qu'il adopte des spécifications techniques d'utilisation du réseau, des procédures opérationnelles ou des dispositions organisationnelles en application des paragraphes 3 et 4.

Cette demande contient au minimum :

1° les risques que représentent l'absence de spécification technique d'utilisation du réseau, de procédure opérationnelle ou de disposition organisationnelle visée à l'alinéa 1^{er} ;

2° l'analyse qui a identifié les risques par application d'un processus de gestion des risques similaire à celui repris à l'annexe 1^{re} du règlement d'exécution de la

§ 4. In afwezigheid van TSI's of ter aanvulling van de TSI's, en op basis van de principes bepaald door de Koning op grond van paragraaf 2, 1°, a), identificeert en stelt de infrastructuurbeheerder de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur vast voor wat betreft de organisatorische interface tussen hemzelf en de spoorwegondernemingen of de toeristische verenigingen bedoeld in artikel 5, 4°.

Voordat de infrastructuurbeheerder deze organisatorische bepalingen vaststelt, raadpleegt hij de spoorwegondernemingen en de toeristische verenigingen bedoeld in artikel 5, 4° met naleving van de processen opgenomen in zijn veiligheidsbeheersysteem.

De spoorwegondernemingen en de toeristische verenigingen bedoeld in artikel 5, 4°, leven de organisatorische bepalingen bedoeld in het eerste lid, na wanneer zij zich in die gevallen bevinden en voeren deze organisatorische bepalingen in, in hun interne veiligheidsvoorschriften bedoeld in paragraaf 7 en passen deze toe op het betrokken personeel.

De infrastructuurbeheerder maakt de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur, bedoeld in het eerste lid, bekend volgens de nadere regels bepaald door de Koning overeenkomstig paragraaf 6.

§ 5. Elke infrastructuurgebruiker kan een gemotiveerd verzoek richten tot een infrastructuurbeheerder opdat hij, in toepassing van de paragrafen 3 en 4, de technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures of de organisatorische bepalingen vaststelt.

Dit verzoek bevat ten minste:

1° de risico's van het ontbreken van de technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures of de organisatorische bepalingen, bedoeld in het eerste lid;

2° de analyse die de risico's heeft geïdentificeerd op basis van de toepassing van het risicobeheerproces opgenomen in bijlage 1 van de uitvoeringsverordening

Commission concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques ;

Le gestionnaire de l'infrastructure répond à cette demande de manière motivée dans un délai n'excédant pas 90 jours ouvrables.

En cas de décision négative, l'utilisateur de l'infrastructure peut introduire une demande de révision.

Cette demande est accompagnée d'un rapport d'évaluation de la sécurité rédigé par un organisme d'évaluation au sens du règlement d'exécution de la Commission concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques.

Le gestionnaire de l'infrastructure à qui la demande a été adressée répond à cette demande de révision de manière motivée dans un délai n'excédant pas 90 jours ouvrables.

En cas de réponse positive, le gestionnaire de l'infrastructure adopte les spécifications techniques d'utilisation du réseau, les procédures opérationnelles ou les dispositions organisationnelles conformément aux paragraphes 3 et 4.

§ 6. Le Roi détermine les modalités de publication de l'ensemble des éléments visés aux paragraphes 3, 4 et 5, ainsi que les modalités de publication des éléments visés aux points 4.2.1.2.2.1., 4.2.2.5.2. et 4.8.1 du Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE, sans préjudice de son article 6.

§ 7. Les utilisateurs de l'infrastructure adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. ».

Art. 5. L'article 69 du même Code est remplacé par ce qui suit :

van de Commissie betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode inzake risico-evaluatie en risicobeoordeling;

De infrastructuurbeheerder beantwoordt dit verzoek op gemotiveerde wijze binnen een termijn die niet langer is dan 90 werkdagen.

Bij een negatieve beslissing kan de infrastructuurgebruiker een verzoek tot herziening indienen.

Dit verzoek wordt vergezeld door een beoordelingsverslag opgesteld door een beoordelingsinstantie als bedoeld in de uitvoeringsverordening van de Commissie betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode inzake risico-evaluatie en risicobeoordeling.

De infrastructuurbeheerder aan wie het verzoek gericht is, beantwoordt dit verzoek tot herziening op gemotiveerde wijze binnen een termijn die niet langer is dan 90 werkdagen.

Bij een positieve beslissing stelt de infrastructuurbeheerder de technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures of de organisatorische bepalingen vast overeenkomstig de paragrafen 3 en 4.

§ 6. De Koning bepaalt de nadere regels voor bekendmaking van het geheel van de elementen bedoeld in de paragrafen 3, 4 en 5, alsook voor de bekendmaking van de elementen bedoeld in de punten 4.2.1.2.2.1., 4.2.2.5.2. en 4.8.1 van de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU, onverminderd haar artikel 6.

§ 7. De infrastructuurgebruikers stellen, ieder voor wat hem betreft, de interne veiligheidsvoorschriften vast in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem.”.

Art. 5. Artikel 69 van dezelfde Codex, wordt vervangen als volgt:

« Art. 69. § 1^{er}. Après l'adoption des objectifs de sécurité communs, le Roi peut adopter, conformément à l'article 68, § 2, 1^o, une nouvelle règle nationale de sécurité basée sur un niveau de sécurité plus élevé que celui des objectifs de sécurité communs ou qui est susceptible d'affecter les activités d'entreprises ferroviaires sur le réseau belge, dans le respect des conditions prévues aux paragraphes suivants.

§ 2. L'Administration, avec l'appui technique de l'Autorité de sécurité, consulte les entreprises ferroviaires et/ou les détenteurs et/ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou les fabricants, selon le contenu des règles nationales de sécurité visées au paragraphe 1^{er}.

§ 3. L'Administration, avec l'appui technique de l'Autorité de sécurité, soumet le projet de règle nationale de sécurité à l'examen de la Commission européenne, en exposant les raisons pour lesquelles elle entend l'introduire.

Si la Commission européenne fait savoir qu'elle a de réels doutes quant à la compatibilité du projet de règle nationale de sécurité avec les méthodes de sécurité communes ou avec la possibilité d'atteindre au moins les objectifs de sécurité communs, ou qu'elle estime qu'il établit une discrimination arbitraire entre les Etats membres ou constitue une restriction déguisée des opérations de transport ferroviaire entre ceux-ci, l'adoption, l'entrée en vigueur ou l'application de la règle est suspendue jusqu'au moment où la Commission européenne adopte une décision ou jusqu'à l'expiration d'un délai de six mois à partir de la notification.

§ 4. L'Administration, avec l'appui technique de l'Autorité de sécurité, notifie à la Commission européenne les règles nationales de sécurité adoptées ou modifiées en vertu de l'article 68, § 2, 1^o, sauf si lesdites règles concernent exclusivement la mise en œuvre d'une STI. Cette notification comprend des informations sur le contenu principal des règles avec les références aux textes législatifs, la forme des règles, et sur l'instance qui a procédé à leur publication.

“Art. 69. § 1. Na de vaststelling van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen kan de Koning, overeenkomstig artikel 68, § 2, 1^o, een nieuw nationaal veiligheidsvoorschrift aannemen dat gebaseerd is op een hoger veiligheidsniveau dan dat van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen of dat een weerslag zou kunnen hebben op de activiteiten van spoorwegondernemingen op het Belgische net, met naleving van de voorwaarden die beschreven worden in de volgende paragrafen.

§ 2. Het Bestuur, met de technische bijstand van de veiligheidsinstantie, raadpleegt de spoorwegondernemingen en/of de houders en/of de infrastructuurbeheerder en/of de fabrikanten, volgens de inhoud van de nationale veiligheidsvoorschriften als bedoeld in paragraaf 1.

§ 3. Het Bestuur, met de technische bijstand van de veiligheidsinstantie, legt de Europese Commissie het ontwerp van nationale veiligheidsvoorschrift voor ter onderzoek, met opgave van de redenen voor de invoering ervan.

Als de Europese Commissie laat weten dat zij over de verenigbaarheid van het ontwerp van nationale veiligheidsvoorschrift met de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden of met het bereiken van ten minste het gemeenschappelijk veiligheidsdoel ernstige twijfels heeft of dat zij van mening is dat het een willekeurige discriminatie of een verkapte beperking van de spoorwegactiviteiten tussen de lidstaten inhoudt, wordt de aanneming, de inwerkingtreding of de toepassing van het voorschrift opgeschort totdat de Europese Commissie een besluit neemt of totdat een termijn van zes maanden, te rekenen vanaf de kennisgeving, verstreken is.

§ 4. Het Bestuur, met de technische bijstand van de veiligheidsinstantie, deelt aan de Europese Commissie de krachtens artikel 68, § 2, 1^o, vastgestelde of gewijzigde nationale veiligheidsvoorschriften mee, tenzij de voorschriften uitsluitend verband houden met de uitvoering van TSI's. Deze kennisgeving omvat informatie betreffende de hoofdinhoud van de voorschriften met verwijzing naar de wetteksten, de vorm van de voorschriften en de instantie die ze heeft bekendgemaakt.

Art. 6. Dans l'article 70, paragraphe 3 du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° à l'alinéa 1^{er}, les mots « la suspension préventive de fonctions de sécurité » sont remplacés par les mots « l'interruption préventive de l'exécution des tâches critiques de sécurité » ;

2° à l'alinéa 2, les mots « la suspension préventive de fonctions de sécurité » sont remplacés par les mots « l'interruption préventive de l'exécution de tâches critiques de sécurité ».

Art. 7. L'article 71 du même Code est remplacé par ce qui suit :

« Art. 71. Le Roi et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire adaptent chacun dans le cadre de ses compétences le cadre réglementaire national en matière de sécurité, aux OSC et aux MSC au fur et à mesure de leur adoption. ».

Art. 8. A l'article 74, § 1^{er}, du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° au 5°, les mots « les autres règles nationales de sécurité » sont remplacés par les mots « les spécifications techniques d'utilisation du réseau et procédures opérationnelles » ;

2° le 9° et le 11° sont abrogés ;

3° au 14° :

a) les mots « le système des règles nationales de sécurité » sont remplacés par les mots « l'ensemble des règles nationales de sécurité » ;

b) les mots « et les règles relatives au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer » sont abrogés ;

Art. 9. L'article 89 du même Code est remplacé par ce qui suit :

« Art. 89. Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires établissent leur système de gestion de la sécurité dans le respect des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité, et notamment les objectifs de sécurité communs, les exigences de sécurité définies dans les STI, et les éléments pertinents des méthodes de sécurités communes. ».

Art. 6. In artikel 70, paragraaf 3 van dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “ de preventieve schorsing van de veiligheidsfuncties ” vervangen door de woorden “ de preventieve onderbreking van de veiligheidskritieke taken ”;

2° in het tweede lid worden de woorden “ de preventieve schorsing van de veiligheidsfuncties ” vervangen door de woorden “ de preventieve onderbreking van de veiligheidskritieke taken ”.

Art. 7. Artikel 71 van dezelfde Codex, wordt vervangen als volgt:

“ Art. 71. De Koning en de spoorweginfrastructuurbeheerder zorgen ieder binnen het kader van hun bevoegdheden voor de aanpassing van het nationaal regelgevend kader inzake veiligheid aan de GVD en de GVM naarmate ze worden aangenomen. ”.

Art. 8. In artikel 74, § 1 van dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de bepaling onder 5° worden de woorden “ de andere nationale veiligheidsvoorschriften ” vervangen door de woorden “ de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en operationele procedures ”;

2° de bepalingen onder 9° en 11° worden opgeheven;

3° in de bepaling onder 14°:

a) worden de woorden “ het stelsel van nationale veiligheidsvoorschriften ” vervangen door de woorden “ het geheel van nationale veiligheidsvoorschriften ”;

b) worden de woorden “ en de regels inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor ” opgeheven;

Art. 9. Artikel 89 van dezelfde Codex, wordt vervangen als volgt:

« Art. 89. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen zetten hun veiligheidsbeheersysteem op met naleving van de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid, en onder andere de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en de relevante elementen van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden. ”.

Art. 10. Dans l'article 90 du même Code, la première phrase est remplacée par ce qui suit:

« Le système de gestion de la sécurité satisfait aux dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité et notamment aux exigences de sécurité définies dans les STI et contient les éléments définis à l'annexe 5, adaptés en fonction de la nature, de l'importance et d'autres caractéristiques de l'activité exercée. ».

Art. 11. Dans l'article 94/1, paragraphe 2, alinéa 3, 2° du même Code, les mots « fonctions de sécurité » sont remplacés par les mots « tâches critiques de sécurité ».

Art. 12. Dans l'article 96 du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° à l'alinéa 1^{er}, dans la version française, les mots « est renouvelable » sont remplacés par les mots « peut être renouvelé » ;

2° l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

« L'autorité de sécurité peut exiger la révision de l'agrément de sécurité en cas de modification substantielle des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité. ».

Art. 13. Dans l'article 102 du même Code, l'alinéa 3 est remplacé par ce qui suit :

« L'autorité de sécurité peut exiger la révision de la partie concernée du certificat de sécurité en cas de modification substantielle des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité. ».

Art. 14. L'article 150 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, est abrogé.

Art. 15. L'article 151 du même Code, modifié par la loi du 23 novembre 2017, est abrogé.

Art. 16. L'article 151/1 du même Code, inséré par la loi du 23 novembre 2017, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 151/1. Les entreprises ferroviaires mettent en place leurs propres processus pour la certification des accompagnateurs de trains de voyageurs.

Elles intègrent ces processus dans leur système de gestion de la sécurité.

Art. 10. In artikel 90 van dezelfde Codex, wordt de eerste zin vervangen als volgt:

“Het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid, en onder andere aan de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en bevat de in de bijlage 5 beschreven elementen, aangepast volgens de aard, het belang en andere kenmerken van de uitgeoefende activiteit.”.

Art. 11. In artikel 94/1, paragraaf 2, derde lid, 2° van dezelfde Codex, worden de woorden “de veiligheidsfuncties” vervangen door de woorden “de veiligheidskritieke taken”.

Art. 12. In artikel 96 van dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid, in de Franse tekst, worden de woorden “est renouvelable” vervangen door de woorden “peut être renouvelé”,

2° het tweede lid wordt vervangen als volgt :

« De veiligheidsinstantie kan eisen dat de veiligheidsvergunning wordt herbekeken indien de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid ingrijpend veranderen.”.

Art. 13. In artikel 102 van dezelfde Codex, wordt het derde lid vervangen als volgt:

« De veiligheidsinstantie kan eisen dat het betrokken gedeelte van het veiligheidscertificaat wordt herzien wanneer de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid ingrijpend zijn gewijzigd.”.

Art. 14. Artikel 150 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt opgeheven.

Art. 15. Artikel 151 van dezelfde Codex, gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt opgeheven.

Art. 16. Artikel 151/1 van dezelfde Codex, ingevoegd bij de wet van 23 november 2017, wordt vervangen als volgt:

“ Art. 151/1. De spoorwegondernemingen voeren eigen processen in voor de certificering van begeleiders van reizigerstreinen.

Zij nemen deze processen op in hun veiligheidsbeheerssysteem.

Ces processus sont conformes au Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE et aux autres règles européennes applicables. ».

Art. 17. Dans l'article 216/1 du même Code, le 4° est remplacé par ce qui suit :

« 4° le fait de ne pas répondre dans le délai imparti à un rapport d'audit, d'inspection ou de contrôle relatif au respect des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité , ou relatif à un agrément ou un certificat de sécurité ; ».

Art. 18. Dans l'article 216/3 du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 1^{er}, le point 1° est remplacé par ce qui suit :

« 1° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure d'adopter les spécifications techniques d'utilisation du réseau, les procédures opérationnelles et les dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire conformément à l'article 68, §§ 3 à 5 ; » ;

2° au paragraphe 1^{er}, point 2°, les mots « à l'article 68, § 4 » sont remplacés par les mots « à l'article 68, § 7 » ;

3° au paragraphe 1^{er}, le point 3° est remplacé par ce qui suit :

« 3° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires d'établir et de tenir à jour leur système de gestion de la sécurité dans le respect des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité et notamment les objectifs de sécurité communs, les exigences de sécurité définies dans les STI, et les éléments pertinents des méthodes de sécurités communes conformément à l'article 89 ; » ;

Deze processen zijn in overeenstemming met Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU en aan andere toepasselijke Europese regels.”.

Art. 17. In artikel 216/1 van dezelfde Codex, wordt de bepaling onder 4° vervangen als volgt:

« 4° het niet binnen de toegestane tijd antwoorden op een auditrapport, inspectieverslag of toezichtsverslag met betrekking tot de naleving van de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid of met betrekking tot een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat;”.

Art. 18. In artikel 216/3 van dezelfde Codex, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, wordt de bepaling onder 1° vervangen als volgt:

« 1° het niet vaststellen door de infrastructuurbeheerder van de technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures en de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur overeenkomstig artikel 68, §§ 3 tot 5;”;

2° in paragraaf 1 worden in de bepaling onder 2° de woorden “artikel 68, § 4” vervangen door de woorden “artikel 68, § 7”;

3° in paragraaf 1 wordt de bepaling onder 3° vervangen als volgt:

« 3° het niet vaststellen en het niet bijhouden door de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen van hun veiligheidsbeheersysteem met naleving van de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid en onder andere de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, de in de TSI vastgelegde veiligheidseisen en de relevante elementen van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden overeenkomstig artikel 89;”;

4° au paragraphe 1^{er}, le point 8° est remplacé par ce qui suit :

« 8° le fait de ne pas prendre de mesures correctives dans le délai imparti après un rapport d'audit, d'inspection ou de contrôle relatif au respect des dispositions pertinentes du cadre réglementaire en matière de sécurité, ou relatif à un agrément ou un certificat de sécurité ; » ;

5° au paragraphe 2, point 2°, les mots « 11° à 16° » sont remplacés par les mots « 11° à 17° ».

Art. 19. Dans l'article 218, alinéa 3, du même Code, les mots « à l'article 214 ou à l'article 215 » sont remplacés par les mots « aux articles 216/1 à 216/3 ou en vertu de l'article 216/4 ».

Art. 20. Dans le titre 8, chapitre 2, du même Code, il est inséré un article 225/2 rédigé comme suit :

« Art. 225/2. Les utilisateurs de l'infrastructure et le gestionnaire de l'infrastructure se mettent en conformité avec l'article 68, tel que modifié par la loi du XXX, le 15 juin 2020. ».

4° in paragraaf 1 wordt de bepaling onder 8° vervangen als volgt:

« 8° het niet binnen de toegestane tijd invoeren van maatregelen tot verbetering, naar aanleiding van een auditrapport, een inspectieverslag of een toezichtverslag met betrekking tot de naleving van de relevante bepalingen van het regelgevend kader inzake veiligheid of met betrekking tot een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat; »;

5° in paragraaf 2, in de bepaling 2° worden de woorden "11° tot 16°" vervangen door de woorden "11° tot 17°".

Art. 19. In artikel 218, derde lid, van dezelfde Codex worden de woorden "in artikel 214 of in artikel 215" vervangen door de woorden "in de artikelen 216/1 tot en met 216/3 of krachtens artikel 216/4".

Art. 20. In titel 8, hoofdstuk 2, van dezelfde Codex wordt een artikel 225/2 ingevoegd, luidende:

"Art. 225/2. De infrastructuurgebruikers en de infrastructuurbeheerder voldoen aan artikel 68 zoals gewijzigd bij de wet van XXX, op 15 juni 2020."

Chapitre 3 - Entrée en vigueur

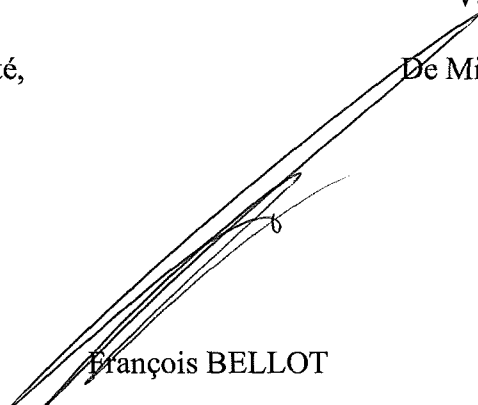
Art. 21. La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

Donné à

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,

Van Koningswege:
De Minister van Mobiliteit,



François BELLOT

Le Ministre qui exerce l'autorité sur le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer,

De Minister die het gezag uitoefent over de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen,

Denis DUCARME

Avant-projet de loi modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

EXPOSE DES MOTIFS

MEMORIE VAN TOELICHTING

Exposé général

Algemene toelichting

Mesdames,
Messieurs,

Dames,
Heren,

Le présent projet vise à modifier le cadre juridique relatif aux règles nationales de sécurité et techniques afin de permettre leur diminution et d'augmenter l'interopérabilité au sein de l'Union européenne et ce, sous l'impulsion de l'Agence ferroviaire européenne et la Commission européenne.

Dit ontwerp strekt er toe het wetgevend kader met betrekking tot de nationale veiligheids- en technische voorschriften te wijzigen om toe te laten dat deze verminderd worden en om de interoperabiliteit binnen de Europese Unie te verhogen en dit, onder impuls van het Spoorwegbureau van de Europese Unie en de Europese Commissie.

Commentaires des articles

Bespreking van de artikelen

Chapitre 1^{er} – Dispositions générales

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

Article 1^{er}

Artikel 1

Cet article n'appelle aucun commentaire.

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Chapitre 2 – Modification de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Hoofdstuk 2 – Wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

Art. 2

Art. 2

Cet article ajoute à l'article 3 du Code ferroviaire trois nouvelles définitions, à savoir : « cadre réglementaire national en matière de sécurité », « cadre réglementaire en matière de sécurité » et « utilisateurs de l'infrastructure ».

Les deux premières notions se recoupent mais ne sont pas identiques.

En effet, d'une part, la notion de « cadre réglementaire national en matière de sécurité » comprend, outre les règles nationales de sécurité, des dispositions qui ne constituent pas des règles nationales de sécurité au sens de l'article 3(h) de la directive 2004/49/CE mais qui sont liées au

Dit artikel voegt aan artikel 3 van de Spoorcodex drie nieuwe definities toe, te weten: "nationaal regelgevend kader inzake veiligheid", "regelgevend kader inzake veiligheid" en "infrastructuurgebruikers".

De eerste twee begrippen overlappen mekaar maar zijn niet identiek.

Inderdaad, enerzijds omvat het begrip "nationaal regelgevend kader inzake veiligheid", naast de nationale veiligheidsvoorschriften, ook bepalingen die geen nationale veiligheidsvoorschriften zijn in de zin van artikel 3(h) van de richtlijn 2004/49/EC maar die gelinkt zijn aan het

maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité national.

D'autre part, la notion de « cadre réglementaire en matière de sécurité » comprend le cadre réglementaire national mais également les textes du cadre réglementaire européen directement applicable, tels que les objectifs de sécurité communs (OSC), les méthodes de sécurité communes (MSC) et les spécifications techniques d'interopérabilité (STI).

La troisième notion vise à définir la notion d'utilisateur de l'infrastructure, qui englobe sous un même terme certains acteurs du système ferroviaire utilisant l'infrastructure ferroviaire et ayant à ce titre une influence particulière sur la sécurité de l'exploitation ferroviaire, et qui se voient par conséquent appliquer les mêmes règles de sécurité.

Art. 3

L'article 25/1 du Code ferroviaire est remplacé afin de ne plus exiger dans le chef des entreprises ferroviaires qui accèdent aux cabines de signalisation, que leur personnel dispose d'une fonction de sécurité puisqu'en pratique cela ne s'avère pas nécessaire.

Dans le texte français, la notion de « cabine de signalisation » est également modifiée par la notion de « poste de signalisation ».

Art. 4

L'article 68 du Code ferroviaire est remplacé.

Le nouveau paragraphe 1^{er} comprend le cadre réglementaire national en matière de sécurité qui, comme cela a été dit, est plus large que les seules règles nationales de sécurité.

Par rapport à l'article 68 actuel du Code, le nouvel article 68, paragraphe 1^{er}, distingue plus clairement la liste exhaustive des règles nationales de sécurité (visées au paragraphe 1^{er}, 1°), et les dispositions qui ne constituent

behoud en de verbetering van het nationaal veiligheidsniveau.

Anderzijds omvat het begrip "regelgevend kader inzake veiligheid" het nationaal regelgevend kader maar ook teksten van het Europees regelgevend kader die rechtstreeks van toepassing zijn, zoals de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen (GVD), de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (GVM) en de technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI).

Het derde begrip beoogt het begrip van infrastructuurgebruiker te definiëren, dat onder één en dezelfde term bepaalde actoren van het spoorstelsel verzamelt die de spoorweginfrastructuur gebruiken en die op grond daarvan een bijzondere invloed hebben op de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, zodat op hen dezelfde veiligheidsvoorschriften moeten worden toegepast.

Art. 3

Artikel 25/1 van de Spoorcodex wordt vervangen teneinde in hoofde van de spoorwegondernemingen die toegang hebben tot seinposten niet langer te vereisen dat hun personeel beschikt over een veiligheidsfunctie aangezien dat in de praktijk niet nodig blijkt.

In de Franse tekst wordt het begrip "cabine de signalisation" eveneens vervangen door het begrip "poste de signalisation".

Art. 4

Artikel 68 van de Spoorcodex wordt vervangen.

De nieuwe paragraaf 1 omvat het nationaal regelgevend kader inzake veiligheid dat, zoals gezegd, ruimer is dan enkel de nationale veiligheidsvoorschriften.

In vergelijking met het huidige artikel 68 van de Codex, maakt het nieuwe artikel 68, paragraaf 1 een duidelijker onderscheid tussen de exhaustieve lijst van nationale veiligheidsvoorschriften (bedoeld in

pas des règles nationales de sécurité au sens de l'article 3(h) la directive 2004/49/CE mais qui sont liées au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité national, qui sont quant à elles visées aux points 2° à 7°.

Le nouveau paragraphe 1^{er} ne fait plus référence aux exigences énoncés au point 2° de l'actuel paragraphe 1^{er}, à savoir les exigences relatives au système de gestion de la sécurité, à l'agrément de sécurité et au certificat de sécurité. Ces exigences, ne feront en effet plus partie des règles nationales de sécurité en vertu de ce projet de loi.

Seules les règles visées au point 1° constituent des règles nationales de sécurité soumises à la procédure prévue à l'article 69 du Code ferroviaire.

Les règles nationales de sécurité concernent les principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire, les exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités chargées de l'entretien, les exigences applicables au matériel roulant et les exigences applicables à l'infrastructure ferroviaire.

En comparaison avec la liste des règles nationales de sécurité prévue par la version actuelle de l'article 68, une nouvelle notion a été introduite, à savoir « les principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire ».

Ces principes feront en effet l'objet d'un nouvel arrêté royal qui déterminera les bases sur lesquelles le gestionnaire de l'infrastructure pourra rédiger les spécifications techniques d'utilisation du réseau et les procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire auquel il est fait référence au point 2° ainsi que les dispositions organisationnelles relatives à la

paragraphe 1, 1°) en de bepalingen die geen nationale veiligheidsvoorschriften zijn in de zin van artikel 3(h) van de richtlijn 2004/49/EC maar die gelinkt zijn aan het behoud en de verbetering van het nationaal veiligheidsniveau die bedoeld worden in de bepalingen onder 2° tot 7°.

De nieuwe paragraaf 1 maakt geen melding meer van de vereisten opgenomen in punt 2° van de huidige paragraaf 1 te weten de vereisten met betrekking tot het veiligheidsbeheersysteem, de veiligheidsvergunning en het veiligheidscertificaat. Deze vereisten zullen immers ingevolge dit wetsontwerp geen deel meer uitmaken van de nationale veiligheidsvoorschriften.

Alleen de voorschriften geïntroduceerd in de bepaling onder 1°, zijn nationale veiligheidsvoorschriften die onderworpen zijn aan de procedure voorzien in artikel 69 van de Spoorcodex.

De nationale veiligheidsvoorschriften hebben betrekking op de principes die van toepassing zijn op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur, de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel en het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten, de vereisten die van toepassing zijn op het rollend materieel en de vereisten die van toepassing zijn op de spoorweginfrastructuur.

In vergelijking met de lijst van nationale veiligheidsvoorschriften voorzien door de huidige versie van artikel 68, wordt een nieuw begrip geïntroduceerd, te weten "de principes die van toepassing zijn op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur".

Deze principes zullen het voorwerp uitmaken van een nieuw koninklijk besluit dat de basissen zal bepalen op grond waarvan de infrastructuurbeheerder de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur waarnaar verwezen wordt in de bepaling onder 2° en ook de organisatorische bepalingen betreffende de

sécurité d'exploitation de son infrastructure ferroviaire visées au point 3°.

exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur bedoeld in de bepaling onder 3°.

Le nouveau paragraphe 2 comprend la liste des habilitations qui sont données au Roi pour l'adoption de certaines parties du cadre réglementaire national en matière de sécurité, à savoir :

1° les règles nationales de sécurité visées au paragraphe 1^{er}, 1° ;

2° les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents et

3° les exigences relatives à la circulation des véhicules à caractère patrimonial sur le réseau.

L'alinéa 2 actuel du paragraphe 2 est supprimé parce qu'il existe en ce qui concerne l'adoption par le Roi du certificat de sécurité et de l'agrément de sécurité, des habilitations spécifiques dans les articles 98 et 103 du Code ferroviaire. De plus, l'arrêté royal du 16 janvier 2007 concernant les exigences et procédures de sécurité applicables au gestionnaire de l'infrastructure et aux entreprises ferroviaires a déjà été abrogé.

De nieuwe paragraaf 2 omvat de lijst van machtigingen die aan de Koning worden gegeven voor de aanneming van bepaalde onderdelen van het nationaal regelgevend kader inzake veiligheid, zijnde:

1° de nationale veiligheidsvoorschriften vermeld in paragraaf 1, 1°;

2° de regels betreffende onderzoeken naar ongevallen en incidenten en

3° de vereisten betreffende het vervoer van voertuigen met een patrimoniaal karakter op het netwerk.

Het huidige tweede lid van paragraaf 2 wordt geschrapt omdat voor wat betreft de aanneming door de Koning van het veiligheidscertificaat en van de veiligheidsvergunning specifieke machtigingen bestaan in de artikelen 98 en 103 van de Spoorcodex. Bovendien werd het koninklijk besluit van 16 januari 2007 houdende veiligheidsvereisten en -procedures van toepassing op de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen reeds opgeheven.

Le nouveau paragraphe 3 donne au gestionnaire d'infrastructure la compétence d'identifier et d'établir les spécifications techniques d'utilisation du réseau et les procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire en ce qui concerne l'interface opérationnelle entre lui-même et les entreprises ferroviaires et associations touristiques visées à l'article 5, 4°. Cette identification et cette adoption doivent se faire sur la base des principes déterminés par le Roi conformément au paragraphe 2, 1°, a) et d).

Pour l'identification et l'adoption des spécifications techniques d'utilisation du réseau et des procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire d'infrastructure tient entre autres compte des besoins des utilisateurs de l'infrastructure,

De nieuwe paragraaf 3 geeft de infrastructuurbeheerder de bevoegdheid om de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur te identificeren en vast te stellen voor wat betreft de operationele interface tussen hemzelf en de spoorwegondernemingen of de toeristische verenigingen bedoeld in artikel 5, 4°. Deze identificatie en deze aanneming dienen te gebeuren op basis van de principes bepaald door de Koning op grond van de paragrafen 2, 1°, a) en d).

Voor de identificatie en aanneming van de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur houdt de infrastructuurbeheerder onder meer rekening met de noden van de infrastructuurgebruikers

dont il a connaissance conformément à la procédure décrite au § 5.

Le Roi est compétent pour déterminer la procédure par laquelle ces spécifications et procédures, ainsi que leurs modifications, sont soumises à l'avis conforme de l'autorité de sécurité.

En cas de demande d'autorisation de mise en service de sous-systèmes visée aux articles 168 et suivants, le gestionnaire de l'infrastructure joint à sa demande d'autorisation, une demande d'avis conforme.

Dans ce cas, l'autorité de sécurité traite la demande d'avis conforme selon les modalités fixées pour cette procédure et délivre l'avis conforme en même temps que l'autorisation.

Le gestionnaire d'infrastructure doit publier les spécifications techniques d'utilisation du réseau et les procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire.

Le nouveau paragraphe 4 donne au gestionnaire d'infrastructure la compétence en cas d'absence de STI ou en complément des STI, d'identifier et d'établir les dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire en ce qui concerne l'interface entre lui-même et les entreprises ferroviaires ou les associations touristiques visées à l'article 5, 4°. Cette identification et cette adoption doivent se faire sur la base des principes déterminés par le Roi conformément au paragraphe 2, 1°, a).

Le gestionnaire d'infrastructure doit préalablement à l'adoption se concerter avec les entreprises ferroviaires et les associations touristiques visées à l'article 5, 4°. Le gestionnaire d'infrastructure détermine le processus de concertation et applique la MSC relative à l'évaluation et l'appréciation des risques lorsqu'il apporte des modifications au système ferroviaire.

waarvan hij kennis heeft ingevolge de procedure beschreven in § 5.

De Koning is bevoegd om de procedure te bepalen via dewelke deze specificaties en procedures, alsook hun wijzigingen, onderworpen zijn aan het eensluidend advies van de veiligheidsinstantie.

Ingeval van een aanvraag voor toelating tot indienststelling van de subsystemen bedoeld in de artikelen 168 en volgende, voegt de infrastructuurbeheerder bij zijn aanvraag tot indienststelling een verzoek om éénsluidend advies.

In dat geval behandelt de veiligheidsinstantie de aanvraag om eensluidend advies volgens de nadere regels die voor deze procedure zijn bepaald en levert zij gelijktijdig met de toelating een eensluidend advies af.

De infrastructuurbeheerder dient de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur bekend te maken.

De nieuwe paragraaf 4 geeft de infrastructuurbeheerder de bevoegdheid om bij het ontbreken van TSI's of ter aanvulling van TSI's de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur te identificeren en vast te stellen voor wat betreft de interface tussen hemzelf en de spoorwegondernemingen of de toeristische verenigingen bedoeld in artikel 5, 4°. Deze identificatie en die aanneming dienen te gebeuren op basis van de principes bepaald door de Koning op grond van de paragrafen 2, 1°, a).

De infrastructuurbeheerder dient voorafgaandelijk aan de aanneming met de spoorwegondernemingen en de toeristische verenigingen bedoeld in artikel 5, 4° te overleggen. De infrastructuurbeheerder bepaalt de overlegprocedure en past de GVM inzake de risico-evaluatie en risico-beoordeling toe wanneer hij wijzigingen aanbrengt in het spoorwegsysteem.

Le gestionnaire d'infrastructure doit publier les dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire.	De infrastructuurbeheerder dient de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur bekend te maken.
Un nouveau paragraphe 5 qui est lié aux nouveaux paragraphes 3 et 4, est inséré.	Een nieuwe paragraaf 5 wordt ingevoegd die samenhangt met de nieuwe paragrafen 3 en 4.
Sur la base des paragraphes 3 et 4, et en l'absence de STI ou en complément de STI le gestionnaire d'infrastructure est responsable de l'identification et de l'adoption des spécifications techniques d'utilisation du réseau, des procédures opérationnelles et des dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire.	Op grond van de paragrafen 3 en 4 bij het ontbreken van TSI's of ter aanvulling van TSI's is de infrastructuurbeheerder verantwoordelijk voor de identificatie en de aanneming van de technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures en de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur.
Pour l'identification et l'adoption de certains éléments, le gestionnaire d'infrastructure doit néanmoins avoir connaissance des besoins des utilisateurs de l'infrastructure.	Voor het identificeren en aannemen van sommige elementen dient de infrastructuurbeheerder evenwel kennis te hebben van de noden van infrastructuurgebruikers.
C'est pourquoi dans ce nouveau paragraphe 5, il est élaboré une procédure selon laquelle les utilisateurs de l'infrastructure peuvent adresser une demande motivée au gestionnaire d'infrastructure afin que ce dernier adopte, en application des paragraphes 3 et 4, des spécifications techniques d'utilisation du réseau, des procédures opérationnelles et des dispositions organisationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire.	Daarom wordt in deze nieuwe paragraaf 5 een procedure uitgewerkt volgens dewelke infrastructuurgebruikers een gemotiveerd verzoek kunnen richten aan de infrastructuurbeheerder opdat deze, in toepassing van de paragrafen 3 en 4, technische specificaties voor gebruik van het netwerk, de operationele procedures, en de organisatorische bepalingen betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur zou aannemen.
Le gestionnaire de l'infrastructure détermine les modalités en vertu desquelles les utilisateurs de l'infrastructure lui soumettent une demande.	De infrastructuurbeheerder bepaalt de nadere regels volgens dewelke de infrastructuurgebruikers bij hem een verzoek indienen.
La demande comprend au moins les risques existants en cas d'absence de spécifications techniques, de procédures opérationnelles et de dispositions organisationnelles et une analyse de risques.	Het verzoek omvat ten minste de bestaande risico's ingeval van afwezigheid van technische specificaties, operationele procedures en organisatorische bepalingen en een risico-analyse.
Les champs d'application de la MSC et de ce paragraphe étant distincts, l'analyse des risques reprise dans cette MSC ne s'applique	Aangezien het toepassingsgebied van de GVM en van deze paragraaf verschillend zijn, is de risico-analyse opgenomen in deze GVM

pas. Néanmoins, il est jugé nécessaire que l'analyse de risque effectuée dans le cadre de ce paragraphe soit similaire à celle fixée dans la MSC.

Le gestionnaire d'infrastructure doit répondre à cette demande de manière motivée.

En cas de décision négative du gestionnaire d'infrastructure, l'utilisateur de l'infrastructure qui avait introduit la demande a la possibilité d'introduire une demande en révision, auquel cas un rapport d'évaluation de la sécurité rédigé par un organisme d'évaluation au sens du règlement d'exécution de la Commission concernant la MSC relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques, est joint à la demande.

Un nouveau paragraphe 6 est inséré concernant la compétence du Roi de déterminer des règles plus détaillées en matière de publication. Ce paragraphe reprend, moyennant certaines adaptations, l'actuel paragraphe 5.

Un nouveau paragraphe 7 qui concerne les règles internes des utilisateurs de l'infrastructure et qui reprend en grande partie l'actuel paragraphe 4, est inséré.

Art. 5

L'article 69 du Code ferroviaire est remplacé.

Le nouveau paragraphe 1^{er} reprend l'actuel paragraphe 1^{er} moyennant l'adaptation de la référence aux règles nationales de sécurité.

Suite à la modification de l'article 68 par l'article 3 de ce projet, seules les exigences énumérées à l'article 68, § 2, 1^o seront encore des règles nationales de sécurité qui doivent être notifiées à la Commission européenne et pour lesquelles par conséquent, la procédure prévue à l'article 69 doit être appliquée.

niet van toepassing. Niettemin wordt het nodig geacht dat de risico-analyse die uitgevoerd wordt in het kader van deze paragraaf gelijkaardig is aan deze bepaald in de GVM.

De infrastructuurbeheerder dient dit verzoek op gemotiveerde wijze te beantwoorden.

Bij een negatieve beslissing van de infrastructuurbeheerder heeft de infrastructuurgebruiker die het verzoek heeft ingediend, de mogelijkheid om een verzoek tot herziening in te dienen, in welk geval bij het verzoek een veiligheidsbeoordelingsverslag wordt gevoegd, opgesteld door een beoordelingsinstantie in de zin van de uitvoeringsverordening van de Commissie betreffende de GVM voor risico-evaluatie en -beoordeling.

Een nieuwe paragraaf 6 wordt ingevoegd met betrekking tot de bevoegdheid van de Koning om nadere regels inzake bekendmaking te bepalen. Deze paragraaf herneemt, mits wat aanpassingen, de huidige paragraaf 5.

Een nieuwe paragraaf 7 wordt ingevoegd dat betrekking heeft op de interne veiligheidsvoorschriften van de infrastructuurgebruikers en dat de huidige paragraaf 4 grotendeels herneemt.

Art. 5

Artikel 69 van de Spoorcodex wordt vervangen.

De nieuwe paragraaf 1 herneemt de huidige paragraaf 1, mits aanpassing van de verwijzing naar de nationale veiligheidsvoorschriften. Ingevolge de wijziging van artikel 68 door artikel 3 van dit ontwerp zullen enkel de vereisten opgesomd in artikel 68, § 2, 1^o nog nationale veiligheidsvoorschriften zijn, die dienen genotificeerd te worden aan de Europese Commissie en waarvoor bijgevolg de procedure voorzien in artikel 69 dient te worden toegepast.

Les nouveaux paragraphes 2 et 3 reprennent le contenu des actuels paragraphes 2 et 3, sauf que ce n'est plus l'autorité de sécurité mais l'administration qui est compétente à cet égard.

Le transfert de compétences est une conséquence logique de l'adoption par le Roi des règles nationales de sécurité.

De nieuwe paragrafen 2 en 3 hernemen de inhoud van de huidige paragrafen 2 en 3, behalve dat niet langer de veiligheidsinstantie maar het bestuur ter zake bevoegd wordt.

De overheveling van bevoegdheid is een logisch gevolg van de aanneming door de Koning van de nationale veiligheidsvoorschriften.

Le nouveau paragraphe 4 reprend le contenu de l'actuel paragraphe 4 sauf que la compétence en la matière est transférée de l'autorité de sécurité à l'administration et que la référence aux règles nationales de sécurité est adaptée.

De nieuwe paragraaf 4 herneemt de inhoud van de huidige paragraaf 4 behalve dat de bevoegdheid terzake overgeheveld wordt van de veiligheidsinstantie naar het bestuur en dat de verwijzing naar de nationale veiligheidsvoorschriften wordt aangepast.

Art. 6

Art. 6

La notion de « fonction de sécurité » étant remplacée par celle de « tâche critique de sécurité », il est nécessaire d'adapter les dispositions dans lesquelles cette notion apparaît en ce compris l'article 70.

De plus, suite à l'accord conclu entre les acteurs du secteur ferroviaire et l'Administration lors de la consultation de sécurité du 9 mai 2019, il a été décidé de remplacer la notion de « suspension préventive des tâches critiques de sécurité » par celle d'« interruption préventive de l'exécution des tâches critiques de sécurité ».

Gelet op de vervanging van het begrip “veiligheidsfunctie” door dat van “veiligheidskritieke taak”, is het nodig de bepalingen aan te passen waarin dit begrip voorkomt, met inbegrip van artikel 70.

Daarnaast is, naar aanleiding van het akkoord gesloten tussen de actoren van de spoorsector en het Bestuur tijdens de sectorraadpleging van 9 mei 2019, beslist het begrip “preventieve schorsing van de veiligheidskritieke taken” te vervangen door dit van “preventieve onderbreking van de uitoefening van de veiligheidskritieke taken”.

Art. 7

Art. 7

L'article 68 étant modifié par la présente loi, il est nécessaire d'adapter toutes les références qui y sont faites dans les dispositions du Code en ce compris l'article 71.

Aangezien artikel 68 door deze wet gewijzigd wordt, is het nodig om alle verwijzingen ernaar in de bepalingen van de Codex, met inbegrip van artikel 71, aan te passen.

Art. 8

Art. 8

L'article 74, § 1^{er}, 5^o est adapté conformément à la nouvelle terminologie utilisée à l'article 68, § 3, tel que modifié par l'article 3 de ce projet.

Les points 9^o et 11^o de l'article 74, § 1^{er} sont abrogés afin de rendre conforme cet article

Artikel 74, § 1, 5^o wordt in overeenstemming gebracht met de nieuwe terminologie gebruikt in artikel 68, § 3, zoals gewijzigd door artikel 3 van dit ontwerp.

De punten 9^o en 11^o van artikel 74, § 1 worden opgeheven teneinde dit artikel in

respectivement aux articles 224 et 151/1 du Code ferroviaire.

L'article 74, § 1, 14° du Code ferroviaire est modifié suite à la suppression des mots « et des règles relatives au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer ».

Compte tenu de la modification de l'article 68, § 1, 7°, les règles relatives au transport des marchandises dangereuses par train font partie des règles nationales de sécurité, de telle sorte qu'il est inutile d'encore les mentionner.

Art. 9 et 10

L'article 68 étant modifié par la présente loi, il est nécessaire d'adapter toutes les références qui y sont faites dans les dispositions du Code en ce compris les articles 89, 90.

Art. 11

La notion de « fonction de sécurité » étant remplacée par celle de « tâche critique de sécurité », il est nécessaire d'adapter les dispositions dans lesquelles cette notion apparaît en ce compris l'article 94/1.

Art. 12 et 13

L'article 68 étant modifié par la présente loi, il est nécessaire d'adapter toutes les références qui y sont faites dans les dispositions du Code en ce compris les articles 96 et 102.

Art. 14 et 15

Conformément à l'article 151/1 du Code ferroviaire, les entreprises ferroviaires doivent prévoir au plus tard pour le 31 décembre 2017 leurs propres processus de certification des accompagnateurs de train.

Tant l'article 150 qui détermine les règles en matière de certification des accompagnateurs de train que l'article 151 qui habilite le Roi à

overeenstemming te brengen met respectievelijk de artikelen 224 en 151/1 van de Spoorcodex.

Artikel 74, § 1, 14° van de Spoorcodex wordt gewijzigd door schrapping van de woorden "en de regels inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor".

Gelet op de wijziging in artikel 68, § 1, 7° maken de regels inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor deel uit van de nationale veiligheidsvoorschriften, zodat het overbodig is om deze nog te vermelden.

Art. 9 en 10

Aangezien artikel 68 door deze wet gewijzigd wordt, is het nodig om alle verwijzingen ernaar in de bepalingen van de Codex, met inbegrip van de artikelen 89, 90, aan te passen.

Art. 11

Gelet op de vervanging van het begrip "veiligheidsfunctie" door dat van "veiligheidskritieke taak", is het nodig de bepalingen aan te passen waarin dit begrip voorkomt, met inbegrip van artikel 94/1.

Art. 12 et 13

Aangezien artikel 68 door deze wet gewijzigd wordt, is het nodig om alle verwijzingen ernaar in de bepalingen van de Codex, met inbegrip van de artikelen 96 en 102, aan te passen.

Art. 14 en 15

Overeenkomstig artikel 151/1 van de Spoorcodex dienen spoorwegondernemingen uiterlijk op 31 december 2017 te voorzien in eigen processen voor de certificering van treinbegeleiders.

Zowel artikel 150, dat regels bepaalt inzake de certificering van treinbegeleiders, als artikel 151, dat de Koning machtigt om regels

déterminer les règles en matière de certification des accompagnateurs de train, n'ont plus de raison d'être et doivent être par conséquent abrogés.

Art. 16

L'article 151/1 du Code ferroviaire est adapté, étant donné l'abrogation des articles 150 et 151 du Code ferroviaire conformément à l'article 6 du projet.

Art. 17 et 18

L'article 68 étant modifié par la présente loi, il est nécessaire d'adapter toutes les références qui y sont faites dans les dispositions du Code en ce compris les articles 216/1 et 216/3.

Art. 19

L'article 218 du Code ferroviaire est adapté puisque la référence aux articles relatifs aux infractions sanctionnées d'une amende administrative n'était plus correcte en raison d'une modification antérieure du Code.

Art. 20

Il est inséré un nouvel article 225/2 visant à prévoir que les utilisateurs de l'infrastructure et le gestionnaire de l'infrastructure doivent se conformer aux modifications intégrées dans le cadre de l'article 68 pour le 15 juin 2020, l'objectif étant de leur laisser un temps suffisant entre l'entrée en vigueur de cette loi et son application, pour adapter leurs systèmes de gestion de la sécurité, leurs certificats de sécurité et agrément de sécurité et leurs règles internes.

inzake certificering van treinbegeleiders te bepalen, hebben geen reden van bestaan meer en dienen derhalve opgeheven te worden.

Art. 16

Artikel 151/1 van de Spoorcodex wordt aangepast, gelet op de opheffing van de artikelen 150 en 151 van de Spoorcodex ingevolge artikel 6 van het ontwerp.

Art. 17 en 18

Aangezien artikel 68 door deze wet gewijzigd wordt, is het nodig om alle verwijzingen ernaar in de bepalingen van de Codex, met inbegrip van de artikelen 216/1 en 216/3, aan te passen.

Art. 19

Artikel 218 van de Spoorcodex wordt aangepast aangezien de verwijzing naar de artikelen betreffende de inbreuken die bestraft kunnen worden met een administratieve boete niet meer correct was ten gevolge van een eerdere wijziging van de Codex.

Art. 20

Een nieuw artikel 225/2 wordt ingevoegd om te bepalen dat de infrastructuurgebruikers en de infrastructuurbeheerder uiterlijk op 15 juni 2020 moeten voldoen aan de wijzigingen die in artikel 68 zijn opgenomen, teneinde hen voldoende tijd te geven tussen de inwerkingtreding van deze wet en de toepassing ervan om hun veiligheidsbeheersystemen, hun veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunning en hun interne voorschriften aan te passen.

Chapitre 3 - Entrée en vigueur

Art. 21

Le présent projet de loi est appelé à entrer en vigueur immédiatement pour que les utilisateurs de l'infrastructure et le gestionnaire de l'infrastructure puissent s'y conformer avant le 15 juin 2020, un jour avant l'entrée en vigueur prévue du pilier technique du 4e paquet ferroviaire en Belgique. Il sera également veillé à ce que les arrêtés royaux qui seront adoptés en exécution de ce projet, entrent en vigueur à la même date..

Donné à

Par le Roi :
Le Ministre de la Mobilité,

Le Ministre qui exerce l'autorité sur le
Service de sécurité et d'interopérabilité des
chemins de fer,

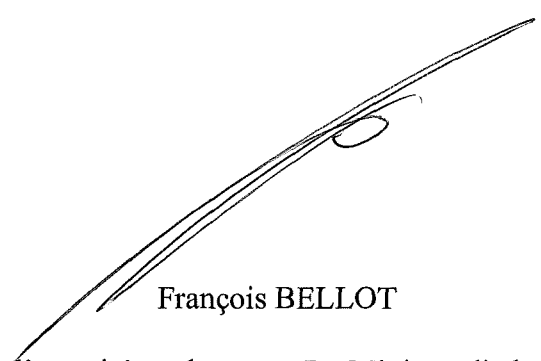
Hoofdstuk 3 - Inwerkingtreding

Art. 21

Dit wetsontwerp dient onmiddellijk in werking te treden opdat de infrastructuurgebruikers en de infrastructuurbeheerder zich ernaar kunnen voegen vóór 15 juni 2020, één dag vóór de voorziene inwerkingtreding van de technische pijler van het 4de spoorwegpakket in België. Er zal over gewaakt worden dat de koninklijke besluiten, die in uitvoering van dit ontwerp zullen genomen worden, op dezelfde datum in werking treden.

Gegeven te

Van Koningswege:
De Minister van Mobiliteit,



François BELLOT

De Minister die het gezag uitoefent over de
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der
Spoorwegen,

Denis DUCARME