

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 november 2009

WETSONTWERP

van de wet van 4 december 2006 betreffende
het gebruik van de spoorweginfrastructuur en
van de wet van 19 december 2006 betreffende
de exploitatieveiligheid van de spoorwegen,
voornamelijk wat de certificering van
het veiligheidspersoneel en het onderhoud
van de voertuigen betreft

Blz.

INHOUD

1. Samenvatting.....	3
2. Memorie van toelichting	4
3. Voorontwerp (I)	37
4. Advies van de Raad van State nr. 47.018/2/V	91
5. Voorontwerp (II)	94
6. Advies van de Raad van State nr. 47.323/4.....	130
7. Wetsontwerp.....	132
8. Bijlagen.....	175

**DE SPOEDBEHANDELING WORDT DOOR DE REGERING GEVRAAGD
OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 80 VAN DE GRONDWET.**

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 novembre 2009

PROJET DE LOI

modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative
à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et
la loi du 19 décembre 2006 relative
à la sécurité d'exploitation ferroviaire,
en ce qui concerne principalement
la certification de personnel de sécurité
et la maintenance des véhicules

Pages

SOMMAIRE

1. Résumé	3
2. Exposé des motifs	4
3. Avant-projet (I)	37
4. Avis du Conseil d'État nr 47.018/2/V	91
5. Avant-projet (II)	94
6. Avis du Conseil d'État nr 47.018/2/V	130
7. Projet de loi.....	132
8. Annexes.....	175

**LE GOUVERNEMENT DEMANDE L'URGENCE CONFORMÉMENT À
L'ARTICLE 80 DE LA CONSTITUTION.**

De regering heeft dit wetsontwerp op 13 november 2009 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 13 novembre 2009.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 18 november 2009 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 18 novembre 2009.

cdH	:	centre démocrate Humaniste
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
FN	:	Front National
LDD	:	Lijst Dedecker
MR	:	Mouvement Réformateur
N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	:	Parti Socialiste
sp.a	:	socialistische partij anders
VB	:	Vlaams Belang

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 52 0000/000:	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 52 0000/000:	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : publications@laChambre.be

SAMENVATTING

Dit wetsontwerp maakt deel uit van een geheel van vier ontwerpen die de regering indient teneinde drie communautaire richtlijnen, geheel of gedeeltelijk, om te zetten in Belgisch recht.

Dit wetsontwerp strekt voornamelijk tot de omzetting in Belgisch recht van richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen (PB L 315, blz. 51 e.v.) en van richtlijn 2008/110/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008 tot wijziging van Richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen (richtlijn voor spoorwegveiligheid) (PB L 345, blz. 62 e.v.). Dit wetsontwerp voorziet tevens in de omzetting van artikel 40 van richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (herschikking) (PB L 191, blz. 1 e.v.).

Dit wetsontwerp beoogt ook de aanneming toe te laten van alle bepalingen die nodig zijn voor de omzetting van artikel 10, 3ter van de richtlijn 91/440/EG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, ingevoegd bij richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007.

Volgens het ontwerp dat U wordt voorgelegd, zal elke treinbestuurder houder moeten zijn van twee documenten om zijn beroep uit te oefenen. Het eerste is een vergunning die door de veiligheidsinstantie wordt verleend, die betrekking heeft op de algemene kennis waarover de treinbestuurder moet beschikken en die aan deze laatste toebehoort. Het tweede is een bevoegdheidsbewijs dat betrekking heeft op de specifieke kennis (infrastructuur, voertuigen) die de treinbestuurder dient te beheersen en dat toebehoort aan zijn werkgever (een spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder).

Daarenboven krijgt elk voertuig dat op eigen wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder tractie, een met haar onderhoud belaste entiteit toegewezen die als dusdanig in het Nationaal Voertuigregister wordt ingeschreven. Onder meer een spoorwegonderneming, de spoorweginfrastructuurbeheerder of de houder van het voertuig kan een dergelijke entiteit zijn.

RÉSUMÉ

Le présent projet de loi fait partie d'un ensemble de quatre projets que le gouvernement dépose pour transposer en droit belge, entièrement ou en partie, trois directives communautaires

Le présent projet de loi vise essentiellement à transposer en droit belge la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté (JO L 315, p. 51 et ss.) et la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) (JO L 345, p. 62 et ss.). Elle transpose aussi l'article 40 de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte) (JO L 191, p. 1 et ss.).

Ce projet de loi vise aussi à permettre l'adoption de toutes les dispositions nécessaires à la transposition de l'article 10, § 3ter de la directive 91/440/CE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, inséré par la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007.

Suivant le projet qui vous est soumis, chaque conducteur de train devra être titulaire de deux documents pour exercer sa profession. Le premier est une licence délivrée par l'Autorité de sécurité, qui établit les connaissances générales que doit posséder le conducteur et qui appartient à celui-ci. Le deuxième est une attestation qui porte sur les connaissances spécifiques (infrastructure, véhicules) que le conducteur doit maîtriser et qui appartient à son employeur (une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire).

Par ailleurs, chaque véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction, devra se voir assigner une entité chargée de sa maintenance qui sera identifiée comme telle dans le Registre national des véhicules. Cette entité pourra être une entreprise ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou le détenteur du véhicule.

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemene toelichting

DAMES EN HEREN,

Het regeringsakkoord herinnert aan het traditioneel voluntaristisch beleid van België wat de omzetting van communautaire richtlijnen betreft en legt tevens de nadruk op de noodzaak om een andere, meer duurzame mobiliteit te bevorderen, waarbij het spoorverkeer een prominente rol wordt toebedeeld. Met het oog op het toekomstige Belgische voorzitterschap is het cruciaal dat België ter zake in orde is.

In die context stelt de regering voor om vier wetsontwerpen die samen een geheel vormen — een spoorwegpakket — en die voornamelijk strekken tot de omzetting van de drie hierna vermelde communautaire richtlijnen, goed te keuren;

— richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen (PB L 315, blz. 51 e.v.);

— richtlijn 2008/110/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008 tot wijziging van Richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen (richtlijn voor spoorwegveiligheid) (PB L 345, blz. 62 e.v.);

— richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (herschikking) (PB L 191, blz. 1 e.v.).

Niettegenstaande het feit dat deze drie richtlijnen binnen verschillende termijnen moeten worden omgezet, worden de vier ontwerpen gelijktijdig voorgelegd. Dit vooreerst om herhaalde wijzigingen van essentiële teksten van Belgisch recht op het gebied van spoorwegen te vermijden, wat zowel haar samenhang als de rechtszekerheid zou schaden. Deze gelijktijdigheid verklaart zich tevens door de nauwe banden tussen de interoperabiliteit en de exploitatieveiligheid, en de referenties tussen de twee wetten die deze twee materies regelen.

Het gaat er ook om te waarborgen, door middel van de goedkeuring van de twee ontwerpen betreffende de rechtsmiddelen, dat de operatoren beschikken over een effectieve beroepsmogelijkheid bij een rechtscollage tegen de beslissingen van de veiligheidsinstantie en het toezichthoudend orgaan.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Exposé général

MESDAMES, MESSIEURS,

L'accord de gouvernement rappelle la politique traditionnellement volontariste de la Belgique en matière de transposition des directives communautaires. Il met aussi l'accent sur la nécessité de favoriser une autre mobilité, plus durable, dans laquelle le transport ferroviaire a un rôle de premier plan. En vue de la future présidence belge, il est crucial que la Belgique soit en ordre à cet égard.

Dans ce contexte, le gouvernement propose d'adopter quatre projets de loi qui forment un tout, un "paquet ferroviaire", et qui visent essentiellement à transposer trois directives communautaires, à savoir

— la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté (JO L 315, p. 51 et ss);

— la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) (JO L 345, p. 62 et ss);

— la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte) (JO L 191, p.1 et ss).

Nonobstant le fait que ces trois directives doivent être transposées dans des délais différents, ces quatre projets sont présentés simultanément. Il s'agit d'abord d'éviter des modifications à répétition de textes essentiels du droit ferroviaire belge, qui nuiraient à sa cohérence et à la sécurité juridique. Cette simultanéité s'explique aussi par les liens étroits existant entre l'interopérabilité et la sécurité d'exploitation, et les références entre les deux lois traitant de ces deux matières.

Il s'agit aussi, par l'adoption de deux projets relatifs aux voies de recours, de donner la garantie aux opérateurs d'un recours juridictionnel effectif face aux décisions de l'autorité de sécurité et de l'organisme de contrôle.

Het betreft de volgende vier ontwerpen:

— een wetsontwerp betreffende de interoperabiliteit, dat voorziet in de omzetting van richtlijn 2008/57/EG en in de opheffing van het koninklijk besluit van 28 december 2006, dat op heden de kern van de materie vormt;

— twee wetsontwerpen die de rechtsmiddelen tegen de beslissingen van de veiligheidsinstantie en het toezichthoudend orgaan regelen, waarbij het ene de aangelegenheden bedoeld in artikel 77 van de Grondwet en het andere de aangelegenheden bedoeld in artikel 78 van de Grondwet behandelt;

— onderhavig wetsontwerp dat voorziet in de wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, teneinde richtlijn 2007/59/EG en richtlijn 2008/110/EG in Belgisch recht om te zetten. Deze twee richtlijnen strekken ertoe de wetgeving op het gebied van spoorwegen te vereenvoudigen en te moderniseren.

Uniformering van het toepassingsgebied en van de definities van het recht op het gebied van spoorwegen

Ook worden de uitsluitingen van het toepassingsgebied van de wetten van 4 en 19 december 2006 en de in deze wetten vervatte definities door dit wetsontwerp geüniformeerd op niveau gesteld. Hetzelfde wordt bewerkstelligd in het wetsontwerp betreffende de interoperabiliteit, teneinde de coherentie van het gehele legislatieve kader op het gebied van spoorwegen te waarborgen.

Wat het toepassingsgebied betreft, wordt uitgegaan van de toepassing van deze wetten op het door Infrabel beheerde netwerk en op alle voertuigen die daarop rijden, met dien verstande dat er weliswaar speciale regels van toepassing zijn op bepaalde voertuigen (zie hieronder). De andere netwerken, met inbegrip van de buiten dienst gestelde lijnen van het door Infrabel beheerde netwerk, vallen niet onder het toepassingsgebied van deze wetten.

Enkele verbeteringen van het bestaande kader

De gelegenheid van dit ontwerp wordt tevens benut om enige specifieke verbeteringen van de wetten van 4 en 19 december 2006, waarvan de noodzaak werd onthuld door twee jaar praktijk, door te voeren. Het betreft voornamelijk de volgende verbeteringen:

Ces quatre projets sont les suivants:

— un projet de loi relatif à l'interopérabilité, qui transpose la directive 2008/57/CE et qui abrogera l'arrêté royal du 28 décembre 2006, siège de la matière jusqu'ici;

— deux projets de loi organisant les voies de recours contre les décisions de l'autorité de sécurité et de l'organisme de contrôle, l'un traitant des matières visées à l'article 77 de la Constitution et l'autre les matières visées à l'article 78 de la Constitution;

— le présent projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire pour transposer en droit belge la directive 2007/59/CE et la directive 2008/110/CE. Ces deux directives visent à simplifier et à moderniser la législation ferroviaire.

Uniformisation du champ d'application et des définitions du droit ferroviaire

Le présent projet de loi uniformise aussi et met à niveau les exclusions du champ d'application des lois des 4 et 19 décembre 2006 et les définitions données par ces deux lois. Le même travail est accompli dans le projet de loi relative à l'interopérabilité, afin de s'assurer de la cohérence de l'ensemble du cadre législatif ferroviaire.

En ce qui concerne le champ d'application, le principe est l'application de ces lois au réseau géré par Infrabel et à tous les véhicules qui y circulent, avec toutefois un régime spécial pour certains véhicules (voir ci-dessous). Les autres réseaux, y compris les lignes désaffectées du réseau géré par Infrabel, n'entrent pas dans le champ d'application de ces lois.

Quelques retouches du cadre existant

L'occasion de ce projet est également saisie pour procéder à quelques améliorations ponctuelles des lois des 4 et 19 décembre 2006, dont deux ans de pratique ont révélé la nécessité. Voici les principales améliorations apportées:

— om een einde te stellen aan alle onzekerheid ter zake, wordt een juridische grondslag aangereikt voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur voor het testen van materieel, voor zover deze testen worden uitgevoerd in overeenstemming met de toekomstige wet betreffende de interoperabiliteit en uiteraard ook mits naleving van de veiligheidsvoorschriften;

— eveneens wordt de Koning bevoegd om een systeem van tariefstimulansen (met inbegrip van boetes) in te voeren, strekkende tot de naleving van de regels, de stiptheid en een verbetering van het prestatieniveau van de spoorwegondernemingen; deze stimulansen zullen worden betaald of ingevorderd, naar gelang het geval, door Infrabel handelend in eigen naam of voor rekening van één of meerdere andere spoorwegondernemingen;

— het zou onevenredig zijn – en mogelijks zelfs discrimatoir, gezien hun specifieke karakter – om voertuigen met een patrimoniaal, historisch of toeristisch karakter te onderwerpen aan de regels van gemeen recht voor wat betreft de veiligheidsvoorschriften, de verdeling van de capaciteiten en de heffing van rechten voor het gebruik van de infrastructuur. Het ontwerp machtigt de Koning om een bijzondere regeling voor deze drie vragen uit te vaardigen, dewelke rekening dient te houden met het specifieke karakter van deze voertuigen;

— teneinde onder meer een antwoord te bieden aan voormalige bemerkingen van de Raad van State (zie bijvoorbeeld het document van de Kamer DOC 51 2643/001, blz. 58), worden verschillende overheidstaken inzake veiligheid die tot op heden werden toevertrouwd aan de SNCB Holding, afgeschaft. Die taken behoren voortaan tot de exclusieve bevoegdheid van de overheid, met uitsluiting van ieder bedrijf verbonden aan een spoorwegonderneming;

— het is de bedoeling van het ontwerp om alle informatie met betrekking tot exploitatieongevallen en -incidenten te centraliseren bij het onderzoeksorgaan teneinde overbodige herhaling of leemtes te vermijden. Daarom zal het onderzoeksorgaan een uitgebreide gegevensbank met betrekking tot de exploitatieongevallen en -incidenten bijhouden en zal zij de enige bestemming zijn van de verslagen die worden opgesteld door de spoorwegondernemingen of door de spoorweginfrastructuurbeheerder.

Uiteindelijk kan de Koning, wanneer de economische omstandigheden dit vereisen, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, alle bepalingen aannemen die nodig zijn voor de omzetting van artikel 10, § 3^{ter} van richtlijn 91/440/EG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, ingevoegd bij richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007.

— afin de couper court à toute incertitude à ce sujet, une base juridique est donnée à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour des essais de matériel, pourvu que ceux-ci s'opèrent conformément à la future loi relative à l'interopérabilité et, bien évidemment, en respectant les règles de sécurité;

— de même, le Roi est habilité à mettre en place un système d'incitants tarifaires (y compris des pénalités) visant au respect des règles, de la ponctualité et d'une amélioration du niveau de performance par les entreprises ferroviaires; ces incitants seront payés ou recouvrés, selon le cas, par Infrabel agissant en son nom ou pour le compte d'une ou de plusieurs autres entreprises ferroviaires;

— il serait disproportionné – voire discriminatoire, au vu de leurs spécificités – de soumettre les véhicules patrimoniaux, historiques ou touristiques au régime de droit commun pour ce qui concerne les règles de sécurité, la répartition des capacités et la tarification de l'usage de l'infrastructure. Le projet habilite le Roi à édicter un régime particulier pour ces trois questions, qui tiendra compte des spécificités de ces véhicules;

— afin notamment de répondre aux remarques précédemment formulées par le Conseil d'État (voir, par exemple, le document Chambre DOC 51 2643/001, p. 58) le projet de loi supprime diverses missions régaliennes confiées jusqu'ici à la SNCB Holding en matière de sécurité. Ces missions reviennent désormais exclusivement aux autorités publiques, à l'exclusion de toute société liée à une entreprise ferroviaire;

— l'intention du projet est de centraliser toutes les informations relatives aux accidents et incidents d'exploitation chez l'organisme d'enquête afin d'éviter tout double emploi ou des lacunes. Ainsi, l'organisme d'enquête tiendra et mettra à jour une banque de données exhaustive à propos des accidents et incidents d'exploitation et sera seul destinataire des rapports élaborés par les entreprises ferroviaires ou le gestionnaire de l'infrastructure.

Enfin, si les circonstances économiques le rendent nécessaire, le Roi pourra, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, adopter toutes les dispositions nécessaires à la transposition de l'article 10, § 3^{ter} de la directive 91/440/CE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, inséré par la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007.

Omzetting van de richtlijn betreffende de certificering van de treinbestuurders

Het voornaamste doel van het ontwerp dat U wordt voorgelegd bestaat er echter in richtlijn 2007/59/EG, die een regeling voor de certificering van treinbestuurders instelt, om te zetten. Deze omzetting geschiedt door de invoeging van een nieuw hoofdstuk 5 in de wet van 19 december 2006.

Krachtens richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (PB L 237, blz. 25), zoals gewijzigd, hebben de spoorwegondernemingen die houder zijn van een vergunning op heden een recht van toegang tot het geheel van het netwerk voor wat de nationale en internationale diensten van goederen-spoorvervoer betreft.

Richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 tot wijziging van richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, en van richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuur en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur (PB L 315, blz. 44) zal dit recht van toegang, middels bepaalde voorwaarden, uitbreiden tot de internationale diensten van personenvervoer.

Deze uitbreiding van het recht van toegang leidt onvermijdelijk tot een verhoging van het aantal maal dat treinbestuurders de nationale grenzen oversteken. Dit leidt tot een verhoogde vraag voor treinbestuurders die werden opgeleid en gecertificeerd om in meer dan één lidstaat te werken.

Uit een studie die in 2002 door de Europese Commissie werd verricht, blijkt een grote diversiteit aan wetgevingen van de lidstaten op het vlak van certificeringsvoorwaarden van treinbestuurders.. Om het hoofd te bieden aan deze diversiteit met behoud weliswaar van het hoge huidige veiligheidsniveau van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap, heeft de communautaire wetgever derhalve regels vastgesteld voor de certificering van treinbestuurders.

Deze communautaire regels hebben tevens als doelstelling bij te dragen tot de verwezenlijking van het communautair beleid betreffende het vrij verkeer van werknemers, de vrijheid van vestiging en het vrij verrichten van diensten in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid, waarbij elke vervalsing van de mededinging wordt vermeden.

Deze gemeenschappelijke bepalingen hebben als doel de mobiliteit van treinbestuurders te vergemak-

Transposition de la directive sur la certification des conducteurs

Le principal objet du projet qui vous est soumis est toutefois de transposer la directive 2007/59/CE, qui met en place un régime de certification des conducteurs. Cette transposition résulte de l'introduction d'un nouveau chapitre V dans la loi du 19 décembre 2006.

En vertu de la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires (JO L 237, p. 25), telle que modifiée, les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence ont aujourd'hui un droit d'accès à l'ensemble du réseau pour les services de fret ferroviaire nationaux et internationaux.

La directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire (JO L 315, p. 44) va étendre ce droit d'accès, moyennant certaines conditions, aux services internationaux de transport de voyageurs.

Cette extension des droits d'accès conduit inéluctablement à une augmentation des passages de conducteurs de train aux frontières nationales. Il en résulte une demande croissante de conducteurs formés et certifiés pour travailler dans plus d'un État membre.

Une étude réalisée en 2002 par la Commission européenne a relevé une grande diversité des législations des États membres concernant les conditions de certification des conducteurs de trains. Pour faire face à cette diversité, tout en maintenant le haut niveau de sécurité actuel du système ferroviaire dans la Communauté, le législateur communautaire a donc arrêté des règles pour la certification des conducteurs de trains.

Ces règles communautaires ont également pour objectif de contribuer à la réalisation des politiques communautaires relatives à la libre circulation des travailleurs, la liberté d'établissement et la libre prestation des services dans le cadre de la politique commune des transports, tout en évitant toute distorsion de concurrence.

Ces dispositions communes ont pour objet de faciliter la mobilité des conducteurs de trains non seulement d'un

kelijken en dit niet enkel van de ene naar de andere lidstaat maar ook van de ene spoorwegonderneming naar de andere en, in het algemeen, de erkenning van geharmoniseerde vergunningen en aanvullende bevoegdheidsbewijzen door alle actoren van de spoorwegsector. Te dien einde worden door deze regels minimumvereisten vastgesteld waaraan een kandidaat moet voldoen om een geharmoniseerde vergunning of aanvullend bevoegdheidsbewijs te verkrijgen.

Richtlijn 2007/59/EG geeft gevolg aan — en laat zich in grote mate inspireren door — het historisch paritair akkoord dat werd afgesloten tussen de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) en de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten.

Volgens richtlijn 2007/59/EG zal elke treinbestuurder voortaan houder moeten zijn van twee documenten om zijn beroep uit te oefenen, zijnde een vergunning en een bevoegdheidsbewijs, met dien verstande dat een bevoegdheidsbewijs enkel mag worden afgeleverd aan de houder van een vergunning.

Om de leesbaarheid te dienen wordt in dit wetsontwerp voorgesteld om de bepalingen betreffende de vergunning enerzijds en deze betreffende het bevoegdheidsbewijs anderzijds, te verzamelen in afzonderlijke afdelingen gezien de verschillen in regeling tussen beide.

De vergunning wordt verleend door een overheid, meer bepaald de veiligheidsinstantie, die instaat voor het volledige proces.

Om de vergunning te bekomen dient de kandidaat een schoolopleiding op het niveau van het lager en secundair onderwijs van negen jaar te hebben doorlopen en ten minste de leeftijd van twintig jaar te hebben bereikt. De kandidaat moet tevens aantonen dat hij voldoet aan de fysische en psychologische voorwaarden en dat hij beschikt over een basisberoepsbekwaamheid.

Deze vergunning is geldig voor het hele grondgebied van de Gemeenschap. Een vergunning die beperkt is tot het Belgisch grondgebied mag desalniettemin worden afgegeven aan personen die de leeftijd van negentien jaar hebben bereikt.

De geldigheidsduur van de vergunning is tien jaar. Ze behoort toe aan de treinbestuurder, net zoals een rijbewijs.

État membre à l'autre, mais aussi d'une entreprise ferroviaire à l'autre et, d'une manière générale, la reconnaissance des licences et des attestations complémentaires harmonisées par tous les acteurs du secteur ferroviaire. À cet effet, ces règles établissent des exigences minimales auxquelles le candidat doit satisfaire pour obtenir la licence ou l'attestation complémentaire harmonisée.

La directive 2007/59/CE fait suite, en s'en inspirant très largement, à l'accord paritaire historique conclu entre la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et la Communauté européenne du rail (CER) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière.

Suivant la directive 2007/59/CE, chaque conducteur de train devra désormais être titulaire de deux documents pour exercer sa profession, une licence et une attestation, étant entendu qu'une attestation ne peut être délivrée qu'au titulaire d'une licence.

À des fins de lisibilité, il est proposé, dans le présent projet de loi, de regrouper les dispositions relatives à la licence, d'une part, et à l'attestation, d'autre part, dans des sections séparées au vu des différences de régime entre l'une et l'autre.

Pour ce qui concerne la licence, elle est délivrée par une autorité publique, l'autorité de sécurité, qui a la maîtrise de tout le processus.

Pour l'obtenir, le candidat doit avoir suivi neuf ans d'études primaire et secondaire et être âgé d'au moins vingt ans. Le candidat doit aussi établir qu'il réunit les conditions physiques et psychologiques et qu'il dispose des connaissances professionnelles de base.

Cette licence vaut sur tout le territoire communautaire. Une licence limitée au territoire belge peut toutefois être délivrée à un candidat âgé de dix-neuf ans.

La licence a une durée de validité de dix ans. Elle appartient au conducteur — comme un permis de conduire.

De veiligheidsinstantie houdt een register van vergunningen bij, die regelmatig moet worden bijgewerkt om de stand van elke vergunning te weerspiegelen. Dit register mag onder meer worden geraadpleegd door de werkgevers van de treinbestuurders en door de treinbestuurder zelf voor wat de gegevens die hem aanbelangen.

Een systeem van periodieke controles wordt ingesteld; indien daaraan niet wordt voldaan mag de vergunning door de veiligheidsinstantie worden ingetrokken of opgeschort.

Het bevoegdheidsbewijs betreft de specifieke kennis (zoals over infrastructuur, over bepaalde voertuigen) die de treinbestuurder moet hebben. In tegenstelling tot de geldende situatie in andere transportsectoren is een treinbestuurder immers enkel gekwalificeerd voor één of meer welbepaalde trajecten en voor één of meerdere welbepaalde soorten locomotieven. Derhalve moet het bevoegdheidsbewijs de toegestane trajecten en materieel vermelden.

Het bevoegdheidsbewijs kan van categorie A (rangeertreinen, werktreinen, onderhoudstreinen) of van categorie B zijn (het eigenlijke vervoer, van personen of goederen).

Het bevoegdheidsbewijs wordt afgegeven aan de treinbestuurder door zijn werkgever (een spoorwonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder) en behoort toe aan de werkgever met dien verstande dat de treinbestuurder daarvan een afschrift kan verkrijgen.

Elke werkgever dient een register bij te houden van de bevoegdheidsbewijzen die hij aflevert — *mutatis mutandis* het equivalent van het door de veiligheidsinstantie bijgehouden register van vergunningen.

Om het bevoegdheidsbewijs te verkrijgen dient de treinbestuurder te slagen in een examen dat betrekking heeft op zijn beroepskennis en -vaardigheden alsook op zijn taalkennis, en die afhankelijk zijn van de lokalisatie van de infrastructuur waarop het bevoegdheidsbewijs betrekking heeft.

Het bevoegdheidsbewijs is tevens onderworpen aan periodieke controles.

Bij de beëindiging van het dienstverband verliest het bevoegdheidsbewijs zijn geldigheid. De treinbestuurder ontvangt dan echter een afschrift van zijn bevoegdheidsbewijs en van alle documenten waaruit zijn opleiding, zijn kwalificaties, zijn ervaring en zijn vakbekwaamheden blijken.

L'autorité de sécurité tient un registre des licences, régulièrement mis à jour pour indiquer l'état de chaque licence. Ce registre peut être notamment consulté par les employeurs de conducteurs et par le conducteur lui-même pour les données le concernant.

Un système de vérifications périodiques est mis en place; s'il n'y est pas satisfait, la licence peut éventuellement être retirée ou suspendue par l'autorité de sécurité.

Pour ce qui concerne l'attestation, elle porte sur les connaissances spécifiques (telle infrastructure, véhicules spécifiés) que le conducteur maîtrise. Contrairement à la situation qui prévaut dans d'autres secteurs de transport, un conducteur de train n'est en effet qualifié que pour un ou plusieurs trajets définis et sur un ou plusieurs types de locomotive donnés. L'attestation doit donc indiquer les trajets et le matériel autorisés.

L'attestation peut être de catégorie A (trains de manœuvre, travaux, entretien) ou de catégorie B (transport proprement dit, de voyageurs ou de marchandises).

L'attestation est délivrée au conducteur par l'employeur du conducteur (une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire) et appartient à l'employeur, mais le conducteur peut en obtenir une copie.

Chaque employeur doit tenir un registre des attestations qu'il délivre — *mutatis mutandis*, l'équivalent du registre des licences tenu par l'autorité de sécurité.

Pour obtenir l'attestation, le conducteur doit réussir un examen portant sur ses connaissances et compétences professionnelles ainsi que sur ses connaissances linguistiques, qui dépendent suivant la localisation de l'infrastructure couverte par l'attestation.

L'attestation est également soumise à des vérifications périodiques.

En cas de cessation d'emploi, l'attestation prend fin. Le conducteur reçoit alors une copie de son attestation et de toutes pièces qui établissent sa formation, ses qualifications, son expérience et ses compétences professionnelles.

De eventuele nieuwe werkgever dient rekening te houden met deze documenten wanneer hij de betrokken treinbestuurder aanwerft.

De richtlijn legt de lidstaten de verplichting op om de nodige maatregelen te nemen om te vermijden dat de door een eerste werkgever voor de opleiding van een treinbestuurder gemaakte investeringen niet ten onrechte ten goede komen aan latere werkgevers. Daarom voorziet het wetsontwerp in de betaling van een vergoeding door de nieuwe werkgever aan de oude werkgever, teneinde de gemaakte kosten van de vorige werkgever te compenseren.

Er wordt voorzien in een systeem van erkenning door de veiligheidsinstantie van lesgevers en opleidingscentra voor treinbestuurders.

De opleiding voor het behalen van de vergunning heeft betrekking op de algemene vakkennis, terwijl de opleiding voor het behalen van het bevoegdheidsbewijs betrekking heeft op de specifieke infrastructuur en rollend materieel. De examens die deze opleidingen afsluiten mogen, wat het bevoegdheidsbewijs betreft, worden afgenomen door personen die deel uitmaken van het personeel van de werkgever, voor zover ze zodanig worden georganiseerd dat elke belangenverstrengeling wordt vermeden.

Het wetsontwerp voorziet tevens in een regeling voor de certificering van het ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht - de treinbegeleiders, gezien hun belang voor een netwerk dat zo dicht is als het Belgische netwerk. Deze regeling is overgenomen van deze betreffende de vergunning voor treinbestuurders mits enige versoepelingen: opleiding door erkende centra, examens die worden afgesloten door de afgifte door de veiligheidsinstantie van een attest. Deze regeling is niet van toepassing op de vergezellende bedienden van goederen- of werktreinen.

Gezien er op heden geen communautaire harmonisering bestaat voor treinbegeleiders, wordt voor de in andere lidstaten van de in de EER gevestigde treinbegeleiders, op grond van de wet van 12 februari 2008 tot instelling van een nieuw algemeen kader voor de erkenning van EG-beroepskwalificaties, een gelijkstellingsproces ingesteld.

Teneinde een opvolging van het certificeringsproces van treinbestuurders te verzekeren, voorziet het ontwerp in de instelling van een voortdurende controle in het kader van een kwaliteitsnormeringssysteem — met dien verstande dat dit systeem niet van toepassing is op ondernemingen die al onderworpen zijn aan een veiligheidsbeheersysteem en dit teneinde dubbel gebruik te vermijden.

L'éventuel nouvel employeur doit tenir compte de tous ces documents à l'heure d'engager ledit conducteur.

La directive impose aux États membres de prendre les mesures nécessaires pour éviter que les investissements consentis dans la formation d'un conducteur par son premier employeur ne profitent indûment aux employeurs subséquents. Le projet de loi prévoit ainsi le paiement d'une indemnité par le nouvel employeur à l'ancien, afin de compenser ces coûts exposés par l'ancien employeur.

Il est prévu un système de reconnaissance des personnes et des centres de formation de conducteurs de train par l'autorité de sécurité.

La formation préparant à l'obtention de la licence porte sur des connaissances professionnelles générales, alors que la formation préparant à l'obtention d'une attestation porte sur des infrastructures et du matériel roulant spécifiques. Les examens sanctionnant ces formations peuvent, pour ce qui concerne l'attestation, être effectués par des personnes faisant partie du personnel de l'employeur, dès lors que leur organisation évite tout conflit d'intérêt.

Le projet de loi prévoit aussi un régime de certification pour les autres personnels assurant des tâches déterminantes pour la sécurité — les accompagnateurs de train, vu leur importance pour un réseau aussi dense que le réseau belge. Ce régime est calqué sur celui de la licence des conducteurs de train, moyennant toutefois plusieurs assouplissements: formation par des centres reconnus, examen sanctionné par la délivrance d'un certificat par l'autorité de sécurité. Le régime n'est pas applicable au personnel des trains de marchandise ou de travail.

Vu l'absence d'harmonisation communautaire à ce stade des accompagnateurs de train, un processus d'équivalence fondé sur la loi du 12 février 2008 instaurant un nouveau cadre général pour la reconnaissance des qualifications professionnelles CE est mis en place pour les accompagnateurs de train établis dans d'autres États membres de l'EEE.

Afin d'assurer un suivi du processus de certification des conducteurs, le projet prévoit qu'un contrôle continu dans le cadre d'un système de normes de qualité est mis en place — étant entendu que ce système ne s'applique pas aux entreprises déjà tenues par un système de gestion de la sécurité, afin d'éviter un double emploi.

Om de vijf jaar dient een onafhankelijke evaluatie van het volledige proces te worden uitgevoerd.

De veiligheidsinstantie beschikt over veelvuldige controle- en onderzoeksbevoegdheden om de naleving van de bepalingen betreffende de certificering van treinbestuurders te verzekeren.

Het hoofdstuk betreffende de certificering van de treinbestuurders wordt afgesloten met een ruime machtiging die aan de Koning wordt verleend teneinde uitvoeringsmaatregelen aan te nemen.

Omzetting van de richtlijn betreffende het onderhoud van de voertuigen

Het ontwerp voorziet vervolgens in de omzetting van richtlijn 2008/110/EG door in de wet van 19 december 2006 een nieuw hoofdstuk 6, betreffende het onderhoud van voertuigen, in te voeren.

Elk voertuig dat op eigen wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder tractie, dient een met haar onderhoud belaste entiteit te worden toegewezen, die als dusdanig wordt ingeschreven in het Nationaal Voertuigenregister. Zonder afbreuk te doen aan de bestaande veiligheidsvoorschriften dient deze entiteit erop toe te zien dat elk voertuig waarvoor zij werd aangewezen, wordt onderhouden in overeenstemming met het onderhoudsboekje en de in voege zijnde vereisten (waaronder de technische specificaties inzake interoperabiliteit, of "TSI's").

Onder meer een spoorwegonderneming, de spoorweginfrastructuurbeheerder of zelfs de houder van het voertuig kan een met het onderhoud belaste entiteit zijn.

Het is inderdaad zo dat de inwerkingtreding op 1 juli 2006 van het verdrag van 1999 betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) heeft geleid tot de toepassing van nieuwe regels. Overeenkomstig aanhangsel "CUV" (uniforme voorschriften voor overeenkomsten voor het gebruik van voertuigen in het internationale spoorwegvervoer) van dit verdrag, zijn de houders van voertuigen niet langer verplicht om hun voertuigen in te schrijven bij een spoorwegonderneming. De oude overeenkomst "*Regolamento Internazionale Veicoli*" (RIV) tussen spoorwegondernemingen is niet meer van toepassing en werd gedeeltelijk vervangen door een nieuwe privaatrechtelijke en voluntaristische overeenkomst (uniforme overeenkomst voor het gebruik van voertuigen, GCU) tussen de spoorwegondernemingen en de houders van voertuigen, krachtens dewelke laatstgenoemden belast zijn met het onderhoud van hun voertuigen.

Une évaluation indépendante de tout le processus doit être effectuée tous les cinq ans.

L'autorité de sécurité dispose de nombreux pouvoirs de contrôle et d'enquête pour assurer le respect des dispositions relatives à la certification des conducteurs.

Le chapitre relatif à la certification des conducteurs se termine par une large habilitation conférée au Roi pour arrêter les mesures d'exécution.

Transposition de la directive relative à la maintenance des véhicules

Le projet transpose ensuite la directive 2008/110/CE en introduisant un nouveau chapitre VI dans la loi du 19 décembre 2006, relatif à la maintenance des véhicules.

Chaque véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction, devra se voir assigner une entité en charge de sa maintenance qui sera identifiée comme telle dans le Registre national des véhicules. Sans préjudice des règles de sécurité existantes, cette entité devra veiller à ce que chaque véhicule pour lequel elle est désignée soit entretenu conformément à son carnet d'entretien et aux exigences en vigueur (notamment, les spécifications techniques d'interopérabilité, ou "STI").

Cette entité pourra être, entre autres, une entreprise ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou même le détenteur du véhicule.

En effet, l'entrée en vigueur de la convention de 1999 relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), le 1^{er} juillet 2006, a entraîné l'application de nouvelles règles. Conformément à l'appendice "CUV" (règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire) de cette convention, les détenteurs de wagons ne sont plus obligés d'enregistrer leurs wagons auprès d'une entreprise ferroviaire. L'ancien accord "*Regolamento Internazionale Veicoli*" (RIV) entre entreprises ferroviaires ne s'applique plus et a été remplacé en partie par un nouvel accord privé et volontaire (contrat uniforme d'utilisation des wagons, CUU) entre les entreprises ferroviaires et les détenteurs de wagons, aux termes duquel ces derniers sont en charge de la maintenance de leurs wagons.

Teneinde rekening te houden met deze wijzigingen en de implementatie van de veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen te vergemakkelijken, dienen de concepten “houder” en “met het onderhoud belaste entiteit” te worden gedefinieerd en dient de relatie tussen deze entiteiten en de spoorwegondernemingen te worden verduidelijkt.

Indien de met het onderhoud belaste entiteit geen spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuur-beheerder is, dient zij te worden gecertificeerd door een organisatie die werd geaccrediteerd conform het BELAC-systeem. Het ontwerp stelt de minimumcriteria voor de certificering vast en machtigt de Koning voor het overige.

Zoals dit door de richtlijn is toegelaten, wordt de Koning gemachtigd om bepalingen vast te stellen ter vervanging van de identificatie- en certificeringsverplichtingen van de met het onderhoud belaste entiteit, wat specifieke voertuigen betreft (voertuigen uit derde landen, voertuigen die zich kunnen voortbewegen op spoorweglijnen waarvan de spoorbreedte verschilt, speciaal vervoer, militair materieel). Deze afwijkingen dienen door de veiligheidsinstantie te worden opgenomen in haar jaarlijks verslag.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN

HOOFDSTUK 1

Inleiding

Artikel 1

Het eerste artikel behoeft geen commentaar, behoudens het feit dat het tweede lid verwijst naar de richtlijnen waarvan de wet onder andere de omzetting in Belgisch recht beoogt, in overeenstemming met de in deze richtlijnen vervatte verplichting.

HOOFDSTUK 2

Wijzigingen van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur

Art. 2

Teneinde niet onnodig verplichtingen op te leggen, is het de lidstaten toegestaan om bepaalde infrastructuren en voertuigen die door hun aard in principe minder de handel tussen de lidstaten op ongunstige wijze kunnen beïnvloeden, uit te sluiten van het toepassingsgebied

Afin de tenir compte de ces modifications et de faciliter la mise en œuvre de la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires, il convient de définir les concepts de “détenteur” et d’“entité en charge de la maintenance”, ainsi que de préciser la relation entre ces entités et les entreprises ferroviaires.

Si l’entité en charge de la maintenance n’est pas une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l’infrastructure, elle doit être certifiée par un organisme accrédité conformément au système BELAC. Les critères de certification minimaux sont précisés par le projet et une habilitation est conférée au Roi pour le surplus.

Comme le permet la directive, le projet habilite le Roi à arrêter des dispositions se substituant aux obligations d’identification et de certification de l’entité en charge de la maintenance, pour des véhicules particuliers (véhicules de pays tiers, véhicules aptes à rouler sur des voies à écartement différent, transports spéciaux, matériel militaire). L’autorité de sécurité doit inclure ces dérogations dans son rapport annuel.

COMMENTAIRES DES ARTICLES

CHAPITRE 1^{er}

Introduction

Article 1^{er}

Le premier article n’appelle pas de commentaires, mis à part le fait que le deuxième alinéa fait référence aux directives que la loi a entre autres pour objet de transposer en droit belge, conformément à l’obligation imposée par ces directives.

CHAPITRE 2

Modifications à la loi du 4 décembre 2006 relative à l’utilisation de l’infrastructure ferroviaire

Art. 2

Pour éviter d’imposer des charges indues, les États membres sont autorisés à exclure du champ d’application des directives à transposer certaines infrastructures et véhicules qui sont, par nature, en principe moins aptes à affecter le commerce entre les États membres.

van de om te zetten richtlijnen. Het artikel maakt gebruik van deze mogelijkheid teneinde coherent te zijn met de andere wetten op het gebied van spoorwegen: de wet van 19 december 2006 en de wet betreffende de interoperabiliteit.

Desalniettemin, en niettegenstaande de uitsluiting door het eerste lid, onder 4°, als het principe wordt gesteld, wordt de Koning door het ontwerp gemachtigd om bijzondere regels vast te stellen voor voertuigen met een patrimoniaal, historisch of toeristisch karakter en die gebruik maken van het spoorwegnet. Het beginsel blijft immers dat elk gebruik van het spoorwegnet onderworpen is aan regels, zelfs indien deze dienen te worden aangepast aan de specifieke aard van deze voertuigen.

Ingevolge het standpunt van de Waalse regering van 22 oktober 2009 in het raam van de betrokkenheid, werd in het voorontwerp de Franse tekst van artikel 2 tot vervanging van artikel 4, 5° van de wet van 4 december 2006, aangepast. Om de Nederlandse tekst van hetzelfde artikel, in ontwerp, daarmee in overeenstemming te brengen, werden de woorden “voorzover deze” vervangen door de woorden “voorzover die systemen”.

Art. 3

De definities van verschillende termen worden aangepast om coherentie met de wet van 19 december 2006 (zie hierna) en met het wetsontwerp betreffende de interoperabiliteit te verzekeren.

Art. 4

Deze bepaling strekt ertoe een juridische grondslag aan te reiken voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur voor het testen van voertuigen — wat onontbeerlijk is. Dit gebruik dient te geschieden met naleving van de veiligheidsvoorschriften. Het wetsontwerp betreffende de interoperabiliteit voorziet voor deze testen in een procedure van tussentijdse ingebruikname die uiteraard zal moeten worden nageleefd bij het gebruik van de infrastructuur.

Art. 5

Artikel 11 van richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuur en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (PB L 75, blz. 29) legt de lidstaten de verplichting op om een prestatieregeling op punt te stellen die er toe strekt de tekortkomingen

L'article exerce ce choix, dans un souci de cohérence avec les autres lois ferroviaires: la loi du 19 décembre 2006 et la loi relative à l'interopérabilité.

Toutefois, et nonobstant l'exclusion de principe figurant à l'alinéa 1^{er}, sous 4°, le projet habilite le Roi à prévoir des règles particulières pour les véhicules à caractère patrimonial, historique ou touristique qui circulent sur le réseau ferroviaire. Le principe demeure en effet que toute utilisation du réseau ferroviaire soit soumise à des règles, même si celles-ci doivent être adaptées à la nature spécifique de ces véhicules.

Suite à l'avis émis par le gouvernement wallon le 22 octobre 2009, dans le cadre de la procédure d'association des gouvernements régionaux, le texte français de l'article 2 du projet de loi qui remplace l'article 4, 5° de la loi du 4 décembre 2006 a été adapté. Suite à cette adaptation, le texte néerlandais a été mis en concordance avec le texte français en remplaçant les mots “voorzover deze” par les mots “voorzover die systemen”.

Art. 3

Les définitions de plusieurs termes sont alignées pour assurer la cohérence avec la loi du 19 décembre 2006 (ci-après) et le projet de loi relatif à l'interopérabilité.

Art. 4

Cette disposition vise à donner une base légale à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire à des fins d'essai de véhicules — qui est indispensable. Cette utilisation se fera dans le respect des règles de sécurité. Le projet de loi relatif à l'interopérabilité prévoit, pour ces essais, une procédure de mise en service intermédiaire qui devra évidemment être respectée pour l'utilisation de l'infrastructure.

Art. 5

L'article 11 de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (JO L 75, p. 29) oblige les États membres à mettre en place un système d'amélioration des performances visant à réduire au minimum les

tot een minimum te beperken en de prestaties van het spoorwegnet te verbeteren. Artikel 5 machtigt de Koning om een dergelijk systeem op punt te stellen, wat hem een reglementaire basis verstrekt en dus leidt tot een verhoogde rechtszekerheid; de stimulansen zullen worden betaald of ingevorderd, naargelang het geval, door Infrabel.

Art. 6

Deze bepaling machtigt de Koning, met de mogelijkheid tot subdelegatie (gezien het marginale karakter van deze materie), specifieke regels vast te stellen voor de toewijzing van capaciteit gebruikt door voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, historische of toeristische doeleinden, rekening houdende met de specifieke situatie van deze voertuigen en het bijzonder gebruik die ze van de spoorweginfrastructuur maken.

Art. 7

Gezien voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, historische of toeristische doeleinden zich in een bijzondere situatie bevinden, wordt de Koning bij deze bepaling tevens gemachtigd, met de mogelijkheid tot subdelegatie (gezien het marginale karakter van deze materie), bijzondere regels vast te stellen voor de heffing van rechten voor de door deze voertuigen gebruikte capaciteit. Zo kan ten titel van voorbeeld gerefereerd worden naar het feit dat deze voertuigen de neiging hebben om eerder traag te zijn en te worden gebruikt op andere treinpaden, en hiermee dient rekening te worden gehouden wanneer de te betalen heffingen worden vastgesteld.

Art. 8

Deze bepaling van het ontwerp specificeert de bevoegdheden van administratief beroep van het toezichthoudend orgaan (de spoorwegregulator), door te bepalen dat zij bevoegd is voor de eigenlijke toegang tot de spoorweginfrastructuur, de vragen met betrekking tot de vergunning van de spoorwegonderneming en de beschikbare capaciteiten, het gebruik van de infrastructuur door de infrastructuurbeheerder, het gebruik ervan voor testen en de vragen betreffende de door de spoorwegondernemingen te verrichten diensten.

défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire. Il s'agit d'un système mettant en place des incitants et des pénalités dans les tarifs. L'article 5 habilite le Roi à mettre en place un tel système, ce qui lui donnera une base réglementaire et donc une sécurité juridique accrue; les incitants seront payés ou recouvrés, selon le cas, par Infrabel.

Art. 6

Cette disposition habilite le Roi, avec faculté de sous-délégation (vu le caractère marginal de la matière), à arrêter des règles spécifiques pour la répartition des capacités utilisées par des véhicules à usage strictement patrimonial, historique ou touristique, au vu de la situation spécifique de ces véhicules et de l'usage particulier qu'ils font de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 7

Vu que les véhicules réservés à un usage strictement patrimonial, historique ou touristique sont dans une situation particulière, cette disposition habilite également le Roi, avec faculté de sous-délégation (vu le caractère marginal de la matière), à arrêter des règles particulières de tarification de la capacité utilisée par lesdits véhicules. Ainsi, à titre d'exemple, ces véhicules ont tendance à être plutôt plus lents et à utiliser des sillons différents, ce dont il doit être tenu compte à l'heure d'établir les redevances à payer.

Art. 8

La disposition du projet précise les compétences de recours administratif de l'organisme de contrôle (le régulateur ferroviaire), en spécifiant qu'il est compétent pour l'accès proprement dit à l'infrastructure ferroviaire, les questions de licence de l'entreprise ferroviaire et de capacités disponibles, l'utilisation de l'infrastructure par le gestionnaire d'infrastructure, l'utilisation à des fins d'essais et les questions des services à fournir aux entreprises ferroviaires.

HOOFDSTUK 3

**Wijzigingen van de wet van 19 december 2006
betreffende de exploitatieveiligheid
van de spoorwegen**

Art. 9

Dit artikel werkt de lijst van geheel of gedeeltelijk door de wet van 19 december 2006 — zoals gewijzigd door dit ontwerp — omgezette richtlijnen bij.

Art. 10

Het is de lidstaten toegestaan de spoorwegen met een patrimoniaal, museum- en toeristisch karakter uit te sluiten van het toepassingsgebied van de richtlijnen. Het artikel maakt gebruik van deze mogelijkheid teneinde coherent te zijn met de wet van 4 december 2006, zoals gewijzigd (zie hierboven) en met de wet betreffende de interoperabiliteit, en teneinde geen onnodige verplichtingen op te leggen.

Specifieke nationale veiligheidsvoorschriften zullen desalniettemin van toepassing zijn op voertuigen met een patrimoniaal karakter die gebruik maken van het spoorwegnet, gezien het beginsel immers blijft dat elke toegang tot de spoorweginfrastructuur aan regels dient te worden onderworpen, zelfs indien deze dienen te worden aangepast aan patrimoniale voertuigen.

De uitzondering op de uitsluiting van het toepassingsgebied van de wet van 19 december 2006, ingesteld door de programmawet van 22 december 2008, wat metro-, tramsystemen en andere systemen voor stadsvervoer en regionaal spoorvervoer door middel van "light rail" betreft, wordt door het ontwerp behouden. De wet van 19 december 2006 zal bijgevolg van toepassing zijn op deze soorten vervoer, doch uitzonderlijk want uitsluitend voor wat betreft het nazicht van de efficiëntie van het remsysteem en de heffing die voor dit nazicht verschuldigd is, zelfs indien deze voertuigen geen gebruik maken van het spoorwegsysteem.

Ingevolge een opmerking in advies 47.018/2/V van de Raad van State, werd in het voorontwerp de tekst van artikel 4, 1°, in ontwerp, van de wet van 19 december 2006 vervangen door een tekst die identiek is aan de tekst van artikel 4, 1°, in ontwerp, van de wet van 4 december 2006.

Ingevolge het standpunt van de Waalse regering van 22 oktober 2009 in het raam van de betrokkenheid, werd in het voorontwerp de Franse tekst van artikel 10 tot vervanging van artikel 4, 5° van de wet van 19 de-

CHAPITRE 3

**Modifications à la loi du 19 décembre 2006
relative à la sécurité
d'exploitation ferroviaire**

Art. 9

Cet article met à jour la liste des directives transposées, entièrement ou partiellement, par la loi du 19 décembre 2006, telle que modifiée par le présent projet.

Art. 10

Les États membres sont autorisés à exclure du champ d'application des directives à transposer les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique. L'article exerce ce choix, dans un souci de cohérence avec la loi du 4 décembre 2006, telle que modifiée (voir ci-dessus) et la loi relative à l'interopérabilité et pour éviter d'imposer des charges indues.

Des règles nationales de sécurité spécifiques s'appliqueront toutefois aux véhicules à caractère patrimonial circulant sur le réseau ferroviaire, le principe demeurant que tout accès à l'infrastructure ferroviaire doit être soumis à des règles, même si elles doivent être adaptées aux véhicules patrimoniaux.

L'exception introduite par la loi-programme du 22 décembre 2008 à l'exclusion du champ d'application de la loi du 19 décembre 2006 des métros, tramways et autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux via le "light rail" est maintenue par le projet. La loi du 19 décembre 2006 s'appliquera par conséquent à ces types de transport, à titre exceptionnel, exclusivement pour la vérification de l'efficacité du système de freinage et la redevance due pour cette vérification à ces véhicules, quand bien même ils n'utilisent pas le réseau ferroviaire.

Suite à une remarque dans l'avis 47.018/2/V du Conseil d'État, le texte de l'article 4, 1°, en projet, de la loi du 19 décembre 2006 a, dans l'avant-projet de loi, été remplacé par un texte identique au texte de l'article 4, 1°, en projet, de la loi du 4 décembre 2006.

Suite à l'avis émis par le gouvernement wallon le 22 octobre 2009, dans le cadre de la procédure d'association des gouvernements régionaux, le texte français de l'article 10 du projet de loi qui remplace l'article 4, 5°

ember 2006, aangepast. Om de Nederlandse tekst van hetzelfde artikel, in ontwerp, daarmee in overeenstemming te brengen, werden de woorden “voorzover deze” vervangen door de woorden “voorzover die systemen”.

Art. 11

De definities van de wet van 19 december 2006, zoals gewijzigd door de programmawet van 22 december 2008, worden aangepast aan de in de om te zetten richtlijnen vervatte definities teneinde de coherentie met de wet van 4 december 2006 zoals gewijzigd (zie hierboven) en met de wet betreffende de interoperabiliteit te verzekeren.

De definitie van houder onder 32° werd zo veel mogelijk afgestemd met de in het COTIF-verdrag van 1999 vervatte definitie. Vele entiteiten kunnen worden geïdentificeerd als houders van voertuigen, zoals bijvoorbeeld de eigenaar, een vennootschap die een vloot voertuigen uitbaat, een vennootschap die voertuigen verschaft aan spoorwegondernemingen op basis van een leasingovereenkomst, een spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die gebruik maakt van voertuigen voor het onderhoud van zijn infrastructuur. Deze entiteiten controleren de voertuigen met het oog op het gebruik ervan door de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder.

Om redenen van coherentie werd een rechtstreeks door artikel 4, § 1, onder a) van richtlijn 2007/59/EG geïnspireerde definitie van de vergunning voor treinbestuurders toegevoegd aan de lijst, meer bepaald onder 33°.

Tot de categorie van “voertuig” als gedefinieerd onder 39° behoren niet, de lichte spoorvoertuigen voor het onderhoud van de infrastructuur of de hulptreinen die ingezet worden op gedeelten van het spoor die tijdelijk gesloten zijn voor normaal verkeer wegens onderhoud, vernieuwing of heraanleg van het spoorsysteem.

Art. 12.

Het opschrift van Hoofdstuk 1 van Titel II verwijst niet meer naar het “nationale” karakter van de veiligheidsvoorschriften, gezien het overbodige karakter van deze aanduiding.

Art. 13

Artikel 6 van de wet van 19 december 2006 werd herschreven om de leesbaarheid ervan te verbeteren en om de verantwoordelijkheden bij de latere opstelling van de noodzakelijke voorschriften beter te bepalen.

de la loi du 19 décembre 2006 a été adapté. Suite à cette adaptation, le texte néerlandais a été mis en concordance avec le texte français en remplaçant les mots “voorzover deze” par les mots “voorzover die systemen”.

Art. 11

Les définitions de la loi du 19 décembre 2006, telle que modifiée par la loi-programme du 22 décembre 2008, sont alignées sur celles des directives à transposer afin d'assurer la cohérence avec la loi du 4 décembre 2006, telle que modifiée (voir ci-dessus) et la loi relative à l'interopérabilité.

La définition de détenteur, sous le 32°, a été rapprochée autant que possible de celle utilisée dans la convention COTIF de 1999. De nombreuses entités peuvent être identifiées en tant que détenteurs de véhicules, par exemple le propriétaire, une société exploitant une flotte de wagons, une société fournissant en crédit-bail des véhicules à une entreprise ferroviaire, une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure utilisant des véhicules pour l'entretien de son infrastructure. Ces entités contrôlent les véhicules en vue de leur utilisation par les entreprises ferroviaires et le gestionnaire d'infrastructure.

Pour des raisons de cohérence, une définition de la licence de conducteur, directement inspirée de l'article 4, § 1^{er}, sous a) de la directive 2007/59/CE, est ajoutée, sous le 33°, à la liste.

La définition de “véhicule” reprise sous le 39° ne comprend pas les véhicules ferroviaires légers d'entretien de l'infrastructure et d'assistance opérant sur des sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire.

Art. 12

L'intitulé du Chapitre 1^{er} du Titre II ne fait plus référence au caractère “national” des règles de sécurité, en raison du caractère redondant de ce qualificatif.

Art. 13

L'article 6 de la loi du 19 décembre 2006 a été réécrit pour augmenter sa lisibilité et mieux définir les responsabilités dans l'édiction subséquente des règles nécessaires.

In vergelijking met de vorige bepaling, definieert dit ontwerp tevens, in § 1, de elementen die het nationaal reglementair veiligheidskader vormen, daar waar de oude tekst een algemene bevoegdheid toekent aan de Koning om dit kader vast te stellen. In § 2 kent het ontwerp vervolgens bepaalde bevoegdheden toe aan de Koning wat de definitie van meerdere van deze componenten betreft.

Concreet gezien, in vergelijking met de vorige bepaling, verliest de Koning de bevoegdheid om het kader van de interne veiligheidsregels, de regels betreffende de subsystemen (gezien het een materie is die de interoperabiliteit betreft) en de regels betreffende de toelating tot ingebruikname van deze subsystemen, op te stellen.

In vergelijking met de op heden van toepassing zijnde bepalingen, wordt de Koning de bevoegdheid toegekend om de op de spoorweginfrastructuur van toepassing zijnde vereisten vast te stellen. Hij wordt tevens de bevoegdheid toegekend, met de mogelijkheid tot subdelegatie (gezien het marginale karakter van deze materie), om de vereisten betreffende het verkeer op het netwerk van de infrastructuurbeheerder van voertuigen met een patrimoniaal karakter vast te stellen, gezien het specifieke karakter van deze voertuigen.

Artikel 6, § 3, in haar nieuwe versie, staat de spoorweginfrastructuurbeheerder toe om veiligheidsvoorschriften betreffende de exploitatie aan te nemen, en dit niet enkel meer bij afwezigheid van TSI's maar ook ter aanvulling van bestaande TSI's. De ervaring heeft immers aangetoond dat de bestaande TSI's een materie niet integraal bestrijken en dat het dus gepast is om de beheerder toe te staan de TSI's in dit geval aan te vullen.

Art. 14

Teneinde alle spoorwegondernemingen op gelijke voet te stellen in geval van raadpleging door de veiligheidsinstantie, wordt de referentie naar de NMBS-Holding in artikel 7, § 2 van de wet van 19 december 2006 afgeschaft, gezien een raadpleging van de spoorwegondernemingen — term dewelke de NMBS vervat — reeds in de tekst is voorzien.

Daarentegen wordt, desgevallend, een raadpleging, van de houders van voertuigen toegevoegd.

Art. 15

Gezien is gebleken dat de termijn van twintig dagen gedurende dewelke de door Infrabel genomen dringende maatregelen geldig zijn, in de praktijk te kort

Par rapport à la disposition antérieure, le projet définit ainsi, dans le § 1^{er}, les éléments constituant le cadre réglementaire national de sécurité, là où l'ancien texte attribuait au Roi une compétence générale pour l'adoption de ce cadre. Le projet attribue ensuite dans le § 2 certains pouvoirs au Roi quant à la définition de plusieurs de ces composants.

Concrètement, par rapport à la disposition antérieure, le Roi perd la compétence d'édicter le cadre des règles internes de sécurité, les règles relatives aux sous-systèmes (s'agissant d'une matière relevant de l'interopérabilité) et à leur autorisation de mise en service.

Par rapport aux dispositions actuellement en vigueur, le Roi reçoit le pouvoir, d'adopter les exigences applicables à l'infrastructure ferroviaire. Il reçoit aussi le pouvoir, qu'il peut sous-déléguer (au vu du caractère marginal de la matière), d'adopter des exigences relatives à la circulation des véhicules à caractère patrimonial sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, au vu du caractère spécifique de ces véhicules.

L'article 6, § 3, dans sa nouvelle rédaction, autorise le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à adopter des règles de sécurité en matière d'exploitation également en complément de STI existantes — et plus seulement en cas d'absence de STI. L'expérience démontre en effet que des STI existantes ne recouvrent pas l'intégralité d'une matière et il faut permettre au gestionnaire de les compléter dans ce cas.

Art. 14

Afin de mettre toutes les entreprises ferroviaires sur un pied d'égalité lors des consultations faites par l'autorité de sécurité, la référence à la SNCB Holding à l'article 7, § 2, de la loi du 19 décembre 2006 est supprimée, vu qu'une consultation des entreprises ferroviaires, terme qui comprend la SNCB, est déjà prévue par le texte.

Par contre, il est ajouté, le cas échéant, une consultation des détenteurs de véhicules.

Art. 15

La durée de vingt jours pendant laquelle les mesures d'urgence prises par Infrabel sont valides s'étant avérée trop courte pour être praticable, elle est portée à trois

blijkt te zijn, werd deze verhoogd tot drie maanden. Het betrof de in het verleden gebruikte termijn. Praktisch gezien betreft het de termijn die nodig is voor de goedkeuring van een nieuwe maatregel die ertoe strekt op termijn de door Infrabel genomen dringende maatregel te vervangen.

Art. 16

Artikel 16 onder a) strekt ertoe de Franse versie aan te passen aan de Nederlandse versie van de wet en het niet uitputtende karakter van de taken van de veiligheidsinstantie te bevestigen.

Artikel 16 onder b) voorziet in de omzetting van artikel 16, § 2, onder a) van richtlijn 2004/49/EG, zoals gewijzigd bij artikel 1, onder 9), van richtlijn 2008/110/EG.

Artikel 16 onder c) houdt rekening met de nieuwe bepalingen die van toepassing zijn op de voertuigen — begrip dat het begrip rollend materieel heeft vervangen.

Artikel 16 onder e) voorziet in de opheffing van de bepaling betreffende de ingebruikname van voertuigen die van andere lidstaten komen, die behandeld wordt in artikel 42 (*nieuw*) van de wet van 19 december 2006.

Artikel 16 onder g) voorziet in de aanpassing van de bepalingen betreffende het NVR aan de nieuwe richtlijn 2008/110/EG.

Artikel 16 onder h) voorziet in de opheffing van het 9°, teneinde rekening te houden met de beëindiging van de onderzoeksactiviteiten van de NMBS-Holding. Deze overheidsactiviteit is immers op heden niet langer toevertrouwd aan de NMBS-Holding, zodat alle spoorwegondernemingen op voet van gelijkheid worden geplaatst.

Voorts worden andere punten betreffende de certificering van treinbestuurders, waaronder deze die door de programmawet van 22 december 2008 werden ingevoerd, aangepast aan de ingevoerde bepalingen teneinde de richtlijn om te zetten.

Art. 17

Artikel 14/1 van de wet van 19 december 2006, ingevoerd door de programmawet van 22 december 2008, wordt gewijzigd om rekening te houden met de verwijdering van artikel 12, 4°.

mois. Il s'agissait du délai utilisé dans le passé. Pratiquement, cette durée correspond à la période d'adoption d'une mesure nouvelle qui aurait vocation à remplacer, dans la durée, la mesure d'urgence prise par Infrabel.

Art. 16

L'article 16 sous a) vise à aligner la version française sur la version néerlandaise de la loi et à confirmer le caractère non exhaustif des missions de l'autorité de sécurité.

L'article 16 sous b) transpose l'article 16, § 2, sous a) de la directive 2004/49/CE, tel que modifié par l'article 1^{er}, sous 9), de la directive 2008/110/CE.

L'article 16 sous c) tient compte des nouvelles dispositions applicables aux véhicules, notion ayant remplacé celle de matériel roulant.

L'article 16 sous e) abroge la disposition relative à la mise en service des véhicules provenant d'autres États membres, qui est traitée à l'article 42 (*nouveau*) de la loi du 19 décembre 2006.

L'article 16 sous g) adapte les dispositions relatives au RNV à la nouvelle directive 2008/110/CE.

L'article 16 sous h) abroge le 9°, pour tenir compte de la fin des activités d'enquête de la SNCB Holding. En effet, cette activité régaliennne n'est plus confiée aujourd'hui à la SNCB Holding, afin de mettre toutes les entreprises ferroviaires sur un pied d'égalité.

Par ailleurs, les autres points relatifs à la certification des conducteurs, notamment ceux introduits par la loi-programme du 22 décembre 2008, sont adaptés aux dispositions introduites pour transposer la directive.

Art. 17

L'article 14/1 de la loi du 19 décembre 2006, inséré par la loi-programme du 22 décembre 2008, est modifié pour tenir compte de la disparition de l'article 12, 4°.

Art. 18

Dit artikel voorziet in de omzetting van artikel 14*bis*, § 8, van richtlijn 2004/49/EG, zoals ingevoerd door richtlijn 2008/110/EG. Het voorziet dat het jaarlijks verslag van de veiligheidsinstantie melding moet maken van de afwijkingen op de identificatie- en certificeringsverplichtingen van de met het onderhoud belaste entiteiten, in overeenstemming met het nieuwe artikel 42/1, ingevoerd door deze wet.

Art. 19

De eerste zin van artikel 17 wordt gewijzigd om te verwijzen naar de “*veiligheidsvoorschriften*” en niet langer naar de “*nationale veiligheidsvoorschriften*”, wegens het overbodige karakter van deze aanduiding (zie ook de commentaar van artikel 12, *supra*).

Art. 20

Dit artikel behoeft geen bijzondere uitleg.

Art. 21

Dit artikel schaft de mededeling van de verslagen over exploitatieongevallen en -incidenten aan de veiligheidsinstantie af, teneinde de centraliserende rol ter zake van het onderzoeksorgaan te verstevigen.

Opdat het onderzoeksorgaan zijn aldus verstevigde rol kan vervullen, is het nodig dat de term “verslagen” in ruime zin wordt begrepen. Bedoelde verslagen moeten dienstig zijn voor het onderzoek van het onderzoeksorgaan en dus voldoende gegevens verstrekken omtrent de oorzaken van de gemelde ongevallen en omtrent de resultaten van het door de operator gevoerde onderzoek.

Voorts wordt door dit artikel de overheidsrol toegekend aan de NMBS-*Holding* in geval van exploitatieongevallen en -incidenten afgeschaft teneinde alle spoorwegondernemingen op voet van gelijkheid te stellen. Haar bevoegdheden worden op heden toevertrouwd aan de overheid, met uitsluiting van elke vennootschap die verbonden is met een spoorwegonderneming.

Art. 22

De terminologie wordt aangepast aan deze van richtlijn 2008/110/EG door het woord “houder” te gebruiken.

Art. 18

Cet article transpose l'article 14*bis*, § 8, de la directive 2004/49/CE, tel qu'inséré par la directive 2008/110/CE. Il prévoit que le rapport annuel de l'autorité de sécurité doit faire mention des dérogations aux obligations d'identification et de certification des entités en charge de la maintenance de véhicules, conformément à l'article 42/1 nouveau, introduit par la présente loi.

Art. 19

L'article 17, première phrase, est modifié pour viser les “*règles de sécurité*” et non plus les “*règles nationales de sécurité*”, en raison du caractère redondant de ce qualificatif (voir aussi le commentaire de l'article 12, *supra*).

Art. 20

Cet article n'appelle pas d'explications particulières.

Art. 21

Cet article supprime la communication des rapports d'accident et d'incident d'exploitation à l'autorité de sécurité, afin de conforter le rôle centralisateur à cet égard de l'organisme d'enquête.

Pour que l'organisme d'enquête puisse assumer son rôle renforcé de telle manière, il convient de comprendre le terme “rapport” dans un sens large. Ces rapports doivent servir aux enquêtes de l'organisme d'enquête et donc contenir suffisamment de données qui informent cet organisme quant aux causes de l'accident et quant aux résultats de l'enquête menée par l'opérateur.

Par ailleurs, afin de mettre toutes les entreprises ferroviaires sur un pied d'égalité, cet article supprime le rôle régalien dévolu à la SNCB-*Holding* en cas d'incident ou d'accident d'exploitation. Ces compétences sont aujourd'hui dévolues à des autorités publiques, à l'exclusion de toute société liée à une entreprise ferroviaire.

Art. 22

La terminologie est alignée sur celle de la directive 2008/110/CE en utilisant le mot “détenteur”.

Art. 23

Gezien de afschaffing van de ter zake op de NMBS *Holding* berustende verplichtingen, wordt artikel 22 van de wet van 19 december 2006 opgeheven.

Art. 23

Vu la suppression des obligations en question pesant sur la SNCB *Holding*, l'article 22 de la loi du 19 décembre 2006 est abrogé.

Art. 24

Artikel 26 wordt vervolledigd om uitdrukkelijk te bevestigen dat de Koning tevens nadere regels betreffende de bijwerking van de veiligheidsvergunning mag vaststellen.

Art. 24

L'article 26 est complété afin de confirmer explicitement que le Roi peut fixer également les modalités de mise à jour de l'agrément de sécurité.

Art. 25

Artikel 27, § 1, van de wet van 19 december 2006 wordt aangevuld om het aan te passen aan het tweede lid van artikel 10, § 1 van de richtlijn betreffende de spoorwegveiligheid, zoals gewijzigd door richtlijn 2008/110/EG.

Art. 25

L'article 27, § 1^{er}, de la loi du 19 décembre 2006 est complété pour s'aligner sur le texte de l'article 10, § 1^{er}, alinéa 2 de la directive sur la sécurité ferroviaire, tel que modifié par la directive 2008/110/CE.

Artikel 27, § 2, b), van de wet van 19 december 2006 wordt gewijzigd om het aan te passen aan de tekst van artikel 10, § 2, b) van de richtlijn betreffende de spoorwegveiligheid, zoals gewijzigd door richtlijn 2008/110/EG.

L'article 27, § 2, b), de la loi du 19 décembre 2006 est modifié pour s'aligner sur le texte de l'article 10, § 2, b) de la directive sur la sécurité ferroviaire, tel que modifié par la directive 2008/110/CE.

Art. 26

De omzetting van richtlijn 2007/59/EG geschiedt voor het grootste gedeelte door het nieuwe Hoofdstuk 5 van de wet van 19 december 2006, waarvan het opschrift als volgt wordt vervangen: "Certificering van treinbestuurders en ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht".

Art. 26

L'essentiel de la transposition de la directive 2007/59/CE est réalisée par le chapitre 5 nouveau de la loi du 19 décembre 2006, dont l'intitulé devient "Certification des conducteurs et des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité".

Art. 27

Dit artikel voegt een nieuwe afdeling in met als opschrift "Afdeling 1 — Communautair model voor de certificering".

Art. 27

Cet article introduit une nouvelle section intitulée "Section 1^{re} — Modèle communautaire de certification".

Art. 28

Dit artikel laat zich inspireren door artikel 1 van richtlijn 2007/59/EG.

Art. 28

Cet article s'inspire de l'article 1^{er} de la directive 2007/59/CE.

Art. 29

Dit artikel kondigt de lezer aan dat verschillende begrippen die in het hoofdstuk worden gebruikt nader

Art. 29

Cet article annonce au lecteur que les différents concepts utilisés dans le chapitre seront précisés par le

zullen worden verduidelijkt door de Koning, in het kader van de hem toevertrouwde uitvoeringsmaatregelen, volgens de lijst in afdeling 9, *infra*.

Niettegenstaande de opmerking in advies 47.018/2/V van de Raad van State, dat dit artikel onnodig is en moet worden weggelaten, werd het toch behouden.

Zo het al onnodig is in de zin dat het geen rechtsregel vaststelt, toch heeft het zijn nut om de lezer er van meet af aan op attent te maken dat de in het hoofdstuk gehanteerde begrippen, precieze begrippen zijn.

Art. 30

Dit artikel bepaalt de basisvoorwaarden aan dewelke elke treinbestuurder dient te voldoen en resumeert de in artikel 4, § 1, van richtlijn 2007/59/EG vermelde basisvoorwaarden.

Art. 31

Dit artikel behoeft geen bijzondere commentaar.

Art. 32

Dit artikel voorziet in de omzetting van artikelen 6, § 1, 7, § 1, 4, § 1, onder a), tweede zin, en 14, § 5, van richtlijn 2007/59/EG door de basiskenmerken van de vergunning te bepalen: eigendom, uitgever, geldigheid, inhoud.

Meer bepaald voorziet het eerste lid in de omzetting van de eerste zin van artikel 6, § 1 van richtlijn 2007/59/EG door te verduidelijken dat de “bevoegde instantie” in België de veiligheidsinstantie is. De tweede zin wordt niet omgezet gezien de nationale talen allemaal officiële talen van de Europese Gemeenschap zijn.

Het tweede lid herneemt letterlijk artikel 7, § 1 van richtlijn 2007/59/EG door het beginsel van de wederzijdse erkenning van vergunningen in de Europese Gemeenschap te formuleren.

Het derde lid herneemt letterlijk artikel 4, § 1, onder a), tweede zin en bepaalt de duur van de vergunning op tien jaar, in overeenstemming met hetgeen bepaald is in artikel 14, § 5 van richtlijn 2007/59/EG, mits naleving door de houder, van de periodieke controles.

Roi, dans le cadre des mesures d'exécution qui lui sont conférées suivant la liste figurant *infra*, à la section 9.

Nonobstant la remarque dans l'avis 47.018/2/V du Conseil d'État, que cet article est inutile et doit être omis, il a été maintenu.

Bien qu'inutile dans le sens qu'il ne formule aucune règle de droit, il présente l'avantage d'attirer d'emblée l'attention du lecteur sur le fait que les concepts utilisés dans le chapitre sont des concepts bien précis.

Art. 30

Cet article énonce les conditions de base que doit remplir tout conducteur de train et résume les conditions de base de l'article 4, § 1^{er}, de la directive 2007/59/CE.

Art. 31

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Art. 32

Cet article transpose les articles 6, § 1^{er}, 7, § 1^{er}, 4, § 1^{er}, sous a) deuxième phrase et 14, § 5, de la directive 2007/59/CE en fixant les caractéristiques de base de la licence: propriété, émetteur, validité, contenu.

Plus précisément, l'alinéa 1^{er} transpose la première phrase de l'article 6, § 1^{er} de la directive 2007/59/CE en précisant que “l'autorité compétente” est, en Belgique, l'autorité de sécurité. La deuxième phrase n'est pas transposée, les langues nationales étant toutes des langues officielles de la Communauté européenne.

L'alinéa 2 reprend littéralement l'article 7, § 1^{er}, de la directive 2007/59/CE en énonçant le principe de reconnaissance mutuelle des licences dans la Communauté européenne.

L'alinéa 3 reprend littéralement l'article 4, § 1^{er}, sous a), deuxième phrase et fixe la durée de la licence à dix ans, conformément au prescrit de l'article 14, § 5 de la directive 2007/59/CE, sous réserve du respect par le titulaire des vérifications périodiques.

Art. 33

Het eerste lid van dit artikel voorziet in de omzetting van de eerste zin van artikel 10 van richtlijn 2007/59/EG, door de minimumleeftijd die de kandidaat voor een vergunning dient te hebben, vast te stellen op twintig jaar. Er wordt geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om deze minimumleeftijd te verhogen.

De richtlijn biedt de lidstaten de mogelijkheid om vergunningen af te geven aan personen van tenminste achttien jaar met dien verstande dat de geldigheid daarvan beperkt is tot het grondgebied van de betrokken lidstaat. Van deze door de richtlijn geboden mogelijkheid wordt daarentegen wel gebruik gemaakt door het tweede lid, die de afgifte van vergunningen aan personen van ten minste negentien jaar toestaat.

Het derde lid herneemt letterlijk artikel 11, § 1, van richtlijn 2007/59/EG.

Het vierde, vijfde en zesde lid hernemen de essentie van artikel 11, §§ 2, 3 en 4 van richtlijn 2007/59/EG; en artikel 37/27 kent de Koning de bevoegdheid toe om de nadere regels van desbetreffende examens vast te stellen.

Art. 34

Dit artikel voorziet in de omzetting van artikel 14, §§ 2, 4 en 6 van richtlijn 2007/59/EG betreffende de afgifte-modaliteiten van de vergunning.

In vergelijking met de tekst van de richtlijn wordt verduidelijkt dat de entiteit die voor één van zijn treinbestuurders een vergunning vraagt, dit doet namens en voor rekening van deze laatste, gelet op de regel die voorschrijft dat de vergunning toebehoort aan haar houder.

Art. 35

Het eerste en tweede lid van dit artikel voorzien in de gedeeltelijke omzetting van artikel 16, § 1 van richtlijn 2007/59/EG; het overige van § 1 zal door de Koning worden omgezet in het kader van de hem door artikel 66 toegekende uitvoeringsbevoegdheid.

Het derde lid herneemt letterlijk artikel 16, § 3, van richtlijn 2007/59/EG door de regels waaraan de periodieke controles zijn onderworpen, vast te stellen.

Art. 33

L'alinéa 1^{er} de cet article transpose l'article 10 de la directive 2007/59/CE, première phrase, en fixant l'âge minimum que doit avoir le candidat à une licence à vingt ans révolus. Il n'est pas fait usage de la possibilité d'augmenter cet âge minimum.

Par contre, la directive autorise les États membres à délivrer des licences dont la validité est limitée à leur territoire à des personnes âgées de dix-huit ans au moins. Dans l'alinéa 2, il est fait usage de cette possibilité offerte par la directive en autorisant la délivrance de licences à des personnes âgées d'au moins dix-neuf ans.

L'alinéa 3 reprend littéralement l'article 11, § 1^{er}, de la directive 2007/59/CE.

Quant aux alinéas 4, 5 et 6, ils reprennent l'essence des articles 11, §§ 2, 3 et 4 de la directive 2007/59/CE; l'article 37/27 confère des pouvoirs au Roi pour préciser les modalités desdits examens.

Art. 34

Cet article transpose l'article 14, §§ 2, 4, et 6 de la directive 2007/59/CE à propos des conditions de délivrance de la licence.

Par rapport au texte de la directive, il est précisé que l'entité qui demanderait une licence pour un de ses conducteurs, le ferait au nom et pour le compte de celui-ci, au vu de la règle prévoyant que la licence est la propriété de son titulaire.

Art. 35

Les alinéas 2 et 3 de cet article transposent pour partie l'article 16, § 1^{er} de la directive 2007/59/CE; le solde du § 1^{er} sera transposé par le Roi en exécution des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 66.

L'alinéa 3 transpose littéralement l'article 16, § 3, de la directive 2007/59/CE en édictant les règles auxquelles sont soumises les vérifications périodiques.

Art. 36

Dit artikel voorziet in de letterlijke omzetting van artikel 17, eerste lid van richtlijn 2007/59/EG wat betreft de gevolgen van de beëindiging van het dienstverband van een treinbestuurder op zijn vergunning. Het voorziet tevens in de omzetting van het tweede lid.

Art. 37

Dit artikel verwijst naar artikel 37/15, § 1 van de wet (nieuw) die de spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder toestaat om de nodige maatregelen te nemen indien in het kader van de opvolging van de treinbestuurder blijkt dat zijn bekwaamheden in vraag dienen te worden gesteld, alsook naar artikel 37/26, § 4, 1° en 2° die de veiligheidsinstantie de bevoegdheid toekennen om tijdelijk of definitief de vergunning op te schorten indien niet meer voldaan is aan de vereiste voorwaarden of om maatregelen te nemen ten aanzien van treinbestuurders wiens vergunning werd afgegeven door de bevoegde instantie van een andere lidstaat.

Art. 38

Dit artikel voorziet in de omzetting van artikel 22, §§ 1, 3 en 4 van richtlijn 2007/59/EG wat het register van de afgegeven vergunningen betreft. Dit register, dat wordt bijgehouden door de veiligheidsinstantie, authenticert in geval van twijfel alle afgegeven vergunningen, al dan niet in omloop.

Art. 39

Dit artikel behoeft geen bijzondere commentaar.

Art. 40

Dit artikel herinnert eraan (zoals overweging 12 van richtlijn 2007/59/EG) dat deze afdeling — en voorts ook het volledige hoofdstuk — er niet toe strekt om de regeling inzake de verantwoordelijkheid van elke spoorwegonderneming en van de spoorweginfrastructuurbeheerder te wijzigen wat de opleiding en het kwaliteitsniveau van hun personeel betreft.

Art. 41

Dit artikel voorziet in de omzetting van verschillende bepalingen van richtlijn 2007/59/EG die verband houden met het bevoegdheidsbewijs.

Art. 36

Cet article transpose littéralement l'article 17, alinéa 1^{er} de la directive 2007/59/CE quant aux conséquences d'une cessation d'emploi du conducteur sur la licence. Il transpose également l'alinéa 2.

Art. 37

Cet article renvoie à l'article 37/15, § 1^{er} de la loi (nouveau) qui autorise l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à prendre les mesures nécessaires si le suivi d'un conducteur fait apparaître que ses compétences sont mises en question et à 37/26, § 4, 1° et 2° qui habilite l'autorité de sécurité à suspendre provisoirement ou définitivement la licence si les conditions requises ne sont plus remplies ou à prendre des mesures à l'égard de conducteurs dont la licence a été délivrée par une autorité compétente d'un autre État membre.

Art. 38

Cet article transpose l'article 22, §§ 1^{er}, 3 et 4 de la directive 2007/59/CE quant au registre qui répertorie les licences délivrées. Ce registre, qui est tenu par l'autorité de sécurité, joue, en cas de doute, un rôle authenticateur de toutes les licences émises, qu'elles soient encore en circulation ou non.

Art. 39

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Art. 40

Cet article rappelle (comme le considérant 12 de la directive 2007/59/CE) que la présente section — et tout le chapitre d'ailleurs — n'entend pas modifier le régime de responsabilité de chaque entreprise ferroviaire et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire quant à la formation et à la qualification de leur personnel.

Art. 41

Cet article transpose plusieurs dispositions de la directive 2007/59/CE ayant trait à l'attestation.

Het eerste lid voorziet in de letterlijke omzetting van artikel 6, § 2, eerste zin, wat de uitgever van het bevoegdheidsbewijs betreft.

Het tweede lid voorziet in de omzetting van de tweede en derde zin van deze bepaling, wat betreft het feit dat het bevoegdheidsbewijs toebehoort aan de werkgever — en het recht van de treinbestuurder een afschrift daarvan te verkrijgen.

Het derde lid voorziet in de letterlijke omzetting van artikel 7, § 2 van de richtlijn, wat betreft de geldigheid van het bevoegdheidsbewijs, hetwelk wordt verbonden aan een specifiek traject en aan een welbepaald type voertuigen.

Het vierde en vijfde lid voorzien in de omzetting van artikel 4, § 1, b) door te vereisen dat het bevoegdheidsbewijs de infrastructuur en de voertuigen waarvoor de treinbestuurder is gemachtigd, dient te vermelden.

Het zesde en zevende lid voorzien in de omzetting van artikel 4, § 3, dat twee categorieën bevoegdheidsbewijzen definieert.

Het achtste lid voorziet in de omzetting van artikel 4, § 2, die voorziet in een aantal beperkte gevallen waar de treinbestuurder geen houder moet zijn van een bevoegdheidsbewijs voor de infrastructuur waarop hij rijdt, voor zover beroep wordt gedaan op een andere bestuurder die wel in het bezit is van een dergelijk bevoegdheidsbewijs.

Art. 42

Het eerste lid behoeft geen bijzondere commentaar.

Het tweede lid voorziet in de omzetting van artikel 12 van richtlijn 2007/59/EG wat betreft de taalkennis waarover de kandidaat voor het bevoegdheidsbewijs dient te beschikken, in functie van de infrastructuur waarop dit bevoegdheidsbewijs betrekking heeft.

Het derde en vierde lid voorzien in de omzetting van artikel 13, §§ 1 en 2, wat betreft de examens die betrekking hebben op de voertuigen en de infrastructuur. Zoals door artikel 13, § 2 wordt toegestaan, voorziet het artikel tevens een examen betreffende de taalkennis waarover de kandidaat dient te beschikken.

Het vijfde lid voorziet in de omzetting van artikel 13, § 3.

L'alinéa 1^{er} transpose littéralement l'article 6, § 2, première phrase quant à l'émetteur de l'attestation.

L'alinéa 2 transpose les deuxième et troisième phrases de cette disposition quant au fait qu'une attestation est la propriété de son employeur — et le droit pour le conducteur d'en obtenir une copie.

L'alinéa 3 transpose littéralement l'article 7, § 2 de la directive quant à la validité de l'attestation, qui est liée à un certain trajet et à un certain type de véhicule.

Les alinéas 4 et 5 transposent l'article 4, § 1^{er}, b) en imposant que l'attestation indique les infrastructures et les véhicules pour lesquels le conducteur est habilité.

Les alinéas 6 et 7 transposent l'article 4, § 3, qui définit deux catégories d'attestation.

L'alinéa 8 transpose l'article 4, § 2, qui prévoit les cas limités où le conducteur peut ne pas être titulaire d'une attestation pour l'infrastructure qu'il parcourt s'il est fait appel à un autre conducteur, qui est titulaire, lui, d'une telle attestation.

Art. 42

L'alinéa 1^{er} n'appelle pas de commentaires particuliers.

L'alinéa 2 transpose l'article 12 de la directive 2007/59/CE quant aux connaissances linguistiques à posséder par le candidat à l'attestation, suivant l'infrastructure couverte par l'attestation.

Les alinéas 3 et 4 transposent l'article 13, §§ 1^{er} et 2, pour ce qui concerne les examens relatifs aux véhicules et aux infrastructures. Comme le permet l'article 13, § 2, l'article prévoit aussi un examen sur les connaissances linguistiques à posséder par le candidat.

L'alinéa 5 transpose l'article 13, § 3.

Art. 43

Dit artikel voorziet in de omzetting van artikel 15, §§ 1, 2 en 3, van richtlijn 2007/59/EG, wat de afgifte en bijwerking van het bevoegdheidsbewijs betreft. Het voorziet in een beroepsrecht bij, uitsluitend, de veiligheidsinstantie, gelet op het feit dat het beroep van gemeen recht bij de hoven en rechtbanken beschikbaar blijft.

Bij de tekst van de richtlijn wordt een verplichting toegevoegd voor de spoorwegonderneming en voor de spoorweginfrastructuurbeheerder, zijnde het vervangen van het bevoegdheidsbewijs in geval van verlies daarvan door zijn houder.

Art. 44

Dit artikel voorziet in de omzetting van artikel 16, §§ 2 en 3, van richtlijn 2007/59/EG, wat betreft de verplichtingen van periodieke controles die berusten op de houder en op de uitgever van het bevoegdheidsbewijs (naar gelang het geval, een spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder).

Meer bepaald voorziet het eerste lid in de omzetting van het eerste lid van artikel 16, § 2.

Het tweede lid voorziet in de omzetting van het tweede lid van artikel 16, § 2.

Het derde lid voorziet in de omzetting van artikel 16, § 3.

Ingevolge een opmerking in advies 47.018/2/V van de Raad van State, werd in het voorontwerp de tekst van artikel 37/11, eerste lid, in ontwerp, van de wet van 19 december 2006 aangevuld met een verwijzing naar de minimumfrequenties die in bijlage XI, in ontwerp, van die wet zijn vastgesteld.

Art. 45

Dit artikel voorziet in de omzetting van artikel 17, laatste lid, van richtlijn 2007/59/EG, wat betreft de gevolgen van de beëindiging van het dienstverband voor het bevoegdheidsbewijs. Voorts dienen alle onnodige administratieve en financiële lasten te worden vermeden in geval van wijziging van werkgever. De spoorwegonderneming die een treinbestuurder aanneemt houdt rekening met de voorheen verworven vaardigheden en vermijdt in zo groot mogelijke mate om onnodige examens of opleidingen op te leggen — maar waarbij toch wordt toegezien op het behoud van een zo hoog mogelijk veiligheidsniveau.

Art. 43

Cet article transpose l'article 15, §§ 1^{er}, 2 et 3, de la directive 2007/59/CE quant à la délivrance et à la mise à jour de l'attestation. Il prévoit un droit de recours uniquement auprès de l'autorité de sécurité — étant donné que le recours de droit commun aux cours et tribunaux reste de droit.

On ajoute au texte de la directive une obligation pour l'entreprise ferroviaire et pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de remplacer l'attestation en cas de perte de celle-ci par le titulaire.

Art. 44

Cet article transpose l'article 16, §§ 2 et 3, de la directive 2007/59/CE quant aux obligations de vérifications périodiques pesant sur le titulaire et sur l'entité de délivrance de l'attestation (suivant le cas, une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire).

Plus précisément, l'alinéa 1^{er} transpose l'article 16, § 2, alinéa 1^{er}.

L'alinéa 2 transpose l'article 16, § 2, alinéa 2.

L'alinéa 3 transpose l'article 16, § 3.

Suite à une remarque dans l'avis 47.018/2/V du Conseil d'État, le texte de l'article 37/11, alinéa 1^{er}, en projet, de la loi du 19 décembre 2006 a, dans l'avant-projet, été complété par un renvoi aux fréquences minimales fixées à l'annexe XI, en projet, de la même loi.

Art. 45

Cet article transpose l'article 17, dernier alinéa, de la directive 2007/59/CE, en ce qui concerne les conséquences d'une cessation d'emploi sur l'attestation. Par ailleurs, en cas de changement d'employeur, il convient d'éviter toute charge administrative et financière inutile. L'entreprise ferroviaire qui emploie un conducteur tient compte des compétences acquises précédemment et évite, dans toute la mesure du possible, d'imposer des examens et formations non nécessaires — en veillant toutefois à maintenir un haut degré de sécurité.

Art. 46

Dit artikel bekrachtigt het ondergeschikte karakter van het bevoegdheidsbewijs ten aanzien van de vergunning: de intrekking van de vergunning leidt tot de intrekking van het bevoegdheidsbewijs. Daarenboven bevat dit artikel de gevallen waar de uitgever van een bevoegdheidsbewijs of de veiligheidsinstantie een procedure kan opstarten strekkende tot de opschorting of de intrekking van het bevoegdheidsbewijs.

Art. 47

Dit artikel voorziet in de omzetting van artikel 22, §§ 2, 3 en 4, van richtlijn 2007/59/EG die bepaalt dat elke spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder een regelmatig bij te werken register van bevoegdheidsbewijzen dienen bij te houden.

Meer bepaald voorziet § 1 in de omzetting van artikel 22, § 2, a), b) en c).

§ 2 voorziet in de omzetting van artikel 22, § 3.

§ 3 voorziet in de omzetting van artikel 22, § 4.

Artikel 22, § 5, van richtlijn 2007/59/EG, die de naleving van richtlijn 95/46 oplegde, werd niet omgezet gezien de betrokken registers in principe onderworpen zijn aan het geheel van het Belgisch positief recht, met inbegrip van de bepalingen betreffende de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Art. 48

Dit artikel behoeft geen bijzondere commentaar.

Art. 49

Dit artikel voorziet in de omzetting van artikel 18 van richtlijn 2007/59/EG die de beheerder van de spoorweginfrastructuur en van de spoorwegondernemingen verplichtingen oplegt met betrekking tot de verificatie, de opvolging en de maatregelen wat de vergunningen en bevoegdheidsbewijzen van hun treinbestuurders betreft. Deze laatste hebben op hun beurt de verplichting om gezondheidsproblemen die hun geschiktheid om hun beroep uit te oefenen in het gedrang brengen, te melden.

Meer bepaald voorziet § 1 in de letterlijke omzetting van artikel 18, § 1.

§ 2 voorziet in de omzetting van artikel 18, § 2.

Art. 46

Cet article consacre le caractère subordonné de l'attestation par rapport à la licence: le retrait de la licence emporte le retrait de l'attestation. De plus, l'article vise les cas où l'émetteur de l'attestation ou l'autorité de sécurité peut initier une procédure de suspension ou de retrait de l'attestation.

Art. 47

Cet article transpose l'article 22, §§ 2, 3 et 4 de la directive 2007/59/CE, qui prévoit la tenue par chaque entreprise ferroviaire et par le gestionnaire de l'infrastructure, d'un registre des attestations, régulièrement mis à jour.

Plus précisément, le § 1^{er} transpose l'article 22, § 2, a), b) et c).

Le § 2 transpose l'article 22, § 3.

Le § 3 transpose l'article 22, § 4.

L'article 22, § 5, de la directive 2007/59/CE, qui imposait le respect de la directive 95/46 n'a pas été transposé car, par principe, les registres en question sont soumis à l'ensemble du droit positif belge, y compris les dispositions relatives à la protection de la vie privée.

Art. 48

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Art. 49

Cet article transpose l'article 18 de la directive 2007/59/CE, qui impose au gestionnaire de l'infrastructure et aux entreprises ferroviaires des obligations de vérification, de suivi et de mesures pour ce qui concerne les licences et les attestations de leurs conducteurs. De leur côté, ceux-ci ont une obligation de déclarer les problèmes de santé remettant en cause leur aptitude à exercer leur emploi.

Plus précisément, le § 1^{er} transpose littéralement l'article 18, § 1^{er}.

Le § 2 transpose l'article 18, § 2.

Art. 50

Dit artikel behoeft geen bijzondere commentaar.

Art. 51

Dit artikel, waarvan §§ 1 en 2 artikel 19, § 1 van richtlijn 2007/59/EG omzetten, bepaalt de bevoegdheden van de veiligheidsinstantie wat de certificering van de treinbestuurders betreft.

Teneinde de bevoegdheden te concentreren bij de veiligheidsinstantie, werd geen gebruik gemaakt van de in de richtlijn voorziene beperkte mogelijkheden tot subdelegatie, behoudens voor wat betreft de in § 1, 2°, bedoelde examens en periodieke controles, waarvoor de veiligheidsinstantie de implementatie ervan mag verzekeren zonder deze zelf uit te voeren.

Zoals wordt toegestaan door artikel 19, § 1, d) van de richtlijn, wordt de veiligheidsinstantie door § 1, 4°, gemachtigd voor de erkenning van lesgevers en opleidingscentra.

§ 3 voorziet in de omzetting van artikel 21, § 2, van richtlijn 2007/59/EG wat betreft de instelling van een administratieve beroepsprocedure bij de veiligheidsinstantie.

Art. 52

Dit artikel behoeft geen bijzondere commentaar.

Art. 53

Dit artikel voorziet in de omzetting van artikel 20 van richtlijn 2007/59/EG en maakt gebruik van de door het tweede lid van deze bepaling geboden mogelijkheid, door te voorzien in de erkenning van opleidingscentra door de veiligheidsinstantie eerder dan in een certificering door een geaccrediteerde instelling. Het voorziet tevens in de omzetting van artikel 23, § 4 van de richtlijn door te voorzien in een billijke en niet-discriminerende toegang tot de opleidingsdiensten voor het bekomen van de vergunning en het bevoegdheidsbewijs.

Het artikel stelt criteria vast (redelijke prijs, niet-discriminerend, proportionaliteit met de kosten waarbij in een winstmarge mag worden voorzien) die van aard zijn om de vaststelling van de prijzen voor de opleidingen die worden aangeboden door personen of centra die een erkenning willen verkrijgen, af te bakenen.

Art. 50

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Art. 51

Cet article, dont les §§ 1^{er} et 2 transposent l'article 19, § 1^{er}, de la directive 2007/59/CE, énonce les compétences de l'autorité de sécurité en ce qui concerne la certification des conducteurs.

Afin de concentrer les compétences au sein de l'autorité de sécurité, il n'a pas été fait usage des possibilités de délégation limitées offertes par la directive, si ce n'est pour ce qui concerne les examens et les contrôles périodiques visés au § 1^{er}, 2°, dont l'autorité peut s'assurer de la mise en œuvre, plutôt que de le faire elle-même.

Comme le permet l'article 19, § 1^{er}, d) de la directive, le § 1^{er}, 4° habilite l'autorité de sécurité pour la reconnaissance des personnes ou organismes de formation.

Le § 3 transpose l'article 21, § 2, de la directive 2007/59/CE en ce qui concerne la mise en place d'une procédure de recours administratif au sein de l'autorité de sécurité.

Art. 52

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Art. 53

Cet article transpose l'article 20 de la directive 2007/59/CE et fait utilisation de la possibilité conférée par le deuxième alinéa de cette disposition en prévoyant la reconnaissance des centres de formation par l'autorité de sécurité, plutôt qu'une certification par un organisme accrédité. Il transpose également l'article 23, § 4, de la directive en ce qu'il impose un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation permettant l'obtention de la licence et de l'attestation.

L'article établit des critères (prix raisonnable, non discriminatoire, proportionnalité des coûts pouvant inclure une marge bénéficiaire) de nature à baliser l'établissement du prix des formations offertes par les personnes ou centres souhaitant obtenir une reconnaissance.

Art. 54

Dit artikel voorziet in de omzetting van artikel 23, § 1, van richtlijn 2007/59/EG door te voorzien dat de opleiding betrekking heeft op algemene kennis wat de vergunning betreft en op specifieke kennis wat het bevoegdheidsbewijs betreft.

Het voorziet tevens in de omzetting van artikel 23, § 4, en bevestigt het recht van de kandidaten-treinbestuurders op een billijke en niet-discriminerende toegang tot de noodzakelijke opleidingsdiensten.

Art. 55

Dit artikel voorziet in de omzetting van een gedeelte van § 5 en 7 van artikel 23 van richtlijn 2007/59/EG door te voorzien dat de opleidingstaken die verband houden met de algemene vakkennis worden uitgevoerd door erkende personen of centra en door te voorzien in een erkenning van de kwalificaties die door een derde Staat werden verleend aan een treinbestuurder die inwoner is van een lidstaat.

Art. 56

Dit artikel voorziet in de omzetting van artikel 23, §§ 5, 6 en 8 van richtlijn 2007/59/EG wat betreft de opleiding die noodzakelijk is voor het verkrijgen van de bevoegdheidsbewijzen die, ter herinnering, verbonden zijn met taalkennis betreffende de infrastructuur en vakkennis betreffende het rollend materieel.

Art. 57

Dit artikel voorziet in de omzetting van artikel 24, § 1, van richtlijn 2007/59/EG door te voorzien in de betaling van een vergoeding in het geval dat een treinbestuurder vrijwillig zijn dienstverband beëindigt voor een andere spoorwegonderneming of voor een andere infrastructuurbeheerder. Deze vergoeding moet worden betaald aan de oude entiteit door de nieuwe entiteit die beroep doet op de diensten van de treinbestuurder.

De te compenseren investeringen moeten niet verstaan worden in boekhoudkundige zin, maar in de meer algemene zin van uitgaven waarmee de ex-werkgever de opleiding heeft bekostigd.

Bij gebreke aan akkoord tussen beide entiteiten over het bedrag, zal dit worden vastgesteld door de hoven en rechtbanken op basis van de beginselen die van toepassing zijn voor de vergoeding van schade geleden in het

Art. 54

Cet article transpose l'article 23, § 1^{er}, de la directive 2007/59/CE en prévoyant que la formation porte sur des connaissances générales pour ce qui concerne la licence et spécifiques pour ce qui concerne l'attestation.

Il transpose aussi l'article 23, § 4, et confirme le droit des candidats conducteurs à bénéficier d'un accès équitable et non discriminatoire à la formation nécessaire.

Art. 55

Cet article transpose une partie du § 5 et le § 7 de l'article 23 de la directive 2007/59/CE en prévoyant que les tâches de formation liées aux connaissances professionnelles générales sont accomplies par des personnes ou centres reconnus et en prévoyant une reconnaissance des qualifications délivrées par un État tiers à un conducteur ressortissant d'un État membre.

Art. 56

Cet article transpose l'article 23, §§ 5, 6 et 8 de la directive 2007/59/CE pour ce qui concerne la formation nécessaire à l'obtention des attestations liées, pour rappel, aux connaissances linguistiques relatives aux infrastructures, et aux compétences professionnelles relatives au matériel roulant.

Art. 57

Cet article transpose l'article 24, § 1^{er} de la directive 2007/59/CE en prévoyant le paiement d'une indemnité dans l'hypothèse où un conducteur quitterait volontairement son emploi pour une autre entreprise ferroviaire ou pour un autre gestionnaire de l'infrastructure. Cette indemnité sera payée par la nouvelle entité faisant appel aux services du conducteur à l'ancienne.

Les investissements à compenser ne s'entendent pas dans un sens strictement comptable, mais dans le sens plus général de dépenses faites pour couvrir les frais de la formation.

Faute d'accord entre les deux entités sur son montant, celui-ci sera fixé par les cours et tribunaux suivant les principes qui sont d'application pour l'indemnisation des dommages subis dans le cadre de la responsabilité

kader van de extracontractuele aansprakelijkheid en met inachtneming van de in het tweede lid verstrekte criteria.

Art. 58

Dit artikel voorziet in de omzetting van artikel 25 van richtlijn 2007/59/EG wat betreft de organisatie van de examens die de treinbestuurders dienen af te leggen. De nadere regels om criteria voor de examinatoren te verduidelijken alsook om de afwezigheid van belangenconflicten in het examenproces te waarborgen, worden in het licht gesteld.

Art. 59

Dit artikel behoeft geen bijzondere commentaar.

Art. 60

In afwachting van een communautaire harmonisatie voorziet dit artikel voor de treinbegeleiders ("het ander treinpersoneel") in een regeling die deze van de treinbestuurders overneemt, weliswaar op een lichtere wijze. De veiligheidsinstantie erkent de centra die de treinbegeleiders opleiden en de examens, die leiden tot de toekenning van een certificaat, afnemen.

Dit certificaat behoort toe aan de treinbegeleider en wordt afgeleverd door de veiligheidsinstantie. Er wordt verduidelijkt dat de minimumleeftijd van de treinbegeleider wordt vastgesteld op achttien jaar.

§ 3 van dit artikel verwijst naar de erkenningsprocedure van kwalificaties ingesteld door de wet van 12 februari 2008 tot instelling van een nieuw algemeen kader voor de erkenning van EG-beroepskwalificaties, die licht wordt gewijzigd.

Art. 61

Dit artikel behoeft geen bijzondere commentaar.

Art. 62

Dit artikel voorziet in de omzetting van artikel 26 van richtlijn 2007/59/EG, door te voorzien in een systeem van voortdurende controle op basis van kwaliteitsnormen, voor de opleidingsactiviteiten, de beoordeling van vakbekwaamheid en het bijwerken van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen, indien zij nog niet vallen onder een veiligheidsbeheerssysteem.

extracontractuelle tout en prenant en considération les critères énoncés à l'alinéa 2.

Art. 58

Cet article transpose l'article 25 de la directive 2007/59/CE pour ce qui concerne l'organisation des examens à subir par les conducteurs. Les modalités permettant d'individualiser les examinateurs, ainsi que de garantir l'absence de tout conflit d'intérêts dans le processus d'examen sont mises en exergue.

Art. 59

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Art. 60

Dans l'attente d'une harmonisation communautaire, cet article prévoit pour les accompagnateurs de train ("les autres personnels de bord") un régime qui est calqué sur celui des conducteurs, tout en étant allégé. L'autorité de sécurité reconnaît ainsi des centres formant les accompagnateurs et faisant passer des examens, sanctionnés par un certificat.

Ce certificat est la propriété de l'accompagnateur et est délivré par l'autorité de sécurité. Il est précisé que l'âge minimum d'un accompagnateur est de 18 ans révolus.

Le § 3 de l'article renvoie à la procédure de reconnaissance des qualifications instaurée par la loi du 12 février 2008 instaurant un nouveau cadre général pour la reconnaissance des qualifications professionnelles CE, qu'il aménage légèrement.

Art. 61

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Art. 62

Cet article transpose l'article 26 de la directive 2007/59/CE, en prévoyant un système de contrôle continu sur la base de normes de qualité, pour les activités de formation, d'évaluation des compétences et de mises à jour des licences et attestations, qui ne sont pas déjà couvertes par un système de gestion de la sécurité.

Art. 63

Dit artikel voorziet in de omzetting van artikel 27 van richtlijn 2007/59/EG door de veiligheidsinstantie op te leggen erop toe te zien dat om de vijf jaar onafhankelijke evaluaties van het volledige proces van verwerving en beoordeling van vakkennis en -bekwaamheden, evenals van het proces van certificering van treinbestuurders, plaatsvinden. Dit is de maximale periodiciteit die door de richtlijn wordt toegestaan.

Art. 64

Dit artikel voorziet in de omzetting van artikel 29 van richtlijn 2007/59/EG, door de veiligheidsinstantie de bevoegdheid te verlenen te allen tijde controles te verrichten en maatregelen te nemen betreffende de vergunningen en de bevoegdheidsbewijzen, zowel wat betreft de treinbestuurders die in België werden erkend om hun activiteit uit te oefenen als wat betreft de treinbestuurders die in een andere lidstaat werden erkend. Wat deze laatste betreft evenals voor Belgische treinbestuurders die het voorwerp uitmaken van een controle in het buitenland, is voorzien in de mogelijkheid om de kwestie voor te leggen aan de Europese Commissie. De veiligheidsinstantie kan dringende maatregelen nemen in geval er een ernstige bedreiging is voor de veiligheid op het spoor.

Ingevolge een opmerking in advies 47.018/2/V van de Raad van State, werd in het voorontwerp de verwijzing naar artikel 37/16, in ontwerp, van de wet van 19 december 2006, dat niet slaat op beroepen die betrekking hebben op beslissingen van de veiligheidsinstantie, geschrapt.

Art. 65

Dit artikel behoeft geen bijzondere commentaar.

Art. 66

Dit artikel groepeerde, teneinde beknopt te zijn, de machtigingen die aan de Koning werden toegekend om een serie uitvoeringsmaatregelen van de vorige afdelingen aan te nemen, wat betreft onder meer de vergunningen en de bevoegdheidsbewijzen voor treinbestuurders (onder andere de nadere regels betreffende de medische, psychologische en beroepsexamens, de periodieke controles, de vaststelling van de te beheersen materies, de maatregelen ter bestrijding van het risico van vervalsing van de vergunningen en de

Art. 63

Cet article transpose l'article 26 de la directive 2007/59/CE, en prévoyant un système de contrôle continu sur la base de normes de qualité, pour les activités de formation, d'évaluation des compétences et de mises à jour des licences et attestations, qui ne sont pas déjà couvertes par un système de gestion de la sécurité.

Art. 64

Cet article transpose l'article 29 de la directive 2007/59/CE, en habilitant l'autorité de sécurité à effectuer des contrôles à tout moment et à prendre des mesures quant aux licences et attestations, tant en ce qui concerne les conducteurs de train ayant été habilités en Belgique à exercer leur activité, qu'en ce qui concerne les conducteurs habilités par un autre État membre. Une saisine de la Commission européenne est prévue dans les hypothèses impliquant ces derniers conducteurs ou des conducteurs belges faisant l'objet de contrôles à l'étranger. L'autorité de sécurité peut prendre des mesures d'urgence en cas de menace grave pour la sécurité ferroviaire.

Suite à une remarque dans l'avis 47.018/2/V du Conseil d'État, le renvoi à l'article 37/16, en projet, de la loi du 19 décembre 2006, qui ne porte pas sur des recours relatifs aux décisions de l'autorité de sécurité, a été supprimé dans l'avant-projet.

Art. 65

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Art. 66

Cet article regroupe, dans un but de concision, les habilitations données au Roi pour adopter une série de dispositions d'exécution des sections précédentes, notamment en ce qui concerne les licences et attestations pour conducteurs (notamment, les modalités d'examen médical, psychologique, professionnel, les vérifications périodiques, établissement des matières à maîtriser, des mesures visant à éviter les risques de falsification des licences et attestations), la formation des conducteurs (notamment les connaissances professionnelles

bevoegdheidsbewijzen), de opleiding van de treinbestuurders (onder andere de algemene en specifieke beroepskennis, de opleidingsmethoden en -doelstellingen) en de certificering van ander treinpersoneel.

Art. 67

Dit artikel behoeft geen bijzondere commentaar.

Art. 68

De artikelen 68 tot 73 wijzigen hoofdstuk VI van de wet, dat de essentie van de door deze wet verwezenlijkte omzetting van richtlijn 2008/110/EG vormt. Op die manier wordt de laatste zin van artikel 40 van richtlijn 2008/57/EG, die artikel 14 van richtlijn 2004/49/EG opheft, omgezet.

Het tweede en derde lid van artikel 68 voorzien in de omzetting van artikel 14*bis*, § 1 van richtlijn 2004/49/EG, ingevoegd door richtlijn 2008/110/EG, door te bepalen dat vooraleer een voertuig in dienst wordt gesteld of op het net wordt gebruikt, een met het onderhoud belaste entiteit dient te worden ingeschreven in het NVR. In Belgisch recht werd de voorkeur gegeven (wat de Franse versie betreft) aan de term “*maintenance*” (in de zin van “instandhouding”) eerder dan aan de term “*entretien*” teneinde te verwijzen naar alle operaties die noodzakelijk zijn om het voertuig in alle veiligheid te gebruiken. De term “met het onderhoud belaste entiteit” wordt gedefinieerd in artikel 3, 31° van de wet [•] betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap.

Het derde lid voorziet in de omzetting van artikel 14*bis*, § 2, door te bepalen dat de met het onderhoud belaste entiteit een spoorwegonderneming, de spoorweginfrastructuurbeheerder of een houder van een voertuig mag zijn.

Art. 69

Dit artikel voorziet in de omzetting van artikel 14*bis*, § 3, van richtlijn 2004/49/EG, ingevoegd door richtlijn 2008/110/EG, door de verantwoordelijkheid van de met het onderhoud belaste entiteit en de te volgen referenties ter zake, vast te stellen. Deze verantwoordelijkheid van de met het onderhoud belaste entiteit doet geen afbreuk aan de verantwoordelijkheid van de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder die voortvloeit uit artikel 21 van de wet.

générales et spécifiques, les méthodes et objectifs de formation), la certification des autres personnels de bord.

Art. 67

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Art. 68

Les articles 68 à 73 modifient le Chapitre VI de la loi qui constitue l'essentiel de la transposition de la directive 2008/110/CE réalisée par la présente loi. Ils transposent ainsi la dernière phrase de l'article 40 de la directive 2008/57/CE, qui abroge l'article 14 de la directive 2004/49/CE.

Les alinéas 1^{er} et 2 de l'article 68 transposent l'article 14*bis*, § 1^{er} de la directive 2004/49/CE, inséré par la directive 2008/110/CE, en prévoyant que, avant qu'un véhicule soit mis en service ou utilisé sur le réseau, une entité chargée de sa maintenance doit être identifiée dans le RNV. En droit belge, le terme de maintenance a été préféré à celui d'entretien pour viser toutes les opérations qui sont nécessaires à l'utilisation du véhicule en toute sécurité. Le terme “entité en charge de la maintenance” est défini à l'article 3, 31° de la loi [•] relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne.

L'alinéa 3 transpose l'article 14*bis*, § 2, en prévoyant que l'entité chargée de la maintenance peut être une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou le détenteur du véhicule.

Art. 69

Cet article transpose l'article 14*bis*, § 3, de la directive 2004/49/CE, inséré par la directive 2008/110/CE, en déterminant la responsabilité de l'entité en charge de la maintenance et les références à suivre pour effectuer celle-ci. Cette responsabilité de l'entité en charge de la maintenance est sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure résultant de l'article 21 de la loi.

Art. 70

Dit artikel voorziet in de omzetting van artikel 14*bis*, § 4, van richtlijn 2004/49/EG, ingevoegd door richtlijn 2008/110/EG, door te bepalen dat de met het onderhoud belaste entiteit, indien zij geen spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder is, gecertificeerd dient te zijn door een organisatie die werd geaccrediteerd conform het BELAC systeem. Gezien de verwachtingen betreffende de werkdruk die deze procedure zal teweegbrengen (bijzonder veel in het begin, minder onder gangbare condities) en de verzoeken van de sector, werd geoordeeld dat het wenselijk is om als dusdanig te werk te gaan eerder dan door middel van een erkenning door de veiligheidsinstantie.

Art. 71

Artikel 71 voorziet dat de certificering van de met het onderhoud belaste entiteit voortaan dient te voldoen aan de vereisten die door artikel 14*bis*, § 5 van richtlijn 2004/59/EG, ingevoegd door richtlijn 2008/110/EG, worden opgelegd voor het certificeringssysteem die de Europese Commissie zal vaststellen op basis van een aanbeveling van het Spoorwegbureau. Het gaat er dus om op Belgisch niveau vooruit te lopen op deze verplichting.

Art. 72

Dit artikel voorziet in de omzetting van de wederzijdse erkenningsclausule van artikel 14*bis*, § 6, van richtlijn 2004/49/EG, ingevoegd door richtlijn 2008/110/EG, door te bepalen dat de door andere lidstaten afgegeven certificaten voor met het onderhoud belaste entiteiten in België worden erkend.

Ingevolge een opmerking in advies 47.018/2/V van de Raad van State, werd in het voorontwerp de verwijzing naar richtlijn 2008/110/EG, die een wijzigende richtlijn is, vervangen door een verwijzing naar richtlijn 2004/49/EG, die door de eerstgenoemde richtlijn wordt gewijzigd.

Art. 73

Zoals wordt toegestaan door het eerste lid van artikel 14*bis*, § 8 van richtlijn 2004/49/EG, ingevoegd door richtlijn 2008/110/EG, wordt de koning door het eerste lid van dit artikel gemachtigd om te bepalen dat de met het onderhoud belaste entiteit niet dient te worden geïdentificeerd en gecertificeerd in de drie in de richtlijn bedoelde uitzonderlijke gevallen, voor zover vervangingsmaatregelen worden genomen.

Art. 70

Cet article transpose l'article 14*bis*, § 4, de la directive 2004/49/CE, inséré par la directive 2008/110/CE, en prévoyant que l'entité chargée de la maintenance, lorsqu'elle n'a pas la qualité d'entreprise ferroviaire ou de gestionnaire de l'infrastructure, doit être certifiée par un organisme accrédité suivant le système BELAC. Vu les anticipations quant à la charge de travail que cette procédure supposera (très forte au début, moindre en régime courant), et les demandes du secteur, il a été jugé préférable de procéder de la sorte plutôt que par le biais d'une reconnaissance par l'autorité de sécurité.

Art. 71

L'article 71 prévoit que la certification de l'entité en charge de la maintenance devra d'ores et déjà remplir les exigences que l'article 14*bis*, § 5, de la directive 2004/49/CE, inséré par la directive 2008/110/CE, impose pour le système de certification que la Commission européenne devra arrêter sur la base d'une recommandation de l'Agence ferroviaire. Il s'agit d'anticiper cette obligation déjà au niveau belge.

Art. 72

Cet article transpose la clause de reconnaissance mutuelle de l'article 14*bis*, § 6, de la directive 2004/49/CE, inséré par la directive 2008/110/CE, en prévoyant la reconnaissance en Belgique des certificats d'entités chargées de la maintenance délivrés par d'autres États membres.

Suite à une remarque dans l'avis 47.018/2/V du Conseil d'État, le renvoi à la directive 2008/110/CE, qui est une directive modificative, dans l'avant-projet a été remplacé par un renvoi à la directive 2004/49/CE, modifiée par la première.

Art. 73

Comme le permet l'article 14*bis*, § 8, alinéa 1^{er}, de la directive 2004/49/CE, inséré par la directive 2008/110/CE, l'alinéa premier de cet article habilite le Roi à arrêter que l'entité chargée de la maintenance ne doit pas être identifiée et certifiée dans les trois cas exceptionnels définis dans la directive, mais avec des mesures de substitution.

Het tweede lid voorziet in de omzetting van artikel 14*bis*, § 8, tweede lid, door de veiligheidsinstantie de bevoegdheid te verlenen om voormelde vervangingsmaatregelen te nemen.

Art. 74

Dit artikel vervangt het tweede lid van artikel 45 van de wet teneinde het onderzoeksorgaan de bevoegdheid toe te kennen om onderzoeken te voeren naar elk exploitatieongeval of -incident — of ongevallen en incidenten met een weerslag op de exploitatie —, zelf indien zij niet voldoet aan de in het eerste lid bedoelde voorwaarden, in overeenstemming met door de Koning vast te stellen nadere regels.

In overeenstemming met één van de doelstellingen van het ontwerp wordt voorzien in de centralisatie van alle informatie betreffende onderzoeken en analyses naar ongevallen en incidenten bij het onderzoeksorgaan, waarvan de gegevensbank toegankelijk is voor de veiligheidsinstantie.

Art. 75

Artikel 75 van het voorontwerp diende te worden gewijzigd als gevolg van de opmerkingen die de Raad van State in zijn advies 47.018/2/V gemaakt heeft.

Die opmerkingen brengen in hoofddorpe een wijziging van artikel 81 van dit ontwerp mee.

Zoals het advies van de Raad van State suggereert, vormt het overgangsrecht een ondeelbaar geheel. De wijziging van artikel 81 van het ontwerp betreffende het overgangsrecht met betrekking tot het houden van de registers van vergunningen en attesten kan niet zonder dit artikel af te stemmen op het artikel dat de vaststelling regelt van de diverse momenten waarop de aflevering van de vergunningen en attesten “nieuwe formule” verplicht wordt.

Deze afstemming, die onmisbaar is als waarborg voor de eenvormigheid van het overgangsrecht, moet gebeuren in volmaakte overeenstemming met het overgangsrecht dat door artikel 37.2 van richtlijn 2007/59/EG wordt opgelegd.

Het gewijzigde artikel 75 van het ontwerp is zo goed als identiek opgesteld in de bewoordingen van artikel 37.2 van richtlijn 2007/59/EG. Het beoogt, dat artikel 37.2 zo getrouw mogelijk om te zetten.

L'alinéa 2 transpose l'article 14*bis*, § 8, alinéa 2 en habilitant l'autorité de sécurité à prendre lesdites mesures de substitution.

Art. 74

Cet article remplace l'alinéa 2 de l'article 45 de la loi afin d'habiliter l'organisme d'enquête à analyser tout accident ou incident d'exploitation — ou affectant l'exploitation —, même s'il ne remplit pas les conditions de l'alinéa premier, suivant des modalités arrêtées par le Roi.

Conformément à un des objectifs du projet, les deux alinéas ajoutés à l'article 45 mettent en place une centralisation de toutes les informations relatives aux enquêtes et analyses d'accident et d'incident auprès de l'organisme d'enquête, dont la banque de données sera accessible à l'autorité de sécurité.

Art. 75

L'article 75 du projet initial a dû être modifié, suite aux remarques du Conseil d'État, exprimées dans son avis 47.018/2/V.

Les remarques du Conseil d'État impliquent à titre principal une modification de l'article 81 du présent projet.

Le droit transitoire forme un tout indivisible, comme le suggère l'avis du Conseil d'État. La modification de l'article 81 du projet concernant le droit transitoire relatif à la tenue des registres des licences et des attestations, rend indispensable de coordonner cet article avec l'article qui régit la fixation des divers moments auxquels la délivrance des attestations et des licences “nouvelle formule” deviendrait obligatoire.

Cette coordination, gage d'indispensable unicité dans le droit transitoire, doit se faire en conformité parfaite avec le droit transitoire imposé par l'article 37.2 de la directive 2007/59/CE,

L'article 75 modifié, est rédigé en des termes quasi-identiques à l'article 37.2 de la directive 2007/59/CE. Il vise à réaliser la transposition la plus fidèle possible dudit article 37.2.

Eveneens werd één van de doelstellingen van het initiële artikel 75 in aanmerking genomen, met name de bestaande instellingen toe te laten, te beschikken over de tijd die zij nodig hebben om zich aan het nieuwe stelsel aan te passen. Volgens de hypothesen waarvan werd uitgegaan, beschikken de bestaande opleidingsinstellingen over twee jaar na de aanneming van de basisparameters, of twee jaar na het tot stand brengen van de registers bedoeld in de artikelen 37/6 en 37/14 om de nieuwe wet na te leven. Die termijn van aanpassing werd door de Europese wetgever gewild en verplicht gemaakt bij artikel 37.2, tweede lid van richtlijn 2007/59/EG, dat wordt omgezet bij artikel 76 van het ontwerp.

Art. 76

Dit artikel zet de punten 3 en 4 van artikel 37 van richtlijn 2007/59/EG om door middel van een tekst die zo nauw mogelijk aansluit bij de tekst van het artikel van de richtlijn.

Een van de doelstellingen van deze bepaling is, bestuurders die gemachtigd waren om te besturen vóór het begin van de diverse tijdvakken van het in artikel 75 bedoelde overgangsrecht, toe te laten, hun beroepsbezigdheden op grond van hun rechten voort te zetten.

Een andere doelstelling is, kandidaat-bestuurders die gestart zijn met een onderwijsprogramma of een goedgekeurd opleidingsprogramma of met een opleiding die werd goedgekeurd vóór het begin van de diverse tijdvakken van het overgangsrecht, nog te laten genieten van een certificering die hen toelaat om te rijden, wat meteen ook de bestaande opleidingsinstellingen laat beschikken over een tijdsbestek dat hen toelaat, zich aan het nieuwe stelsel aan te passen.

Op te merken valt dat dit artikel 76 de mogelijkheid geeft om in voorkomend geval en volgens de feitelijke situaties die zich zullen voordoen, af te wijken van artikel 75, 1° en 2°, zoals door artikel 37.2 a) en b) van de richtlijn wordt beoogd.

Art. 77

Dit artikel heft artikel 62 van de wet van 19 december 2006, dat geen nut meer heeft, op.

Art. 78

De ingevoegde bijlagen komen van richtlijn 2007/59/EG.

Il a également été tenu compte de l'un des objectifs de l'article 75 initial, à savoir permettre aux organismes existants de disposer du temps nécessaire pour s'adapter au nouveau régime. Selon les hypothèses envisagées, les organismes de formation existants disposent de deux ans après l'adoption des paramètres fondamentaux, ou deux ans après l'établissement des registres visés aux articles 37/6 et 37/14 pour se conformer à la nouvelle loi. Ce délai d'adaptation a été voulu et rendu obligatoire par le législateur européen, à l'article 37.3 alinéa 2 de la directive 2007/59/CE, qui est transposé par l'article 76 du projet.

Art. 76

Cet article 76 transpose les points 3 et 4 de l'article 37 de la directive 2007/59/CE, en recourant à une rédaction la plus proche possible du texte de cet article de la directive.

L'un des objectifs de cette disposition est de permettre aux conducteurs autorisés à conduire avant la mise en place des diverses étapes du droit transitoire visé à l'article 75 de poursuivre leurs activités professionnelles sur base de leurs droits.

Un autre objectif est de permettre aux candidats conducteurs qui ont entamé un programme d'enseignement ou de formation agréé ou une formation agréée avant la mise en place des diverses étapes du droit transitoire de bénéficier encore d'une certification les autorisant à rouler, ce qui permet aussi aux organismes de formation existants de disposer d'une période de temps qui leur permettra de s'adapter au nouveau régime.

Il est à noter que cet article 76 permettra, le cas échéant et selon les situations factuelles qui se présenteront, de déroger à l'application de l'article 75, 1° et 2°, comme le prévoit l'article 37.2 a) et b) de la directive.

Art. 77

Cet article abroge l'article 62 de la loi du 19 décembre 2006, qui ne présente plus d'utilité.

Art. 78

Les annexes insérées proviennent de la directive 2007/59/CE.

Art. 79

Deze bepaling machtigt de Koning om met een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad het artikel 10, § 3^{ter} van de richtlijn 91/440 EG, ingevoegd bij richtlijn 2007/58 EG om te zetten, binnen de twee jaar na inwerkingtreding van de wet. Dit besluit zal binnen het jaar bij wet worden bekrachtigd.

De liberalisering van het internationale reizigersvervoer die op 01 januari 2010 zal worden tot stand gebracht, zal het misschien nodig maken dat een facultatieve werking in het leven wordt geroepen, voorzien in art.10, § 3^{ter} van de richtlijn 91/440/EG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap. Om die beslissing te kunnen nemen op basis van concrete feiten, wordt voorgesteld om aan de Koning de mogelijkheid te bieden om tot die omzetting over te gaan binnen een termijn die 3 december 2011 niet overschrijdt.

Art. 80

Artikel 80 van dit wetsontwerp strekt ertoe meer rechtszekerheid en meer duidelijkheid te brengen wat de regels die van toepassing zijn op de spoorwegmaterie betreft, en meerdere Koninklijke en ministeriële besluiten die niet langer actueel zijn, op te heffen.

Het betreft het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, dat kracht van wet heeft, en drie van haar uitvoeringsbesluiten.

Alle artikelen van dit koninklijk besluit van 12 maart 2003 zijn op heden opgeheven. De wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur heeft een gedeelte van deze artikelen opgeheven. De andere artikelen werden door de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen opgeheven. Beide laatstgenoemde wetten hebben dit Koninklijk besluit dus volledig uitgehold en laten het zonder bestaansreden. Geen enkele van beide wetten heeft het koninklijk besluit echter formeel opgeheven.

Het Koninklijk besluit van 17 november 2003 houdende uitvoering van de hoofdstukken III, V en VI van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur werd tevens volledig uitgehold. Behoudens de eind- en overgangsbepalingen werden alle artikelen opgeheven door uitvoeringsbesluiten van de wetten van

Art. 79

Cette disposition habilite le Roi, endéans les 2 ans après l'entrée en vigueur de la loi, à transposer, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, l'article 10, § 3^{ter} de la directive 91/440 CE, inséré par la directive 2007/58 CE. Cet arrêté sera confirmé par la loi dans l'année.

La libéralisation du trafic international voyageur qui sera réalisée le 1^{er} janvier 2010 rendra peut-être nécessaire de mettre en place le mécanisme facultatif prévu à l'art. 10, § 3^{ter} de la directive 91/440/CE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires. Afin de pouvoir le décider sur la base de faits concrets, il est proposé de permettre au Roi de procéder à cette transposition dans un délai ne dépassant pas le 3 décembre 2011.

Art. 80

L'article 80 du présent projet de loi a pour objectif d'apporter plus de sécurité juridique et de clarté relativement aux normes applicables dans la matière ferroviaire, en abrogeant plusieurs arrêtés royaux et ministériels qui ne sont plus d'actualité.

Il s'agit de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, ayant force de loi, et de trois de ses arrêtés d'exécution.

Tous les articles de cet arrêté royal du 12 mars 2003 sont aujourd'hui abrogés. La loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire a abrogé une partie de ces articles. Les autres articles ont été abrogés par la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire. Ces deux lois l'ont donc vidé de sa substance et l'ont laissé sans raison d'être. Aucune des deux lois ne l'a toutefois abrogé formellement.

L'arrêté royal du 17 novembre 2003 portant exécution des chapitres III, V, et VI de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire a lui aussi été vidé de son contenu. Excepté les dispositions finales et abrogatoires, tous les articles ont été abrogés par des arrêtés d'exécution actes des lois des 4 et 19 décembre 2006. Le contenu de ces

4 en 19 december 2006. De inhoud van deze artikelen werd vervangen door dezelfde besluiten maar het Koninklijk besluit van 17 november 2003 blijft formeel bestaan in de rechtsorde.

Het ministerieel besluit van 14 maart 2003 ter uitvoering van artikel 100 van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur machtigt de directeur-generaal van het Directoraat-Generaal Vervoer te Land van de FOD Mobiliteit en Vervoer om de bevoegdheden uit te oefenen van de Spoordienst inzake de toewijzing en de heffing van rechten alsmede van het Instituut van de Spoorwegen. Gezien deze twee entiteiten niet meer bestaan heeft dit Ministerieel besluit geen bestaansreden meer.

Het ministerieel besluit van 19 februari 2004 houdende goedkeuring van de netverklaring dient tevens formeel te worden opgeheven. Een bericht in het *Belgisch Staatsblad* van 7 december 2007 maakte conform artikel 21 tot 23 van de wet van 4 december 2006 en haar bijlage II, de publicatie bekend van de nieuwe versie van dit document.

Art. 81

Dit artikel voorziet in de inwerkingtreding van de wet op 3 december 2009. Richtlijn 2007/59/EG dient te worden omgezet tegen 4 december 2009 en richtlijn 2008/110 dient te worden omgezet tegen 24 december 2010. Er wordt verwezen naar de algemene toelichting voor wat betreft de reden van een gelijktijdige omzetting.

Artikel 81 werd gewijzigd ten opzichte van zijn oorspronkelijke versie om tegemoet te komen aan de opmerkingen in advies 47.018/2/V van de Raad van State met betrekking tot het overgangsrecht wat betreft de artikelen 38 en 47 van dit wetsontwerp.

De wijzigingen beantwoorden aan deze doelstelling waar zij artikel 37.1 van richtlijn 2007/59/EG omzetten: de artikelen 38 en 47 van het ontwerp zullen in werking treden ten laatste binnen twee jaar die volgen op de aanneming van de basisparameters die bedoeld zijn in artikel 22, § 4 van richtlijn 2007/49/EG.

De eerste minister,

Herman VAN ROMPUY

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Etienne SCHOUPPE

articles a été remplacé par les mêmes actes mais l'arrêté royal du 17 novembre 2003 subsiste formellement dans l'ordre juridique.

L'arrêté ministériel du 14 mars 2003 portant exécution de l'article 100 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire habilite le directeur général de la Direction générale du Transport terrestre du SPF Mobilité et Transports à exercer les compétences de l'Office ferroviaire de répartition et de tarification ainsi que les compétences de l'Institut des chemins de fer. Ces deux organismes n'existant plus, cet arrêté ministériel n'a plus de raison de subsister.

L'arrêté ministériel du 19 février 2004 portant approbation du document de référence du réseau doit lui aussi être abrogé formellement. Un avis au *Moniteur belge* du 7 décembre 2007 a annoncé, conformément aux articles 21 à 23 de la loi du 4 décembre 2006 et à son annexe II, la publication de la nouvelle version de ce document.

Art. 81

Cet article prévoit une entrée en vigueur de la loi au 3 décembre 2009. La directive 2007/59/CE doit être transposée pour le 4 décembre 2009 et la directive 2008/110/CE doit être transposée pour le 24 décembre 2010. Il est renvoyé à l'exposé général pour ce qui concerne la raison de la simultanéité de la transposition.

L'article 81 a été modifié par rapport à sa version initiale pour répondre aux remarques du Conseil d'État, exprimées dans son avis 47.018/2/V, qui avaient trait à l'absence de droit transitoire en ce qui concerne les articles 38 et 47 du présent projet de loi.

Les modifications apportées répondent à cet objectif en transposant l'article 37.1 de la directive 2007/59/CE: les articles 38 et 47 du projet entreront en vigueur au plus tard dans les deux ans qui suivent l'adoption des paramètres fondamentaux prévus à l'article 22, § 4 de la directive 2007/59/CE.

Le premier ministre,

Herman VAN ROMPUY

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Etienne SCHOUPPE

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft

HOOFDSTUK 1**Inleiding****Artikel 1**

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

Ze voorziet:

— in de omzetting van richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen;

— in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap;

— in de omzetting van richtlijn 2008/110/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008 tot wijziging van Richtlijn 2004/49/EG van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen (spoorwegveiligheidsrichtlijn).

HOOFDSTUK 2**Wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur****Art. 2**

Artikel 4 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur wordt vervangen als volgt:

“Art. 4. Deze wet is niet van toepassing op:

1° spoorweginfrastructuur in particuliere eigendom en enkel op deze infrastructuur gebruikte voertuigen die uitsluitend door hun eigenaar voor eigen goederenvervoer worden gebruikt;

2° spoorwegnetwerken die functioneel gescheiden zijn van de rest van het spoorwegsysteem en uitsluitend bestemd

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

CHAPITRE 1^{er}**Introduction****Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Elle transpose:

— la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté;

— partiellement la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté;

— la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE du 29 avril 2004, concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer).

CHAPITRE 2**Modification de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire****Art. 2**

L'article 4 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire est remplacé par ce qui suit:

“Art. 4. La présente loi ne s'applique pas:

1° aux infrastructures ferroviaires privées et aux véhicules utilisés sur ces seules infrastructures et destinés à être utilisés exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises;

2° aux réseaux ferroviaires qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés

zijn voor de exploitatie van lokale, stedelijke of voorstedelijke diensten voor reizigers- en goederenvervoer;

3° spoorwegen met een patrimoniaal, museum- en toeristisch karakter die over hun eigen spoorwegnetwerken beschikken, of die gebruik maken van buiten dienst gestelde maar niet ontmantelde lijnen van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van de werkplaatsen, de voertuigen en het personeel waarvan de activiteiten beperkt zijn tot deze netwerken en lijnen;

4° voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, historische en toeristische doeleinden en die gebruik maken van het spoorwegnetwerk;

5° metro- en tramsystemen en andere systemen voor stadsvervoer en regionaal spoorvervoer door middel van light rail en andere spoorgebonden modi, voor zover deze geen gebruik maken van het spoorwegnetwerk.

In afwijking van het eerste lid, 4°, zijn de regels die zijn vastgesteld in toepassing van artikelen 28, derde lid, en 46, van toepassing op voertuigen met een patrimoniaal, historisch of toeristisch karakter en die gebruik maken van het spoorwegnetwerk.”

Art. 3

In artikel 5 van dezelfde wet worden de bepalingen onder 3°, 6°, 7°, 17° en 26° vervangen als volgt:

“3° “spoorwegonderneming”: (i) iedere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming die in overeenstemming met de van kracht zijnde Europese wetgeving een vergunning heeft verkregen, waarvan de hoofdactiviteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd en (ii) elke andere publiekrechtelijke of privaatrechtelijke onderneming waarvan de activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd. Hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend de tractie leveren;

6° “spoorweginfrastructuur”: alle elementen welke bedoeld zijn in bijlage I, deel A, van verordening (EG) nr. 851/2006 van de Commissie van 9 juni 2006 betreffende de vaststelling van de inhoud van de verschillende posten van de boekhoudkundige schema's bedoeld in bijlage I bij verordening (EEG) nr. 1108/70 van de Raad van 4 juni 1970;

7° “net”: de lijnen, stations, terminals en alle soorten vaste uitrusting die nodig zijn voor een veilige en continue werking van het spoorwegsysteem;

17° “veiligheidscertificaat”: het document dat door de veiligheidsinstantie wordt verleend met als doel te gelden als bewijs dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem tot stand heeft gebracht en kan voldoen aan de eisen die zijn vastgelegd in de TSI's en andere toepasselijke Europese wetgeving en in veiligheidsvoorschriften teneinde risico's te

uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers et de marchandises;

3° aux chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux ferroviaires, ou qui font usage de lignes désaffectées, non démantelées et qui font partie de l'infrastructure ferroviaire, y compris les ateliers, véhicules et personnels opérant uniquement sur lesdits réseaux et lignes;

4° aux véhicules réservés à un usage strictement patrimonial, historique ou touristique qui circulent sur le réseau ferroviaire;

5° aux métros, aux tramways et aux autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux via le light rail et d'autres modes liés aux chemins de fer, pour autant que ceux-ci ne circulent pas sur le réseau ferroviaire.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, 4°, s'appliquent aux véhicules à caractère patrimonial, historique ou touristique qui circulent sur le réseau ferroviaire, les règles afférentes à ces véhicules et arrêtés en vertu de l'article 28, alinéa 3, et 46.”

Art. 3

Dans l'article 5 de la même loi les 3°, 6°, 7°, 17° et 26° sont remplacés par ce qui suit:

“3° “entreprise ferroviaire”: (i) toute entreprise à statut privé ou public, qui a obtenu une licence conformément à la législation européenne applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise et (ii) toute autre entreprise à statut public ou privé, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de passagers par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise. Ces termes englobent également les entreprises qui fournissent uniquement la traction;

6° “infrastructure ferroviaire”: l'ensemble des éléments visés à l'Annexe I^{ère}, partie A, du règlement (CE) No 851/2006 de la Commission du 9 juin 2006 relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe I^{er} du règlement (CEE) No 1108/70 du Conseil du 4 juin 1970;

7° “réseau”: les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe nécessaire pour assurer l'exploitation sûre et continue du système ferroviaire;

17° “certificat de sécurité”: le document délivré par l'autorité de sécurité qui a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les STI, dans d'autres dispositions pertinentes du droit européen ainsi que dans les règles de sécurité, afin de maîtriser les

beheersen en op een veilige manier vervoersdiensten op het netwerk te kunnen aanbieden;

26° “spoorwegsysteem”: het systeem van de spoorweginfrastructuur, bestaande uit de lijnen en vaste installaties van het spoorwegnetwerk en het rollend materieel, ongeacht categorie of herkomst, dat gebruik maakt van deze infrastructuur.”.

Art. 4

Artikel 9 van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende:

“De spoorweginfrastructuurbeheerder stelt de spoorweginfrastructuur ter beschikking van de aangemelde en aangewezen instanties alsook van de spoorwegondernemingen, teneinde tests te verrichten in overeenstemming met de bepalingen van de wet betreffende de interoperabiliteit en mits naleving van de veiligheidsvoorschriften.”.

Art. 5

In artikel 24 van dezelfde wet wordt tussen het vierde en het vijfde lid een lid ingevoegd, luidende:

“Na advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder bepaalt de Koning bij een in Ministerraad overlegd besluit de regels voor de berekening en betalingswijze van de heffingen die voortvloeien uit de toepassing van de prestatieregeling.”.

Art. 6

Artikel 28 van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende:

“In afwijking van het eerste lid, kan de Koning nadere toewijzingsregels bepalen met betrekking tot de voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, historische of toeristische doeleinden. De Koning kan deze bevoegdheid delegeren aan de Minister.”.

Art. 7

Artikel 46 van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende:

“In afwijking van het eerste lid, kan de Koning nadere regels bepalen voor de wijze van berekening van de spoorweginfrastructuurgebruiksrechten met betrekking tot voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, historische of toeristische doeleinden. De Koning kan deze bevoegdheid delegeren aan de minister.”.

risques et de fournir des services de transport sur le réseau en toute sécurité;

26° “système ferroviaire”: le système constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du système ferroviaire, et les véhicules de toute catégorie et origine, qui parcourent ces infrastructures”.

Art. 4

L'article 9 de la même loi est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire met à disposition des organismes notifiés et désignés ainsi que des entreprises ferroviaires, l'infrastructure ferroviaire, afin de réaliser des essais prévus conformément aux dispositions de la loi relative à l'interopérabilité et dans le respect des règles de sécurité.”.

Art. 5

Dans l'article 24 de la même loi, un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 4 et 5:

“Le Roi détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, après avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les règles de calcul et les modalités de paiement des tarifications résultant de l'application du système d'amélioration des performances.”.

Art. 6

L'article 28 de la même loi est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le Roi peut fixer des règles spécifiques de répartition pour les véhicules réservés à un usage strictement patrimonial, historique ou touristique. Le Roi peut déléguer cette compétence au ministre.”.

Art. 7

L'article 46 de la même loi est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le Roi peut fixer des règles spécifiques de calcul des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour les véhicules réservés à un usage strictement patrimonial, historique ou touristique. Le Roi peut déléguer cette compétence au ministre.”.

Art. 8

In artikel 62 van dezelfde wet, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 19 mei 2009, wordt in § 5 de bepaling onder het vierde streepje vervangen als volgt:

“- de in artikelen 6, 7, 8, 1° en 3°, 9 en 10 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de spoorweginfrastructuur.”.

HOOFDSTUK 3

Wijziging van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen

Art. 9

Artikel 2 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen wordt vervangen als volgt:

“Art. 2. Deze wet voorziet:

— in de omzetting van richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering, gewijzigd door richtlijn 2008/110/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008;

— in de omzetting van richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen;

— in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap.”.

Art. 10

Artikel 4 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, gewijzigd bij de programmawet van 22 december 2008, wordt vervangen als volgt:

“Art. 4. Deze wet is niet van toepassing op:

1° spoorweginfrastructuur in particuliere eigendom die uitsluitend door de eigenaar voor eigen goederenvervoer wordt gebruikt;

2° spoorwegnetwerken die functioneel gescheiden zijn van de rest van het spoorwegsysteem en uitsluitend bestemd zijn voor de exploitatie van lokale, stedelijke of voorstedelijke diensten voor reizigers- en goederenvervoer;

Art. 8

Dans l'article 62 de la même loi, modifié par l'arrêté royal du 19 mai 2009, le quatrième tiret du § 5 est remplacé par ce qui suit:

“- les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire visées aux articles 6, 7, 8, 1° et 3°, 9 et 10.”.

CHAPITRE 3

Modification de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire

Art. 9

L'article 2 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire est remplacé par ce qui suit:

“Art. 2. La présente loi transpose:

— la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, modifiée par la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008;

— la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté;

— partiellement la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté.”.

Art. 10

L'article 4 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, modifié par la loi-programme du 22 décembre 2008, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 4. La présente loi ne s'applique pas:

1° aux infrastructures ferroviaires privées utilisées uniquement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises;

2° aux réseaux ferroviaires qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers et de marchandises;

3° spoorwegen met een patrimoniaal, museum- en toeristisch karakter die over hun eigen spoorwegnetwerken beschikken, of die gebruik maken van buiten dienst gestelde maar niet ontmantelde lijnen van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van de werkplaatsen, de voertuigen en het personeel waarvan de activiteiten beperkt zijn tot deze netwerken en lijnen;

4° voertuigen met een patrimoniaal, museum- en toeristisch karakter en die gebruik maken van het spoorwegnetwerk;

5° metro- en tramsystemen en andere systemen voor stadsvervoer en regionaal spoorvervoer door middel van light rail en andere spoorgebonden modi, voor zover deze geen gebruik maken van het spoorwegnetwerk.

In afwijking van het eerste lid, 4°, zijn de nationale veiligheidsvoorschriften die zijn vastgesteld in toepassing van artikel 6, § 2, vijfde lid van toepassing op voertuigen met een patrimoniaal, museum- en toeristisch karakter indien ze gebruik maken van het spoorwegnetwerk.

In afwijking van het eerste lid, 5°, zijn artikelen 12, 13° en 14/4 van toepassing op metro- en tramsystemen en andere systemen voor stadsvervoer en regionaal spoorvervoer door middel van light rail en andere spoorgebonden modi, zelfs indien deze geen gebruik maken van het spoorwegnetwerk.”.

Art. 11

In artikel 5 van dezelfde wet, gewijzigd door de programma-wet van 22 december 2008, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) de bepaling onder 4° wordt vervangen als volgt:

“4° “spoorwegonderneming”: (i) iedere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming die in overeenstemming met de van kracht zijnde Europese wetgeving een vergunning heeft verkregen, waarvan de hoofdactiviteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd en (ii) elke andere publiekrechtelijke of privaatrechtelijke onderneming waarvan de activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd. Hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend de tractie leveren;”;

b) de bepaling onder 5° wordt vervangen als volgt:

“5° “spoorweginfrastructuur”: alle elementen welke bedoeld zijn in bijlage I, deel A, van verordening (EG) nr. 851/2006 van de commissie van 9 juni 2006 betreffende de vaststelling van de inhoud van de verschillende posten van de boekhoudkundige schema's bedoeld in bijlage I bij verordening (EEG) nr. 1108/70 van de Raad van 4 juni 1990;”;

3° aux chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux ferroviaires, ou qui font usage de lignes désaffectées, non démantelées et qui font partie de l'infrastructure ferroviaire, y compris les ateliers, véhicules et personnels opérant uniquement sur lesdits réseaux et lignes;

4° aux véhicules à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui circulent sur le réseau ferroviaire;

5° aux métros, aux tramways et aux autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux via le light rail et d'autres modes liés aux chemins de fer, pour autant que ceux-ci ne circulent pas sur le réseau ferroviaire.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, 4°, s'appliquent aux véhicules à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui circulent sur le réseau ferroviaire, les règles nationales de sécurité afférentes à ces véhicules et arrêtées en vertu de l'article 6, § 2, alinéa 5.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, 5°, les articles 12, 13° et 14/4 s'appliquent aux métros, aux tramways et aux autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux via le light rail et d'autres modes liés aux chemins de fer, même lorsque ceux-ci ne circulent pas sur le réseau ferroviaire.”.

Art. 11

Dans l'article 5 de la même loi, modifié par la loi-programme du 22 décembre 2008, les modifications suivantes sont apportées:

a) le 4° est remplacé par ce qui suit:

“4° “entreprise ferroviaire”: (i) toute entreprise à statut privé ou public, qui a obtenu une licence conformément à la législation européenne applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise et (ii) toute autre entreprise à statut public ou privé, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de passagers par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise. Ces termes englobent également les entreprises qui fournissent uniquement la traction;”;

b) le 5° est remplacé par ce qui suit:

“5° “infrastructure ferroviaire”: l'ensemble des éléments visés à l'Annexe I^{ère}, partie A, du règlement (CE) No 851/2006 de la commission du 9 juin 2006 relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe I^{ère} du règlement (CEE) No 1108/70 du Conseil du 4 juin 1990;”;

c) de bepaling onder 6° wordt vervangen als volgt:

“6° “net”: de lijnen, stations, terminals en alle soorten vaste uitrusting die nodig zijn voor een veilige en continue werking van het spoorwegsysteem;”;

d) de bepaling onder 8° wordt vervangen als volgt:

“8° “veiligheidscertificaat”: het document dat door de veiligheidsinstantie wordt verleend met als doel te gelden als bewijs dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem tot stand heeft gebracht en kan voldoen aan de eisen die zijn vastgelegd in de TSI's, in andere toepasselijke Europese wetgeving en in nationale veiligheidsvoorschriften teneinde risico's te beheersen en op een veilige manier vervoersdiensten op het net te kunnen aanbieden;”;

e) de bepaling onder 22° wordt vervangen als volgt:

“22° “Bureau”: het Europees Spoorwegbureau opgericht bij verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad zoals gewijzigd door verordening (EG) nr. 1335/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008;”;

f) de bepaling onder 24° wordt vervangen als volgt:

“24° “spoorwegsysteem”: het systeem van de spoorweginfrastructuur, bestaande uit de lijnen en vaste installaties van het spoorwegnetwerk en het rollend materieel, ongeacht categorie of herkomst, dat gebruik maakt van deze infrastructuur;”;

g) de bepaling onder 28° wordt vervangen als volgt:

“28° “ingebruikname”: alle handelingen waardoor het gebruik van een subsysteem of van een verzameling van subsystemen wordt toegelaten op het Belgische spoorwegnetwerk, hieronder inbegrepen de bijgewerkte veiligheidsvergunning en de veiligheidscertificaten;”;

h) de bepaling onder 29° wordt vervangen als volgt:

“29° “treinpersoneel”: het personeel samengesteld uit, enerzijds, treinbestuurders en, anderzijds, ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht;”;

i) de bepaling onder 30° wordt vervangen als volgt:

“30° “treinbestuurder”: een persoon die in staat en gemachtigd is tot het zelfstandig, verantwoordelijk en veilig besturen van treinen, daaronder begrepen locomotieven, rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens, hulp treinen of treinen voor het vervoer van reizigers of goederen;”;

j) de bepaling onder 30/1° wordt ingevoegd, luidende:

“30/1° “ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht”: boordpersoneel op treinen dat geen treinbestuurder is, maar dat bijdraagt tot het waarborgen van de veiligheid van de trein, de passagiers en de vervoerde goederen;”;

c) le 6° est remplacé par ce qui suit

“6° “réseau”: les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe nécessaire pour assurer l'exploitation sûre et continue du système ferroviaire;”;

d) le 8° est remplacé par ce qui suit:

“8° “certificat de sécurité”: le document délivré par l'autorité de sécurité qui a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les STI, dans d'autres dispositions pertinentes du droit communautaire ainsi que dans les règles nationales de sécurité, afin de maîtriser les risques et de fournir des services de transport sur le réseau en toute sécurité;”;

e) le 22° est remplacé par ce qui suit:

“22° “Agence”: l'Agence ferroviaire européenne instituée par le règlement (CE) No 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, tel qu'amendé par le règlement (CE) No 1335/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008;”;

f) le 24° est remplacé par ce qui suit:

“24° “système ferroviaire”: le système constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du système ferroviaire, et les véhicules de toute catégorie et origine, qui parcourent ces infrastructures;”;

g) le 28° est remplacé par ce qui suit:

“28° “mise en exploitation”: ensemble des opérations en ce compris la mise à jour de l'agrément de sécurité et des certificats de sécurité par lesquelles l'utilisation d'un sous-système ou d'un ensemble de sous-systèmes est autorisé sur le réseau ferroviaire belge;”;

h) le 29° est remplacé par ce qui suit:

“29° “personnel de bord”: le personnel composé, d'une part, des conducteurs et, d'autre part, des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité;”;

i) le 30° est remplacé par ce qui suit:

“30° “conducteur de train”: une personne apte et autorisée à conduire de façon autonome, responsable et sûre des trains, y compris les locomotives, les locomotives de manœuvre, les trains de travaux, les véhicules ferroviaires d'entretien et d'assistance ou les trains destinés au transport ferroviaire de passagers ou de marchandises;”;

j) il est inséré un 30/1° rédigé comme suit:

“30/1° “autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité”: les personnels embarqués dans le train qui ne sont pas des conducteurs de train, mais qui contribuent à la sécurité du train et à celle des passagers et marchandises transportés;”;

k) de bepaling onder 31° wordt vervangen als volgt:

“31° “certificering van het treinpersoneel”: het nagaan of een kandidaat beschikt over de vereiste psychologische, medische en vakbekwaamheid;”;

l) de bepaling onder 32° wordt vervangen als volgt:

“32° “houder”: de persoon of entiteit die eigenaar is van een voertuig of het recht heeft het te gebruiken, die dat voertuig exploiteert als vervoermiddel en die als zodanig is ingeschreven in het Nationaal Voertuigregister (NVR);”;

m) het artikel wordt aangevuld met de bepalingen onder 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38° en 39°, luidende:

“33° “vergunning”: de toelating die door de veiligheidsinstantie wordt verleend aan een treinbestuurder en waaruit blijkt dat hij voldoet aan de minimumvoorwaarden met betrekking tot medische en psychologische vereisten, basisschoolopleiding en algemene vakbekwaamheid;

34° “bevoegdheidsbewijs”: het geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijs waarin de infrastructuur en het rollend materieel worden genoemd waar of waarmee de treinbestuurder mag rijden;

35° “veiligheidsvergunning”: de vergunning die door de veiligheidsinstantie aan een infrastructuurbeheerder wordt verleend;

36° “opleidingscentrum”: een entiteit die door de veiligheidsinstantie is erkend voor het geven van opleidingscursussen;

37° “Nationaal Voertuigregister” (NVR): het register van voertuigen waarmee het is toegestaan om te rijden op het Belgische spoorweginet;

38° “een met het onderhoud belaste entiteit”: een entiteit die belast is met het onderhoud van een voertuig en als zodanig ingeschreven is in het NVR;

39° “voertuig”: een spoorvoertuig dat op eigen wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder tractie. Een voertuig bestaat uit één of meer structurele en functionele subsystemen of onderdelen van dergelijke subsystemen.”.

Art. 12

In titel II van dezelfde wet wordt het opschrift van hoofdstuk I vervangen als volgt:

“HOOFDSTUK I. Veiligheidsvoorschriften”.

k) le 31° est remplacé par ce qui suit:

“31° “certification du personnel de bord”: la vérification qu'un candidat à la fonction de personnel de bord possède les aptitudes psychologiques, médicales et professionnelles requises;”;

l) le 32° est remplacé par ce qui suit:

“32° “détenteur”: la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules (RNV);”;

m) l'article est complété par les dispositions reprises sous 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38° et 39° rédigés comme suit:

“33° “licence”: le permis délivré à un conducteur de train par l'autorité de sécurité attestant que le conducteur remplit des conditions minimales en matière d'exigences médicales, psychologiques, de scolarité de base et de compétences professionnelles générales;

34° “attestation”: l'attestation complémentaire harmonisée précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire et le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire;

35° “agrément de sécurité”: l'agrément délivré au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire par l'autorité de sécurité;

36° “centre de formation”: une entité reconnue par l'autorité de sécurité pour donner des cours de formation;

37° “Registre national des Véhicules” (RNV): le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferroviaire belge;

38° “entité en charge de la maintenance”: une entité en charge de la maintenance d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le RNV;

39° “véhicule”: un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes.”.

Art. 12

Dans le titre II de la même loi, l'intitulé du chapitre I^{er} est remplacé par ce qui suit:

“CHAPITRE I^{er}. Règles de sécurité”.

Art. 13

In artikel 6 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° §§ 1 en 2 worden vervangen als volgt:

“§ 1. Het regelgevende kader van de nationale veiligheidsvoorschriften wordt gevormd door de volgende veiligheidsvoorschriften:

1° de regels betreffende de nationale veiligheidsdoelstellingen en -methoden;

2° de regels betreffende de vereisten voor de veiligheidsbeheerssystemen die van toepassing zijn op de veiligheidsvergunning van de spoorweginfrastructuurbeheerder en de veiligheids certificering van spoorwegondernemingen;

3° de regels betreffende het veiligheidspersoneel, het rollend materieel en de spoorweginfrastructuur;

4° de regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten;

5° de regels betreffende de exploitatie van de spoorweginfrastructuur;

6° de vereisten betreffende het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter;

7° de interne veiligheidsvoorschriften.

§ 2. De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de regels betreffende de veiligheidsdoelstellingen en -methoden.

De Koning bepaalt de regels betreffende de vereisten van toepassing op de veiligheidsbeheerssystemen, de veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerder en de veiligheids certificering van de spoorwegondernemingen.

De Koning bepaalt de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel, het rollend materieel en de spoorweginfrastructuur. De Koning kan deze bevoegdheid delegeren aan de minister.

De Koning bepaalt de regels betreffende onderzoeken naar ongevallen en incidenten.

De Koning bepaalt de toe te passen vereisten voor het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter op het netwerk. De Koning kan deze bevoegdheid delegeren aan de minister.”;

2° in § 3 worden de woorden “of ter aanvulling van de TSI's” ingevoegd tussen de woorden “TSI” en de woorden “, stelt de spoorweginfrastructuurbeheerder”.

Art. 13

À l'article 6 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° les §§ 1^{er} et 2 sont remplacés par ce qui suit:

“§ 1^{er}. Les règles de sécurité qui constituent le cadre réglementaire national de sécurité sont:

1° les règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité nationaux;

2° les règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité, à l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires;

3° les règles relatives au personnel de sécurité, au matériel roulant et à l'infrastructure ferroviaire;

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

5° les règles relatives à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire;

6° les exigences relatives à la circulation des véhicules à caractère patrimonial;

7° les règles internes de sécurité.

§ 2. Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité.

Le Roi détermine les règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité, à l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.

Le Roi détermine les exigences applicables au personnel de sécurité, au matériel roulant et à l'infrastructure ferroviaire. Le Roi peut déléguer cette compétence au ministre.

Le Roi détermine les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents.

Le Roi détermine les exigences relatives à la circulation de véhicules à caractère patrimonial sur le réseau. Le Roi peut déléguer cette compétence au ministre.”;

2° dans le § 3, les mots “ou en complément des STI” sont insérés entre les mots “de STI” et les mots “, le gestionnaire”.

Art. 14

In artikel 7 van dezelfde wet wordt § 2 vervangen als volgt:

“§ 2. De veiligheidsinstantie raadpleegt de spoorwegondernemingen en/of de spoorweginfrastructuurbeheerder en/of de fabrikanten, volgens de inhoud van de veiligheidsvoorschriften als bedoeld in § 1.”

Art. 15

In artikel 8 van dezelfde wet worden de woorden “twintig werkdagen” vervangen door de woorden “drie maanden”.

Art. 16

In artikel 12 van dezelfde wet, gewijzigd bij de programmawet van 22 december 2008, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) in de Franse versie van de wet wordt het woord “notamment” vervangen door het woord “entre autres”;

b) de bepaling onder 1° wordt vervangen als volgt:

“1° de toelating tot ingebruikname van de subsystemen van structurele aard die samen het spoorwegsysteem vormen en het controleren of deze subsystemen worden geëxploiteerd en onderhouden overeenkomstig de essentiële eisen die erop betrekking hebben;”;

c) de bepaling onder 2° wordt vervangen als volgt:

“2° de controle van de overeenstemming van de interoperabiliteitsonderdelen met de essentiële eisen;”;

d) de bepaling onder 3° wordt vervangen als volgt:

“3° de toelating tot ingebruikname van voertuigen;”;

e) de bepaling onder 4° wordt opgeheven;

f) in de bepalingen onder 6° en 7° wordt het woord “nationale” opgeheven;

g) de bepaling onder 8° wordt vervangen als volgt:

“8° het bijwerken en aanpassen van het nationaal voertuigregister, ervoor zorgend dat de voertuigen terdege ingeschreven zijn in het nationaal voertuigregister en dat de daarin vervatte informatie juist is en bijgewerkt wordt;”;

h) de bepaling onder 9° wordt opgeheven;

i) de bepaling onder 10° wordt vervangen als volgt:

“10° het nazien van de conformiteit van de verleende opleidingsdiensten met de veiligheidseisen bepaald in de TSI's of in de door de Koning vastgestelde voorschriften;”;

Art. 14

Dans l'article 7 de la même loi, le § 2 est remplacé par ce qui suit:

“§ 2. 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 de sécurité visées au § 1^{er}.”

Art. 15

Dans l'article 8 de la même loi, les mots “vingt jours ouvrables” sont remplacés par les mots “trois mois”.

Art. 16

À l'article 12 de la même loi, modifié par la loi-programme du 22 décembre 2008, les modifications suivantes sont apportées:

a) dans la version française de la loi, le mot “notamment” est remplacé par les mots “entre autres”;

b) le 1° est remplacé par ce qui suit:

“1° l'autorisation de la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire et la vérification de ce qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;”;

c) le 2° est remplacé par ce qui suit:

“2° le contrôle de la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences essentielles;”;

d) le 3° est remplacé par ce qui suit:

“3° l'autorisation de la mise en service des véhicules;”;

e) le 4° est abrogé;

f) dans le 6° et le 7° le mot “nationales” est abrogé;

g) le 8° est remplacé par ce qui suit:

“8° la mise à jour et l'adaptation du registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour;”;

h) le 9° est abrogé;

i) le 10° est remplacé par ce qui suit:

“10° la vérification de la conformité de la fourniture de services de formation aux exigences de sécurité définies dans les STI ou les règles adoptées par le Roi;”;

j) de bepaling onder 11° wordt vervangen als volgt:

“11° de taken betreffende de certificering van de treinbestuurders, vermeld in artikel 37/16;”;

k) de bepaling onder 12° wordt vervangen als volgt:

“12° de certificering van het ander treinpersoneel, in de vorm van een attest van begeleider;”.

Art. 17

In artikel 14/1 van dezelfde wet, ingevoegd bij de programmawet van 22 december 2008, worden §§ 1, 2 en 3 vervangen als volgt:

“§ 1. De aanvrager van een toelating als bedoeld in artikel 12, 1° of 3° is, als deelneming in de kosten van het onderzoek door de veiligheidsinstantie, een aan de kostprijs van dat onderzoek gerelateerde bijdrage verschuldigd.

§ 2. De aanvrager van een toelating als bedoeld in artikel 12, 1° of 3° is, als deelneming in de administratieve kosten van de veiligheidsinstantie, voor de aflevering van die toelating een bijdrage verschuldigd.

§ 3. De titularis van een toelating als bedoeld in artikel 12, 1° of 3° is, als deelname in de kosten van de controle door de veiligheidsinstantie, een aan de kostprijs van die controle gerelateerde bijdrage verschuldigd.”.

Art. 18

Artikel 15 van dezelfde wet wordt aangevuld met de bepaling onder e), luidende:

“e) de afwijkingen waartoe overeenkomstig artikel 42/1 werd besloten.”.

Art. 19

In artikel 17, eerste zin, van dezelfde wet wordt het woord “nationale” opgeheven.

Art. 20

In artikel 18, eerste lid, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 6 mei 2009, wordt in de eerste zin het woord “nationale” opgeheven.

Art. 21

In artikel 20 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “de veiligheidsinstantie en” opgeheven;

j) le 11° est remplacé par ce qui suit:

“11° les tâches relatives à la certification des conducteurs, énoncées à l'article 37/16;”;

k) le 12° est remplacé par ce qui suit:

“12° la certification des autres personnels de bord, matérialisée par le certificat d'accompagnateur de train;”.

Art. 17

Dans l'article 14/1 de la même loi, inséré par la loi-programme du 22 décembre 2008, les §§ 1^{er}, 2 et 3 sont remplacés par ce qui suit:

“§ 1^{er}. Le demandeur de l'autorisation visée à l'article 12, 1° ou 3° est redevable, à titre de participation dans les frais d'examen de l'autorité de sécurité, d'une redevance liée au prix de revient de cet examen.

§ 2. Le demandeur de l'autorisation visée à l'article 12, 1° ou 3° est redevable, à titre de participation dans les frais administratifs de l'autorité de sécurité, d'une redevance pour l'octroi de cette autorisation.

§ 3. Le titulaire d'une autorisation visée à l'article 12, 1° ou 3° est redevable, à titre de participation dans les frais de contrôle de l'autorité de sécurité, d'une redevance liée au prix de revient de ce contrôle.”.

Art. 18

L'article 15 de la même loi est complété par le e) rédigé comme suit:

“e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 42/1.”.

Art. 19

Dans l'article 17, première phrase, de la même loi le mot “nationales” est abrogé.

Art. 20

Dans l'article 18, alinéa 1^{er}, de la même loi, modifié par la loi du 6 mai 2009, le mot “nationales” dans la première phrase est abrogé.

Art. 21

À l'article 20 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'alinéa 1^{er} les mots “à l'autorité de sécurité et” sont abrogés;

2° het tweede en het derde lid worden opgeheven.

Art. 22

In artikel 21, tweede lid, van dezelfde wet wordt het woord “wagonexploitant” vervangen door het woord “houder”.

Art. 23

Artikel 22 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 24

In artikel 26 van dezelfde wet wordt het woord “bijgewerkt” ingevoegd tussen de woorden “afgeleverd” en het woord “verlengd”.

Art. 25

In artikel 27 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in § 1, tweede zin, wordt het woord “relevante” ingevoegd tussen de woorden “in andere” en de woorden “communautaire bepalingen” en wordt het woord “nationale” opgeheven;

2° in § 2 wordt de bepaling onder b) vervangen als volgt:

“b) een certificering die bevestigt dat de voorzieningen die de spoorwegonderneming heeft getroffen om te voldoen aan de specifieke eisen die noodzakelijk zijn om veilig op het betrokken net deze diensten te kunnen verlenen, zijn aanvaard. De eisen kunnen betrekking hebben op de toepassing van de TSI's en de veiligheidsvoorschriften met inbegrip van de regels betreffende de exploitatie van het net, de aanvaarding van de documenten houdende vaststelling van de certificering van het personeel met inbegrip van de vergunningen en de bevoegdheidsbewijzen van de bestuurders, en de toelating tot ingebruikname van door spoorwegondernemingen gebruikte voertuigen. De certificering is gebaseerd op de documentatie die door de spoorwegonderneming werd verstrekt overeenkomstig bijlage IV.”

Art. 26

In titel II van dezelfde wet wordt het opschrift van hoofdstuk V vervangen als volgt:

“HOOFDSTUK V. Certificering van treinbestuurders en ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht”.

2° les alinéas 2 et 3 sont abrogés.

Art. 22

Dans l'article 21, alinéa 2, de la même loi, les mots “exploitant de wagon” sont remplacés par le mot “détenteur”.

Art. 23

L'article 22 de la même loi est abrogé.

Art. 24

Dans l'article 26 de la même loi, les mots “de mise à jour” sont insérés entre les mots “de délivrance” et les mots “de prorogation”.

Art. 25

À l'article 27 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le § 1^{er}, deuxième phrase, le mot “pertinentes” est inséré entre les mots “d'autres dispositions” et les mots “du droit” et le mot “nationales” est abrogé.

2° dans le § 2, le b) est remplacé par ce qui suit:

“b) une certification confirmant l'acceptation des dispositions prises par l'entreprise ferroviaire en vue de satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau concerné en toute sécurité. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des documents constatant la certification du personnel, y compris les licences et attestations des conducteurs, et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV.”

Art. 26

Dans le titre II de la même loi, l'intitulé du chapitre V est remplacé par ce qui suit:

“CHAPITRE V. Certification des conducteurs et des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité”.

Art. 27

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 1 ingevoegd, bestaande uit de artikelen 34, 35 en 36, luidende:

“Afdeling 1. – Gemeenschappelijk model voor de certificering”.

Art. 28

In afdeling 1 ingevoegd bij artikel 27, wordt artikel 34 vervangen als volgt:

“Art. 34. Dit hoofdstuk bepaalt de voorwaarden en de procedures voor de certificering van de treinbestuurders op het spoorwegsysteem. Het bepaalt nader de taken die worden opgelegd aan de veiligheidsinstantie, de treinbestuurders en andere belanghebbenden waaronder de spoorwegondernemingen, de spoorweginfrastructuurbeheerder en de erkende personen en entiteiten die instaan voor de verlening van de opleiding en voor de examens.”.

Art. 29

In afdeling 1 ingevoegd bij artikel 27, wordt artikel 35 vervangen als volgt:

“Art. 35. De in dit hoofdstuk bepaalde voorschriften en modellen, vergunningen, medische, psychologische en vakexamens en de nadere regels daarvan, controles, registers, bevoegdheidsbewijzen, taalvoorwaarden, taalkennis, materies ter controle, periodiciteit, procedures, bepalingen ter bestrijding van vervalsing, nadere regels betreffende de organisatie en de minimale inhoud van de opleiding, afgifte-modaliteiten van documenten, lesgevers of opleidingscentra, algemene beroepsbekwaamheid, vergunningsvoorwaarden, vereisten betreffende het attest van begeleider en nadere regels inzake administratieve handelingen met betrekking tot dit attest, zijn deze die nader worden bepaald, bepaald of vastgesteld door de Koning overeenkomstig de bepalingen van afdeling 9.”.

Art. 30

In afdeling 1 ingevoegd bij artikel 27, wordt artikel 36 vervangen als volgt:

“Art. 36. Iedere treinbestuurder dient geschikt te zijn en de kwalificaties te bezitten die vereist zijn voor het besturen van een trein en in het bezit te zijn van een vergunning en één of meer bevoegdheidsbewijzen.

De bevoegdheidsbewijzen mogen vervat zijn in één enkel document.”.

Art. 27

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 1^{re} regroupant les articles 34, 35 et 36 et intitulée:

“Section 1^{re}. - Modèle communautaire de certification”.

Art. 28

Dans la section 1^{re} insérée par l'article 27, l'article 34 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 34. Le présent chapitre fixe les conditions et les procédures pour la certification des conducteurs sur le système ferroviaire. Il précise les tâches qui incombent à l'autorité de sécurité, aux conducteurs et aux autres parties prenantes du secteur, notamment les entreprises ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les personnes et les organismes reconnus chargés de la formation et des examens.”.

Art. 29

Dans la section 1^{re} insérée par l'article 27, l'article 35 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 35. Les prescriptions et modèles, licences, examens médicaux, psychologiques, professionnels et leurs modalités, vérifications, registres, attestations, conditions linguistiques, connaissances linguistiques, matières à vérification, périodicités, procédures, dispositions contre la falsification, modalités d'organisation et contenus minimaux de formation, modalités de délivrance de documents, personnes ou centres de formation, connaissances professionnelles générales, conditions d'agrément, exigences pour le certificat d'accompagnateur et modalités d'action administrative concernant ce certificat, visés dans ce chapitre sont ceux précisés, arrêtés ou fixés par le Roi en vertu des dispositions de la section 9.”.

Art. 30

Dans la section 1^{re} insérée par l'article 27, l'article 36 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 36. Tout conducteur de train doit posséder l'aptitude et les qualifications nécessaires pour assurer la conduite de trains et être titulaire d'une licence et d'une ou plusieurs attestations.

Les attestations peuvent être contenues dans un document unique.”.

Art. 31

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 2 ingevoegd bestaande in artikel 37, luidende:

“Section 2. – De vergunning”.

Art. 32

In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 31, wordt artikel 37 vervangen als volgt:

“Art. 37. Eigendom, uitgever, geldigheid

De vergunning is eigendom van de houder ervan en wordt afgegeven door de veiligheidsinstantie.

De vergunning is geldig voor het hele grondgebied van de Gemeenschap.

Elke vergunning vermeldt de naam van de treinbestuurder, de naam van de uitgever alsmede haar geldigheidsduur, die tien jaar bedraagt, te rekenen vanaf haar afgifte, onder voorbehoud van artikel 37/3.”.

Art. 33

In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 31 wordt een artikel 37/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/1. Verkoijingsvoorwaarden

Een vergunning mag enkel worden afgegeven aan personen die de volle leeftijd van twintig jaar hebben bereikt.

In afwijking van het eerste lid, mag een vergunning worden afgegeven aan personen die de volle leeftijd van achttien jaar hebben bereikt, maar de geldigheid van een dergelijke vergunning blijft beperkt tot het Belgisch grondgebied.

De aanvrager heeft met succes een schoolopleiding op het niveau van het lager en secundair onderwijs van ten minste negen jaar doorlopen en met succes een basisopleiding afgesloten die gelijkwaardig is aan niveau 3 als bedoeld in Besluit 85/368/EEG van de Raad van 16 juli 1985 inzake de vergelijkbaarheid van de getuigschriften van vakbekwaamheid tussen lidstaten van de Europese Gemeenschap.

De aanvrager bewijst zijn lichamelijke geschiktheid door met goed gevolg een medisch onderzoek te ondergaan.

De aanvrager bewijst zijn bedrijfsprofessionele psychologische geschiktheid door met goed gevolg een onderzoek te ondergaan.

De aanvrager bewijst zijn algemene vakbekwaamheid door met goed gevolg een examen af te leggen.”.

Art. 31

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 2 comportant l'article 37 et intitulée:

“Section 2. – La licence”.

Art. 32

Dans la section 2 insérée par l'article 31, l'article 37 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 37. Propriété, émetteur, validité

La licence appartient à son titulaire et est délivrée par l'autorité de sécurité.

La licence est valide sur l'ensemble du territoire de la Communauté.

Chaque licence indique l'identité du conducteur, l'autorité de délivrance ainsi que la durée de sa validité, qui est de dix ans à compter de sa date de délivrance, sous réserve de l'article 37/3.”.

Art. 33

Dans la section 2 insérée par l'article 31, il est inséré un article 37/1 rédigé comme suit:

“Art. 37/1. Conditions d'obtention

Une licence ne peut être délivrée qu'à une personne âgée de vingt ans révolus.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, la licence peut être délivrée à une personne âgée de dix-huit ans révolus mais la validité d'une telle licence est limitée au territoire belge.

Le candidat a suivi avec succès au moins neuf ans d'enseignement primaire et secondaire et a mené à bien une formation de base équivalente au niveau 3 visé dans la décision 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1985 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre États membres des Communautés européennes.

Le candidat démontre son aptitude physique en réussissant un examen médical.

Le candidat démontre son aptitude psychologique sur le plan professionnel en réussissant un examen.

Le candidat démontre ses connaissances professionnelles générales en réussissant un examen.”.

Art. 34

In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 31 wordt een artikel 37/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/2. Afgifte

Iedere vergunningaanvraag wordt ingediend bij de veiligheidsinstantie door de kandidaat-treinbestuurder of door een entiteit die in naam en voor rekening van de kandidaat optreedt.

De veiligheidsinstantie geeft een vergunning zo spoedig mogelijk en uiterlijk een maand na ontvangst van alle benodigde stukken af.

Een vergunning wordt in één enkel exemplaar afgegeven. Een vergunning mag niet worden gedupliceerd, behalve door de veiligheidsinstantie, in geval dat om een duplicaat wordt gevraagd.”.

Art. 35

In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 31 wordt een artikel 37/3 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/3. – Periodieke controles

Teneinde zijn vergunning te kunnen behouden onderwerpt de houder ervan zich, overeenkomstig bijlage VI, 3.1., tot de leeftijd van 55 jaar ten minste om de drie jaar en nadien jaarlijks, aan periodieke examens en/of keuringen die betrekking hebben op de vereisten vermeld in artikel 37/1, vierde en vijfde lid.

Bij verlenging van een vergunning gaat de veiligheidsinstantie in het in artikel 37/6, § 1, 1° bedoelde register na of de treinbestuurder zich heeft onderworpen aan de in het eerste lid bedoelde examens en/of keuringen.

Indien de betrokkene een periodieke controle overslaat of die controle een negatief resultaat oplevert, is de procedure van artikel 37/15 van toepassing.”.

Art. 36

In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 31 wordt een artikel 37/4 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/4. Beëindiging van het dienstverband

Wanneer een treinbestuurder niet langer voor een spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder werkt, dan stelt die of deze de veiligheidsinstantie daarvan onmiddellijk in kennis.

De vergunning blijft geldig zolang wordt voldaan aan de examens en/of keuringen bedoeld in artikel 37/3, eerste lid.”.

Art. 34

Dans la section 2 insérée par l'article 31, il est inséré un article 37/2 rédigé comme suit:

“Art. 37/2. Délivrance

Toute demande de licence est introduite auprès de l'autorité de sécurité par le candidat conducteur ou par une entité agissant au nom et pour le compte du candidat.

L'autorité de sécurité délivre la licence le plus rapidement possible et au plus tard un mois après avoir reçu tous les documents nécessaires.

Une licence est délivrée en un seul exemplaire et il est interdit de la dupliquer. Seule l'autorité de sécurité est autorisée à dupliquer une licence en réponse à une demande de duplicata.”.

Art. 35

Dans la section 2 insérée par l'article 31, il est inséré un article 37/3 rédigé comme suit:

“Art. 37/3. - Vérifications périodiques

Afin qu'une licence demeure valide, son titulaire se soumet à des examens et/ou contrôles périodiques portant sur les exigences énoncées à l'article 37/1, alinéas 4 et 5, tous les trois ans au moins jusqu'à l'âge de 55 ans, ensuite tous les ans, conformément à l'annexe VI, 3.1.

Lors du renouvellement d'une licence, l'autorité de sécurité vérifie dans le registre prévu à l'article 37/6, § 1^{er}, 1°, que le conducteur s'est soumis aux examens et/ou contrôles périodiques visés à l'alinéa 1^{er}.

Si l'intéressé manque à une vérification périodique ou y obtient un résultat négatif, la procédure prévue à l'article 37/15 s'applique.”.

Art. 36

Dans la section 2 insérée par l'article 31, il est inséré un article 37/4 rédigé comme suit:

“Art. 37/4. Cessation d'emploi

Lorsqu'un conducteur cesse de travailler pour une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, celle-ci ou celui-ci en informe sans délai l'autorité de sécurité.

La licence demeure valide aussi longtemps qu'il est satisfait aux examens et/ou contrôles prévus à l'article 37/3, alinéa 1^{er}.”.

Art. 37

In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 31 wordt een artikel 37/5 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/5. Schorsing, intrekking

De vergunning wordt ofwel geschorst of wel ingetrokken in de gevallen bedoeld in artikel 37/15, § 1 en in artikel 37/26, § 4, 1° en 2°.”.

Art. 38

In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 31 wordt een artikel 37/6 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/6. Registers en uitwisseling van gegevens

§ 1. De veiligheidsinstantie:

1° houdt een register bij van alle afgegeven, bijgewerkte, verlengde, gewijzigde, verlopen, geschorste, ingetrokken of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven vergunningen. Dit register bevat de gegevens van alle vergunningen. Deze gegevens moeten kunnen worden opgevraagd met behulp van het aan iedere treinbestuurder toegekende nationale nummer. Dit register wordt geregeld bijgewerkt;

2° verstrekt, op met redenen omkleed verzoek, inlichtingen over de status van voornoemde vergunningen aan de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten, aan het Bureau of aan iedere werkgever van treinbestuurders, inbegrepen, voor de toepassing van artikel 37/21, de vorige werkgever van de treinbestuurder.

§ 2. Elke treinbestuurder heeft toegang tot zijn gegevens die in het register van de veiligheidsinstantie is opgeslagen en op verzoek wordt hem een afschrift van die gegevens verstrekt.

§ 3. De veiligheidsinstantie werkt met het Bureau samen om de interoperabiliteit van het in § 1 bedoelde register te verzekeren.”.

Art. 39

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 3 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 3. Het bevoegdheidsbewijs”.

Art. 40

In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 39 wordt een artikel 37/7 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/7. Verantwoordelijkheid

Iedere spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder staan altijd in voor het opleidings- en kwaliteits-

Art. 37

Dans la section 2 insérée par l'article 31, il est inséré un article 37/5 rédigé comme suit:

“Art. 37/5. Suspension, retrait

La licence est soit suspendue soit retirée dans les hypothèses visées à l'article 37/15, § 1^{er} et à l'article 37/26, § 4, 1° et 2°.”.

Art. 38

Dans la section 2 insérée par l'article 31, il est inséré un article 37/6 rédigé comme suit:

“Art. 37/6. Registres et échange d'informations

§ 1^{er}. L'autorité de sécurité:

1° tient un registre de toutes les licences délivrées, mises à jour, renouvelées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient les données de chaque licence, lesquelles doivent être accessibles au moyen du numéro national attribué à chaque conducteur. Il est mis à jour régulièrement;

2° fournit, sur demande motivée, des renseignements sur l'état de telles licences aux autorités compétentes des autres États membres, à l'Agence ou à tout employeur de conducteurs, en ce compris, pour l'application de l'article 37/21, le précédent employeur du conducteur.

§ 2. Chaque conducteur peut accéder aux données le concernant qui sont stockées dans le registre de l'autorité de sécurité et il peut, à sa demande, en obtenir copie.

§ 3. L'autorité de sécurité coopère avec l'Agence en vue d'assurer l'interopérabilité du registre prévu au § 1^{er}.”.

Art. 39

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 3 intitulée:

“Section 3. L'attestation”.

Art. 40

Dans la section 3 insérée par l'article 39, il est inséré un article 37/7 rédigé comme suit:

“Art. 37/7. Responsabilité

Dans tous les cas, chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sont responsables du

niveau van hun personeel dat met de veiligheid verband houdende taken zoals bedoeld in artikel 17 en bijlage II, verricht.”.

Art. 41

In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 39 wordt een artikel 37/8 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/8. Eigendom, uitgever, geldigheid

Het bevoegdheidsbewijs wordt uitgegeven door de spoorwegonderneming of door de spoorweginfrastructuurbeheerder die de treinbestuurder in dienst heeft of contracteert.

Het bevoegdheidsbewijs is eigendom van de onderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder. De treinbestuurders kunnen echter een eensluidend verklaard afschrift verkrijgen.

Het bevoegdheidsbewijs is enkel geldig voor de infrastructuur en het rollend materieel die daarin worden vermeld.

Ieder bevoegdheidsbewijs vermeldt de infrastructuur waarop de treinbestuurder mag rijden.

Ieder bevoegdheidsbewijs vermeldt het rollend materieel waarmee de treinbestuurder mag rijden.

Het bevoegdheidsbewijs laat het besturen toe van een trein in één of meer van de volgende categorieën:

1° categorie A: rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens en alle andere locomotieven die gebruikt worden voor het rangeren;

2° categorie B: vervoer van reizigers en/of goederen.

Een bevoegdheidsbewijs kan een machtiging voor alle categorieën bevatten, die alle Europese codes voor de verschillende types van voormelde categorieën A en B, omvat.

In afwijking van artikel 36, kan een spoorwegonderneming een treinbestuurder vrijstellen van de verplichting in het bezit te zijn van een geldig bevoegdheidsbewijs voor de betrokken infrastructuur, voor zover een andere treinbestuurder die wel in het bezit is van een dergelijk bevoegdheidsbewijs en die beschikt over de taalkennis die nodig is om met de vrijgestelde treinbestuurder te communiceren, tijdens het besturen naast de vrijgestelde treinbestuurder zit, en enkel in de volgende uitzonderlijke gevallen:

1° wanneer door de spoorweginfrastructuurbeheerder werd vastgesteld dat verstoringen van de spoordienst de omleiding van treinen of het onderhoud van de sporen noodzakelijk maken;

2° voor uitzonderlijke eenmalige diensten waarvoor historische treinen worden gebruikt;

niveau de formation et de la qualification de leur personnel exerçant des tâches en rapport avec la sécurité, comme indiqué à l'article 17 et à l'annexe II.”.

Art. 41

Dans la section 3 insérée par l'article 39, il est inséré un article 37/8 rédigé comme suit:

“Art. 37/8. Propriété, émetteur, validité

L'attestation est émise par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire qui emploie le conducteur ou qui a passé un contrat avec lui.

L'attestation appartient à l'entreprise ou au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Néanmoins, les conducteurs peuvent en obtenir une copie certifiée conforme.

L'attestation n'est valide que pour les infrastructures et le matériel roulant qui y sont indiqués.

Chaque attestation indique les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire.

Chaque attestation indique le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire.

L'attestation autorise la conduite dans une ou plusieurs catégories parmi les suivantes:

1° catégorie A: locomotives de manœuvre, trains de travaux, véhicules ferroviaires d'entretien et toutes autres locomotives utilisées pour effectuer des manœuvres;

2° catégorie B: transport de personnes et/ou de marchandises.

Une attestation peut contenir une autorisation pour toutes les catégories, couvrant tous les codes communautaires pour les différents types des catégories A et B visés ci-dessus.

Par dérogation à l'article 36, une entreprise ferroviaire peut dispenser un conducteur de train de l'obligation d'être titulaire d'une attestation valide pour l'infrastructure concernée, dès lors qu'un autre conducteur de train possédant une telle attestation et les connaissances linguistiques nécessaires à pouvoir communiquer avec le conducteur dispensé se tient aux côtés du conducteur dispensé durant la conduite, dans les cas exceptionnels énumérés ci-après:

1° lorsque la perturbation du service ferroviaire impose de dévier des trains ou d'entretenir les voies, tel que spécifié par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;

2° pour des services exceptionnels uniques pour lesquels des trains historiques sont utilisés;

3° voor uitzonderlijke eenmalige goederenvervoerdiensten, indien de spoorweginfrastructuurbeheerder hiermee instemt;

4° voor het afleveren of demonstreren van een nieuwe trein of locomotief;

5° voor het opleiden en examineren van treinbestuurders.

De betrokken infrastructuurbeheerder of de veiligheidsinstantie kunnen de beslissing om gebruik te maken van deze mogelijkheid niet opleggen.

De infrastructuurbeheerder wordt voorafgaand op de hoogte gesteld telkens een beroep wordt gedaan op een bijkomende treinbestuurder zoals hierboven beschreven.”

Art. 42

In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 39 wordt een artikel 37/9 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/9. Verkrijgingsvoorwaarden

Een bevoegdheidsbewijs kan enkel worden verleend aan de houder van een vergunning.

De houder van een bevoegdheidsbewijs houdt zich aan de taalvoorwaarden die door de spoorweginfrastructuurbeheerder in functie van de lokalisatie van de infrastructuur waarvoor het bevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd, zijn vastgesteld.

De kandidaat heeft met succes een examen afgelegd dat betrekking heeft op zijn beroepskennis en vakbekwaamheid betreffende de infrastructuur waarvoor het bevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd, alsmede op zijn taalkennis.

De kandidaat heeft met succes een examen afgelegd dat betrekking heeft op zijn beroepskennis en vakbekwaamheid betreffende de voertuigen waarvoor het bevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd.

De spoorwegonderneming of spoorweginfrastructuurbeheerder verstrekt aan de kandidaat een opleiding betreffende haar of zijn veiligheidsmanagementsysteem.”

Art. 43

In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 39 wordt een artikel 37/10 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/10. Afgifte en bijwerking

In overeenstemming met deze wet en haar uitvoeringsbesluiten en als onderdeel van het veiligheidsmanagementsysteem, stelt elke spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder de voor afgifte of bijwerking van het bevoegdheidsbewijs te volgen eigen procedures op, alsmede de beroepsprocedures die treinbestuurders in de mogelijkheid

3° pour des services exceptionnels uniques de transport de marchandises, moyennant l'accord du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;

4° pour la livraison ou la démonstration d'un nouveau train ou d'une nouvelle locomotive;

5° aux fins de formation et d'examen des conducteurs.

La décision de recourir à cette possibilité ne peut être imposée par le gestionnaire de l'infrastructure concerné ou par l'autorité de sécurité.

Chaque fois qu'il est fait appel à un conducteur supplémentaire comme prévu ci-dessus, le gestionnaire de l'infrastructure en est informé au préalable.”

Art. 42

Dans la section 3 insérée par l'article 39, il est inséré un article 37/9 rédigé comme suit:

“Art. 37/9. Conditions d'obtention

Une attestation n'est délivrée qu'au titulaire d'une licence.

Le titulaire de l'attestation se conforme aux conditions linguistiques dans la (ou les) langue(s) indiquée(s) par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire suivant la localisation de l'infrastructure pour laquelle l'attestation est demandée.

Le candidat a réussi un examen portant sur ses connaissances et ses compétences professionnelles relatives aux infrastructures pour lesquelles l'attestation est demandée ainsi que sur ses connaissances linguistiques.

Le candidat a réussi un examen sur ses connaissances et ses compétences professionnelles relatives aux véhicules pour lesquels l'attestation est demandée.

L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dispense au candidat une formation en ce qui concerne son système de gestion de la sécurité.”

Art. 43

Dans la section 3 insérée par l'article 39, il est inséré un article 37/10 rédigé comme suit:

“Art. 37/10. Délivrance et mise à jour

Chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit ses propres procédures pour la délivrance et la mise à jour des attestations conformément à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution et les intègre dans son système de gestion de la sécurité, ainsi que les procédures de recours permettant aux conducteurs de demander

stellen om te verzoeken om een herziening van een beslissing betreffende de uitgifte, de bijwerking, de schorsing dan wel de intrekking van een bevoegdheidsbewijs.

Indien de partijen geen overeenstemming bereiken, kunnen zij een beroep doen op de veiligheidsinstantie volgens de procedure voorzien in artikel 37/16, § 3.

De spoorwegondernemingen of de spoorweginfrastructuurbeheerder werkt het bevoegdheidsbewijs onmiddellijk bij of vervangt het afschrift, desgevallend, telkens wanneer de houder zijn afschrift heeft verloren of aanvullende machtigingen met betrekking tot het rollend materieel of de infrastructuur heeft verkregen.”

Art. 44

In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 39 wordt een artikel 37/11 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/11. Periodieke controles

Teneinde zijn bevoegdheidsbewijs te kunnen behouden, onderwerpt de houder zich op gezette tijden aan examens en/of keuringen die betrekking hebben op de in artikel 37/9, tweede, derde en vierde lid, genoemde eisen. De frequentie van deze examens en/of keuringen wordt bepaald door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder die de treinbestuurder in dienst heeft of contracteert, in functie van haar of zijn veiligheidsmanagementsysteem. Bij elk van deze controles verklaart de afgever door een vermelding op het bevoegdheidsbewijs en in het in artikel 37/14, § 1, 1°, bedoelde register, dat de treinbestuurder aan de in het eerste lid bedoelde eisen voldoet.

Indien een periodieke controle wordt overgeslagen of een negatief resultaat oplevert, is de procedure van artikel 37/15 van toepassing.”

Art. 45

In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 39 wordt een artikel 37/12 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/12. Beëindiging van het dienstverband

Een bevoegdheidsbewijs verliest zijn geldigheid wanneer de houder niet langer in dienst is als treinbestuurder. De treinbestuurder ontvangt echter wel een eensluidend verklaard afschrift van het bevoegdheidsbewijs en van alle documenten waaruit zijn opleiding, zijn kwalificaties, zijn ervaring en zijn vakbekwaamheden blijken. Bij het vervolgens afgeven van een bevoegdheidsbewijs aan een treinbestuurder, neemt de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder die de betrokken treinbestuurder zou aanwerven deze documenten in aanmerking.”

la révision d'une décision relative à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d'une attestation.

En cas de désaccord, les parties peuvent en appeler à l'autorité de sécurité moyennant la procédure prévue à l'article 37/16, § 3.

Les entreprises ferroviaires ou le gestionnaire de l'infrastructure mettent à jour l'attestation, ou remplacent la copie, le cas échéant, sans délai, chaque fois que le titulaire de l'attestation l'a perdue ou obtenu de nouvelles autorisations relatives au matériel roulant ou aux infrastructures.”

Art. 44

Dans la section 3 insérée par l'article 39, il est inséré un article 37/11 rédigé comme suit:

“Art. 37/11. Vérifications périodiques

Afin qu'une attestation demeure valide, son titulaire se soumet à des examens et/ou contrôles périodiques portant sur les exigences énoncées à l'article 37/9, alinéas 2, 3 et 4. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire qui emploie le conducteur ou qui a passé un contrat avec lui fixe la fréquence de ces examens et/ou contrôles en fonction de son propre système de gestion de la sécurité. Pour chacune de ces vérifications, le délivrant de l'attestation confirme, par une mention sur ladite attestation et dans le registre prévu à l'article 37/14, § 1^{er}, 1°, que le conducteur satisfait aux exigences visées au premier alinéa.

Si l'intéressé manque à une vérification périodique ou y obtient un résultat négatif, la procédure prévue à l'article 37/15 s'applique.”

Art. 45

Dans la section 3 insérée par l'article 39, il est inséré un article 37/12 rédigé comme suit:

“Art. 37/12. Cessation d'emploi

Une attestation perd sa validité lorsque son titulaire cesse d'être employé comme conducteur. Toutefois, le titulaire reçoit une copie certifiée conforme de l'attestation et de tous les documents prouvant sa formation, ses qualifications, son expérience et ses compétences professionnelles. En délivrant une attestation au conducteur par la suite, une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire qui viendrait à engager ledit conducteur tient compte de tous ces documents.”

Art. 46

In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 39 wordt een artikel 37/13 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/13. Schorsing, intrekking van het bevoegdheidsbewijs

Wanneer om welke reden ook de vergunning wordt ingetrokken wordt tevens het bevoegdheidsbewijs ingetrokken.

Het bevoegdheidsbewijs wordt ofwel opgeschort ofwel ingetrokken:

— in de gevallen vermeld in artikel 37/15 en in artikel 37/26, § 4, 3°;

— ingeval van schorsing of intrekking van de vergunning, voor welk motief dan ook.”.

Art. 47

In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 39 wordt een artikel 37/14 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/14. Registers en uitwisseling van gegevens

§ 1. Elke spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder:

1° houdt een register bij, of zorgt dat er een register wordt bijgehouden, van alle afgegeven, bijgewerkte, verlengde, gewijzigde, verlopen, geschorste, ingetrokken of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven bevoegdheidsbewijzen of afschriften van bevoegdheidsbewijzen. Dit register bevat de gegevens van alle vergunningen alsmede de gegevens betreffende de periodieke controles vermeld in artikel 37/11. Dit register wordt geregeld bijgewerkt;

2° werkt met de veiligheidsinstantie samen om met haar gegevens uit te wisselen en haar toegang te verlenen tot alle nodige informatie;

3° verstrekt, op verzoek, inlichtingen betreffende de inhoud van de bevoegdheidsbewijzen aan de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten, indien dit nodig is als gevolg van hun transnationale activiteiten.

§ 2. Elke treinbestuurder heeft toegang tot zijn gegevens die in het register van de spoorwegondernemingen of van de spoorweginfrastructuurbeheerder zijn opgeslagen en op verzoek wordt hem een afschrift van die gegevens verstrekt.

§ 3. De veiligheidsinstantie werkt met het Bureau samen om de interoperabiliteit van het in § 1 bedoelde register te verzekeren.”.

Art. 48

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 4 ingevoegd, luidende:

Art. 46

Dans la section 3 insérée par l'article 39, il est inséré un article 37/13 rédigé comme suit:

“Art. 37/13. Suspension, retrait de l'attestation

L'attestation est retirée en cas de retrait de la licence, pour quelque motif que ce soit.

L'attestation est soit suspendue soit retirée:

— dans les cas visés à l'article 37/15 et à l'article 37/26, § 4, 3°;

— en cas de suspension ou de retrait de la licence, pour quelque motif que ce soit.”.

Art. 47

Dans la section 3 insérée par l'article 39, il est inséré un article 37/14 rédigé comme suit:

“Art. 37/14. Registres et échange d'informations

§ 1^{er} Chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire:

1° tiennent ou veillent à ce que soit tenu un registre de toutes les attestations ou copies d'attestations délivrées, mises à jour, renouvelées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient les données de chaque attestation ainsi que les données relatives aux vérifications périodiques prévues à l'article 37/11. Il est mis à jour régulièrement;

2° coopèrent avec l'autorité de sécurité afin d'échanger des informations avec l'autorité de sécurité et donner à celle-ci accès aux données nécessaires;

3° fournissent des renseignements sur le contenu de ces attestations aux autorités compétentes des autres États membres, à leur demande, lorsque cela s'impose en raison de leurs activités transnationales.

§ 2. Chaque conducteur peut accéder aux données le concernant qui sont stockées dans le registre des entreprises ferroviaires ou du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et il peut, à sa demande, en obtenir copie.

§ 3. L'autorité de sécurité coopère avec l'Agence en vue d'assurer l'interopérabilité du registre prévu au § 1^{er}.”.

Art. 48

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 4 intitulée:

“Afdeling 4. Toezicht op bestuurders door spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder”.

Art. 49

In afdeling 4 ingevoegd bij artikel 48 wordt een artikel 37/15 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/15. § 1. De spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder zijn verplicht erop toe te zien en na te zien dat de vergunningen en bevoegdheidsbewijzen van de treinbestuurders die zij in dienst hebben of contracteren, geldig zijn.

Zij voeren een systeem in voor het toezicht op hun treinbestuurders. Indien de resultaten van dit toezichtssysteem aanleiding geven tot twijfel over de arbeidsgeschiktheid van een treinbestuurder en de wenselijkheid om zijn vergunning of bevoegdheidsbewijs te handhaven, dan nemen de spoorwegondernemingen of de spoorweginfrastructuurbeheerder onmiddellijk de nodige maatregelen.

§ 2. Indien een treinbestuurder meent dat zijn gezondheidstoestand aanleiding geeft tot twijfels over zijn arbeidsgeschiktheid, dan stelt hij de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder daar onmiddellijk van in kennis.

Zodra de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder constateert, of er door een arts van in kennis wordt gesteld, dat de gezondheid van een treinbestuurder zodanig is verslechterd dat er aanleiding is te twijfelen aan zijn arbeidsgeschiktheid, dan neemt die onmiddellijk de nodige maatregelen, daaronder inbegrepen een keuring en, zo nodig, de intrekking van het bevoegdheidsbewijs alsmede de bijwerking van het in artikel 37/14, § 1, 1^o bedoelde register. Daarnaast waarborgt hij dat de treinbestuurder tijdens de dienst op geen enkel moment onder invloed verkeert van welke stof dan ook, die zijn concentratievermogen, waakzaamheid of gedrag zou kunnen beïnvloeden. Van elk geval van arbeidsongeschiktheid die langer duurt dan drie maanden, wordt de veiligheidsinstantie onmiddellijk in kennis gesteld.”.

Art. 50

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 5 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 5 Taken en beslissingen van de veiligheidsinstantie”.

Art. 51

In afdeling 5 ingevoegd bij artikel 50 wordt een artikel 37/16 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/16. Taken van de veiligheidsinstantie

“Section 4. Suivi des conducteurs par les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire”.

Art. 49

Dans la section 4 insérée par l'article 48, il est inséré un article 37/15 rédigé comme suit:

“Art. 37/15. § 1^{er}. Les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sont tenus de s'assurer et de vérifier que les licences et les attestations des conducteurs qu'ils emploient ou avec lesquels ils ont passé un contrat sont valides.

Ils mettent en place un système de suivi de leurs conducteurs. Si les résultats de ce suivi mettent en question les compétences requises d'un conducteur pour exercer son emploi et le maintien de sa licence ou de son attestation, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prend immédiatement les mesures nécessaires.

§ 2. Lorsqu'un conducteur considère que son état de santé remet en cause son aptitude à exercer son emploi, il en informe immédiatement l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, selon le cas.

Dès qu'une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire constate ou est informé par un médecin que l'état de santé d'un conducteur s'est détérioré de telle manière que son aptitude à exercer son emploi est mise en cause, il prend immédiatement les mesures nécessaires, y compris un examen, et, si nécessaire, le retrait de l'attestation ainsi que la mise à jour du registre prévue à l'article 37/14, § 1^{er}, 1^o. En outre, il veille à ce qu'à aucun moment durant son service, le conducteur ne soit sous l'influence d'une substance susceptible d'affecter sa concentration, sa vigilance ou son comportement. L'autorité de sécurité est informée, sans délai, de tout cas d'incapacité de travail dont la durée est supérieure à trois mois.”.

Art. 50

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est insérée une section 5 intitulée:

“Section 5. Tâches et décisions de l'autorité de sécurité”.

Art. 51

Dans la section 5 insérée par l'article 50, il est inséré un article 37/16 rédigé comme suit:

“Art. 37/16. Tâches de l'autorité de sécurité

§ 1. Los van artikel 12, 11°, vervult de veiligheidsinstantie de volgende taken op een transparante en niet-discriminerende wijze:

1° de afgifte en het bijwerken van vergunningen, en het verstrekken van duplicaten, overeenkomstig artikelen 37 en 37/2;

2° zich verzekeren van de organisatie van de periodieke examens en/of keuringen, zoals bepaald in artikel 37/3;

3° de schorsing en intrekking van vergunningen, en het toezenden aan de uitgever van het betrokken bevoegdheidsbewijs, van met redenen omklede verzoeken tot schorsing van bevoegdheidsbewijzen, overeenkomstig artikel 37/26;

4° de erkenning van personen of entiteiten, overeenkomstig artikelen 37/19 en 37/20;

5° ervoor zorgen dat een register van geaccrediteerde of erkende personen en entiteiten wordt bekendgemaakt en dat dit register wordt bijgewerkt, overeenkomstig artikel 37/17;

6° het bijhouden en bijwerken van een register van vergunningen, overeenkomstig artikelen 37/3 en 37/6, § 1, 1°;

7° het toezicht op het in artikel 37/24 bedoelde certificeringsproces voor treinbestuurders;

8° het uitvoeren van inspecties als bedoeld in artikel 37/26;

9° het vaststellen van nationale criteria voor examinatoren in overeenstemming met artikel 37/22, vijfde lid.

§ 2. De veiligheidsinstantie reageert snel op verzoeken om informatie en doet zo nodig zelf onmiddellijk een verzoek om aanvullende informatie hangende de aanvraag van een vergunning.

§ 3. De werkgever en de treinbestuurder beschikken binnen de veiligheidsinstantie over een administratieve beroepsprocedure op grond waarvan kan worden verzocht om de herziening van een beslissing die door een andere instantie dan de veiligheidsinstantie krachtens deze wet werd genomen.”

Art. 52

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet wordt een afdeling 6 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 6. Opleiding en examinering van de treinbestuurders”.

Art. 53

In afdeling 6 ingevoegd bij artikel 52 wordt een artikel 37/17 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/17. Opleiding, examinering, erkenning

§ 1^{er}. Indépendamment de l'article 12, 11°, l'autorité de sécurité accomplit les tâches suivantes de manière transparente et non discriminatoire:

1° délivrer et mettre à jour les licences, et en fournir des duplicatas, conformément aux articles 37 et 37/2;

2° s'assurer de la mise en œuvre des examens et/ou contrôles périodiques, conformément à l'article 37/3;

3° suspendre et retirer les licences, et communiquer à l'émetteur de l'attestation en cause les demandes motivées de suspension des attestations, conformément à l'article 37/26;

4° reconnaître les personnes ou organismes conformément aux articles 37/19 et 37/20;

5° veiller à la publication et à la mise à jour d'un registre de personnes et d'organismes accrédités ou reconnus conformément à l'article 37/17;

6° tenir et mettre à jour un registre de licences conformément à l'article 37/3 et à l'article 37/6, § 1^{er}, 1°;

7° contrôler le processus de certification des conducteurs conformément à l'article 37/24;

8° effectuer les contrôles prévus à l'article 37/26;

9° établir les critères nationaux applicables aux examinateurs conformément à l'article 37/22, alinéa 5.

§ 2. L'autorité de sécurité répond rapidement aux demandes d'information et présente, sans délai, toute demande d'information complémentaire dans le cadre de la préparation des licences.

§ 3. L'employeur et le conducteur disposent d'une procédure de recours administratif au sein de l'autorité de sécurité aux fins de révision d'une décision prise par une instance autre que l'autorité de sécurité, afférente à toute demande au titre de la présente loi.”

Art. 52

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 6 intitulée:

“Section 6. Formation et examen des conducteurs”.

Art. 53

Dans la section 6 insérée par l'article 52, il est inséré un article 37/17 rédigé comme suit:

“Art. 37/17. Formation, examens, reconnaissance

De lesgevers of opleidingscentra worden erkend door de veiligheidsinstantie voor de taken vermeld in artikelen 37/19, eerste lid, 37/20, eerste en tweede lid, en 37/22.

De erkenning verplicht de lesgevers of opleidingscentra ertoe op billijke en niet-discriminerende wijze toegang te verlenen tot de opleidingen telkens deze opleidingen noodzakelijk zijn om te voldoen aan de verkrijgingsvoorwaarden van het veiligheidscertificaat of, desgevallend, van de veiligheidsvergunning.

De erkenning verplicht de lesgevers of opleidingscentra ertoe kwalitatieve opleidingsdiensten ter beschikking te stellen van de spoorwegondernemingen en van de spoorweginfrastructuurbeheerder met dien verstande dat een redelijke en niet-discriminerende prijs wordt toegepast. De prijs dient in verhouding te staan tot de kosten van de dienstverlening en mag een winstmarge bevatten.

De erkenning berust op criteria van onafhankelijkheid, bekwaamheid en onpartijdigheid en op de beoordeling van het dossier.

Het criterium van onafhankelijkheid is niet van toepassing op opleidingstaken met betrekking tot:

- algemene vakkennis, bedoeld in bijlage VIII;
- taalkennis, bedoeld in bijlage X, 8;
- vakkennis met betrekking tot het rollend materieel, bedoeld in bijlage IX;
- vakkennis betreffende de infrastructuur, bedoeld in bijlage X, 1 tot 7.

De veiligheidsinstantie zorgt ervoor dat het register van personen en entiteiten die op grond van deze wet werden erkend, wordt gepubliceerd en bijgewerkt.”

Art. 54

In afdeling 6 ingevoegd bij artikel 52 wordt een artikel 37/18 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/18. Opleiding

De opleiding van treinbestuurders omvat een deel dat betrekking heeft op de vergunning, dat handelt over de algemene vakkennis, en een deel dat betrekking heeft op het bevoegdheidsbewijs, dat handelt over de specifieke vakkennis.

De kandidaat-treinbestuurders hebben op billijke en niet-discriminerende wijze toegang tot de opleiding die nodig is om te voldoen aan de verkrijgingsvoorwaarden van de vergunning en het bevoegdheidsbewijs.”

Les personnes ou centres de formation sont reconnus par l'autorité de sécurité aux fins des tâches visées aux articles 37/19, alinéa 1^{er}, 37/20, alinéas 1^{er} et 2, et 37/22.

La reconnaissance impose aux personnes ou centres de formation de fournir un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des conducteurs de train chaque fois que cette formation est nécessaire pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité ou, le cas échéant, de l'agrément de sécurité.

La reconnaissance impose aux personnes ou centres de formation de mettre des services de formation de qualité à la disposition des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à un prix raisonnable et non discriminatoire, qui soit en rapport avec les coûts et puisse inclure une marge bénéficiaire.

La reconnaissance se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité et sur l'évaluation du dossier.

Le critère d'indépendance ne s'applique pas aux tâches de formation relatives:

- aux connaissances professionnelles générales, visées à l'annexe VIII;
- aux connaissances linguistiques, visées à l'annexe X, 8;
- aux connaissances professionnelles relatives au matériel roulant, visées à l'annexe IX;
- aux connaissances professionnelles relatives aux infrastructures, visées à l'annexe X, 1 à 7.

L'autorité de sécurité veille à la publication et à la mise à jour du registre des personnes et organismes qui ont été reconnus en vertu de cette loi.

Art. 54

Dans la section 6 insérée par l'article 52, il est inséré un article 37/18 rédigé comme suit:

“Art. 37/18. Formation

La formation des conducteurs comprend un volet relatif à la licence, qui porte sur les connaissances professionnelles générales, et un volet relatif à l'attestation, qui porte sur les connaissances professionnelles spécifiques.

Les candidats conducteurs ont un accès équitable et non discriminatoire à la formation nécessaire pour satisfaire aux conditions d'obtention de la licence et de l'attestation.”

Art. 55

In afdeling 6 ingevoegd bij artikel 52 wordt een artikel 37/19 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/19. Opleiding - vergunning

De opleidingstaken die betrekking hebben op de algemene vakkennis bedoeld in artikel 37/1, zesde lid, worden verricht door lesgevers of opleidingscentra die erkend zijn overeenkomstig artikel 37/17.

Wat de vergunning betreft, blijft het algemene stelsel voor de erkenning van beroepskwalificaties als bepaald bij richtlijn 2005/36/EG van toepassing op de erkenning van de beroepskwalificaties van treinbestuurders die onderdaan van een lidstaat zijn en hun opleidingsbewijs in een derde land hebben behaald.”.

Art. 56

In afdeling 6 ingevoegd bij artikel 52 wordt een artikel 37/20 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/20. Opleiding – Bevoegdheidsbewijs

De opleidingstaken die betrekking heeft op de taalkennis bedoeld in artikel 37/9, tweede lid, en op de vakbekwaamheid met betrekking tot rollend materiaal bedoeld in artikel 37/9, vierde lid, worden verricht door lesgevers of opleidingscentra die erkend zijn overeenkomstig artikel 37/17.

De opleidingstaken die betrekking hebben op de kennis van infrastructuur bedoeld in artikel 37/9, eerste lid, met inbegrip van kennis van spoorlijnen, exploitatievoorschriften en -procedures, worden verricht door lesgevers of opleidingscentra die erkend zijn overeenkomstig artikel 37/17.

Er wordt een permanent opleidingsproces gerealiseerd om te zorgen dat het personeel ter zake deskundig blijft, overeenkomstig bijlage II, 2.1 e).”.

Art. 57

In afdeling 6 ingevoegd bij artikel 52 wordt een artikel 37/21 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/21. Verhalen van opleidingskosten

In het geval dat een treinbestuurder van een spoorwegonderneming of een spoorweginfrastructuurbeheerder vrijwillig vertrekt naar een andere spoorwegonderneming of spoorweginfrastructuurbeheerder, betaalt die andere spoorwegonderneming of spoorweginfrastructuurbeheerder een vergoeding aan de voormalige werkgever om de door deze gedane investeringen voor de opleiding van de betrokken treinbestuurder te compenseren.”.

De in het eerste lid bedoelde vergoeding wordt vastgesteld op redelijke basis, met inachtneming van:

Art. 55

Dans la section 6 insérée par l'article 52, il est inséré un article 37/19 rédigé comme suit:

“Art. 37/19. Formation - licence

Les tâches de formation liées aux connaissances professionnelles générales prévues à l'article 37/1, alinéa 6, sont accomplies par des personnes ou des centres de formation reconnus conformément à l'article 37/17.

En ce qui concerne la licence, le système général de reconnaissance des qualifications professionnelles établi par la directive 2005/36/CE continue de s'appliquer à la reconnaissance des qualifications professionnelles des conducteurs ressortissants d'un État membre qui ont obtenu leur attestation de formation dans un pays tiers.”.

Art. 56

Dans la section 6 insérée par l'article 52, il est inséré un article 37/20 rédigé comme suit:

“Art. 37/20. Formation - attestation

Les tâches de formation liées aux connaissances linguistiques prévues à l'article 37/9, alinéa 2 et aux compétences professionnelles relatives au matériel roulant prévues à l'article 37/9, alinéa 4, sont accomplies par des personnes ou des centres de formation reconnus conformément à l'article 37/17.

Les tâches de formation liées à la connaissance des infrastructures prévues à l'article 37/9, alinéa 3, y compris les itinéraires et les règles et procédures d'exploitation, sont accomplies par des personnes ou des centres de formation reconnus conformément à l'article 37/17.

Un système de formation continue est mis en place pour faire en sorte que les compétences du personnel soient maintenues, conformément à l'annexe II, 2.1 e).”.

Art. 57

Dans la section 6 insérée par l'article 52, il est inséré un article 37/21 rédigé comme suit:

“Art. 37/21. Récupération du coût de la formation

Dans l'hypothèse où un conducteur d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire quitterait volontairement son emploi pour une autre entreprise ferroviaire ou gestionnaire de l'infrastructure, cette autre entreprise ferroviaire ou gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire paye une indemnité à l'ancien employeur afin de compenser les investissements consentis par cet ancien employeur dans la formation dudit conducteur.”.

L'indemnité visé à l'alinéa 1^{er} est fixée raisonnablement, en prenant en considération:

— het tijdsverloop tussen het einde van de opleiding en de aanwerving van de bestuurder;
 — het onmiddellijk nut van de opleiding voor de nieuwe werkgever.”

Art. 58

In afdeling 6 ingevoegd bij artikel 52 wordt een artikel 37/22 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/ 22. Examens

Voor het deel dat betrekking heeft op de vergunning worden de examens voor het beoordelen van de vereiste kennis alsmede de opleidingscentra onder de erkende personen en instanties bepaald bij de vaststelling van de procedure die wordt gevolgd voor het verkrijgen van de vergunning overeenkomstig artikel 37/2, eerste lid.

Voor het deel dat betrekking heeft op het bevoegdheidsbewijs worden de examens voor het beoordelen van de vereiste kennis alsmede de met deze taak belaste lesgevers of opleidingscentra bepaald door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder onder de erkende lesgevers of opleidingscentra bij de vaststelling van de procedure die wordt gevolgd voor het verkrijgen van het bevoegdheidsbewijs overeenkomstig artikel 37/10.

De in het eerste en tweede lid bedoelde examens worden zodanig georganiseerd dat belangenverstrengeling wordt vermeden.

Wat de in het tweede lid bedoelde examens betreft, mag de door de Koning erkende examinerende deel uitmaken van de spoorwegonderneming of van de spoorweginfrastructuurbeheerder die het bevoegdheidsbewijs afgeeft.

De keuze van de examinatoren en de examens kan geschieden op grond van Europese criteria vastgesteld op basis van een door het Bureau voorbereide ontwerp tekst. Tot de inwerkingtreding van dergelijke criteria geschiedt de keuze van de examinatoren en de examens op grond van nationale criteria.

Ter afsluiting van de opleiding wordt een theorie- en praktijkexamen georganiseerd. De rijvaardigheid wordt beoordeeld aan de hand van een rijproef op het net. Ook kan van simulators gebruik worden gemaakt om na te gaan of de treinbestuurder onder bijzonder moeilijke omstandigheden goed presteert en de exploitatievoorschriften juist toepast.”

Art. 59

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 7 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 7. Ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht”.

— le délai entre la fin de la formation et l'engagement du conducteur;
 — l'utilité directe de la formation pour le nouvel employeur.”

Art. 58

Dans la section 6 insérée par l'article 52, il est inséré un article 37/22 rédigé comme suit:

“Art. 37/ 22. Examens

Pour le volet relatif à la licence, les examens destinés à vérifier les qualifications requises et les centres de formation chargés de cette tâche sont déterminés, parmi les personnes et organismes reconnus, lors de l'établissement de la procédure à suivre pour obtenir la licence conformément à l'article 37/2, alinéa 1^{er}.

Pour le volet relatif à l'attestation, les examens destinés à vérifier les qualifications requises et les personnes ou centres de formation chargés de cette tâche sont déterminés par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire parmi les personnes ou organismes reconnus, lors de l'établissement de la procédure à suivre pour obtenir l'attestation conformément à l'article 37/10.

Les examens visés aux alinéas 1^{er} et 2 sont organisés de façon à garantir l'absence de tout conflit d'intérêts.

Pour ce qui concerne les examens visés à l'alinéa 2, la personne reconnue par le Roi comme examinateur peut faire partie de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire délivrant l'attestation.

Le choix des examinateurs et des examens peut être soumis à des critères européens établis sur la base d'un projet élaboré par l'Agence. Jusqu'à l'entrée en vigueur de tels critères, il est soumis à des critères nationaux.

Des examens théoriques et pratiques sont organisés à la fin de la formation. L'aptitude à la conduite est évaluée lors de tests de conduite effectués sur le réseau. Des simulateurs peuvent être utilisés pour tester l'application des règles d'exploitation et la prestation du conducteur dans des situations particulièrement difficiles.”

Art. 59

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 7 intitulée:

“Section 7. Autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité”.

Art. 60

In afdeling 7 ingevoegd bij artikel 59 wordt een artikel 37/23 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/23. Opleiding, vergunning

§ 1. Het andere treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht, dient een opleiding te volgen die vervolgens door examens wordt afgesloten. Indien deze examens met goed gevolg worden afgelegd, wordt een attest van begeleider afgegeven.

De lesgevers of opleidingscentra belast met het verlenen van opleidingsdiensten aan het ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht, worden erkend door de veiligheidsinstantie.

De erkenning verplicht de lesgevers of opleidingscentra ertoe op billijke en niet-discriminerende wijze toegang te verlenen tot de opleidingen voor ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht, telkens deze opleidingen noodzakelijk zijn om te voldoen aan de voorwaarden voor het verkrijgen van het veiligheidscertificaat of, desgevallend, van de veiligheidsvergunning.

De erkenning verplicht de lesgevers of opleidingscentra ertoe kwalitatieve opleidingsdiensten ter beschikking te stellen van de spoorwegondernemingen tegen een redelijke en niet-discriminerende prijs. De prijs dient in verhouding te staan tot de kosten van de dienstverlening en mag een winstmarge bevatten.

De erkenning berust op criteria van onafhankelijkheid, bekwaamheid en onpartijdigheid.

De veiligheidsinstantie zorgt ervoor dat het register van personen en organisaties die op grond van deze wet werden erkend, wordt gepubliceerd en bijgewerkt.

§ 2. Het attest van begeleider is eigendom van de houder ervan en wordt afgegeven door de veiligheidsinstantie.

Een attest van begeleider mag enkel worden afgegeven aan personen die de volle leeftijd van achttien jaar hebben bereikt.

§ 3. De in andere lidstaten van de Europese Economische Ruimte gevestigde treinbegeleiders die in België hun diensten willen verlenen, delen dit mee door middel van een voorafgaande schriftelijke verklaring zoals voorzien in artikel 9, § 2, van de wet van 12 februari 2008 tot instelling van een nieuw algemeen kader voor de erkenning van EG-beroepskwalificaties, zonder toevoeging weliswaar van de gegevens betreffende verzekeringsdekking of soortgelijke individuele of collectieve vormen van bescherming inzake beroepsaansprakelijkheid. Wel dienen de in artikel 9, § 2, van voormelde wet bedoelde documenten aan die verklaring te worden toegevoegd. De veiligheidsinstantie past de in artikel 9, § 4, van voormelde wet systematisch toe. Hiertoe gaat de veiligheidsinstantie onder meer na of de attesten met betrekking tot de taalkennis van de kandidaten werden opgemaakt in

Art. 60

Dans la section 7 insérée par l'article 59, il est inséré un article 37/23 rédigé comme suit:

“Art. 37/23. Formation, permis

§ 1^{er}. Les autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité doivent suivre une formation sanctionnée par des examens. La réussite de ces examens entraîne la délivrance d'un certificat d'accompagnateur de train.

Les personnes ou les centres de formation chargés de fournir des services de formation aux autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité sont reconnus par l'autorité de sécurité.

La reconnaissance impose aux personnes ou centres de formation de fournir un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité chaque fois que cette formation est nécessaire pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité ou, le cas échéant, de l'agrément de sécurité.

La reconnaissance impose aux personnes ou centres de formation de mettre des services de formation de qualité à la disposition des entreprises ferroviaires à un prix raisonnable et non discriminatoire, qui soit en rapport avec les coûts et puisse inclure une marge bénéficiaire.

Le processus de reconnaissance se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité.

L'autorité de sécurité veille à la publication et à la mise à jour du registre des personnes et organismes qui ont été reconnus en vertu de la présente loi.

§ 2. Le certificat d'accompagnateur de train appartient à son titulaire et est délivré par l'autorité de sécurité.

Le certificat d'accompagnateur de train ne peut être délivré qu'à une personne de dix-huit ans révolus.

§ 3. Les accompagnateurs de train établis dans les autres États membres de l'Espace économique européen et qui souhaitent prester des services en Belgique procèdent à la déclaration écrite préalable visée à l'article 9, § 2, de la loi du 12 février 2008 instaurant un nouveau cadre général pour la reconnaissance des qualifications professionnelles CE, sans faire mention des informations relatives aux couvertures d'assurances ou autres moyens de protection personnelle ou collective concernant la responsabilité professionnelle. Cette déclaration est toutefois accompagnée des documents visés à l'article 9, § 2, de cette même loi. L'autorité de sécurité applique systématiquement la procédure visée à l'article 9, § 4, de cette même loi. L'autorité de sécurité vérifie notamment que les attestations relatives aux connaissances linguistiques du candidat sont établies conformément au prescrit de la STI

overeenstemming met de voorschriften van de TSI exploitatie die de vereiste taalniveaus voor de veiligheidstaken vaststelt.”.

Art. 61

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 8 ingevoegd, luidende:

“Section 8. Controles en sancties”.

Art. 62

In afdeling 8, ingevoegd bij artikel 61 wordt een artikel 37/24 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/24. Kwaliteitsnormen

De veiligheidsinstantie ziet erop toe dat er in het kader van een kwaliteitsnormeringssysteem voorturend controle is op alle activiteiten in verband met de opleiding, de beoordeling van vakbekwaamheid en het bijwerken van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen. Deze verplichting geldt niet voor activiteiten die reeds gedekt zijn door de veiligheidsmanagementsystemen die overeenkomstig titel II, hoofdstuk IV zijn ingesteld door de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder.”.

Art. 63

In afdeling 8 ingevoegd bij artikel 61 wordt een artikel 37/25 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/25. Onafhankelijke evaluatie

De veiligheidsinstantie ziet erop toe dat er elke vijf jaar en voor de eerste keer in 2014 een onafhankelijke evaluatie plaatsvindt van de procedures voor de verwerving en beoordeling van vakken en vakbekwaamheden, alsmede van het systeem voor de afgifte van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen. Dit geldt niet voor activiteiten die reeds gedekt zijn door de veiligheidsmanagementsystemen die overeenkomstig richtlijn 2004/49/EG zijn ingesteld door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders. De evaluatie wordt verricht door gekwalificeerde personen die niet zelf bij de activiteiten in kwestie betrokken zijn.

De resultaten van deze onafhankelijke evaluaties worden afdoende gestaafd door bewijsstukken en onder de aandacht van de veiligheidsinstantie gebracht. De veiligheidsinstantie beveelt de Minister de maatregelen aan die geschikt zijn ter correctie van elke tekortkoming die bij de onafhankelijke evaluatie aan het licht zou zijn gekomen.”.

Art. 64

In afdeling 8 ingevoegd bij artikel 61 wordt een artikel 37/26 ingevoegd, luidende:

exploitation fixant les niveaux linguistiques requis pour les tâches de sécurité.”.

Art. 61

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 8 intitulée:

“Section 8. Contrôles et sanctions”.

Art. 62

Dans la section 8 insérée par l'article 61, il est inséré un article 37/24 rédigé comme suit:

“Art. 37/24. Normes de qualité

L'autorité de sécurité s'assure que toutes les activités de formation, d'évaluation des compétences et de mise à jour des licences et des attestations font l'objet d'un contrôle continu dans le cadre d'un système de normes de qualité. Cette obligation ne s'applique pas aux activités qui sont déjà couvertes par les systèmes de gestion de la sécurité que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ont mis en place conformément au titre II, chapitre IV.”.

Art. 63

Dans la section 8 insérée par l'article 61, il est inséré un article 37/25 rédigé comme suit:

“Art. 37/25. Évaluation indépendante

L'autorité de sécurité veille à ce qu'une évaluation indépendante des procédures d'acquisition et d'évaluation des connaissances et des compétences professionnelles, ainsi que du système de délivrance des licences et attestations, soit effectuée tous les cinq ans et la première fois en 2014. Cela ne s'applique pas aux activités qui sont déjà couvertes par les systèmes de gestion de la sécurité que les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure ont mis en place conformément à la directive 2004/49/CE. L'évaluation est réalisée par des personnes qualifiées qui ne sont pas elles-mêmes associées aux activités en question.

Les résultats de ces évaluations indépendantes sont dûment étayés et portés à l'attention de l'autorité de sécurité. L'autorité de sécurité recommande au Ministre les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence mise au jour par l'évaluation indépendante.”.

Art. 64

Dans la section 8 insérée par l'article 61, il est inséré un article 37/26 rédigé comme suit:

“Art. 37/26. Controles door de veiligheidsinstantie

§ 1. De veiligheidsinstantie kan te allen tijde de maatregelen nemen die nodig zijn om aan boord van treinen die op het Belgische net rijden, te controleren of de treinbestuurders in het bezit zijn van de overeenkomstig deze wet afgegeven documenten.

§ 2. Los van de in § 1 bedoelde controle kan de veiligheidsinstantie in het geval van een tijdens het werk begane onachtzaamheid, controleren of de betrokken treinbestuurder voldoet aan de in artikel 37/9, derde en vierde lid, neergelegde eisen.

§ 3. De veiligheidsinstantie kan overgaan tot een onderzoek naar de naleving van deze wet door treinbestuurders, spoorwegondernemingen, de spoorweginfrastructuurbeheerder, examinatoren en opleidingscentra.

§ 4. Indien de veiligheidsinstantie van oordeel is dat een treinbestuurder niet langer aan één of meer gestelde eisen voldoet, neemt zij de volgende maatregelen:

1° indien het een door de veiligheidsinstantie afgegeven vergunning betreft, schorst de veiligheidsinstantie de vergunning. De schorsing is voorlopig of definitief, al naar gelang van de grootte van het risico voor de spoorwegveiligheid. Zij deelt onmiddellijk haar met redenen omklede beslissing mee aan de betrokken treinbestuurder en zijn werkgever, zulks met inachtneming van het in artikel 37/16, § 3, bedoelde recht een beroep in te stellen. Voorts deelt zij mee welke procedure gevolgd moet worden om opnieuw de vergunning te verkrijgen;

2° indien het een door een bevoegde autoriteit in een andere lidstaat afgegeven vergunning betreft, kan de veiligheidsinstantie zich tot deze autoriteit wenden met een met redenen omkleed verzoek om een aanvullende controle of tot schorsing van de vergunning. De veiligheidsinstantie stelt de Europese Commissie en de andere bevoegde autoriteiten van haar gemotiveerd verzoek in kennis. In afwachting van de kennisgeving van de beslissing van de betrokken autoriteit van afgifte, mag de veiligheidsinstantie een treinbestuurder verbieden om op het Belgische net actief te zijn. Indien de veiligheidsinstantie op haar beurt een met redenen omkleed verzoek met betrekking tot een vergunning die zij heeft afgegeven, ontvangt, behandelt zij dit verzoek binnen de vier weken en deelt zij haar beslissing mee aan de verzoekende instantie. Ook in dit geval stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie en andere bevoegde autoriteiten van de beslissing in kennis;

3° indien het een bevoegdheidsbewijs betreft, wendt de veiligheidsinstantie zich tot de instantie van afgifte met een verzoek om een aanvullende controle of tot schorsing van het bevoegdheidsbewijs. De instantie van afgifte neemt passende maatregelen en brengt binnen vier weken verslag uit aan de veiligheidsinstantie. In afwachting van het verslag van de instantie van afgifte mag de veiligheidsinstantie een treinbestuurder verbieden om op het Belgische net actief te zijn. Zij stelt de Europese Commissie en de andere bevoegde autoriteiten daarvan in kennis.

“Art. 37/26. Contrôles par l'autorité de sécurité

§ 1^{er}. L'autorité de sécurité peut à tout moment prendre les mesures nécessaires pour vérifier à bord des trains circulant sur le réseau belge, si les conducteurs de train sont munis des documents délivrés en vertu de la présente loi.

§ 2. Indépendamment de la vérification prévue au § 1^{er}, en cas de négligence commise au travail, l'autorité de sécurité peut vérifier si le conducteur en question répond aux exigences énoncées à l'article 37/9, alinéas 3 et 4.

§ 3. L'autorité de sécurité peut procéder à des enquêtes concernant le respect de la présente loi par les conducteurs, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure, les examinateurs et les centres de formation.

§ 4. Si l'autorité de sécurité estime qu'un conducteur ne remplit plus une ou plusieurs conditions requises, elle prend les mesures suivantes:

1° s'il s'agit d'une licence délivrée par l'autorité de sécurité, l'autorité de sécurité suspend la licence. La suspension est provisoire ou définitive en fonction de l'importance des problèmes créés pour la sécurité ferroviaire. Elle notifie immédiatement sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur, sans préjudice du droit de recours prévu à l'article 37/16, § 3. Elle indique la procédure à suivre pour récupérer la licence;

2° s'il s'agit d'une licence délivrée par une autorité compétente d'un autre État membre, l'autorité de sécurité adresse à cette autorité une demande motivée visant soit à un contrôle complémentaire, soit à la suspension de la licence. L'autorité de sécurité informe la Commission européenne et les autres autorités compétentes de sa demande motivée. L'autorité de sécurité a la faculté d'interdire à un conducteur de train d'opérer sur le réseau belge en attendant la notification de la décision de l'autorité de délivrance. Si l'autorité de sécurité reçoit à son tour une demande motivée visant une licence qu'elle a elle-même délivrée, elle examine ladite demande dans un délai de quatre semaines et notifie sa décision à l'autorité qui l'a saisie. L'autorité de sécurité informe également dans ce cas la Commission européenne et les autres autorités compétentes de sa décision;

3° s'il s'agit d'une attestation, l'autorité de sécurité s'adresse à l'émetteur de celle-ci et demande soit un contrôle complémentaire, soit la suspension de l'attestation. L'émetteur prend les mesures nécessaires et en informe l'autorité de sécurité dans un délai de quatre semaines. L'autorité de sécurité peut interdire à un conducteur de train d'opérer sur le réseau belge en attendant l'information de la part de l'émetteur, et en informe la Commission européenne et les autres autorités compétentes.

De veiligheidsinstantie neemt een beslissing over het handhaven van haar eventueel verbod om op het Belgisch net actief te zijn, binnen de tien dagen na ontvangst van het in het eerste lid, 3°, bedoelde verslag.

Zonder afbreuk te doen aan artikel 27 van de wet betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, onderneemt de veiligheidsinstantie, wanneer zij van oordeel is dat een bepaalde treinbestuurder een ernstige bedreiging vormt voor de veiligheid op het spoor, in elk geval onmiddellijk de nodige maatregelen, bijvoorbeeld door de spoorweginfrastructuurbeheerder te verzoeken de trein tot stilstand te brengen en door de treinbestuurder zo lang als nodig te verbieden op het Belgische net actief te zijn. Zij stelt de Europese Commissie en de andere bevoegde autoriteiten daarvan in kennis.

De veiligheidsinstantie betekent onmiddellijk haar gemotiveerde beslissing aan de belanghebbende en aan zijn werkgever, onder vermelding, in voorkomend geval, van de voorwaarden en de procedure voor het terugkrijgen van het bevoegdheidsbewijs, onverminderd het recht van verhaal waarin artikel 37/16, § 3 voorziet.

In alle gevallen werkt de veiligheidsinstantie het in artikel 37/6 bedoelde register bij.

§ 5. Als de veiligheidsinstantie de mening is toegedaan dat een door een bevoegde autoriteit van een andere lidstaat in het kader van § 4 genomen besluit niet aan de relevante criteria voldoet, dan wordt de kwestie voorgelegd aan de Europese Commissie. De veiligheidsinstantie kan het aan de treinbestuurder krachtens § 4 opgelegde verbod om op haar grondgebied treinen te besturen handhaven tot de Europese commissie haar advies uitbrengt.”

Art. 65

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 9 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 9. Machtigingen aan de Koning”.

Art. 66

In afdeling 9, ingevoegd bij artikel 65, wordt een artikel 37/27 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/27. § 1. De Koning bepaalt, inzake vergunningen voor treinbestuurders:

1° de voorschriften, zoals bepaald in bijlage V, waaraan elke vergunning als bedoeld in artikel 37 dient te voldoen totdat een Europees model wordt aangenomen;

2° de criteria voor de erkenning van personen of instellingen belast met het medisch onderzoek bedoeld in artikel 37/1, vierde lid en de nadere regels met betrekking tot dat medisch onderzoek, met dien verstande dat deze regels ten minste moeten voldoen aan de in bijlage VI, 1.1, 1.2, 1.3 en 2.1, bepaalde criteria;

L'autorité de sécurité se prononce quant au maintien de son interdiction éventuelle d'opérer sur le réseau belge, dans les dix jours de la réception de l'information visée à l'alinéa 1^{er}, 3°.

En tout état de cause, et sans préjudice de l'article 27 de la loi relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, si l'autorité de sécurité juge qu'un conducteur déterminé constitue une menace grave pour la sécurité ferroviaire, elle prend immédiatement les dispositions requises, par exemple demander au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'arrêter le train et interdire au conducteur concerné d'opérer sur le réseau belge aussi longtemps que cela sera nécessaire. Elle informe la Commission européenne et les autres autorités compétentes d'une telle décision.

L'autorité de sécurité notifie immédiatement sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur, en indiquant, le cas échéant, les conditions et la procédure à suivre pour récupérer l'attestation, sans préjudice du droit de recours prévu à l'article 37/16, § 3.

Dans tous les cas, l'autorité de sécurité met à jour le registre prévu à l'article 37/6.

§ 5. Si l'autorité de sécurité estime qu'une décision prise par une autorité compétente d'un autre État membre en vertu du § 4 ne satisfait pas aux critères pertinents, la Commission européenne est saisie de la question. L'autorité de sécurité peut maintenir l'interdiction prononcée à l'encontre d'un conducteur de conduire sur son territoire conformément au § 4, jusqu'à ce que la Commission européenne ait rendu son avis.”.

Art. 65

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 9 intitulée:

“Section 9. Délégations au Roi”.

Art. 66

Dans la section 9 insérée par l'article 65, il est inséré un article 37/27 rédigé comme suit:

“Art. 37/27. § 1^{er}. En matière de licence pour conducteurs, le Roi arrête:

1° les prescriptions, telles que définies en annexe V, auxquelles chaque licence visée à l'article 37 doit être conforme, jusqu'à l'adoption d'un modèle européen;

2° les critères de reconnaissance des personnes ou organismes chargés de l'examen médical visé à l'article 37/1, alinéa 4 et les modalités de cet examen; ces modalités respectent au moins les critères définis en annexe VI, 1.1, 1.2, 1.3 et 2.1;

3° de criteria voor de erkenning van personen of instellingen belast met het bedrijfspsychologisch examen bedoeld in artikel 37/1, vijfde lid, en de nadere regels met betrekking tot dat onderzoek, met dien verstande dat deze regels ten minste moeten voldoen aan de in bijlage VI, 2.2, bepaalde criteria;

4° de nadere regels met betrekking tot het beroepsexamen bedoeld in artikel 37/1, zesde lid, dat handelt over de algemene materies zoals beschreven in bijlage VIII;

5° op advies van de veiligheidsinstantie, de te volgen procedure voor de afgifte van een nieuwe vergunning als bedoeld in artikel 37/2, de bijwerking van de in de vergunning vermelde gegevens, de verlenging of het bekomen van een duplicaat ervan;

6° de te volgen procedure voor de periodieke controles bedoeld in artikel 37/3, eerste lid, met dien verstande dat de Koning ook de frequentie van die controles kan verhogen;

7° de gegevens van elke vergunning die in het in artikel 37/6, §1 bedoelde register dienen voor te komen.

§ 2. De Koning bepaalt, inzake bevoegdheidsbewijzen voor treinbestuurders:

1° de voorschriften waaraan elk bevoegdheidsbewijs als bedoeld in artikel 37/8 dient te voldoen;

2° de wijze waarop de houder van het bevoegdheidsbewijs dient te voldoen aan de taalvoorwaarden bedoeld in artikel 37/9, tweede lid, met dien verstande dat ten minste moet worden voldaan aan de kennis bedoeld in bijlage X, 8;

3° de materies waarvan de kennis wordt getoetst door middel van het in artikel 37/9, derde lid, bedoelde examen met dien verstande dat ten minste die materies tot de in bijlage X vermelde materies behoren;

4° de materies waarvan de kennis wordt getoetst door middel van het in artikel 37/9, vierde lid bedoelde examen met dien verstande dat ten minste die materies tot de in bijlage IX vermelde materies behoren;

5° in overeenstemming met bijlage XI, de minimale periodiciteit van de examens en/of keuringen bedoeld in artikel 37/11, eerste lid;

6° de gegevens van elk bevoegdheidsattest die in het in artikel 37/14, § 1, 1°, bedoelde register dienen voor te komen;

7° de nadere regels met betrekking tot het in artikel 37/15, § 1, tweede lid, bedoelde examen.

§ 3. Inzake vergunningen en bevoegdheidsbewijzen voor treinbestuurders bepaalt de Koning de regels die nodig zijn om het risico op vervalsing van de vergunningen en bevoegdheidsbewijzen alsook op verandering van de inhoud van het register bedoeld in de artikelen 37/6 en 37/14, te vermijden.

§ 4. Inzake opleiding en examinering van treinbestuurders bepaalt de Koning:

3° les critères de reconnaissance des personnes ou organismes chargés de l'examen psychologique professionnel visé à l'article 37/1, alinéa 5 et les modalités de cet examen; ces modalités respectent au moins les critères définis en annexe VI, 2.2;

4° les modalités de l'examen professionnel visé à l'article 37/1, alinéa 6, qui porte sur les matières générales décrites en annexe VIII;

5° sur avis de l'autorité de sécurité, la procédure à suivre pour la délivrance d'une nouvelle licence visée à l'article 37/2, la mise à jour des données figurant sur la licence, un renouvellement ou l'obtention d'un duplicata;

6° la procédure à suivre pour les vérifications périodiques visées à l'article 37/3, alinéa 1^{er}, il peut aussi augmenter leur fréquence;

7° les données de chaque licence devant figurer dans le registre visé à l'article 37/6, § 1^{er}.

§ 2. En matière d'attestation pour conducteurs, le Roi arrête:

1° les prescriptions auxquelles chaque attestation visée à l'article 37/8 doit se conformer;

2° la manière dont le titulaire de l'attestation doit remplir les conditions linguistiques visées à l'article 37/9, alinéa 2; cette matière comprend au moins les connaissances visées à l'annexe X, 8;

3° les matières dont l'examen visé à l'article 37/9, alinéa 3, vérifie la maîtrise; ces matières comprennent au moins celles indiquées à l'annexe X;

4° les matières dont l'examen visé à l'article 37/9, alinéa 4, vérifie la maîtrise; ces matières comprennent au moins celles indiquées à l'annexe IX;

5° conformément à l'annexe XI, les périodicités minimales que doivent respecter les examens et/ou contrôles visés à l'article 37/11, alinéa 1^{er};

6° les données de chaque attestation devant figurer dans le registre visé à l'article 37/14, § 1^{er}, 1°;

7° les modalités de l'examen visé à l'article 37/15, § 2, alinéa 2.

§ 3. En matière de licence et d'attestation pour conducteurs, le Roi prend les dispositions nécessaires pour éviter les risques de falsification des licences et attestations et d'altération du contenu des registres prévus aux articles 37/6 et 37/14.

§ 4. En matière de formation et examen des conducteurs, le Roi:

1° bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels voor de organisatie en de minimuminhoud van de opleiding en de examens bedoeld in artikel 37/17 alsmede de nadere regels voor de afgifte van de documenten die bewijskracht hebben ter zake van de door de treinbestuurders gevolgde opleiding en afgelegde examens;

2° bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de voorwaarden waaraan de lesgevers en opleidingscentra moeten voldoen om te worden erkend, overeenkomstig artikel 37/17, tweede lid, alsmede de erkenningsprocedure;

3° de algemene beroepskennis die vereist is voor de vergunning en de specifieke beroepskennis die vereist is voor het bevoegdheidsbewijs bedoeld in artikel 37/19, eerste lid en 37/20;

4° de methode van de opleiding bedoeld in artikelen 37/17 tot en met 37/21, in overeenstemming met de in bijlage VII vermelde criteria;

5° de gedetailleerde doelstellingen van de opleiding bedoeld in de artikelen 37/17 tot en met 37/21, in overeenstemming met de in bijlage VIII vermelde criteria voor de vergunning en de in bijlagen IX en X vermelde criteria voor het bevoegdheidsbewijs;

6° op advies van de veiligheidsinstantie, de nationale criteria waaraan de keuze van examinatoren en examens is onderworpen tot de inwerkingtreding van de in artikel 37/22, vijfde lid, bedoelde Europese criteria.

§ 5. Inzake certificering van het ander treinpersoneel bepaalt de Koning:

1° bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels voor de organisatie en de minimuminhoud van de opleiding en de examens bedoeld in artikel 37/23, § 1, alsmede de nadere regels voor de afgifte van de documenten die bewijskracht hebben ter zake van de opleiding die wordt gevolgd en de examens die worden afgelegd door ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht;

2° bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de voorwaarden waaraan de lesgevers en opleidingscentra die opleidingsdiensten verstrekken aan ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht, moeten voldoen om te worden erkend, overeenkomstig artikel 37/23, § 1, derde lid, alsmede de erkenningsprocedure;

3° de vereisten waaraan het attest van begeleider bedoeld in artikel 37/23, § 1, eerste lid, moet voldoen, alsmede de psychologische en medische voorwaarden en de vereiste vakbekwaamheid waaraan de houder dient te voldoen opdat het hem wordt afgeleverd;

4° de nadere regels voor de afgifte, verlenging, herziening, schorsing en intrekking van het attest van begeleider bedoeld in artikel 37/23, § 1, eerste lid.”

1° fixe, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités d'organisation et le contenu minimal de la formation visée à l'article 37/17, des examens visés à cette disposition, ainsi que les modalités de la délivrance des documents faisant foi de la formation et des examens suivis par les conducteurs de train;

2° fixe par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les conditions que les personnes ou les centres de formation doivent remplir pour être reconnus, conformément à l'article 37/17, alinéa 2, et la procédure de la reconnaissance;

3° arrête les connaissances professionnelles générales pour la licence et spécifiques pour l'attestation visées aux articles 37/19, alinéa 1^{er} et 37/20;

4° arrête la méthode de la formation visée aux articles 37/17 jusqu'à 37/21, conformément aux critères énoncés en annexe VII;

5° arrête les objectifs détaillés de la formation visée aux articles 37/17 jusqu'à 37/21, conformément aux critères énoncés en annexe VIII pour la licence et aux annexes IX et X pour l'attestation;

6° arrête, sur avis de l'autorité de sécurité, des critères nationaux auxquels sont soumis le choix des examinateurs et des examens jusqu'à l'entrée en vigueur des critères européens visés à l'article 37/22, alinéa 5.

§ 5. En matière de certification des autres personnels de bord, le Roi:

1° fixe, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités d'organisation et le contenu minimal de la formation visée à l'article 37/23, § 1^{er}, des examens visés à cette disposition, ainsi que les modalités de la délivrance des documents faisant foi de la formation et des examens que doivent suivre les autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité;

2° fixe, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les conditions que les personnes ou les centres de formation chargés de fournir des services de formation aux autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité doivent remplir pour être reconnus conformément à l'article 37/23, § 1^{er}, alinéa 3, et la procédure de reconnaissance;

3° arrête les exigences auxquelles doit se conformer le certificat d'accompagnateur de train visé à l'article 37/23, § 1^{er}, alinéa 1^{er} ainsi que les conditions psychologiques, médicales et d'aptitude professionnelle que le titulaire doit remplir pour qu'il lui soit délivré;

4° arrête les modalités de délivrance, de renouvellement, de révision, de suspension et de retrait du certificat d'accompagnateur de train visé à l'article 37/23, § 1^{er}, alinéa 1^{er}.”

Art. 67

In titel II van dezelfde wet wordt het opschrift van hoofdstuk VI vervangen als volgt:

“Hoofdstuk VI. Onderhoud van voertuigen”.

Art. 68

In titel II, hoofdstuk VI, van dezelfde wet wordt artikel 38 vervangen als volgt:

“Art. 38. Met het onderhoud belaste entiteit

Elk voertuig krijgt, voordat het in dienst wordt gesteld of op het net wordt gebruikt, door de houder een met het onderhoud belaste entiteit toegewezen. Die entiteit wordt in het NVR ingeschreven.

Onder meer een spoorwegonderneming, een spoorweginfrastructuurbeheerder of een houder kunnen een met het onderhoud belaste entiteit zijn.”.

Art. 69

In titel II, hoofdstuk VI, van dezelfde wet wordt artikel 39 vervangen als volgt:

“Art. 39. Verantwoordelijkheid van de met het onderhoud belaste entiteit

Los van de verantwoordelijkheid van de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder voor de veilige werking van een trein, zoals bedoeld in artikel 21, zorgt de met het onderhoud belaste entiteit er door middel van een onderhoudssysteem voor dat de voertuigen met het onderhoud waarvan zij belast is, in een veilige staat van werking zijn. Te dien einde zorgt de met het onderhoud belaste entiteit ervoor dat de voertuigen worden onderhouden in overeenstemming met:

1° het onderhoudsdossier van elk voertuig; en

2° de geldende voorschriften met inbegrip van de onderhoudsregels en de bepalingen met betrekking tot de TSI's.

Het onderhoud wordt uitgevoerd door de met het onderhoud belaste entiteit of wordt door haar uitbesteed.”.

Art. 70

In titel II, hoofdstuk VI, van dezelfde wet wordt artikel 40 vervangen als volgt:

“Art. 40. Certificering van een met het onderhoud belaste entiteit

Voor wat goederenwagons betreft, wordt elke met het onderhoud belaste entiteit gecertificeerd door een organisatie

Art. 67

Dans le titre II de la même loi, l'intitulé du chapitre VI est remplacé par ce qui suit:

“Chapitre VI. Maintenance des véhicules”.

Art. 68

Dans le titre II, chapitre VI, de la même loi, l'article 38 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 38. Entité en charge de la maintenance

Chaque véhicule, avant qu'il soit mis en service ou utilisé sur le réseau, se voit assigner par le détenteur une entité en charge de la maintenance. Cette entité est inscrite dans le RNV.

L'entité en charge de la maintenance peut être, entre autres, une entreprise ferroviaire, un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou le détenteur.”.

Art. 69

Dans le titre II, chapitre VI, de la même loi, l'article 39 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 39. Responsabilité de l'entité en charge de la maintenance

Indépendamment de la responsabilité des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 21, l'entité en charge de la maintenance veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure la maintenance soient dans un état de marche assurant la sécurité. À cette fin, l'entité chargée de la maintenance veille à ce que les véhicules soient maintenus conformément:

1° au carnet de maintenance de chaque véhicule et

2° aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière de maintenance et aux dispositions relatives aux STI.

L'entité en charge de la maintenance effectue la maintenance elle-même ou la sous-traite.”.

Art. 70

Dans le titre II, chapitre VI, de la même loi, l'article 40 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 40. Certification de l'entité en charge de la maintenance

Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité en charge de la maintenance doit être certifiée par un organisme

die werd geaccrediteerd conform de procedure voorzien in het koninklijk besluit van 31 januari 2006 tot oprichting van het BELAC accreditatiesysteem van instellingen voor de conformiteitsbeoordeling.

In afwijking van het eerste lid, wordt de naleving van de voorschriften vervat in de certificeringsregeling die zal worden vastgesteld door de Koning op basis van de vereisten bedoeld in artikel 41, gecontroleerd door de veiligheidsinstantie, indien de met het onderhoud belaste entiteit een spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder is. Deze controle geschiedt in overeenstemming met de procedures bedoeld in titel II, hoofdstuk IV en wordt bevestigd in het kader van de veiligheidsvergunning voor de spoorweginfrastructuurbeheerder en in het kader van het veiligheidscertificaat voor de spoorwegonderneming.”

Art. 71

In titel II, hoofdstuk VI, van dezelfde wet wordt artikel 41 vervangen als volgt:

“Art. 41. Certificeringsregeling van een met het onderhoud belaste entiteit

De certificeringsregeling van de met het onderhoud belaste entiteit bevestigt ten minste de naleving van de in artikel 39 bedoelde vereisten alsmede van de volgende vereisten:

1° de met het onderhoud belaste entiteit heeft het onderhoudssysteem vastgesteld;

2° het model en de geldigheid van het aan de met het onderhoud belaste entiteit afgegeven certificaat;

3° de criteria voor de accreditering of erkenning van de instanties die belast zijn met de afgifte van de certificaten en voor de controles die noodzakelijk zijn voor de werking van de certificatieregeling;

4° de datum van de inwerkingstelling van de certificeringsregeling, met inbegrip van een overgangsperiode van één jaar voor bestaande met het onderhoud belaste entiteiten.

De Koning bepaalt de procedure die wordt gevolgd voor de certificering van de met het onderhoud belaste entiteiten in overeenstemming met de eisen vermeld in het eerste lid.

Tot de inwerkingtreding van de door het Bureau uitgewerkte Europese criteria, worden nationale criteria door de Koning vastgesteld.”

Art. 72

In titel II, hoofdstuk VI, van dezelfde wet wordt artikel 42 vervangen als volgt:

“Art. 42. Geldigheid

accrédité conformément à la procédure mise en place par l'arrêté royal du 31 janvier 2006 portant création du système BELAC d'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, lorsque l'entité en charge de la maintenance est une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, la conformité aux exigences reprises dans le système de certification à arrêter par le Roi sur la base des exigences visées à l'article 41 est contrôlée par l'autorité de sécurité conformément aux procédures visées au titre II, Chapitre IV et est confirmée dans le cadre de l'agrément de sécurité pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et dans le cadre du certificat de sécurité pour l'entreprise ferroviaire.”

Art. 71

Dans le titre II, chapitre VI, de la même loi, l'article 41 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 41. Système de certification de l'entité en charge de la maintenance

Le système de certification de l'entité en charge de la maintenance confirme au moins le respect des exigences visées à l'article 39 et des exigences suivantes:

1° le système d'entretien est établi par l'entité en charge de la maintenance;

2° la présentation et la validité du certificat délivré à l'entité en charge de la maintenance;

3° les critères d'accréditation ou de reconnaissance des organismes chargés de la délivrance des certificats ainsi que des contrôles nécessaires au fonctionnement du système de certification;

4° la date d'application du système de certification y compris une période transitoire d'un an pour les entités chargées de la maintenance existantes.

Le Roi arrête la procédure requise pour la certification des entités en charge de la maintenance conformément aux exigences visées à l'alinéa 1^{er}.

Jusqu'à l'entrée en vigueur de critères communautaires élaborés par l'Agence, le Roi établit des critères nationaux.”

Art. 72

Dans le titre II, chapitre VI, de la même loi, l'article 42 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 42. Validité

De overeenkomstig richtlijn 2008/110/EG door andere lidstaten afgegeven certificaten zijn geldig op het Belgisch grondgebied.”.

Art. 73

In titel II, hoofdstuk VI, van dezelfde wet wordt een artikel 42/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 42/1. Afwijkingen

In de volgende gevallen kan de Koning bepalen dat aan de hand van alternatieve maatregelen mag worden voldaan aan de verplichting om de met het onderhoud belaste entiteit aan te wijzen en te certificeren:

1° voertuigen die in een derde land geregistreerd zijn en die worden onderhouden overeenkomstig de wetgeving van dat land;

2° voertuigen die gebruikt worden op netten of spoorweglijnen waarvan de spoorbreedte verschilt van die van het algemene spoorwegnet binnen de Gemeenschap en waarvoor aan de in artikel 39, eerste lid, 2° vermelde voorschriften wordt voldaan door middel van internationale overeenkomsten met derde landen;

3° in artikel 4 bedoelde voertuigen evenals bijzonder transport of militair materieel waarvoor de nationale veiligheidsinstantie vóór de indienststelling een *ad hoc*-vergunning moet afleveren. In dit geval worden voor periodes van maximaal vijf jaar afwijkingen toegestaan.

Deze andere vereisten worden toegepast middels door de veiligheidsinstantie toe te kennen afwijkingen:

1° op het moment van de registratie van voertuigen, wat de aanwijzing van de met het onderhoud belaste entiteit betreft;

2° op het moment van de afgifte van de veiligheidsvergunning en van de veiligheidslicenties aan de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder, voor wat de aanwijzing of de certificering van de met het onderhoud belaste entiteit betreft.

De in het tweede lid bedoelde afwijkingen worden kenbaar gemaakt en gerechtvaardigd in het jaarlijkse veiligheidsverslag bedoeld in artikel 15.”.

Art. 74

In artikel 45 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het tweede lid wordt vervangen als volgt:

“Het onderzoeksorgaan kan onderzoeken voeren naar niet in het eerste lid bedoelde exploitatieongevallen en -incidenten of naar ongevallen en incidenten met een weerslag op de exploitatie, volgens de door de Koning bepaalde regels.”;

Les certificats délivrés par les autres États membres conformément aux exigences de la directive 2008/110/CE sont valables sur le territoire belge.”.

Art. 73

Dans le titre II, chapitre VI, de la même loi, il est inséré un article 42/1 rédigé comme suit:

“Art. 42/1. Dérogations

Le Roi peut arrêter que les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de la maintenance seront réalisées par d'autres exigences, dans les cas suivants:

1° véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;

2° véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferroviaire principal dans la Communauté et pour lesquels la conformité aux exigences visées à l'article 39, alinéa 1^{er}, 2°, est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;

3° véhicules visés à l'article 4 ainsi que des transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis *ad hoc* par l'autorité nationale de sécurité avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

Ces autres exigences sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'autorité de sécurité:

1° lors de l'immatriculation des véhicules, en ce qui concerne l'identification de l'entité en charge de la maintenance;

2° lors de la délivrance de l'agrément et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire de l'infrastructure, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité en charge de la maintenance.

Les dérogations visées à l'alinéa 2 sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 15.”.

Art. 74

À l'article 45 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit:

“L'organisme d'enquête peut analyser chaque accident et incident d'exploitation ou affectant celle-ci non visés à l'alinéa 1^{er}, selon les modalités fixées par le Roi.”;

2° het artikel wordt aangevuld met twee leden, luidende:

“Door het onderzoeksorgaan wordt een gegevensbank met betrekking tot alle exploitatieongevallen en -incidenten en alle onderzoeken en analyses naar ongevallen en incidenten alsmede de daaruit voortvloeiende gevolgtrekkingen, opgericht en bijgewerkt.

De veiligheidsinstantie heeft toegang tot de in het derde lid bedoelde gegevensbank.”.

Art. 75

Artikel 60 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 60. Opleidingsinstellingen die werden erkend op grond van de bepalingen van het voormalig hoofdstuk V, meer bepaald dat voorafgaand aan het nieuwe hoofdstuk V ingevoegd bij wet van (...) tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft, worden gedurende een overgangperiode die verstrijkt twee jaar na de goedkeuring van de in artikel 22, § 4, van richtlijn 2007/59/EG bedoelde basisparameters, gelijkgesteld met lesgevers of opleidingscentra die worden erkend op grond van het nieuwe hoofdstuk V.”.

Art. 76

In dezelfde wet wordt een artikel 60/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 60/1. De bepalingen van het voormalig hoofdstuk V, meer bepaald dat voorafgaand aan het nieuwe hoofdstuk V ingevoegd bij wet van (...) tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft, blijven van toepassing gedurende de geleidelijke inwerkingstelling van het nieuwe hoofdstuk V. Deze bepalingen zullen conform de hiernavolgende bepalingen in werking worden gesteld.

Twee jaar na de goedkeuring van de in artikel 22, § 4, van richtlijn 2007/59/EG bedoelde basisparameters worden de vergunningen en de bevoegdheidsbewijzen overeenkomstig het nieuwe hoofdstuk V afgegeven aan de treinbestuurders en ander treinpersoneel die grensoverschrijdende diensten, cabotagediensten of goederendiensten in een andere lidstaat verrichten, of die in ten minste twee lidstaten van de Europese Gemeenschappen werkzaam zijn.

Vanaf de datum bedoeld in het tweede lid, worden alle treinbestuurders en ander treinpersoneel die de in het tweede lid genoemde diensten verrichten, met inbegrip van degenen die

2° l'article est complété par deux alinéas rédigés comme suit:

“L'organisme d'enquête établit et tient à jour une banque de données de tous les accidents et incidents d'exploitation ainsi que de toutes les enquêtes et analyses d'accident et d'incident et les conclusions y relatives.

L'autorité de sécurité a accès à la banque de données visée à l'alinéa 3.”.

Art. 75

L'article 60 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 60. Les organismes de formation agréés en vertu des dispositions du chapitre V, antérieur au chapitre V nouveau introduit par la loi du (...) modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, principalement en ce qui concerne la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules, sont assimilés aux personnes ou centres de formation reconnus selon le chapitre V nouveau, pour une période transitoire qui expire deux ans après l'adoption des paramètres fondamentaux prévus à l'article 22, § 4, de la directive 2007/59/CE.”.

Art. 76

Dans la même loi est inséré un article 60/1, rédigé comme suit:

“Art. 60/1. Les dispositions du chapitre V, antérieur au chapitre V introduit par la loi du (...) modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules, demeurent applicables jusqu'à la mise en application en phases des dispositions du chapitre V nouveau. Ces dispositions seront mises en application comme suit.

Deux ans après l'adoption des paramètres fondamentaux prévus à l'article 22, § 4, de la directive 2007/59/CE, les licences et attestations sont délivrées conformément aux dispositions du chapitre V nouveau, aux conducteurs et autres personnels de bord qui assurent des services transfrontaliers, de cabotage ou de transport de marchandises dans un autre État membre des Communautés européennes, ou qui travaillent dans au moins deux États membres des Communautés européennes.

À partir de la date prévue à l'alinéa 2, tous les conducteurs et autres personnels de bord assurant les services visés à l'alinéa 2 sont soumis aux vérifications périodiques prévues

nog geen vergunning of bevoegdheidsbewijs overeenkomstig het nieuwe hoofdstuk V hebben gekregen, onderworpen aan de periodieke controles bedoeld in de artikelen 37/3 en 37/11.

De treinbestuurders en ander treinpersoneel die op de in het tweede lid bedoelde datum vergund zijn om treinen te besturen overeenkomstig de voormalige regeling, dienen op de vervaldag van hun machtiging houder te zijn van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen die in overeenstemming zijn met het nieuwe hoofdstuk V.

Vier jaar na de goedkeuring van de in artikel 22, § 4, van richtlijn 2007/59/EG bedoelde basisparameters worden de vergunningen en de bevoegdheidsbewijzen overeenkomstig het nieuw hoofdstuk V afgegeven aan alle vergunde treinbestuurders en ander treinpersoneel.

De treinbestuurders en ander treinpersoneel die op de in het vijfde lid bedoelde datum vergund zijn om treinen te besturen overeenkomstig de voormalige regeling, dienen op de vervaldag van hun machtiging houder te zijn van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen die in overeenstemming zijn met het nieuwe hoofdstuk V.”

Art. 77

Artikel 62 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 78

In dezelfde wet worden bijlagen V, VI, VII, VIII, IX, X en XI ingevoegd die als bijlage zijn gevoegd bij deze wet.

HOOFDSTUK 4

Opheffings- en slotbepalingen

Art. 79

Opgeheven worden:

1° het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

2° het koninklijk besluit van 17 november 2003 houdende uitvoering van de hoofdstukken III, V en VI van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

3° het ministerieel besluit van 14 maart 2003 ter uitvoering van het artikel 100 van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

4° het ministerieel besluit van 19 februari 2004 houdende goedkeuring van de netverklaring.

aux articles 37/3 et 37/11, y compris ceux qui ne possèdent pas encore de licence ou d'attestation conforme au chapitre V nouveau.

Les conducteurs et autres personnels de bord, autorisés, à la date prévue à l'alinéa 2, à conduire sous le régime des dispositions antérieures, seront tenus d'être titulaires des licences et attestations conformes au chapitre V nouveau à l'échéance de leur autorisation.

Quatre ans après l'adoption des paramètres fondamentaux prévus à l'article 22, § 4, de la directive 2007/59/CE, les attestations et licences sont délivrées conformément au chapitre V nouveau à tous les conducteurs autorisés et autres personnels de bord.

Les conducteurs et autres personnels de bord, autorisés, à la date prévue à l'alinéa 5, à conduire sous le régime des dispositions antérieures, seront tenus d'être titulaires des licences et attestations conformes au chapitre V nouveau, à l'échéance de leur autorisation.”

Art. 77

L'article 62 de la même loi est abrogé.

Art. 78

Dans la même loi sont insérés des annexes V, VI, VII, VIII, IX, X et XI qui sont jointes en annexe à la présente loi.

CHAPITRE 4

Dispositions abrogatoires et finales

Art. 79

Sont abrogés:

1° l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

2° l'arrêté royal du 17 novembre 2003 portant exécution des chapitres III, V et VI de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

3° l'arrêté ministériel du 14 mars 2003 portant exécution de l'article 100 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

4° l'arrêté ministériel du 19 février 2004 portant approbation du document de référence du réseau.

Art. 80

Deze wet treedt in werking op 3 december 2009, met uitzondering van artikel 60, dat in werking treedt op 3 december 2010.

De Koning kan voor artikel 60 een datum van inwerking-treding bepalen voorafgaand aan de datum vermeld in het eerste lid.

Art. 80

La présente loi entre en vigueur le 3 décembre 2009, à l'exception de l'article 60 qui entre en vigueur le 3 décembre 2010.

En ce qui concerne l'article 60, le Roi peut fixer une date d'entrée en vigueur antérieure à celle mentionnée à l'alinéa 1^{er}.

BIJLAGE V**Europees model voor de vergunning en het geharmoniseerd aanvullend bevoegdheidsbewijs****1. Kenmerken van een vergunning van treinbestuurder**

De materiële kenmerken van een vergunning van treinbestuurders moeten voldoen aan de ISO-normen 7810 en 7816-1.

De kaart wordt gemaakt van polycarbonaat.

De methoden voor toetsing van de kenmerken van een vergunning van treinbestuurder teneinde hun conformiteit met de internationale normen te verzekeren, moeten voldoen aan ISO-norm 10373.

2. Inhoud van de vergunning van treinbestuurder

De voorzijde van de vergunning bevat de volgende elementen:

a) de vermelding “vergunning van treinbestuurder”, in hoofdletters, gedrukt in het Frans of het Nederlands;

b) de vermelding “Koninkrijk België / *Royaume de Belgique*”;

c) het onderscheidingsteken van België, “BE”, negatief afgedrukt in een blauwe rechthoek en omringd door twaalf gele sterren;

d) de specifieke gegevens voor de afgegeven vergunning, genummerd als volgt:

i) familienaam van de houder;

ii) voornaam/ voornamen van de houder;

iii) geboortedatum en -plaats van de houder;

iv) — datum van afgifte van de vergunning;

— vervaldatum van de vergunning;

— veiligheidsinstantie;

— het door de werkgever aan de werknemer verstrekte personeelsnummer (facultatief);

v) nummer van de vergunning dat toegang geeft tot de gegevens die in het nationaal register zijn opgenomen;

vi) foto van de houder;

vii) handtekening van de houder;

viii) permanente verblijfplaats, woonplaats of postadres van de houder;

ANNEXE V**Modèle européen de licence et d'attestation complémentaire harmonisée****1. Caractéristiques de la licence de conducteur de train**

Les caractéristiques physiques de la licence de conducteur de train doivent être conformes aux normes ISO 7810 et 7816-1.

La carte doit être en polycarbonate.

Les méthodes de vérification des caractéristiques des licences de conducteur destinées à garantir leur conformité avec les normes internationales doivent être conformes à la norme ISO 10373.

2. Contenu de la licence de conducteur de train

Au recto de la licence doivent figurer:

a) la mention “licence de conducteur de train”, imprimée en gros caractères en français ou en néerlandais;

b) la mention “Royaume de Belgique / *Koninkrijk België*”;

c) le signe distinctif de la Belgique, “BE”, imprimé en négatif dans un rectangle bleu et entouré de douze étoiles jaunes;

d) les informations spécifiques à la licence délivrée, numérotées comme suit:

i) le nom de famille du titulaire;

ii) prénom/ prénoms du titulaire;

iii) la date et le lieu de naissance du titulaire;

iv) — la date de délivrance de la licence,

— la date d'expiration de la licence,

— l'autorité de sécurité,

— le numéro de référence donné à l'employé par l'employeur (mention facultative);

v) le numéro de licence qui donne accès aux données du registre national;

vi) la photographie du titulaire;

vii) la signature du titulaire;

viii) le lieu de résidence permanent, le domicile ou l'adresse postale du titulaire;

e) de vermelding “Model van de Europese Gemeenschappen” in het Frans of in het Nederlands en de vermelding “Vergunning treinbestuurder” in de overige talen van de Gemeenschap, gedrukt in gele letters en zodanig dat deze de achtergrond van de vergunning vormen;

f) de referentiekleuren:

— blauw: Pantone Reflex Blue;

— geel: Pantone Yellow;

g) aanvullende informatie, of medische beperkingen voor het gebruik opgelegd door een bevoegde autoriteit overeenkomstig bijlage VI, in code.

3. Bevoegdheidsbewijs

Het bevoegdheidsbewijs bevat de volgende elementen:

a) naam van de houder;

b) voornaam/ voornamen van de houder;

c) geboortedatum en -plaats van de houder;

d) — datum van afgifte van het bevoegdheidsbewijs;

— vervaldatum van het bevoegdheidsbewijs;

— naam van de uitgever van het bevoegdheidsbewijs;

— het door de werkgever aan de werknemer verstrekte personeelsnummer;

e) nummer van het bevoegdheidsbewijs dat toegang geeft tot de gegevens die in het nationaal register zijn opgenomen;

f) foto van de houder;

g) handtekening van de houder;

h) permanente verblijfplaats, woonplaats of postadres van de houder;

i) naam en adres van de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder waarvoor de treinbestuurder mag rijden;

j) de categorie waarvoor de houder de rijbevoegdheid heeft;

k) het type of de types rollend materieel dat de houder mag besturen;

l) de infrastructuur waarop de houder mag rijden;

m) eventuele aanvullingen of beperkingen;

n) taalkennis.

e) la mention “modèle des Communautés européennes” en français ou en néerlandais et la mention “licence de conducteur de train” dans les autres langues de la Communauté, imprimées en jaune de façon à constituer la toile de fond de la licence;

f) les couleurs de référence:

— bleu: Pantone Reflex Blue,

— jaune: Pantone Yellow;

g) des informations additionnelles, ou les restrictions médicales à l'utilisation imposées par une autorité compétente conformément à l'annexe VI, sous forme codée.

3. Attestation

L'attestation doit contenir les éléments suivants:

a) le nom de famille du titulaire;

b) le prénom/ prénoms du titulaire;

c) la date et le lieu de naissance du titulaire;

d) — la date de délivrance de l'attestation,

— la date d'expiration de l'attestation,

— le nom de l'émetteur de l'attestation,

— le numéro de référence donné à l'employé par l'employeur;

e) le numéro de l'attestation qui donne accès aux données du registre national;

f) la photographie du titulaire;

g) la signature du titulaire;

h) le lieu de résidence permanente, la domicile ou l'adresse postale du titulaire;

i) le nom et l'adresse de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure pour le compte duquel le conducteur est habilité à conduire des trains;

j) la catégorie dans laquelle le titulaire est habilité à conduire;

k) le type ou les types de matériel roulant que le titulaire est habilité à conduire;

l) les infrastructures sur lesquelles le titulaire est habilité à conduire;

m) toute mention additionnelle ou restriction;

n) les compétences linguistiques.

4. In het nationaal register opgenomen minimumgegevens

a) Gegevens in verband met de vergunning:

Alle gegevens die op de vergunning staan vermeld, tezamen met de gegevens in verband met de controle op de naleving van de eisen van artikelen 11 en 16.

b) Gegevens in verband met het bevoegdheidsbewijs

Alle gegevens die op het bevoegdheidsbewijs staan vermeld, samen met de gegevens in verband met de controle op de naleving van de eisen van artikelen 42 en 44.

4. Données minimales figurant dans le registre national

a) Données relatives à la licence

Toutes les données figurant sur la licence et les données relatives au contrôle des exigences énoncées aux articles 11 et 16.

b) Données relatives à l'attestation

Toutes les données figurant sur l'attestation et les données relatives au contrôle des exigences énoncées aux articles 42 et 44.

BIJLAGE VI**Medische eisen****1. Algemene eisen**

1.1. De treinbestuurders mogen niet lijden aan een medische aandoening en geen medicatie, drugs of stoffen innemen die zouden kunnen leiden tot:

- plotseling bewustzijnsverlies;
- vermindering van de waakzaamheid of het concentratievermogen;
- plotselinge ongeschiktheid;
- verlies van het evenwichts- of coördinatievermogen;
- aanzienlijk verlies van de beweeglijkheid.

1.2. Gezichtsvermogen

Het gezichtsvermogen dient aan de volgende eisen te voldoen:

- een gezichtsscherpte veraf, met of zonder hulpmiddelen: 1,0 met minimaal 0,5 voor het minst goede oog,
- maxima voor corrigerende lenzen: verziendheid: + 5/ bijziendheid: -8. In uitzonderlijke gevallen zijn afwijkingen toegestaan na advies van een oogarts. Het besluit hierover wordt genomen door de arts,
- een voldoende gezichtsscherpte dichtbij en intermediair, met of zonder hulpmiddelen,
- contactlenzen en een bril zijn toegestaan indien deze periodiek door een specialist worden gecontroleerd,
- normale kleurwaarneming, vast te stellen aan de hand van een erkende test zoals Ishihara, zo nodig aangevuld met een andere erkende test,
- gezichtsveld: volledig,
- gezichtsvermogen voor beide ogen: doeltreffend; niet vereist indien de betrokkene over adequate aanpassing en toereikende compenserende ervaring beschikt. Uitsluitend indien hij het binoculaire gezichtsvermogen na indiensttreding heeft verloren,
- binoculair gezichtsvermogen: doeltreffend,
- herkenning van kleursignalen: de test is gebaseerd op herkenning van enkelvoudige kleuren en niet op relatieve verschillen,
- contrastwaarneming: goed,
- afwezigheid van progressieve oogziekten,

ANNEXE VI**Exigences médicales****1. Exigences générales**

1.1. Les conducteurs ne doivent être sujets à aucune pathologie ou ne suivre aucun traitement médical ni prendre de médicaments ou substances susceptibles de causer:

- une perte soudaine de conscience,
- une baisse d'attention ou de concentration,
- une incapacité soudaine,
- une perte d'équilibre ou de coordination,
- une limitation significative de mobilité.

1.2. Vision

Les exigences suivantes en matière de vision doivent être respectées:

- acuité visuelle de loin, avec ou sans correction: 1,0 avec au minimum 0,5 pour l'œil le moins performant,
- lentilles correctives maximales: hypermétropie: +5/ myopie: -8. Des dérogations sont autorisées dans des cas exceptionnels et après avoir consulté un spécialiste de l'œil. Le médecin prend ensuite la décision,
- vision de près et intermédiaire: suffisante, qu'elle soit assistée ou non,
- les verres de contact et les lunettes sont autorisés s'ils sont contrôlés périodiquement par un spécialiste,
- vision des couleurs normale: utilisation d'un test reconnu, tel que l'Ishihara, complété par un autre test reconnu si nécessaire,
- champ de vision: complet,
- vision des deux yeux: effective; non exigé lorsque l'intéressé possède une adaptation adéquate et a acquis une capacité de compensation suffisante. Uniquement dans le cas où l'intéressé a perdu la vision binoculaire tandis qu'il exerçait déjà ses fonctions,
- vision binoculaire: effective,
- reconnaissance des signaux colorés: le test doit être fondé sur la reconnaissance de couleurs particulières et non sur des différences relatives,
- sensibilité aux contrastes: bonne,
- absence de maladie évolutive de l'œil,

— oogimplantaten, keratotomieën en keratectomieën zijn uitsluitend toegestaan indien zij jaarlijks of met een door de arts vast te stellen frequentie worden gecontroleerd,

— ongevoeligheid voor verblinding,

— getinte en fotochromatische contactlenzen zijn niet toegestaan. Lenzen met UV-coating zijn wel toegestaan.

1.3. Eisen betreffende het gehoor- en spraakvermogen

Aan de hand van een audiogram dient te blijken dat het gehoorvermogen voldoende is, dat wil zeggen:

— het gehoorvermogen dient het mogelijk te maken een telefoongesprek te voeren en de waarschuwingssignalen en radiobERICHTEN te horen.

De volgende richtwaarden gelden:

— het gehoorverlies mag niet hoger zijn dan 40 dB bij 500 en 1000 Hz;

— het gehoorverlies mag niet hoger zijn dan 45 dB bij 2000 Hz voor het oor met de minst goede geleiding van het geluid via de lucht;

— geen afwijking van de gehoorgang;

— geen chronische spraakmoeilijkheden (gezien de noodzaak van een luide en duidelijke berichtenuitwisseling);

— in bijzondere gevallen is het gebruik van gehoorapparaten toegestaan.

1.4. Zwangerschap

Bij een lage tolerantie of een pathologische aandoening dient zwangerschap te worden beschouwd als een tijdelijke grond voor schorsing van treinbestuurders. De wettelijke voorschriften ter bescherming van zwangere treinbestuurders moeten worden toegepast.

2. Minimumomvang van de keuring vóór de aanstelling

2.1. Medische keuring

— algemeen medisch onderzoek;

— test van de zintuigen (gezichtsvermogen, gehoor, kleurwaarneming);

— onderzoek van bloed of urine, onder meer op suikerziekte, voor zover noodzakelijk om de lichamelijke geschiktheid van de kandidaat te beoordelen;

— electrocardiogram (ECG) in rust;

— les implants oculaires, les k ratotomies et les k rat ctomies sont autorisés à condition qu'ils soient vérifiés annuellement ou selon une p riodicite fixée par le médecin,

— capacité de résistance aux éblouissements,

— les verres de contact colorés et les lentilles photochromatiques ne sont pas autorisés. Les lentilles dotées d'un filtre UV sont autorisées.

1.3. Exigences en matière d'audition et d'expression verbale

Audition suffisante confirmée par un audiogramme, c'est-à-dire:

— audition suffisante pour mener une conversation téléphonique et être capable d'entendre des tonalités d'alerte et des messages radio.

Les valeurs suivantes sont fournies à titre indicatif:

— le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 40 dB à 500 et 1000 Hz,

— le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 45 dB à 2000 Hz pour l'oreille ayant la conduction aérienne du son la moins bonne,

— absence d'anomalie du système vestibulaire,

— absence de trouble chronique du langage (  cause de la nécessité d'échanger des messages à haute et intelligible voix),

— les appareils acoustiques sont autorisés dans des cas particuliers.

1.4. Grossesse

En cas de faible tolérance ou d'état pathologique, la grossesse doit être considérée comme une cause temporaire d'exclusion des conducteurs. Les dispositions légales protégeant les conductrices enceintes doivent être appliquées.

2. Contenu minimal de l'examen avant affectation

2.1. Examens médicaux:

— examen médical général,

— examens des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs),

— analyses de sang ou d'urine, portant notamment sur la détection du diabète sucré, dans la mesure où elles sont nécessaires pour évaluer l'aptitude physique du candidat,

—  lectrocardiogramme (ECG) au repos,

— onderzoek naar het gebruik van psychotrope stoffen zoals illegale verdovende middelen of psychotrope medicatie, alsmede naar alcoholmisbruik, waardoor twijfel kan ontstaan over de geschiktheid de betrokken functie uit te oefenen;

— cognitieve eigenschappen: aandacht en concentratie, geheugen, waarnemingsvermogen, redeneringsvermogen;

— communicatie;

— psychomotorische eigenschappen: reactievermogen, bewegingscoördinatie.

2.2. Bedrijfspsychologische examens

Het doel van de bedrijfspsychologische examens is te helpen bij de werving en het beheer van personeel. Wat betreft de omvang van de psychologische beoordeling: het onderzoek moet nagaan of de kandidaat-treinbestuurder vanuit bedrijfspsychologisch oogpunt geen aandoeningen heeft, in het bijzonder op het gebied van operationele vaardigheden of enige relevante persoonlijkheidsfactor, welke de veilige uitoefening van de taken in de weg kunnen staan.

3. Periodieke controles na de aanstelling

3.1. Frequentie

Treinbestuurders moeten ten minste om de drie jaar, tot zij de leeftijd van 55 jaar hebben bereikt, daarna jaarlijks medische controles (lichamelijke geschiktheid) ondergaan.

De frequentie van deze controles moet door de uit hoofde van artikel 53 geaccrediteerde of erkende arts worden verhoogd als dit op grond van de gezondheidstoestand van de betrokkene noodzakelijk is.

Met inachtneming van artikel 37/11, eerste lid, vindt er een passende medische keuring plaats indien er reden is om aan te nemen dat een houder van een vergunning of bevoegdheidsbewijs niet langer voldoet aan de in bijlage VI, 1, genoemde medische eisen.

De lichamelijke geschiktheid wordt regelmatig en na elk arbeidsongeval en ook bij werkonderbrekingen ten gevolge van een ongeval met personen gecontroleerd. De uit hoofde van artikel 37/17 erkende arts kan besluiten een aanvullende medische controle te verrichten, in het bijzonder na een ziekteverlof van minstens dertig dagen of meer. De werkgever moet de uit hoofde van artikel 37/17 erkende arts vragen de lichamelijke geschiktheid van de treinbestuurder te controleren, wanneer hij deze om veiligheidsredenen heeft geschorst.

3.2. Minimuminhoud van de periodieke medische controle

Indien de treinbestuurder aan de criteria van de medische controle vóór de aanstelling voldoet, dan dienen de periodieke controles ten minste de volgende onderzoeken te omvatten:

— recherche de substances psychotropes, telles des drogues illicites ou une médication psychotrope, et de l'abus d'alcool mettant en cause l'aptitude à exercer la fonction,

— aptitudes cognitives: attention et concentration, mémoire, capacité de perception, raisonnement,

— communication,

— aptitudes psychomotrices: vitesse de réaction, coordination gestuelle.

2.2. Examens psychologiques sur le plan professionnel

Les examens psychologiques sur le plan professionnel ont pour but d'apporter une aide au niveau de l'affectation et de la gestion du personnel. Dans la détermination du contenu de l'évaluation psychologique, l'examen doit permettre de vérifier que le candidat conducteur ne présente pas de déficiences psychologiques professionnelles reconnues, en particulier au niveau des aptitudes opérationnelles, ou un facteur affectant sa personnalité, susceptibles de compromettre l'accomplissement de ses tâches en toute sécurité.

3. Examens périodiques après affectation

3.1. Fréquence

Les examens médicaux (aptitude physique) sont effectués tous les trois ans au moins jusqu'à l'âge de 55 ans, ensuite tous les ans.

Cette fréquence doit être augmentée par le médecin accrédité ou reconnu en vertu de l'article 53 si l'état de santé du membre du personnel l'exige.

Sans préjudice de l'article 37/11, alinéa 1^{er}, un examen médical approprié est effectué s'il existe une raison de penser que le titulaire de la licence ou de l'attestation ne satisfait plus aux exigences médicales énoncées à l'annexe VI, 1.

L'aptitude physique est vérifiée régulièrement et après tout accident du travail ainsi qu'après toute interruption du travail due à un accident impliquant des personnes. Le médecin reconnu en vertu de l'article 37/17, peut décider d'effectuer un examen médical approprié complémentaire, notamment après une période d'absence d'au moins trente jours pour cause de maladie. L'employeur doit demander au médecin reconnu en vertu de l'article 37/17, de vérifier l'aptitude physique du conducteur s'il a été amené à le relever de ses fonctions pour des raisons de sécurité.

3.2. Contenu minimal de l'examen périodique médical

Si le conducteur satisfait aux critères exigés lors de l'examen médical qui est effectué avant l'affectation, les examens périodiques doivent inclure au minimum:

- algemeen medisch onderzoek;
- test van de zintuigen (gezichtsvermogen, gehoor, kleurwaarneming);
- onderzoek van bloed of urine op suikerziekte en andere ziektebeelden die bij het klinisch onderzoek naar voren zijn gekomen;
- onderzoek naar het gebruik van verdovende middelen wanneer daar klinische aanwijzingen voor zijn.

Voor treinbestuurders van veertig jaar en ouder is een ECG in rust eveneens noodzakelijk.

- un examen médical général,
- un examen des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs),
- des analyses de sang ou d'urine pour la détection du diabète sucré et d'autres maladies en fonction des indications de l'examen clinique,
- la recherche de drogues s'il existe des indications cliniques dans ce sens.

En outre, pour les conducteurs de train âgés de plus de 40 ans, l'ECG au repos est aussi exigé.

BIJLAGE VII

Opleidingsmethode

De theoretische opleiding (klassikaal onderricht en demonstraties) en de praktijktraining (werkervaring, al dan niet onder toezicht rijden op afgesloten baanvakken voor opleidingsdoel-einden) moeten met elkaar in evenwicht zijn.

Opleiding met behulp van computers is toegestaan voor het individueel aanleren van de exploitatievoorschriften, beveiligingssituaties, enz.

Het gebruik van simulators is niet verplicht, maar kan nuttig zijn voor een doeltreffende opleiding van treinbestuurders; zij zijn vooral nuttig voor het oefenen in ongewone werkomstandigheden of voor voorschriften die minder vaak worden toegepast. Het bijzondere voordeel is gelegen in het feit dat zij leren-door-doen mogelijk maken voor gebeurtenissen die anders niet kunnen worden geoefend. In principe moeten simulators van de nieuwste generatie worden gebruikt.

Wat betreft de verwerving van lijkennis, verdient het de voorkeur dat de treinbestuurder door een andere treinbestuurder vergezeld wordt op een voldoende aantal reizen op het baanvak, zowel overdag als 's nachts. Het gebruik van video-opnamen van de trajecten zoals die in de stuurpost van de treinbestuurder te zien zijn, kan naast andere methoden als alternatieve training worden gebruikt.

ANNEXE VII

Méthode de formation

Il convient d'assurer un bon équilibre entre la formation théorique (en classe et sous forme de démonstrations) et pratique (expérience du travail en conditions réelles, conduite sous et sans surveillance sur des voies qui sont bloquées aux fins de la formation).

La formation assistée par ordinateur est autorisée pour l'apprentissage individuel des règles d'exploitation, des contextes de signalisation, etc.

Quoique facultative, l'utilisation de simulateurs peut être utile pour une formation efficace des conducteurs. Ils sont particulièrement utiles pour former à des conditions de travail anormales ou à des règles qui sont rarement appliquées. Ils ont pour avantage de permettre aux conducteurs d'apprendre par la pratique à réagir à des situations qui ne peuvent faire l'objet d'une formation dans la réalité. En principe, les simulateurs de dernière génération doivent être utilisés.

En ce qui concerne l'acquisition des connaissances sur les itinéraires, il faut privilégier l'approche qui consiste à ce que le conducteur de train accompagne un autre conducteur pendant un nombre approprié de voyages sur l'itinéraire concerné, de jour comme de nuit. Une autre forme d'apprentissage parmi d'autres consiste à utiliser des enregistrements vidéo des itinéraires réalisés depuis la cabine du conducteur.

BIJLAGE VIII**Algemene vakkennis en eisen betreffende de vergunning**

De doelstellingen van de algemene opleiding luiden als volgt:

— verwerving van kennis en praktische vaardigheden omtrent de spoorwegtechniek, met inbegrip van de veiligheidsbeginselen en de achterliggende filosofie van de exploitatievoorschriften;

— verwerving van kennis van de risico's verbonden met de spoorwegexploitatie en van de verschillende aan te wenden middelen om ze te beheersen, en van de procedures die er verband mee houden;

— verwerving van kennis van de beginselen die een of meer methoden van de spoorexplotatie beheersen en van de procedures die er verband mee houden;

— verwerving van kennis van treinen, de samenstellende onderdelen ervan en van de technische eisen voor tractievoertuigen, wagons, rijtuigen en het overige rollend materieel en van de procedures die er verband mee houden;.

In het bijzonder dient een treinbestuurder in staat te zijn:

— de praktische kenmerken, het belang, alsmede de professionele en persoonlijke eisen (lange werktijden, weg van huis, enz.) van het vak van treinbestuurder te begrijpen;

— de veiligheidsvoorschriften voor het personeel toe te passen;

— rollend materieel te herkennen;

— kennis van een werkmethode te hebben om nauwgezet te werken;

— de verschillende referentie- en praktijkboeken te herkennen (procedure- en routehandboek als bedoeld in de TSI "Exploitatie", handboek voor de treinbestuurder, gids voor het verhelpen van storingen, enz.);

— gedrag te verwerven in overeenstemming met voor de veiligheid cruciale verantwoordelijkheden;

— op de hoogte zijn van het bestaan van de procedures die bij ongevallen met personen gevolgd moeten worden;

— oog te hebben voor de risico's bij de exploitatie van de spoorwegen in het algemeen;

— op de hoogte te zijn van het bestaan van de diverse uitgangspunten van de verkeersveiligheid;

— over elektrotechnische basiskennis te beschikken.

ANNEXE VIII**Connaissances professionnelles générales et exigences concernant la licence**

La formation générale a pour objectif:

— l'acquisition de la connaissance des techniques ferroviaires et des procédures qui y sont liées, y compris les principes de sécurité et la philosophie sur laquelle repose la réglementation relative à l'exploitation;

— l'acquisition de la connaissance des risques associés à l'exploitation ferroviaire et des différents moyens à déployer pour les maîtriser, et des procédures qui y sont liées;

— l'acquisition de la connaissance des principes régissant un ou plusieurs modes d'exploitation ferroviaire et des procédures qui y sont liées;

— l'acquisition de la connaissance des trains, de leurs éléments constitutifs et des exigences techniques relatives aux engins moteurs, aux wagons, aux voitures et au reste du matériel roulant, et des procédures qui y sont liées.

En particulier, le conducteur doit être capable:

— d'apprécier les exigences propres au métier de conducteur, l'importance de cette profession et ses contraintes sur les plans professionnel et privé (périodes de travail prolongées, absence du foyer familial, etc.);

— d'appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel;

— d'identifier le matériel roulant;

— de connaître une méthode de travail et de l'appliquer de manière rigoureuse;

— de déterminer les documents de référence et d'application (manuel des procédures et manuel des lignes, tels que définis dans les STI «Exploitation», manuel du conducteur, manuel de dépannage, etc.);

— d'acquiescer des comportements compatibles avec l'exercice de responsabilités déterminantes pour la sécurité;

— de déterminer les procédures à mettre en œuvre en cas d'accident affectant des personnes;

— de discerner les risques liés à l'exploitation ferroviaire en général;

— de connaître les différents principes régissant la sécurité du trafic;

— d'appliquer les principes de base de l'électrotechnique.

BIJLAGE IX**Vakkennis betreffende het rollend materieel en eisen betreffende het bevoegdheidsbewijs**

Na een specifieke opleiding inzake rollend materieel dient een treinbestuurder in staat te zijn de volgende taken naar behoren te verrichten:

1. Voorgeschreven testen en controles voor het vertrek

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

- zich de benodigde documentatie en uitrusting te verschaffen;
- de capaciteit van het tractievoertuig te verifiëren;
- de op de boorddocumenten van het tractievoertuig vermelde gegevens te verifiëren;
- zich aan de hand van de voorgeschreven controles en testen ervan te vergewissen dat het tractievoertuig over de noodzakelijke trekkracht beschikt en dat de veiligheidsvoorzieningen functioneren;
- de aanwezigheid en het functioneren van de voorgeschreven voorzieningen voor bescherming en veiligheid bij het overdragen van een tractievoertuig of bij de aanvang van een rit te controleren;
- het eventueel voorgeschreven en gebruikelijke preventieve onderhoud te verrichten.

2. Kennis van het rollend materieel

Om een tractievoertuig te besturen dient een treinbestuurder vertrouwd te zijn met alle bedieningsknoppen, pedalen en meters die hem ter beschikking staan, in het bijzonder die met betrekking tot:

- de tractie,
- het remsysteem,
- de verkeersveiligheidsvoorzieningen.

Teneinde onregelmatigheden aan het rollend materieel te detecteren en lokaliseren en deze te rapporteren en te bepalen welke herstellingen noodzakelijk zijn alsmede, in bepaalde gevallen, zelf in te grijpen, dient hij vertrouwd te zijn met wat volgt:

- mechanische constructies,
- vering en koppeling,
- loopwerk,
- veiligheidsvoorzieningen,

ANNEXE IX**Connaissances professionnelles relatives au matériel roulant et exigences concernant l'attestation**

Après avoir suivi la formation spécifique concernant le matériel roulant, le conducteur doit être capable d'accomplir les tâches ci-après.

1. Essais et vérifications prescrits avant le départ

Le conducteur doit être capable:

- de réunir la documentation et les équipements nécessaires;
- de vérifier les capacités de l'engin moteur;
- de vérifier les informations consignées dans les documents à bord de l'engin moteur;
- de s'assurer, en effectuant les vérifications et les essais prescrits, que l'engin moteur est en mesure de fournir l'effort de traction nécessaire et que les équipements de sécurité fonctionnent;
- de vérifier que les équipements de protection et de sécurité prescrits sont en place et fonctionnent lors des relais de traction et au début du voyage;
- d'assurer les opérations courantes d'entretien préventif.

2. Connaissance du matériel roulant

Pour conduire une locomotive, le conducteur doit connaître l'ensemble des organes de commande et des indicateurs mis à sa disposition, en particulier ceux qui concernent:

- la traction;
- le freinage;
- les éléments liés à la sécurité du trafic.

Pour pouvoir repérer et localiser une anomalie sur le matériel roulant, la signaler et déterminer les réparations à effectuer et, dans certains cas, intervenir lui-même, il doit connaître:

- les structures mécaniques;
- les organes de suspension et de liaison;
- les organes de roulement;
- les équipements de sécurité;

— brandstofreservoirs, voeding- en brandstofsysteem, uitlaatsysteem,

— de in en op het rollend materieel aangebrachte merktekens, met name de gebruikte symbolen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen,

— systemen voor de registratie van ritten,

— elektrische en pneumatische systemen,

— stroomafnemers en hoogspanningsinstallaties,

— communicatiemiddelen (radiosysteem, enz.),

— de regeling van ritten,

— de verschillende onderdelen van het rollend materieel, hun functies en de bijzondere voorzieningen van het getrokken materieel, met name het noodremsysteem op basis van het ontluichten van de treinleiding,

— remsysteem,

— de voor tractievoertuigen specifieke onderdelen,

— tractieketen, motoren en transmissie.

3. Remproef

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

— voor vertrek te verifiëren en te berekenen of de remkracht van de trein overeenkomt met het voor het baanvak voorgeschreven remvermogen, zoals vermeld op de boorddocumenten;

— de werking van de verschillende onderdelen van het remsysteem van het tractievoertuig en in voorkomend geval van de trein te controleren, vóór het in beweging zetten, bij het eerste vertrek en tijdens de rit.

4. Bedieningswijze en maximumsnelheid van de trein, afhankelijk van de karakteristieken van het baanvak

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

— kennis te nemen van de informatie aan hem vóór elk vertrek verstrekt;

— de bedieningswijze en de maximumsnelheid van de trein te bepalen op basis van variabele gegevens, bijvoorbeeld snelheidsbeperkingen, weersomstandigheden of wijzigingen aan de seingeving.

— les réservoirs à combustible, les dispositifs d'alimentation en combustible, les organes d'échappement;

— le dispositif de marquage, figurant à l'intérieur et à l'extérieur du matériel roulant, notamment les symboles utilisés pour le transport de marchandises dangereuses;

— les systèmes d'enregistrement des trajets;

— les systèmes électriques et pneumatiques;

— les organes de captage du courant et les équipements haute tension;

— les moyens de communication (radio sol-train, etc.);

— l'organisation des trajets;

— les éléments constitutifs du matériel roulant, leur rôle et les dispositifs propres au matériel remorqué, notamment le système d'arrêt du train par la mise à l'atmosphère de la conduite du frein;

— les organes de freinage;

— les éléments propres aux engins moteurs;

— la chaîne de traction, les moteurs et les transmissions.

3. Essais de frein

Le conducteur doit être capable:

— de vérifier et de calculer, avant le départ, si la puissance de freinage du train correspond à la puissance de freinage requise pour la ligne, telle que spécifiée dans les documents du véhicule;

— de vérifier le fonctionnement des différents éléments du dispositif de freinage de l'engin moteur et du train, le cas échéant, avant toute mise en mouvement, lors de la mise en marche et pendant la marche.

4. Type de marche et vitesse limite du train en fonction des caractéristiques de la ligne

Le conducteur doit être capable:

— de prendre connaissance des informations qui lui sont transmises avant le départ;

— de déterminer le type de marche et la vitesse limite de son train en fonction de paramètres tels que les limitations de vitesse, les conditions météorologiques ou tout changement dans la signalisation.

5. Bediening van de trein zonder beschadiging van installaties of rollend materieel

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

- alle aanwezige bedieningsknoppen en pedalen volgens de geldende voorschriften te gebruiken;
- de trein, rekening houdend met de adhesie-- en vermogensbeperkingen in beweging te zetten;
- de remmen te bedienen voor het afremmen en tot stilstand brengen van de trein met inachtneming van het rollend materieel en de installaties.

6. Onregelmatigheden

Een treinbestuurder dient:

- in staat te zijn om ongebruikelijke gebeurtenissen op te merken met betrekking tot het besturen van de trein;
- in staat te zijn om de trein te inspecteren en aanwijzingen van onregelmatigheden op te merken en te onderscheiden en ook erop te reageren afhankelijk van de ernst van de zaak en te proberen ze te verhelpen, waarbij altijd voorrang moet worden gegeven aan de veiligheid van personen en het spoorwegverkeer;
- vertrouwd te zijn met de aanwezige beschermings- en communicatievoorzieningen.

7. Storingen en exploitatieongevallen, brand en ongevallen met personen

Een treinbestuurder dient:

- in staat te zijn om maatregelen te treffen de trein te beschermen en om assistentie te vragen bij ongevallen met personen in de trein;
- in staat te zijn om te bepalen of de trein gevaarlijke stoffen vervoert en deze te identificeren aan de hand van de treindocumenten en wagonlijsten;
- de procedures te kennen om, in geval van nood, een evacuatie van een trein uit te voeren.

8. Voorwaarden voor de hervatting van de reis na een storing van het rollend materieel

Na een storing dient een treinbestuurder in staat te zijn om te beoordelen of en in welke omstandigheden de reis met het betrokken materieel kan worden voortgezet, teneinde de infrastructuurbeheerder zo spoedig mogelijk van deze omstandigheden op de hoogte te brengen.

Treinbestuurders moeten in staat zijn te bepalen of er een deskundig oordeel nodig is alvorens de trein verder kan rijden.

5. Maîtrise de la conduite du train de façon à ne pas dégrader les installations ou le matériel roulant

Le conducteur doit être capable:

- d'utiliser l'ensemble des dispositifs de commande qui sont à sa disposition en respectant les règles applicables;
- de faire démarrer le train en respectant les contraintes d'adhérence et de puissance;
- d'utiliser le frein pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant et des installations.

6. Anomalies

Le conducteur doit:

- pouvoir être attentif aux événements inhabituels concernant la conduite du train;
- être capable d'inspecter le train et d'identifier les signes d'anomalies, de les différencier, de réagir selon leur importance relative et d'essayer d'y remédier, en privilégiant, dans tous les cas, la sécurité du trafic ferroviaire et des personnes;
- connaître les moyens de protection et de communication disponibles.

7. Incidents et accidents d'exploitation, incendies et accidents affectant des personnes

Le conducteur doit:

- être capable de prendre des mesures de protection et d'alerte en cas d'accident affectant des personnes à bord du train;
- être capable de déterminer si le train transporte des matières dangereuses et de les reconnaître sur la base des documents du train ou de la liste des wagons;
- connaître la procédure d'évacuation d'un train en cas d'urgence.

8. Conditions de reprise de marche après un incident concernant le matériel roulant

Après un incident, le conducteur doit être capable d'évaluer si le matériel peut continuer à fonctionner et dans quelles conditions, de manière à communiquer dès que possible ces conditions au gestionnaire de l'infrastructure.

Le conducteur doit pouvoir déterminer s'il faut procéder à une expertise avant que le train ne reprenne sa route.

9. Stilzetten van de trein

Een treinbestuurder dient in staat te zijn de nodige maatregelen te treffen om te voorkomen dat de trein of een deel daarvan ontijdig in beweging komt, zelfs in de meest ongunstige omstandigheden.

Bovendien moet een treinbestuurder weten welke maatregelen hij moet nemen om een ontijdig in beweging geraakte trein of een deel daarvan tot stilstand te brengen.

9. Immobilisation du train

Le conducteur doit être capable de prendre les mesures nécessaires pour que le train, ou des parties de celui-ci, ne se mette pas en mouvement inopinément, même dans les situations les plus délicates.

En outre, le conducteur doit connaître les mesures permettant d'arrêter un train, ou des parties de celui-ci, dans le cas où il a commencé à se mettre en mouvement inopinément.

BIJLAGE X**Vakkennis betreffende infrastructuur en eisen
betreffende het bevoegdheidsbewijs**

Infrastructuuraspecten

1. Remproeven

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om voor vertrek te verifiëren of de remkracht van de trein overeenkomt met het voor het baanvak voorgeschreven remvermogen, zoals vermeld op de boorddocumenten.

2. Bedieningswijze en maximumsnelheid van de trein,
afhankelijk van de karakteristieken van de lijn

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

— kennis te nemen van de informatie die hem wordt verstrekt, zoals snelheidsbeperkingen of eventueel wijzigingen aan de seingeving;

— de bedieningswijze en maximumsnelheid van de trein te bepalen, op basis van de kenmerken van de lijn.

3. Kennis van de lijn

Een treinbestuurder dient in staat te zijn te anticiperen en op adequate wijze te reageren wat veiligheid en andere prestaties betreft, zoals punctualiteit en economische aspecten. Daartoe dient hij te beschikken over een gedegen kennis van de lijn en de installaties op zijn route en ook van de eventueel vastgestelde omleidingsroutes.

De volgende elementen zijn van belang:

— de exploitatievoorschriften (spoorverandering, verkeer op enkelspoor, enz.);

— kennis te nemen van de uit te voeren opdracht en de bijbehorende documenten;

— de identificatie van de baanvakken die voor een bepaalde exploitatiewijze kunnen worden gebruikt;

— de toepasselijke verkeersvoorschriften en de betekenis van het seingevingssysteem;

— het exploitatieregime;

— het type van blokstelsel en de bijbehorende voorschriften;

— de stationsnamen en de positie en herkenning op afstand van de stations en seinposten, zodat het rijgedrag hierop kan worden afgestemd;

— de signalering van de overgang op andere exploitatie- of elektrische voedingssystemen;

ANNEXE X**Connaissances professionnelles relatives aux
infrastructures et exigences concernant l'attestation**

Questions relatives aux infrastructures

1. Essais de frein

Le conducteur doit être capable de vérifier et de calculer, avant le départ, que la puissance de freinage du train correspond à la puissance de freinage requise pour la ligne, telle que spécifiée dans les documents du véhicule.

2. Type de marche et vitesse limite en fonction des caractéristiques de la ligne

Le conducteur doit être capable:

— de prendre connaissance des informations qui lui sont transmises, telles que les limitations de vitesse ou tout changement dans la signalisation,

— de déterminer le type de marche et la vitesse limite de son train en fonction des caractéristiques de la ligne.

3. Connaissance de la ligne

Le conducteur doit être capable d'anticiper et de réagir de manière adaptée en termes de sécurité et d'autres prestations, telles la ponctualité et des éléments d'ordre économique. En conséquence, il doit avoir une bonne connaissance des lignes et des installations ferroviaires parcourues et de tout autre itinéraire convenu.

Les éléments suivants sont importants:

— les conditions d'exploitation (changements de voie, circulation dans un seul sens, etc.);

— la vérification de l'itinéraire et la consultation des documents correspondants;

— la détermination des voies utilisables pour un mode d'exploitation donné;

— les règles de circulation applicables et la signification du système de signalisation;

— le régime d'exploitation;

— le système de cantonnement et les règles associées;

— le nom des gares ainsi que la position et le repérage à distance des gares et postes d'aiguillage, afin d'adapter la conduite en conséquence;

— la signalisation de transition entre différents systèmes d'exploitation ou d'alimentation en énergie;

- de maximale snelheden voor de verschillende categorieën treinen waarop de treinbestuurder rijdt;
- het topografische profiel;
- bijzondere remsituaties, zoals op lijnen met steile afdalingen;
- bijzonderheden met betrekking tot de exploitatie: bijzondere seinen of borden, voorwaarden voor vertrek, enz.

4. Veiligheidsvoorschriften

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

- de trein pas in beweging te zetten wanneer aan alle reglementaire voorwaarden is voldaan (dienstregeling, vertrekbevel of sein, het eventuele openen van de seinen, enz.);
- de seinen langs het spoor en in de stuurpost waar te nemen, onmiddellijk foutloos te interpreteren en de voorgeschreven handelingen uit te voeren;
- veilig te rijden op grond van de specifieke exploitatievoorschriften: opgelegde bijzondere ritinstructies zoals: tijdelijke snelheidsbeperkingen, tegenspoor rijden, toelating om een gesloten sein te passeren in geval van nood, rangeren, rotaties, rijden op werkspoor, enz.;
- op de volgens de dienstregeling opgenomen of de bijkomende plaatsen te stoppen en zo nodig de bijkomende taken in verband met de dienstverlening aan de reizigers op deze stopplaatsen uit te voeren, met name het openen en sluiten van de deuren.

5. Besturing van de trein

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

- op elk moment zijn positie op de bereden spoorlijn te kennen;
- de remmen te gebruiken voor het afremmen en tot stilstand brengen van de trein met inachtneming van het rollend materieel en de installaties;
- de rijstijl van de trein af te stemmen op de dienstregeling en de eventuele richtlijnen om energie te besparen, door rekening te houden met de eigenschappen van het tractievoertuig, de trein, het baanvak en de omgeving.

6. Onregelmatigheden

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

- te letten, voor zover de bediening van de trein dit toelaat, op ongebruikelijke gebeurtenissen met betrekking tot de infrastructuur en in de omgeving: seinen, spoor, bovenleiding,

- les vitesses limites pour les différentes catégories de trains conduits par l'agent;
- les profils topographiques;
- les conditions particulières de freinage telles que celles applicables aux lignes à fortes pentes;
- les particularités d'exploitation: signaux ou panneaux particuliers, conditions de départ, etc.

4. Réglementation de sécurité

Le conducteur doit être capable:

- de ne mettre le train en marche qu'une fois que les conditions requises sont remplies (horaire, ordre ou signal de départ, ouverture des signaux le cas échéant, etc.);
- d'observer la signalisation latérale et en cabine, de la décoder sans hésitation ni erreur et d'exécuter les actions prescrites;
- de conduire le train en toute sécurité, en adéquation avec les modes particuliers d'exploitation: marches particulières sur ordre, limitations temporaires de vitesse, circulation en sens contraire, autorisation de franchissement de signaux fermés en cas d'urgence, manœuvres, rotations, circulation sur voie de chantier, etc.;
- de respecter les arrêts prévus à l'horaire et les arrêts supplémentaires, et d'effectuer, si nécessaire, les opérations supplémentaires liées au service des voyageurs lors de ces arrêts, notamment l'ouverture et la fermeture des portes.

5. Conduite du train

Le conducteur doit être capable:

- de connaître à tout moment sa position sur la ligne qu'il parcourt;
- d'utiliser les freins pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant et des installations;
- de régler la marche du convoi conformément à l'horaire et aux consignes éventuelles d'économie d'énergie, en tenant compte des caractéristiques de l'engin moteur, du train, de la ligne et de l'environnement.

6. Anomalies

Le conducteur doit être capable:

- d'être attentif, dans la mesure où la conduite du train le permet, aux événements inhabituels concernant l'infrastructure et l'environnement: signaux, voie, alimentation en

spoorwegovergangen, omgeving van het spoor en overig verkeer;

— de afstand waarmee obstakels zijn overschreden, in te schatten;

— de infrastructuurbeheerder zo snel mogelijk op de hoogte te stellen van de plaats en de aard van de geconstateerde onregelmatigheden en zich ervan te vergewissen dat zijn gesprekspartner hem goed begrijpt;

— met inachtneming van de infrastructuur waar nodig de veiligheid van het verkeer en personen te waarborgen of maatregelen te nemen om ze te waarborgen.

7. Storingen en ongevallen, brand en ongevallen met personen

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

— maatregelen te treffen om de trein te beschermen en om assistentie te vragen bij ongevallen met personen;

— te bepalen waar de trein bij brand tot stilstand dient te worden gebracht en zo nodig de evacuatie van de reizigers te bevorderen;

— zo snel mogelijk bruikbare inlichtingen te verschaffen over de brand in het geval dat hij deze niet zelf kan blussen;

— de infrastructuurbeheerder zo spoedig mogelijk over deze omstandigheden op de hoogte te brengen;

— te beoordelen, rekening houdend met de staat van de infrastructuur, of en in welke omstandigheden de reis met het betrokken materieel kan worden voortgezet.

8. Taalexamen

Treinbestuurders die contact met de infrastructuurbeheerder moeten onderhouden over kritieke veiligheidskwesties dienen te beschikken over kennis van de taal die door de infrastructuurbeheerder wordt voorgeschreven. Deze taalkennis moet hen in staat stellen actief en doeltreffend te communiceren onder normale omstandigheden, in moeilijke situaties en in noodsituaties.

Zij dienen in staat te zijn de in de TSI "Exploitatie" opgenomen berichten en communicatiemethodiek toe te passen. Treinbestuurders dienen in staat te zijn te communiceren overeenkomstig niveau 3 van de volgende tabel.

Taalvaardigheids- en communicatieniveau

De mondelinge vaardigheid in een taal kan worden onderverdeeld in vijf niveaus:

Niveau | Omschrijving |

énergie, passages à niveau, abords de la voie, autre matériel en circulation;

— d'évaluer la distance de franchissement des obstacles;

— de communiquer au gestionnaire de l'infrastructure, dans les meilleurs délais, l'emplacement et la nature des anomalies constatées, en s'assurant d'être bien compris par son interlocuteur;

— en tenant compte de l'infrastructure, de garantir la sécurité du trafic et des personnes ou de prendre des mesures pour la garantir, en tant que de besoin.

7. Incidents et accidents d'exploitation, incendies et accidents affectant des personnes

Le conducteur doit être capable:

— de prendre des mesures pour protéger le train et de solliciter une assistance en cas d'accident affectant des personnes;

— de déterminer le lieu d'arrêt du train à la suite d'un incendie et de faciliter l'évacuation des voyageurs si nécessaire;

— de communiquer, dès que possible, des renseignements utiles sur l'incendie s'il ne peut le maîtriser lui-même;

— de communiquer, dès que possible, ces conditions au gestionnaire de l'infrastructure;

— d'évaluer si l'infrastructure permet au véhicule de continuer à rouler et dans quelles conditions.

8. Tests linguistiques

Le conducteur qui doit communiquer avec le gestionnaire de l'infrastructure sur des questions déterminantes pour la sécurité doit avoir des connaissances linguistiques dans la langue indiquée. Ces connaissances doivent lui permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations de routine, des situations problématiques et des situations d'urgence.

Le conducteur doit être capable d'utiliser les messages et la méthode de communication spécifiés dans les STI "Exploitation". Il doit pouvoir communiquer conformément au niveau 3 du tableau suivant:

Niveau de langue et de communication

L'aptitude orale dans une langue peut être divisée en cinq niveaux:

Niveau | Description |

5 | kan spreekwijze aanpassen aan elke gesprekspartner, kan een standpunt uiteenzetten, kan onderhandelen, kan overtuigen, kan advies geven |

4 | kan totaal onvoorziene situaties aan, kan hypothesen maken, kan een gemotiveerd standpunt uiteenzetten |

3 | kan praktische situaties met een onvoorzien aspect aan, kan omschrijven, kan een eenvoudige conversatie voeren |

2 | kan eenvoudige praktische situaties aan, kan vragen stellen, kan vragen beantwoorden |

1 | kan spreken met voorgeprogrammeerde zinnen |

5 | peut adapter sa manière de parler en fonction de l'interlocuteur, peut avancer une opinion, peut négocier, peut convaincre, peut donner un conseil |

4 | peut faire face à des situations totalement imprévues, peut faire des hypothèses, peut exprimer une opinion étayée par des arguments |

3 | peut faire face à des situations pratiques comportant un élément imprévu, peut faire une description, peut participer à une conversation simple |

2 | peut faire face à des situations pratiques simples, peut poser des questions, peut répondre à des questions |

1 | peut parler en utilisant des phrases apprises par cœur |

BIJLAGE XI**Frequentie van de controles**

De minimumfrequentie van de examens is als volgt:

a) taalkennis (uitsluitend voor anderstaligen): om de drie jaar of na elke afwezigheid van meer dan één jaar;

b) kennis van de infrastructuur (met inbegrip van kennis van de reisweg en de exploitatievoorschriften): om de drie jaar of na elke afwezigheid van meer dan één jaar op de betrokken reisweg;

c) kennis van rollend materieel: iedere drie jaar.

ANNEXE XI**Fréquence des examens**

La fréquence minimale des examens est la suivante:

a) connaissances linguistiques (uniquement dans le cas où il ne s'agit pas de la langue maternelle de l'intéressé): tous les trois ans ou après toute absence de plus d'un an;

b) connaissance de l'infrastructure (y compris des itinéraires et des règles d'exploitation): tous les trois ans ou après toute absence de plus d'un an sur l'itinéraire concerné;

c) connaissance du matériel roulant: tous les trois ans.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE Nr. 47.018/2/V
van 5 augustus 2009**

De Raad van State, afdeling Wetgeving, tweede vakantie-kamer, op 10 juli 2009 door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet "tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft", heeft het volgende advies gegeven:

Aangezien de adviesaanvraag is ingediend op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde 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 vormvereisten

Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen moeten de gewestregeringen betrokken worden bij het uitwerken van het onderzochte voorontwerp.

Het dossier dat bij de adviesaanvraag gevoegd is, bevat evenwel alleen de kopieën van de brieven die op 10 juli 2009, de datum waarop de afdeling Wetgeving van de Raad van State om advies is verzocht, aan de gewestregeringen zijn toegezonden.

De steller van het voorontwerp dient derhalve erop toe te zien dat dit voorafgaande vormvereiste naar behoren wordt vervuld.

Onderzoek van het voorontwerp

Dispositief

Artikelen 2 en 10

Het is de Raad van State niet duidelijk waarom er een verschil is tussen het ontworpen artikel 4, 1°, van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur (artikel 2 van het voorontwerp) en het ontworpen artikel 4, 1°, van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen (artikel 10 van het voorontwerp).

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT N° 47.018/2/V
du 5 août 2009**

Le Conseil d'État, section de législation, deuxième chambre des vacances, saisi par le Secrétaire d'État à la Mobilité, le 10 juillet 2009, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi "modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules", a donné l'avis suivant:

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, 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 ci-après.

Formalités préalables

Conformément à l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, l'avant-projet examiné doit être soumis à la procédure d'association des gouvernements régionaux.

Dans le dossier joint à la demande d'avis, ne figurent toutefois que les copies des courriers adressés aux gouvernement régionaux le 10 juillet 2009, date de la saisine de la section de législation du Conseil d'État.

Il revient par conséquent à l'auteur de l'avant-projet de s'assurer du bon accomplissement de cette formalité préalable.

Examen de l'avant-projet

Dispositif

Articles 2 et 10

Le Conseil d'État n'aperçoit pas la raison d'être de la différence existant entre les articles 4, 1°, en projet, de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (article 2 de l'avant-projet) et 4, 1°, en projet, de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire (article 10 de l'avant-projet).

Artikel 29

Het ontworpen artikel 35 van de voormelde wet van 19 december 2006 (artikel 29 van het voorontwerp) maakt alleen maar melding van de aan de Koning verleende bevoegdheden die vervat zijn in het ontworpen artikel 37/27 (artikel 66 van het voorontwerp).

Het is bijgevolg nutteloos en moet vervallen.

Artikel 44

Opdat artikel 16, lid 2, eerste alinea, van richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen volledig wordt omgezet, dient in het ontworpen artikel 37/11, eerste lid, van de voormelde wet van 19 december 2006 (artikel 44 van het voorontwerp) te worden verwezen naar de minimumfrequentie van de keuringen en examens waarvan sprake is in de ontworpen bijlage XI bij dezelfde wet.

Artikel 64

In het ontworpen artikel 37/26, § 4, 1°, van de voornoemde wet van 19 december 2006 (artikel 64 van het voorontwerp) is er geen reden om te verwijzen naar het beroepsrecht waarin het ontworpen artikel 37/16, § 3, voorziet. Dit artikel heeft immers betrekking op de beroepen die worden ingesteld bij de veiligheidsinstantie en niet op die betreffende de beslissingen van de veiligheidsinstantie.

Hier dient een duidelijk onderscheid te worden gemaakt tussen de beroepen waarin artikel 21, lid 2, van de voormelde richtlijn 2007/59/EG voorziet en die waarin lid 3 van dat artikel 21 voorziet.

Artikel 72

In het ontworpen artikel 42 van de voormelde wet van 19 december 2006 (artikel 72 van het voorontwerp), dient te worden verwezen naar richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (Spoorwegveiligheidsrichtlijn) en niet naar richtlijn 2008/110/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008 waarbij deze richtlijn wordt gewijzigd.

Article 29

L'article 35, en projet, de la loi du 19 décembre 2006 précitée (article 29 de l'avant-projet) ne fait qu'annoncer les habilitations au Roi contenues dans l'article 37/27, en projet (article 66 de l'avant-projet).

Il est par conséquent inutile et doit être omis.

Article 44

Afin d'assurer une transposition complète de l'article 16, paragraphe 2, alinéa 1^{er}, de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté, il convient, à l'article 37/11, alinéa 1^{er}, en projet, de la loi du 19 décembre 2006 précitée (article 44 de l'avant-projet), de faire référence aux fréquences minimales des contrôles et examens, prévues à l'annexe XI, en projet, de la même loi.

Article 64

À l'article 37/26, § 4, 1°, en projet, de la loi du 19 décembre 2006 précitée (article 64 de l'avant-projet), il n'y a pas lieu de se référer au droit de recours prévu à l'article 37/16, § 3, en projet. Ce dernier concerne en effet les recours exercés devant l'autorité de sécurité, et non ceux relatifs aux décisions de l'autorité de sécurité.

Il convient ici de bien distinguer les recours prévus par l'article 21, paragraphe 2, de la directive 2007/59/CE précitée, de ceux prévus par le paragraphe 3 de cet article 21.

Article 72

À l'article 42, en projet, de la loi du 19 décembre 2006 précitée (article 72 de l'avant-projet), il convient de se référer à la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire), et non la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 qui la modifie.

Artikelen 75 en 76

1. In de ontworpen artikelen 60 en 60/1 van de voormelde wet van 19 december 2006 (artikelen 75 en 76 van het voorontwerp), dient te worden gepreciseerd dat het gaat om hoofdstuk V van titel II van de wet.

2. Het staat aan de steller van het voorontwerp na te gaan of het ontworpen artikel 60/1 van de voormelde wet van 19 december 2006 niet moet worden aangevuld om het beginsel van "de geleidelijke inwerkingstelling" van de nieuwe bepalingen betreffende de certificering van het veiligheidspersoneel uit te breiden tot de ontworpen artikelen 37/6 en 37/14 (artikelen 38 en 47 van het voorontwerp) die betrekking hebben op de registers van de vergunningen en de bevoegdheidsbewijzen.

De kamer was samengesteld uit:

De Heren,

M. HANOTIAU, kamervoorzitter,

PH. QUERTAINMONT,
L. CAMBIER, staatsraden

Mevrouw

A.-C. VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag werd opgesteld door de heer Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. H. J. JAUMOTTE, staatsraad.

De griffier, *De voorzitter,*

A.-C. VAN GEERSDAELE M. HANOTIAU

Articles 75 et 76

1. Aux articles 60 et 60/1, en projet, de la loi du 19 décembre 2006 précitée (articles 75 et 76 de l'avant-projet), il convient de préciser qu'il s'agit du chapitre V du titre II de la loi.

2. Il revient à l'auteur de l'avant-projet de vérifier si l'article 60/1, en projet, de la loi du 19 décembre 2006 précitée, ne doit pas être complété pour étendre aux articles 37/6 et 37/14, en projet (articles 38 et 47 de l'avant-projet), relatifs aux registres des licences et des attestations, le principe de "l'application en phase" des nouvelles dispositions relatives à la certification du personnel de sécurité.

La chambre était composée de:

Messieurs,

M. HANOTIAU, président de chambre

PH. QUERTAINMONT,
L. CAMBIER, conseillers d'État

Madame

A.-C. VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été rédigé par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

Le greffier, *Le président,*

A.-C. VAN GEERSDAELE M. HANOTIAU

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft

HOOFDSTUK 1

Inleiding

Artikel 1

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

Ze voorziet:

— in de omzetting van richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen;

— in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap;

— in de omzetting van richtlijn 2008/110/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008 tot wijziging van Richtlijn 2004/49/EG van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen (richtlijn over spoorwegveiligheid)).

HOOFDSTUK 2

Wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur

Art. 2

Artikel 4 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur wordt vervangen als volgt:

“Art. 4. Deze wet is niet van toepassing op:

1° spoorweginfrastructuur in particuliere eigendom en enkel op deze infrastructuur gebruikte voertuigen die uitsluitend door hun eigenaar voor eigen goederenvervoer worden gebruikt;

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

CHAPITRE 1^{er}

Introduction

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Elle transpose:

— la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté;

— partiellement la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté;

— la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE du 29 avril 2004, concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer).

CHAPITRE 2

Modification de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Art. 2

L'article 4 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire est remplacé par ce qui suit:

“Art. 4. La présente loi ne s'applique pas:

1° aux infrastructures ferroviaires privées et aux véhicules utilisés sur ces seules infrastructures et destinés à être utilisés exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises;

2° spoorwegnetwerken die functioneel gescheiden zijn van de rest van het spoorwegsysteem en uitsluitend bestemd zijn voor de exploitatie van lokale, stedelijke of voorstedelijke diensten voor reizigers- en goederenvervoer;

3° spoorwegen met een patrimoniaal, museum- en toeristisch karakter die over hun eigen spoorwegnetwerken beschikken, of die gebruik maken van buiten dienst gestelde maar niet ontmantelde lijnen van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van de werkplaatsen, de voertuigen en het personeel waarvan de activiteiten beperkt zijn tot deze netwerken en lijnen;

4° voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, historische en toeristische doeleinden en die gebruik maken van het spoorwegnetwerk;

5° metro- en tramsystemen en andere systemen voor stadsvervoer en regionaal spoorvervoer door middel van light rail en andere spoorgebonden modi, voor zover die systemen geen gebruik maken van het spoorwegnetwerk.

In afwijking van het eerste lid, 4°, zijn de regels die zijn vastgesteld in toepassing van artikelen 28, derde lid, en 46, van toepassing op voertuigen met een patrimoniaal, historisch of toeristisch karakter en die gebruik maken van het spoorwegnet.”.

Art. 3

In artikel 5 van dezelfde wet worden de bepalingen onder 3°, 6°, 7°, 17° en 26° vervangen als volgt:

“3° “spoorwegonderneming”: (i) iedere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming die in overeenstemming met de van kracht zijnde Europese wetgeving een vergunning heeft verkregen, waarvan de hoofdactiviteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd en (ii) elke andere publiekrechtelijke of privaatrechtelijke onderneming waarvan de activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd. Hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend de tractie leveren;

6° “spoorweginfrastructuur”: alle elementen welke bedoeld zijn in bijlage I, deel A, van verordening (EG) nr. 851/2006 van de Commissie van 9 juni 2006 betreffende de vaststelling van de inhoud van de verschillende posten van de boekhoudkundige schema's bedoeld in bijlage I bij verordening (EEG) nr. 1108/70 van de Raad van 4 juni 1970;

7° “net”: de lijnen, stations, terminals en alle soorten vaste uitrusting die nodig zijn voor een veilige en continue werking van het spoorwegsysteem;

17° “veiligheidscertificaat”: het document dat door de veiligheidsinstantie wordt verleend met als doel te gelden als bewijs dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem tot stand heeft gebracht en kan voldoen aan de eisen die zijn

2° aux réseaux ferroviaires qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers et de marchandises;

3° aux chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux ferroviaires, ou qui font usage de lignes désaffectées, non démantelées et qui font partie de l'infrastructure ferroviaire, y compris les ateliers, véhicules et personnels opérant uniquement sur lesdits réseaux et lignes;

4° aux véhicules réservés à un usage strictement patrimonial, historique ou touristique qui circulent sur le réseau ferroviaire;

5° Aux métros, aux tramways et à d'autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux faisant usage de light rail ou de tout autre mode lié au rail, pour autant que ces derniers ne circulent pas sur le réseau ferroviaire.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, 4°, s'appliquent aux véhicules à caractère patrimonial, historique ou touristique qui circulent sur le réseau ferroviaire, les règles afférentes à ces véhicules et arrêtés en vertu de l'article 28, alinéa 3, et 46.”.

Art. 3

Dans l'article 5 de la même loi les 3°, 6°, 7°, 17° et 26° sont remplacés par ce qui suit:

“3° “entreprise ferroviaire”: (i) toute entreprise à statut privé ou public, qui a obtenu une licence conformément à la législation européenne applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise et (ii) toute autre entreprise à statut public ou privé, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de passagers par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise. Ces termes englobent également les entreprises qui fournissent uniquement la traction;

6° “infrastructure ferroviaire”: l'ensemble des éléments visés à l'Annexe I^{re}, partie A, du règlement (CE) No 851/2006 de la Commission du 9 juin 2006 relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe I^{ère} du règlement (CEE) No 1108/70 du Conseil du 4 juin 1970;

7° “réseau”: les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe nécessaire pour assurer l'exploitation sûre et continue du système ferroviaire;

17° “certificat de sécurité”: le document délivré par l'autorité de sécurité qui a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les

vastgelegd in de TSI's en andere toepasselijke Europese wetgeving en in veiligheidsvoorschriften teneinde risico's te beheersen en op een veilige manier vervoersdiensten op het netwerk te kunnen aanbieden;

26° “spoorwegsysteem”: het systeem van de spoorweginfrastructuur, bestaande uit de lijnen en vaste installaties van het spoorwegnetwerk en het rollend materieel, ongeacht categorie of herkomst, dat gebruik maakt van deze infrastructuur;”.

Art. 4

Artikel 9 van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende:

“De spoorweginfrastructuurbeheerder stelt de spoorweginfrastructuur ter beschikking van de aangemelde en aangewezen instanties alsook van de spoorwegondernemingen, teneinde tests te verrichten in overeenstemming met de bepalingen van de wet betreffende de interoperabiliteit en mits naleving van de veiligheidsvoorschriften.”.

Art. 5

In artikel 24 van dezelfde wet wordt tussen het vierde en het vijfde lid een lid ingevoegd, luidende:

“Na advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder bepaalt de Koning bij een in Ministerraad overlegd besluit de regels voor de berekening en betalingswijze van de heffingen die voortvloeien uit de toepassing van de prestatieregeling.”.

Art. 6

Artikel 28 van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende:

“In afwijking van het eerste lid, kan de Koning nadere toewijzingsregels bepalen met betrekking tot de voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, historische of toeristische doeleinden. De Koning kan deze bevoegdheid delegeren aan de minister.”.

Art. 7

Artikel 46 van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende:

“In afwijking van het eerste lid, kan de Koning nadere regels bepalen voor de wijze van berekening van de spoorweginfrastructuurgebruiksrechten met betrekking tot voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, historische of toeristische doeleinden. De Koning kan deze bevoegdheid delegeren aan de minister.”.

STI, dans d'autres dispositions pertinentes du droit européen ainsi que dans les règles de sécurité, afin de maîtriser les risques et de fournir des services de transport sur le réseau en toute sécurité;

26° “système ferroviaire”: le système constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du système ferroviaire, et les véhicules de toute catégorie et origine, qui parcourent ces infrastructures;”.

Art. 4

L'article 9 de la même loi est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire met à disposition des organismes notifiés et désignés ainsi que des entreprises ferroviaires, l'infrastructure ferroviaire, afin de réaliser des essais prévus conformément aux dispositions de la loi relative à l'interopérabilité et dans le respect des règles de sécurité.”.

Art. 5

Dans l'article 24 de la même loi, un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 4 et 5:

“Le Roi détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, après avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les règles de calcul et les modalités de paiement des tarifications résultant de l'application du système d'amélioration des performances.”.

Art. 6

L'article 28 de la même loi est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le Roi peut fixer des règles spécifiques de répartition pour les véhicules réservés à un usage strictement patrimonial, historique ou touristique. Le Roi peut déléguer cette compétence au ministre.”.

Art. 7

L'article 46 de la même loi est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le Roi peut fixer des règles spécifiques de calcul des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour les véhicules réservés à un usage strictement patrimonial, historique ou touristique. Le Roi peut déléguer cette compétence au ministre.”.

Art. 8

In artikel 62 van dezelfde wet, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 19 mei 2009, wordt in § 5 de bepaling onder het vierde streepje vervangen als volgt:

“- de in artikelen 6, 7, 8, 1° en 3°, 9 en 10 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de spoorweginfrastructuur.”.

HOOFDSTUK 3

Wijziging van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen

Art. 9

Artikel 2 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen wordt vervangen als volgt:

“Art. 2. – Deze wet voorziet:

— in de omzetting van richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwagondernemingen, en van richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering, gewijzigd door richtlijn 2008/110/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008;

— in de omzetting van richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen;

— in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap.”.

Art. 10

Artikel 4 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, gewijzigd bij de programmawet van 22 december 2008, wordt vervangen als volgt:

“Art. 4. Deze wet is niet van toepassing op:

1° spoorweginfrastructuur in particuliere eigendom en enkel op deze infrastructuur gebruikte voertuigen die uitsluitend door hun eigenaar voor eigen goederenvervoer worden gebruikt;

2° spoorwegnetwerken die functioneel gescheiden zijn van de rest van het spoorwegsysteem en uitsluitend bestemd

Art. 8

Dans l'article 62 de la même loi, modifié par l'arrêté royal du 19 mai 2009, le quatrième tiret du § 5 est remplacé par ce qui suit:

“- les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire visées aux articles 6, 7, 8, 1° et 3°, 9 et 10.”.

CHAPITRE 3

Modification de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire

Art. 9

L'article 2 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire est remplacé par ce qui suit:

“Art. 2. - La présente loi transpose:

— la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, modifiée par la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008;

— la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté;

— partiellement la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté.”.

Art. 10

L'article 4 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, modifié par la loi-programme du 22 décembre 2008, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 4. La présente loi ne s'applique pas:

1° aux infrastructures ferroviaires privées et aux véhicules utilisés sur ces seules infrastructures et destinés à être utilisés exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises;

2° aux réseaux ferroviaires qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés

zijn voor de exploitatie van lokale, stedelijke of voorstedelijke diensten voor reizigers- en goederenvervoer;

3° spoorwegen met een patrimoniaal, museum- en toeristisch karakter die over hun eigen spoorwegnetwerken beschikken, of die gebruik maken van buiten dienst gestelde maar niet ontmantelde lijnen van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van de werkplaatsen, de voertuigen en het personeel waarvan de activiteiten beperkt zijn tot deze netwerken en lijnen;

4° voertuigen met een patrimoniaal, museum- en toeristisch karakter en die gebruik maken van het spoorwegnetwerk;

5° metro- en tramsystemen en andere systemen voor stadsvervoer en regionaal spoorvervoer door middel van light rail en andere spoorgebonden modi, voor zover die systemen geen gebruik maken van het spoorwegnetwerk.

In afwijking van het eerste lid, 4°, zijn de nationale veiligheidsvoorschriften die zijn vastgesteld in toepassing van artikel 6, § 2, vijfde lid van toepassing op voertuigen met een patrimoniaal, museum- en toeristisch karakter indien ze gebruik maken van het spoorwegnetwerk.

In afwijking van het eerste lid, 5°, zijn artikelen 12, 13° en 14/4 van toepassing op metro- en tramsystemen en andere systemen voor stadsvervoer en regionaal spoorvervoer door middel van light rail en andere spoorgebonden modi, zelfs indien deze geen gebruik maken van het spoorwegnetwerk.”

Art. 11

In artikel 5 van dezelfde wet, gewijzigd door de programma-wet van 22 december 2008, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) de bepaling onder 4° wordt vervangen als volgt:

“4° “spoorwegonderneming”: (i) iedere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming die in overeenstemming met de van kracht zijnde Europese wetgeving een vergunning heeft verkregen, waarvan de hoofdactiviteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd en (ii) elke andere publiekrechtelijke of privaatrechtelijke onderneming waarvan de activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd. Hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend de tractie leveren;”;

b) de bepaling onder 5° wordt vervangen als volgt:

“5° “spoorweginfrastructuur”: alle elementen welke bedoeld zijn in bijlage I, deel A, van verordening (EG) nr. 851/2006 van de Commissie van 9 juni 2006 betreffende de vaststelling van de inhoud van de verschillende posten van de boekhoudkundige schema's bedoeld in bijlage I bij verordening (EEG) nr. 1108/70 van de Raad van 4 juni 1990;”;

uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers et de marchandises;

3° aux chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux ferroviaires, ou qui font usage de lignes désaffectées, non démantelées et qui font partie de l'infrastructure ferroviaire, y compris les ateliers, véhicules et personnels opérant uniquement sur lesdits réseaux et lignes;

4° aux véhicules à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui circulent sur le réseau ferroviaire;

5° aux métros, aux tramways et à d'autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux faisant usage de light rail ou de tout autre mode lié au rail, pour autant que ces derniers ne circulent pas sur le réseau ferroviaire.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, 4°, s'appliquent aux véhicules à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui circulent sur le réseau ferroviaire, les règles nationales de sécurité afférentes à ces véhicules et arrêtées en vertu de l'article 6, § 2, alinéa 5.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, 5°, les articles 12, 13° et 14/4 s'appliquent aux métros, aux tramways et aux autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux via le light rail et d'autres modes liés aux chemins de fer, même lorsque ceux-ci ne circulent pas sur le réseau ferroviaire.”

Art. 11

Dans l'article 5 de la même loi, modifié par la loi-programme du 22 décembre 2008, les modifications suivantes sont apportées:

a) le 4° est remplacé par ce qui suit:

“4° “entreprise ferroviaire”: (i) toute entreprise à statut privé ou public, qui a obtenu une licence conformément à la législation européenne applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise et (ii) toute autre entreprise à statut public ou privé, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de passagers par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise. Ces termes englobent également les entreprises qui fournissent uniquement la traction;”;

b) le 5° est remplacé par ce qui suit:

“5° “infrastructure ferroviaire”: l'ensemble des éléments visés à l'Annexe I^{ère}, partie A, du règlement (CE) No 851/2006 de la Commission du 9 juin 2006 relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe I^{ère} du règlement (CEE) No 1108/70 du Conseil du 4 juin 1990;”;

c) de bepaling onder 6° wordt vervangen als volgt:

“6° “net”: de lijnen, stations, terminals en alle soorten vaste uitrusting die nodig zijn voor een veilige en continue werking van het spoorwegsysteem;”;

d) de bepaling onder 8° wordt vervangen als volgt:

“8° “veiligheidscertificaat”: het document dat door de veiligheidsinstantie wordt verleend met als doel te gelden als bewijs dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem tot stand heeft gebracht en kan voldoen aan de eisen die zijn vastgelegd in de TSI's, in andere toepasselijke Europese wetgeving en in nationale veiligheidsvoorschriften teneinde risico's te beheersen en op een veilige manier vervoersdiensten op het net te kunnen aanbieden;”;

e) de bepaling onder 22° wordt vervangen als volgt:

“22° “Bureau”: het Europees Spoorwegbureau opgericht bij verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad zoals gewijzigd door verordening (EG) nr. 1335/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008;”;

f) de bepaling onder 24° wordt vervangen als volgt:

“24° “spoorwegsysteem”: het systeem van de spoorweginfrastructuur, bestaande uit de lijnen en vaste installaties van het spoorwegnetwerk en het rollend materieel, ongeacht categorie of herkomst, dat gebruik maakt van deze infrastructuur;”;

g) de bepaling onder 27° wordt vervangen als volgt:

“27° “ingebruikname”: alle handelingen waardoor het gebruik van een subsysteem of van een verzameling van subsystemen wordt toegelaten op het Belgische spoorwegnetwerk, hieronder inbegrepen de bijgewerkte veiligheidsvergunning en de veiligheidscertificaten;”;

h) de bepaling onder 29° wordt vervangen als volgt:

“29° “treinpersoneel”: het personeel samengesteld uit, enerzijds, treinbestuurders en, anderzijds, ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht;”;

i) de bepaling onder 30° wordt vervangen als volgt:

“30° “treinbestuurder”: een persoon die in staat en gemachtigd is tot het zelfstandig, verantwoordelijk en veilig besturen van treinen, daaronder begrepen locomotieven, rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens, hulp treinen of treinen voor het vervoer van reizigers of goederen;”;

j) de bepaling onder 30/1° wordt ingevoegd, luidende:

“30/1° “ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht”: boordpersoneel op treinen dat geen treinbestuurder is, maar dat bijdraagt tot het waarborgen van de veiligheid van de trein, de passagiers en de vervoerde goederen;”;

c) le 6° est remplacé par ce qui suit

“6° “réseau”: les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe nécessaire pour assurer l'exploitation sûre et continue du système ferroviaire;”;

d) le 8° est remplacé par ce qui suit:

“8° “certificat de sécurité”: le document délivré par l'autorité de sécurité qui a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les STI, dans d'autres dispositions pertinentes du droit communautaire ainsi que dans les règles nationales de sécurité, afin de maîtriser les risques et de fournir des services de transport sur le réseau en toute sécurité;”;

e) le 22° est remplacé par ce qui suit:

“22° “Agence”: l'Agence ferroviaire européenne instituée par le règlement (CE) No 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, tel qu'amendé par le règlement (CE) No 1335/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008;”;

f) le 24° est remplacé par ce qui suit:

“24° “système ferroviaire”: le système constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du système ferroviaire, et les véhicules de toute catégorie et origine, qui parcourent ces infrastructures;”;

g) le 27° est remplacé par ce qui suit:

“27° “mise en exploitation”: ensemble des opérations en ce compris la mise à jour de l'agrément de sécurité et des certificats de sécurité par lesquelles l'utilisation d'un sous-système ou d'un ensemble de sous-systèmes est autorisé sur le réseau ferroviaire belge;”;

h) le 29° est remplacé par ce qui suit:

“29° “personnel de bord”: le personnel composé, d'une part, des conducteurs et, d'autre part, des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité;”;

i) le 30° est remplacé par ce qui suit:

“30° “conducteur de train”: une personne apte et autorisée à conduire de façon autonome, responsable et sûre des trains, y compris les locomotives, les locomotives de manœuvre, les trains de travaux, les véhicules ferroviaires d'entretien et d'assistance ou les trains destinés au transport ferroviaire de passagers ou de marchandises;”;

j) il est inséré un 30/1° rédigé comme suit:

“30/1° “autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité”: les personnels embarqués dans le train qui ne sont pas des conducteurs de train, mais qui contribuent à la sécurité du train et à celle des passagers et marchandises transportés;”;

k) de bepaling onder 31° wordt vervangen als volgt:

“31° “certificering van het treinpersoneel”: het nagaan of een kandidaat beschikt over de vereiste psychologische, medische en vakbekwaamheid;”;

l) de bepaling onder 32° wordt vervangen als volgt:

“32° “houder”: de persoon of entiteit die eigenaar is van een voertuig of het recht heeft het te gebruiken, die dat voertuig exploiteert als vervoermiddel en die als zodanig is ingeschreven in het Nationaal Voertuigregister (NVR);”;

m) het artikel wordt aangevuld met de bepalingen onder 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38° en 39°, luidende:

“33° “vergunning”: de toelating die door de veiligheidsinstantie wordt verleend aan een treinbestuurder en waaruit blijkt dat hij voldoet aan de minimumvoorwaarden met betrekking tot medische en psychologische vereisten, basisschoolopleiding en algemene vakbekwaamheid;

34° “bevoegdheidsbewijs”: het geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijs waarin de infrastructuur en het rollend materieel worden genoemd waar of waarmee de treinbestuurder mag rijden;

35° “veiligheidsvergunning”: de vergunning die door de veiligheidsinstantie aan een infrastructuurbeheerder wordt verleend;

36° “opleidingscentrum”: een entiteit die door de veiligheidsinstantie is erkend voor het geven van opleidingscursussen;

37° “Nationaal Voertuigregister” (NVR): het register van voertuigen waarmee het is toegestaan om te rijden op het Belgische spoorwagweg;

38° “een met het onderhoud belaste entiteit”: een entiteit die belast is met het onderhoud van een voertuig en als zodanig ingeschreven is in het NVR;

39° “voertuig”: een spoorvoertuig dat op eigen wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder tractie. Een voertuig bestaat uit één of meer structurele en functionele subsystemen of onderdelen van dergelijke subsystemen.”.

Art. 12

In titel II van dezelfde wet wordt het opschrift van hoofdstuk I vervangen als volgt:

“HOOFDSTUK I. Veiligheidsvoorschriften”.

k) le 31° est remplacé par ce qui suit:

“31° “certification du personnel de bord”: la vérification qu'un candidat à la fonction de personnel de bord possède les aptitudes psychologiques, médicales et professionnelles requises;”;

l) le 32° est remplacé par ce qui suit:

“32° “détenteur”: la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules (RNV);”;

m) l'article est complété par les dispositions reprises sous 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38° et 39° rédigés comme suit:

“33° “licence”: le permis délivré à un conducteur de train par l'autorité de sécurité attestant que le conducteur remplit des conditions minimales en matière d'exigences médicales, psychologiques, de scolarité de base et de compétences professionnelles générales;

34° “attestation”: l'attestation complémentaire harmonisée précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire et le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire;

35° “agrément de sécurité”: l'agrément délivré au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire par l'autorité de sécurité;

36° “centre de formation”: une entité reconnue par l'autorité de sécurité pour donner des cours de formation;

37° “Registre national des Véhicules” (RNV): le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferroviaire belge;

38° “entité en charge de la maintenance”: une entité en charge de la maintenance d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le RNV;

39° “véhicule”: un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes.”.

Art. 12

Dans le titre II de la même loi, l'intitulé du chapitre Ier est remplacé par ce qui suit:

“CHAPITRE I^{er}. Règles de sécurité”.

Art. 13

In artikel 6 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° §§ 1 en 2 worden vervangen als volgt:

“§ 1. Het regelgevende kader van de nationale veiligheidsvoorschriften wordt gevormd door de volgende veiligheidsvoorschriften:

1° de regels betreffende de nationale veiligheidsdoelstellingen en -methodes;

2° de regels betreffende de vereisten voor de veiligheidsbeheerssystemen die van toepassing zijn op de veiligheidsvergunning van de spoorweginfrastructuurbeheerder en de veiligheids certificering van spoorwegondernemingen;

3° de regels betreffende het veiligheidspersoneel, het rollend materieel en de spoorweginfrastructuur;

4° de regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten;

5° de regels betreffende de exploitatie van de spoorweginfrastructuur;

6° de vereisten betreffende het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter;

7° de interne veiligheidsvoorschriften.

§ 2. De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de regels betreffende de veiligheidsdoelstellingen en -methodes.

De Koning bepaalt de regels betreffende de vereisten van toepassing op de veiligheidsbeheerssystemen, de veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerder en de veiligheids certificering van de spoorwegondernemingen.

De Koning bepaalt de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel, het rollend materieel en de spoorweginfrastructuur. De Koning kan deze bevoegdheid delegeren aan de minister.

De Koning bepaalt de regels betreffende onderzoeken naar ongevallen en incidenten.

De Koning bepaalt de toe te passen vereisten voor het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter op het netwerk. De Koning kan deze bevoegdheid delegeren aan de minister.”;

2° in § 3 worden de woorden “of ter aanvulling van de TSI's” ingevoegd tussen de woorden “TSI” en de woorden “, stelt de spoorweginfrastructuurbeheerder”.

Art. 13

À l'article 6 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° les §§ 1^{er} et 2 sont remplacés par ce qui suit:

“§ 1^{er}. Les règles de sécurité qui constituent le cadre réglementaire national de sécurité sont:

1° les règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité nationaux;

2° les règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité, à l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires;

3° les règles relatives au personnel de sécurité, au matériel roulant et à l'infrastructure ferroviaire;

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

5° les règles relatives à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire;

6° les exigences relatives à la circulation des véhicules à caractère patrimonial;

7° les règles internes de sécurité.

§ 2. Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité.

Le Roi détermine les règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité, à l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.

Le Roi détermine les exigences applicables au personnel de sécurité, au matériel roulant et à l'infrastructure ferroviaire. Le Roi peut déléguer cette compétence au ministre.

Le Roi détermine les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents.

Le Roi détermine les exigences relatives à la circulation de véhicules à caractère patrimonial sur le réseau. Le Roi peut déléguer cette compétence au ministre.”;

2° dans le § 3, les mots “ou en complément des STI” sont insérés entre les mots “de STI” et les mots “, le gestionnaire”.

Art. 14

In artikel 7 van dezelfde wet wordt § 2 vervangen als volgt:

“§ 2. De veiligheidsinstantie raadpleegt de spoorwegondernemingen en/of de spoorweginfrastructuurbeheerder en/of de fabrikanten, volgens de inhoud van de veiligheidsvoorschriften als bedoeld in § 1.”

Art. 15

In artikel 8 van dezelfde wet worden de woorden “twintig werkdagen” vervangen door de woorden “drie maanden”.

Art. 16

In artikel 12 van dezelfde wet, gewijzigd bij de programmawet van 22 december 2008, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) in de Franse versie van de wet wordt het woord “*notamment*” vervangen door het woord “*entre autres*”;

b) de bepaling onder 1° wordt vervangen als volgt:

“1° de toelating tot ingebruikname van de subsystemen van structurele aard die samen het spoorwegsysteem vormen en het controleren of deze subsystemen worden geëxploiteerd en onderhouden overeenkomstig de essentiële eisen die erop betrekking hebben;”;

c) de bepaling onder 2° wordt vervangen als volgt:

“2° de controle van de overeenstemming van de interoperabiliteitsonderdelen met de essentiële eisen;”;

d) de bepaling onder 3° wordt vervangen als volgt:

“3° de toelating tot ingebruikname van voertuigen;”;

e) de bepaling onder 4° wordt opgeheven;

f) in de bepalingen onder 6° en 7° wordt het woord “nationale” opgeheven;

g) de bepaling onder 8° wordt vervangen als volgt:

“8° het bijwerken en aanpassen van het nationaal voertuigregister, ervoor zorgend dat de voertuigen terdege ingeschreven zijn in het nationaal voertuigregister en dat de daarin vervatte informatie juist is en bijgewerkt wordt;”;

h) de bepaling onder 9° wordt opgeheven;

i) de bepaling onder 10° wordt vervangen als volgt:

Art. 14

Dans l'article 7 de la même loi, le § 2 est remplacé par ce qui suit:

“§ 2. 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 de sécurité visées au § 1^{er}.”

Art. 15

Dans l'article 8 de la même loi, les mots “vingt jours ouvrables” sont remplacés par les mots “trois mois”.

Art. 16

À l'article 12 de la même loi, modifié par la loi-programme du 22 décembre 2008, les modifications suivantes sont apportées:

a) Dans la version française de la loi, le mot “notamment” est remplacé par les mots “entre autres”;

b) le 1° est remplacé par ce qui suit:

“1° l'autorisation de la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire et la vérification de ce qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;”;

c) le 2° est remplacé par ce qui suit:

“2° le contrôle de la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences essentielles;”;

d) le 3° est remplacé par ce qui suit:

“3° l'autorisation de la mise en service des véhicules;”;

e) le 4° est abrogé;

f) dans le 6° et le 7° le mot “nationales” est abrogé;

g) le 8° est remplacé par ce qui suit:

“8° la mise à jour et l'adaptation du registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour;”;

h) le 9° est abrogé;

i) le 10° est remplacé par ce qui suit:

“10° het nazien van de conformiteit van de verleende opleidingsdiensten met de veiligheidseisen bepaald in de TSI's of in de door de Koning vastgestelde voorschriften;”;

j) de bepaling onder 11° wordt vervangen als volgt:

“11° de taken betreffende de certificering van de treinbestuurders, vermeld in artikel 37/16;”;

k) de bepaling onder 12° wordt vervangen als volgt:

“12° de certificering van het ander treinpersoneel, in de vorm van een attest van begeleider;”.

Art. 17

In artikel 14/1 van dezelfde wet, ingevoegd bij de programmawet van 22 december 2008, worden §§ 1, 2 en 3 vervangen als volgt:

“§ 1. De aanvrager van een toelating als bedoeld in artikel 12, 1° of 3° is, als deelneming in de kosten van het onderzoek door de veiligheidsinstantie, een aan de kostprijs van dat onderzoek gerelateerde bijdrage verschuldigd.

§ 2. De aanvrager van een toelating als bedoeld in artikel 12, 1° of 3° is, als deelneming in de administratieve kosten van de veiligheidsinstantie, voor de aflevering van die toelating een bijdrage verschuldigd.

§ 3. De titularis van een toelating als bedoeld in artikel 12, 1° of 3° is, als deelname in de kosten van de controle door de veiligheidsinstantie, een aan de kostprijs van die controle gerelateerde bijdrage verschuldigd.”.

Art. 18

Artikel 15 van dezelfde wet wordt aangevuld met de bepaling onder e), luidende:

“e) de afwijkingen waartoe overeenkomstig artikel 42/1 werd besloten.”.

Art. 19

In artikel 17, eerste zin, van dezelfde wet wordt het woord “nationale” opgeheven.

Art. 20

In artikel 18, eerste lid, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 6 mei 2009, wordt in de eerste zin het woord “nationale” opgeheven.

Art. 21

In artikel 20 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

“10° la vérification de la conformité de la fourniture de services de formation aux exigences de sécurité définies dans les STI ou les règles adoptées par le Roi;”;

j) le 11° est remplacé par ce qui suit:

“11° les tâches relatives à la certification des conducteurs, énoncées à l'article 37/16;”;

k) le 12° est remplacé par ce qui suit:

“12° la certification des autres personnels de bord, matérialisée par le certificat d'accompagnateur de train;”.

Art. 17

Dans l'article 14/1 de la même loi, inséré par la loi-programme du 22 décembre 2008, les §§ 1^{er}, 2 et 3 sont remplacés par ce qui suit:

“§ 1^{er}. Le demandeur de l'autorisation visée à l'article 12, 1° ou 3° est redevable, à titre de participation dans les frais d'examen de l'autorité de sécurité, d'une redevance liée au prix de revient de cet examen.

§ 2. Le demandeur de l'autorisation visée à l'article 12, 1° ou 3° est redevable, à titre de participation dans les frais administratifs de l'autorité de sécurité, d'une redevance pour l'octroi de cette autorisation.

§ 3. Le titulaire d'une autorisation visée à l'article 12, 1° ou 3° est redevable, à titre de participation dans les frais de contrôle de l'autorité de sécurité, d'une redevance liée au prix de revient de ce contrôle.”.

Art. 18

L'article 15 de la même loi est complété par le e) rédigé comme suit:

“e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 42/1.”.

Art. 19

Dans l'article 17, première phrase, de la même loi le mot “nationales” est abrogé.

Art. 20

Dans l'article 18, alinéa 1^{er}, de la même loi, modifié par la loi du 6 mai 2009, le mot “nationales” dans la première phrase est abrogé.

Art. 21

À l'article 20 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° in het eerste lid worden de woorden “de veiligheidsinstantie en” opgeheven;

2° het tweede en het derde lid worden opgeheven.

Art. 22

In artikel 21, tweede lid, van dezelfde wet wordt het woord “wagonexploitant” vervangen door het woord “houder”.

Art. 23

Artikel 22 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 24

In artikel 26 van dezelfde wet wordt het woord “bijgewerkt” ingevoegd tussen de woorden “afgeleverd” en het woord “verlengd”.

Art. 25

In artikel 27 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in § 1, tweede zin, wordt het woord “relevante” ingevoegd tussen de woorden “in andere” en de woorden “communautaire bepalingen” en wordt het woord “nationale” opgeheven;

2° in § 2 wordt de bepaling onder b) vervangen als volgt:

“b) een certificering die bevestigt dat de voorzieningen die de spoorwegonderneming heeft getroffen om te voldoen aan de specifieke eisen die noodzakelijk zijn om veilig op het betrokken net deze diensten te kunnen verlenen, zijn aanvaard. De eisen kunnen betrekking hebben op de toepassing van de TSI's en de veiligheidsvoorschriften met inbegrip van de regels betreffende de exploitatie van het net, de aanvaarding van de documenten houdende vaststelling van de certificering van het personeel met inbegrip van de vergunningen en de bevoegdheidsbewijzen van de bestuurders, en de toelating tot ingebruikname van door spoorwegondernemingen gebruikte voertuigen. De certificering is gebaseerd op de documentatie die door de spoorwegonderneming werd verstrekt overeenkomstig bijlage IV.”.

Art. 26

In titel II van dezelfde wet wordt het opschrift van hoofdstuk V vervangen als volgt:

“HOOFDSTUK V. Certificering van treinbestuurders en ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht”.

1° dans l'alinéa 1^{er} les mots “à l'autorité de sécurité et” sont abrogés;

2° les alinéas 2 et 3 sont abrogés.

Art. 22

Dans l'article 21, alinéa 2, de la même loi, les mots “exploitant de wagon” sont remplacés par le mot “détenteur”.

Art. 23

L'article 22 de la même loi est abrogé.

Art. 24

Dans l'article 26 de la même loi, les mots “de mise à jour” sont insérés entre les mots “de délivrance” et les mots “de prorogation”.

Art. 25

À l'article 27 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le § 1^{er}, deuxième phrase, le mot “pertinentes” est inséré entre les mots “d'autres dispositions” et les mots “du droit” et le mot “nationales” est abrogé.

2° dans le § 2, le b) est remplacé par ce qui suit:

“b) une certification confirmant l'acceptation des dispositions prises par l'entreprise ferroviaire en vue de satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau concerné en toute sécurité. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des documents constatant la certification du personnel, y compris les licences et attestations des conducteurs, et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV.”.

Art. 26

Dans le titre II de la même loi, l'intitulé du chapitre V est remplacé par ce qui suit:

“CHAPITRE V. Certification des conducteurs et des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité”.

Art. 27

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 1 ingevoegd, bestaande uit de artikelen 34, 35 en 36, luidende:

“Afdeling 1. Gemeenschappelijk model voor de certificering”.

Art. 28

In afdeling 1 ingevoegd bij artikel 27, wordt artikel 34 vervangen als volgt:

“Art. 34. Dit hoofdstuk bepaalt de voorwaarden en de procedures voor de certificering van de treinbestuurders op het spoorwegsysteem. Het bepaalt nader de taken die worden opgelegd aan de veiligheidsinstantie, de treinbestuurders en andere belanghebbenden waaronder de spoorwegondernemingen, de spoorweginfrastructuurbeheerder en de erkende personen en entiteiten die instaan voor de verlening van de opleiding en voor de examens.”.

Art. 29

In afdeling 1 ingevoegd bij artikel 27, wordt artikel 35 vervangen als volgt:

“Art. 35. De in dit hoofdstuk bepaalde voorschriften en modellen, vergunningen, medische, psychologische en vakexamens en de nadere regels daarvan, controles, registers, bevoegdheidsbewijzen, taalvoorwaarden, taalkennis, materies ter controle, periodiciteit, procedures, bepalingen ter bestrijding van vervalsing, nadere regels betreffende de organisatie en de minimale inhoud van de opleiding, afgifte-modaliteiten van documenten, lesgevers of opleidingscentra, algemene beroepsbekwaamheid, vergunningsvoorwaarden, vereisten betreffende het attest van begeleider en nadere regels inzake administratieve handelingen met betrekking tot dit attest, zijn deze die nader worden bepaald, bepaald of vastgesteld door de Koning overeenkomstig de bepalingen van afdeling 9.”.

Art. 30

In afdeling 1 ingevoegd bij artikel 27, wordt artikel 36 vervangen als volgt:

“Art. 36. Iedere treinbestuurder dient geschikt te zijn en de kwalificaties te bezitten die vereist zijn voor het besturen van een trein en in het bezit te zijn van een vergunning en één of meer bevoegdheidsbewijzen.

De bevoegdheidsbewijzen mogen vervat zijn in één enkel document.”.

Art. 27

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 1^{re} regroupant les articles 34, 35 et 36 et intitulée:

“Section 1^{re}. Modèle communautaire de certification”.

Art. 28

Dans la section 1^{re} insérée par l'article 27, l'article 34 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 34. Le présent chapitre fixe les conditions et les procédures pour la certification des conducteurs sur le système ferroviaire. Il précise les tâches qui incombent à l'autorité de sécurité, aux conducteurs et aux autres parties prenantes du secteur, notamment les entreprises ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les personnes et les organismes reconnus chargés de la formation et des examens.”.

Art. 29

Dans la section 1^{re} insérée par l'article 27, l'article 35 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 35. Les prescriptions et modèles, licences, examens médicaux, psychologiques, professionnels et leurs modalités, vérifications, registres, attestations, conditions linguistiques, connaissances linguistiques, matières à vérification, périodicités, procédures, dispositions contre la falsification, modalités d'organisation et contenus minimaux de formation, modalités de délivrance de documents, personnes ou centres de formation, connaissances professionnelles générales, conditions d'agrément, exigences pour le certificat d'accompagnateur et modalités d'action administrative concernant ce certificat, visés dans ce chapitre sont ceux précisés, arrêtés ou fixés par le Roi en vertu des dispositions de la section 9.”.

Art. 30

Dans la section 1^{re} insérée par l'article 27, l'article 36 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 36. Tout conducteur de train doit posséder l'aptitude et les qualifications nécessaires pour assurer la conduite de trains et être titulaire d'une licence et d'une ou plusieurs attestations.

Les attestations peuvent être contenues dans un document unique.”.

Art. 31

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 2 ingevoegd bestaande in artikel 37, luidende:

“Afdeling 2. De vergunning”.

Art. 32

In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 31, wordt artikel 37 vervangen als volgt:

“Art. 37. Eigendom, uitgever, geldigheid

De vergunning is eigendom van de houder ervan en wordt afgegeven door de veiligheidsinstantie.

De vergunning is geldig voor het hele grondgebied van de Gemeenschap.

Elke vergunning vermeldt de naam van de treinbestuurder, de naam van de uitgever alsmede haar geldigheidsduur, die tien jaar bedraagt, te rekenen vanaf haar afgifte, onder voorbehoud van artikel 37/3.”.

Art. 33

In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 31 wordt een artikel 37/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/1. Verwervingsvoorwaarden

Een vergunning mag enkel worden afgegeven aan personen die de volle leeftijd van twintig jaar hebben bereikt.

In afwijking van het eerste lid, mag een vergunning worden afgegeven aan personen die de volle leeftijd van achttien jaar hebben bereikt, maar de geldigheid van een dergelijke vergunning blijft beperkt tot het Belgisch grondgebied.

De aanvrager heeft met succes een schoolopleiding op het niveau van het lager en secundair onderwijs van ten minste negen jaar doorlopen en met succes een basisopleiding afgesloten die gelijkwaardig is aan niveau 3 als bedoeld in Besluit 85/368/EEG van de Raad van 16 juli 1985 inzake de vergelijkbaarheid van de getuigschriften van vakbekwaamheid tussen lidstaten van de Europese Gemeenschap.

De aanvrager bewijst zijn lichamelijke geschiktheid door met goed gevolg een medisch onderzoek te ondergaan.

De aanvrager bewijst zijn bedrijfsprofessionele psychologische geschiktheid door met goed gevolg een onderzoek te ondergaan.

De aanvrager bewijst zijn algemene vakbekwaamheid door met goed gevolg een examen af te leggen.”.

Art. 31

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 2 comportant l'article 37 et intitulée:

“Section 2. La licence”.

Art. 32

Dans la section 2 insérée par l'article 31, l'article 37 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 37. Propriété, émetteur, validité

La licence appartient à son titulaire et est délivrée par l'autorité de sécurité.

La licence est valide sur l'ensemble du territoire de la Communauté.

Chaque licence indique l'identité du conducteur, l'autorité de délivrance ainsi que la durée de sa validité, qui est de dix ans à compter de sa date de délivrance, sous réserve de l'article 37/3.”.

Art. 33

Dans la section 2 insérée par l'article 31, il est inséré un article 37/1 rédigé comme suit:

“Art. 37/1. Conditions d'obtention

Une licence ne peut être délivrée qu'à une personne âgée de vingt ans révolus.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, la licence peut être délivrée à une personne âgée de dix-huit ans révolus mais la validité d'une telle licence est limitée au territoire belge.

Le candidat a suivi avec succès au moins neuf ans d'enseignement primaire et secondaire et a mené à bien une formation de base équivalente au niveau 3 visé dans la décision 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1985 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre États membres des Communautés européennes.

Le candidat démontre son aptitude physique en réussissant un examen médical.

Le candidat démontre son aptitude psychologique sur le plan professionnel en réussissant un examen.

Le candidat démontre ses connaissances professionnelles générales en réussissant un examen.”.

Art. 34

In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 31 wordt een artikel 37/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/2. Afgifte

Iedere vergunningaanvraag wordt ingediend bij de veiligheidsinstantie door de kandidaat-treinbestuurder of door een entiteit die in naam en voor rekening van de kandidaat optreedt.

De veiligheidsinstantie geeft een vergunning zo spoedig mogelijk en uiterlijk een maand na ontvangst van alle benodigde stukken af.

Een vergunning wordt in één enkel exemplaar afgegeven. Een vergunning mag niet worden gedupliceerd, behalve door de veiligheidsinstantie, in geval dat om een duplicaat wordt gevraagd.”.

Art. 35

In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 31 wordt een artikel 37/3 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/3. Periodieke controles

Teneinde zijn vergunning te kunnen behouden onderwerpt de houder ervan zich, overeenkomstig bijlage VI, 3.1., tot de leeftijd van 55 jaar ten minste om de drie jaar en nadien jaarlijks, aan periodieke examens en/of keuringen die betrekking hebben op de vereisten vermeld in artikel 37/1, vierde en vijfde lid.

Bij verlenging van een vergunning gaat de veiligheidsinstantie in het in artikel 37/6, § 1, 1° bedoelde register na of de treinbestuurder zich heeft onderworpen aan de in het eerste lid bedoelde examens en/of keuringen.

Indien de betrokkene een periodieke controle overslaat of die controle een negatief resultaat oplevert, is de procedure van artikel 37/15 van toepassing.”.

Art. 36

In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 31 wordt een artikel 37/4 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/4. Beëindiging van het dienstverband

Wanneer een treinbestuurder niet langer voor een spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder werkt, dan stelt die of deze de veiligheidsinstantie daarvan onmiddellijk in kennis.

De vergunning blijft geldig zolang wordt voldaan aan de examens en/of keuringen bedoeld in artikel 37/3, eerste lid.”.

Art. 34

Dans la section 2 insérée par l'article 31, il est inséré un article 37/2 rédigé comme suit:

“Art. 37/2. Délivrance

Toute demande de licence est introduite auprès de l'autorité de sécurité par le candidat conducteur ou par une entité agissant au nom et pour le compte du candidat.

L'autorité de sécurité délivre la licence le plus rapidement possible et au plus tard un mois après avoir reçu tous les documents nécessaires.

Une licence est délivrée en un seul exemplaire et il est interdit de la dupliquer. Seule l'autorité de sécurité est autorisée à dupliquer une licence en réponse à une demande de duplicata.”.

Art. 35

Dans la section 2 insérée par l'article 31, il est inséré un article 37/3 rédigé comme suit:

“Art. 37/3. Vérifications périodiques

Afin qu'une licence demeure valide, son titulaire se soumet à des examens et/ou contrôles périodiques portant sur les exigences énoncées à l'article 37/1, alinéas 4 et 5, tous les trois ans au moins jusqu'à l'âge de 55 ans, ensuite tous les ans, conformément à l'annexe VI, 3.1.

Lors du renouvellement d'une licence, l'autorité de sécurité vérifie dans le registre prévu à l'article 37/6, § 1^{er}, 1°, que le conducteur s'est soumis aux examens et/ou contrôles périodiques visés à l'alinéa 1^{er}.

Si l'intéressé manque à une vérification périodique ou y obtient un résultat négatif, la procédure prévue à l'article 37/15 s'applique.”.

Art. 36

Dans la section 2 insérée par l'article 31, il est inséré un article 37/4 rédigé comme suit:

“Art. 37/4. Cessation d'emploi

Lorsqu'un conducteur cesse de travailler pour une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, celle-ci ou celui-ci en informe sans délai l'autorité de sécurité.

La licence demeure valide aussi longtemps qu'il est satisfait aux examens et/ou contrôles prévus à l'article 37/3, alinéa 1^{er}.”.

Art. 37

In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 31 wordt een artikel 37/5 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/5. Schorsing, intrekking

De vergunning wordt ofwel geschorst of wel ingetrokken in de gevallen bedoeld in artikel 37/15, § 1 en in artikel 37/26, § 4, 1° en 2°.”.

Art. 38

In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 31 wordt een artikel 37/6 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/6. Registers en uitwisseling van gegevens

§ 1. De veiligheidsinstantie:

1° houdt een register bij van alle afgegeven, bijgewerkte, verlengde, gewijzigde, verlopen, geschorste, ingetrokken of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven vergunningen. Dit register bevat de gegevens van alle vergunningen. Deze gegevens moeten kunnen worden opgevraagd met behulp van het aan iedere treinbestuurder toegekende nationale nummer. Dit register wordt geregeld bijgewerkt;

2° verstrekt, op met redenen omkleed verzoek, inlichtingen over de status van voornoemde vergunningen aan de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten, aan het Bureau of aan iedere werkgever van treinbestuurders, inbegrepen, voor de toepassing van artikel 37/21, de vorige werkgever van de treinbestuurder.

§ 2. Elke treinbestuurder heeft toegang tot zijn gegevens die in het register van de veiligheidsinstantie is opgeslagen en op verzoek wordt hem een afschrift van die gegevens verstrekt.

§ 3. De veiligheidsinstantie werkt met het Bureau samen om de interoperabiliteit van het in § 1 bedoelde register te verzekeren.”.

Art. 39

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 3 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 3. Het bevoegdheidsbewijs”.

Art. 40

In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 39 wordt een artikel 37/7 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/7. Verantwoordelijkheid

Iedere spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder staan altijd in voor het opleidings- en kwaliteits-

Art. 37

Dans la section 2 insérée par l'article 31, il est inséré un article 37/5 rédigé comme suit:

“Art. 37/5. Suspension, retrait

La licence est soit suspendue soit retirée dans les hypothèses visées à l'article 37/15, § 1^{er} et à l'article 37/26, § 4, 1° et 2°.”.

Art. 38

Dans la section 2 insérée par l'article 31, il est inséré un article 37/6 rédigé comme suit:

“Art. 37/6. Registres et échange d'informations

§ 1^{er}. L'autorité de sécurité:

1° tient un registre de toutes les licences délivrées, mises à jour, renouvelées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient les données de chaque licence, lesquelles doivent être accessibles au moyen du numéro national attribué à chaque conducteur. Il est mis à jour régulièrement;

2° fournit, sur demande motivée, des renseignements sur l'état de telles licences aux autorités compétentes des autres États membres, à l'Agence ou à tout employeur de conducteurs, en ce compris, pour l'application de l'article 37/21, le précédent employeur du conducteur.

§ 2. Chaque conducteur peut accéder aux données le concernant qui sont stockées dans le registre de l'autorité de sécurité et il peut, à sa demande, en obtenir copie.

§ 3. L'autorité de sécurité coopère avec l'Agence en vue d'assurer l'interopérabilité du registre prévu au § 1^{er}.”.

Art. 39

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 3 intitulée:

“Section 3. L'attestation”.

Art. 40

Dans la section 3 insérée par l'article 39, il est inséré un article 37/7 rédigé comme suit:

“Art. 37/7. Responsabilité

Dans tous les cas, chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sont responsables du

niveau van hun personeel dat met de veiligheid verband houdende taken zoals bedoeld in artikel 17 en bijlage II, verricht.”.

Art. 41

In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 39 wordt een artikel 37/8 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/8. Eigendom, uitgever, geldigheid

Het bevoegdheidsbewijs wordt uitgegeven door de spoorwegonderneming of door de spoorweginfrastructuurbeheerder die de treinbestuurder in dienst heeft of contracteert.

Het bevoegdheidsbewijs is eigendom van de onderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder. De treinbestuurders kunnen echter een eensluidend verklaard afschrift verkrijgen.

Het bevoegdheidsbewijs is enkel geldig voor de infrastructuur en het rollend materieel die daarin worden vermeld.

Ieder bevoegdheidsbewijs vermeldt de infrastructuur waarop de treinbestuurder mag rijden.

Ieder bevoegdheidsbewijs vermeldt het rollend materieel waarmee de treinbestuurder mag rijden.

Het bevoegdheidsbewijs laat het besturen toe van een trein in één of meer van de volgende categorieën:

1° categorie A: rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens en alle andere locomotieven die gebruikt worden voor het rangeren;

2° categorie B: vervoer van reizigers en/of goederen.

Een bevoegdheidsbewijs kan een machtiging voor alle categorieën bevatten, die alle Europese codes voor de verschillende types van voormelde categorieën A en B, omvat.

In afwijking van artikel 36, kan een spoorwegonderneming een treinbestuurder vrijstellen van de verplichting in het bezit te zijn van een geldig bevoegdheidsbewijs voor de betrokken infrastructuur, voor zover een andere treinbestuurder die wel in het bezit is van een dergelijk bevoegdheidsbewijs en die beschikt over de taalkennis die nodig is om met de vrijgestelde treinbestuurder te communiceren, tijdens het besturen naast de vrijgestelde treinbestuurder zit, en enkel in de volgende uitzonderlijke gevallen:

1° wanneer door de spoorweginfrastructuurbeheerder werd vastgesteld dat verstoringen van de spoordienst de omleiding van treinen of het onderhoud van de sporen noodzakelijk maken;

2° voor uitzonderlijke eenmalige diensten waarvoor historische treinen worden gebruikt;

niveau de formation et de la qualification de leur personnel exerçant des tâches en rapport avec la sécurité, comme indiqué à l'article 17 et à l'annexe II.”.

Art. 41

Dans la section 3 insérée par l'article 39, il est inséré un article 37/8 rédigé comme suit:

“Art. 37/8. Propriété, émetteur, validité

L'attestation est émise par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire qui emploie le conducteur ou qui a passé un contrat avec lui.

L'attestation appartient à l'entreprise ou au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Néanmoins, les conducteurs peuvent en obtenir une copie certifiée conforme.

L'attestation n'est valide que pour les infrastructures et le matériel roulant qui y sont indiqués.

Chaque attestation indique les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire.

Chaque attestation indique le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire.

L'attestation autorise la conduite dans une ou plusieurs catégories parmi les suivantes:

1° catégorie A: locomotives de manœuvre, trains de travaux, véhicules ferroviaires d'entretien et toutes autres locomotives utilisées pour effectuer des manœuvres;

2° catégorie B: transport de personnes et/ou de marchandises.

Une attestation peut contenir une autorisation pour toutes les catégories, couvrant tous les codes communautaires pour les différents types des catégories A et B visés ci-dessus.

Par dérogation à l'article 36, une entreprise ferroviaire peut dispenser un conducteur de train de l'obligation d'être titulaire d'une attestation valide pour l'infrastructure concernée, dès lors qu'un autre conducteur de train possédant une telle attestation et les connaissances linguistiques nécessaires à pouvoir communiquer avec le conducteur dispensé se tient aux côtés du conducteur dispensé durant la conduite, dans les cas exceptionnels énumérés ci-après:

1° lorsque la perturbation du service ferroviaire impose de dévier des trains ou d'entretenir les voies, tel que spécifié par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;

2° pour des services exceptionnels uniques pour lesquels des trains historiques sont utilisés;

3° voor uitzonderlijke eenmalige goederenvervoerdiensten, indien de spoorweginfrastructuurbeheerder hiermee instemt;

4° voor het afleveren of demonstreren van een nieuwe trein of locomotief;

5° voor het opleiden en examineren van treinbestuurders.

De betrokken infrastructuurbeheerder of de veiligheidsinstantie kunnen de beslissing om gebruik te maken van deze mogelijkheid niet opleggen.

De infrastructuurbeheerder wordt voorafgaand op de hoogte gesteld telkens een beroep wordt gedaan op een bijkomende treinbestuurder zoals hierboven beschreven.”

Art. 42

In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 39 wordt een artikel 37/9 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/9. Verwervingsvoorwaarden

Een bevoegdheidsbewijs kan enkel worden verleend aan de houder van een vergunning.

De houder van een bevoegdheidsbewijs houdt zich aan de taalvoorwaarden die door de spoorweginfrastructuurbeheerder in functie van de lokalisatie van de infrastructuur waarvoor het bevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd, zijn vastgesteld.

De kandidaat heeft met succes een examen afgelegd dat betrekking heeft op zijn beroepskennis en vakbekwaamheid betreffende de infrastructuur waarvoor het bevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd, alsmede op zijn taalkennis.

De kandidaat heeft met succes een examen afgelegd dat betrekking heeft op zijn beroepskennis en vakbekwaamheid betreffende de voertuigen waarvoor het bevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd.

De spoorwegonderneming of spoorweginfrastructuurbeheerder verstrekt aan de kandidaat een opleiding betreffende haar of zijn veiligheidsmanagementsysteem.”

Art. 43

In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 39 wordt een artikel 37/10 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/10. Afgifte en bijwerking

In overeenstemming met deze wet en haar uitvoeringsbesluiten en als onderdeel van het veiligheidsmanagementsysteem, stelt elke spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder de voor afgifte of bijwerking van het bevoegdheidsbewijs te volgen eigen procedures op, alsook de beroepsprocedures die treinbestuurders in de mogelijkheid

3° pour des services exceptionnels uniques de transport de marchandises, moyennant l'accord du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;

4° pour la livraison ou la démonstration d'un nouveau train ou d'une nouvelle locomotive;

5° aux fins de formation et d'examen des conducteurs.

La décision de recourir à cette possibilité ne peut être imposée par le gestionnaire de l'infrastructure concerné ou par l'autorité de sécurité.

Chaque fois qu'il est fait appel à un conducteur supplémentaire comme prévu ci-dessus, le gestionnaire de l'infrastructure en est informé au préalable.”

Art. 42

Dans la section 3 insérée par l'article 39, il est inséré un article 37/9 rédigé comme suit:

“Art. 37/9. Conditions d'obtention

Une attestation n'est délivrée qu'au titulaire d'une licence.

Le titulaire de l'attestation se conforme aux conditions linguistiques dans la (ou les) langue(s) indiquée(s) par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire suivant la localisation de l'infrastructure pour laquelle l'attestation est demandée.

Le candidat a réussi un examen portant sur ses connaissances et ses compétences professionnelles relatives aux infrastructures pour lesquelles l'attestation est demandée ainsi que sur ses connaissances linguistiques.

Le candidat a réussi un examen sur ses connaissances et ses compétences professionnelles relatives aux véhicules pour lesquels l'attestation est demandée.

L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dispense au candidat une formation en ce qui concerne son système de gestion de la sécurité.”

Art. 43

Dans la section 3 insérée par l'article 39, il est inséré un article 37/10 rédigé comme suit:

“Art. 37/10. Délivrance et mise à jour

Chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit ses propres procédures pour la délivrance et la mise à jour des attestations conformément à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution et les intègre dans son système de gestion de la sécurité, ainsi que les procédures de recours permettant aux conducteurs de demander

stellen om te verzoeken om een herziening van een beslissing betreffende de uitgifte, de bijwerking, de schorsing dan wel de intrekking van een bevoegdheidsbewijs.

Indien de partijen geen overeenstemming bereiken, kunnen zij een beroep doen op de veiligheidsinstantie volgens de procedure voorzien in artikel 37/16, § 3.

De spoorwegondernemingen of de spoorweginfrastructuurbeheerder werkt het bevoegdheidsbewijs onmiddellijk bij of vervangt het afschrift, desgevallend, telkens wanneer de houder zijn afschrift heeft verloren of aanvullende machtigingen met betrekking tot het rollend materieel of de infrastructuur heeft verkregen.”

Art. 44

In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 39 wordt een artikel 37/11 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/11. Periodieke controles

Teneinde zijn bevoegdheidsbewijs te kunnen behouden, onderwerpt de houder zich op gezette tijden aan examens en/of keuringen die betrekking hebben op de in artikel 37/9, tweede, derde en vierde lid, genoemde eisen. De frequentie van deze examens en/of keuringen wordt bepaald door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder die de treinbestuurder in dienst heeft of contracteert, in functie van haar of zijn veiligheidsmanagementsysteem, en met inachtneming van de minima die in bijlage XI zijn vastgesteld.

Bij elk van deze controles verklaart de afgever door een vermelding op het bevoegdheidsbewijs en in het in artikel 37/14, § 1, 1°, bedoelde register, dat de treinbestuurder aan de in het eerste lid bedoelde eisen voldoet.

Indien een periodieke controle wordt overgeslagen of een negatief resultaat oplevert, is de procedure van artikel 37/15 van toepassing.”

Art. 45

In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 39 wordt een artikel 37/12 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/12. Beëindiging van het dienstverband

Een bevoegdheidsbewijs verliest zijn geldigheid wanneer de houder niet langer in dienst is als treinbestuurder. De treinbestuurder ontvangt echter wel een eensluidend verklaard afschrift van het bevoegdheidsbewijs en van alle documenten waaruit zijn opleiding, zijn kwalificaties, zijn ervaring en zijn vakbekwaamheden blijken. Bij het vervolgens afgeven van een bevoegdheidsbewijs aan een treinbestuurder, neemt de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder die de betrokken treinbestuurder zou aanwerven deze documenten in aanmerking.”

la révision d'une décision relative à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d'une attestation.

En cas de désaccord, les parties peuvent en appeler à l'autorité de sécurité moyennant la procédure prévue à l'article 37/16, § 3.

Les entreprises ferroviaires ou le gestionnaire de l'infrastructure mettent à jour l'attestation, ou remplacent la copie, le cas échéant, sans délai, chaque fois que le titulaire de l'attestation l'a perdue ou obtenu de nouvelles autorisations relatives au matériel roulant ou aux infrastructures.”

Art. 44

Dans la section 3 insérée par l'article 39, il est inséré un article 37/11 rédigé comme suit:

“Art. 37/11. Vérifications périodiques

Afin qu'une attestation demeure valide, son titulaire se soumet à des examens et/ou contrôles périodiques portant sur les exigences énoncées à l'article 37/9, alinéas 2, 3 et 4. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire qui emploie le conducteur ou qui a passé un contrat avec lui fixe la fréquence de ces examens et/ou contrôles en fonction de son propre système de gestion de la sécurité et compte tenu des minimas prévus à l'annexe XI.

Pour chacune de ces vérifications, le délivrant de l'attestation confirme, par une mention sur ladite attestation et dans le registre prévu à l'article 37/14, § 1^{er}, 1°, que le conducteur satisfait aux exigences visées au premier alinéa.

Si l'intéressé manque à une vérification périodique ou y obtient un résultat négatif, la procédure prévue à l'article 37/15 s'applique.”

Art. 45

Dans la section 3 insérée par l'article 39, il est inséré un article 37/12 rédigé comme suit:

“Art. 37/12. Cessation d'emploi

Une attestation perd sa validité lorsque son titulaire cesse d'être employé comme conducteur. Toutefois, le titulaire reçoit une copie certifiée conforme de l'attestation et de tous les documents prouvant sa formation, ses qualifications, son expérience et ses compétences professionnelles. En délivrant une attestation au conducteur par la suite, une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire qui viendrait à engager ledit conducteur tient compte de tous ces documents.”

Art. 46

In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 39 wordt een artikel 37/13 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/13. Schorsing, intrekking van het bevoegdheidsbewijs

Wanneer om welke reden ook de vergunning wordt ingetrokken wordt tevens het bevoegdheidsbewijs ingetrokken.

Het bevoegdheidsbewijs wordt ofwel opgeschort ofwel ingetrokken:

- in de gevallen vermeld in artikel 37/15 en in artikel 37/26, § 4, 3°;
- ingeval van schorsing of intrekking van de vergunning, voor welk motief dan ook.”

Art. 47

In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 39 wordt een artikel 37/14 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/14. Registers en uitwisseling van gegevens

§ 1. Elke spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder:

1° houdt een register bij, of zorgt dat er een register wordt bijgehouden, van alle afgegeven, bijgewerkte, verlengde, gewijzigde, verlopen, geschorste, ingetrokken of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven bevoegdheidsbewijzen of afschriften van bevoegdheidsbewijzen. Dit register bevat de gegevens van alle vergunningen alsook de gegevens betreffende de periodieke controles vermeld in artikel 37/11. Dit register wordt geregeld bijgewerkt;

2° werkt met de veiligheidsinstantie samen om met haar gegevens uit te wisselen en haar toegang te verlenen tot alle nodige informatie;

3° verstrekt, op verzoek, inlichtingen betreffende de inhoud van de bevoegdheidsbewijzen aan de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten, indien dit nodig is als gevolg van hun transnationale activiteiten.

§ 2. Elke treinbestuurder heeft toegang tot zijn gegevens die in het register van de spoorwegondernemingen of van de spoorweginfrastructuurbeheerder zijn opgeslagen en op verzoek wordt hem een afschrift van die gegevens verstrekt.

§ 3. De veiligheidsinstantie werkt met het Bureau samen om de interoperabiliteit van het in § 1 bedoelde register te verzekeren.”

Art. 48

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 4 ingevoegd, luidende:

Art. 46

Dans la section 3 insérée par l'article 39, il est inséré un article 37/13 rédigé comme suit:

“Art. 37/13. Suspension, retrait de l'attestation

L'attestation est retirée en cas de retrait de la licence, pour quelque motif que ce soit.

L'attestation est soit suspendue soit retirée:

- dans les cas visés à l'article 37/15 et à l'article 37/26, § 4, 3°;
- en cas de suspension ou de retrait de la licence, pour quelque motif que ce soit.”

Art. 47

Dans la section 3 insérée par l'article 39, il est inséré un article 37/14 rédigé comme suit:

“Art. 37/14. Registres et échange d'informations

§ 1^{er} Chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire:

1° tiennent ou veillent à ce que soit tenu un registre de toutes les attestations ou copies d'attestations délivrées, mises à jour, renouvelées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient les données de chaque attestation ainsi que les données relatives aux vérifications périodiques prévues à l'article 37/11. Il est mis à jour régulièrement;

2° coopèrent avec l'autorité de sécurité afin d'échanger des informations avec l'autorité de sécurité et donner à celle-ci accès aux données nécessaires;

3° fournissent des renseignements sur le contenu de ces attestations aux autorités compétentes des autres États membres, à leur demande, lorsque cela s'impose en raison de leurs activités transnationales.

§ 2. Chaque conducteur peut accéder aux données le concernant qui sont stockées dans le registre des entreprises ferroviaires ou du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et il peut, à sa demande, en obtenir copie.

§ 3. L'autorité de sécurité coopère avec l'Agence en vue d'assurer l'interopérabilité du registre prévu au § 1^{er}.”

Art. 48

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 4 intitulée:

“Afdeling 4. Toezicht op bestuurders door spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder”.

Art. 49

In afdeling 4 ingevoegd bij artikel 48 wordt een artikel 37/15 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/15. § 1. De spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder zijn verplicht erop toe te zien en na te zien dat de vergunningen en bevoegdheidsbewijzen van de treinbestuurders die zij in dienst hebben of contracteren, geldig zijn.

Zij voeren een systeem in voor het toezicht op hun treinbestuurders. Indien de resultaten van dit toezichtssysteem aanleiding geven tot twijfel over de arbeidsgeschiktheid van een treinbestuurder en de wenselijkheid om zijn vergunning of bevoegdheidsbewijs te handhaven, dan nemen de spoorwegondernemingen of de spoorweginfrastructuurbeheerder onmiddellijk de nodige maatregelen.

§ 2. Indien een treinbestuurder meent dat zijn gezondheidstoestand aanleiding geeft tot twijfels over zijn arbeidsgeschiktheid, dan stelt hij de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder daar onmiddellijk van in kennis.

Zodra de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder constateert, of er door een arts van in kennis wordt gesteld, dat de gezondheid van een treinbestuurder zodanig is verslechterd dat er aanleiding is te twifelen aan zijn arbeidsgeschiktheid, dan neemt die onmiddellijk de nodige maatregelen, daaronder inbegrepen een keuring en, zo nodig, de intrekking van het bevoegdheidsbewijs alsook de bijwerking van het in artikel 37/14, §1, 1^o bedoelde register. Daarnaast waarborgt hij dat de treinbestuurder tijdens de dienst op geen enkel moment onder invloed verkeert van welke stof dan ook, die zijn concentratievermogen, waakzaamheid of gedrag zou kunnen beïnvloeden. Van elk geval van arbeidsongeschiktheid die langer duurt dan drie maanden, wordt de veiligheidsinstantie onmiddellijk in kennis gesteld.”.

Art. 50

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 5 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 5. Taken en beslissingen van de veiligheidsinstantie”.

Art. 51

- In afdeling 5 ingevoegd bij artikel 50 wordt een artikel 37/16 ingevoegd, luidende:

“Section 4. Suivi des conducteurs par les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire”.

Art. 49

Dans la section 4 insérée par l'article 48, il est inséré un article 37/15 rédigé comme suit:

“Art. 37/15. § 1^{er}. Les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sont tenus de s'assurer et de vérifier que les licences et les attestations des conducteurs qu'ils emploient ou avec lesquels ils ont passé un contrat sont valides.

Ils mettent en place un système de suivi de leurs conducteurs. Si les résultats de ce suivi mettent en question les compétences requises d'un conducteur pour exercer son emploi et le maintien de sa licence ou de son attestation, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prend immédiatement les mesures nécessaires.

§ 2. Lorsqu'un conducteur considère que son état de santé remet en cause son aptitude à exercer son emploi, il en informe immédiatement l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, selon le cas.

Dès qu'une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire constate ou est informé par un médecin que l'état de santé d'un conducteur s'est détérioré de telle manière que son aptitude à exercer son emploi est mise en cause, il prend immédiatement les mesures nécessaires, y compris un examen, et, si nécessaire, le retrait de l'attestation ainsi que la mise à jour du registre prévue à l'article 37/14, § 1^{er}, 1^o. En outre, il veille à ce qu'à aucun moment durant son service, le conducteur ne soit sous l'influence d'une substance susceptible d'affecter sa concentration, sa vigilance ou son comportement. L'autorité de sécurité est informée, sans délai, de tout cas d'incapacité de travail dont la durée est supérieure à trois mois.”.

Art. 50

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est insérée une section 5 intitulée:

“Section 5. Tâches et décisions de l'autorité de sécurité”.

Art. 51

Dans la section 5 insérée par l'article 50, il est inséré un article 37/16 rédigé comme suit:

“Art. 37/16. Taken van de veiligheidsinstantie

§ 1. Los van artikel 12, 11°, vervult de veiligheidsinstantie de volgende taken op een transparante en niet-discriminerende wijze:

1° de afgifte en het bijwerken van vergunningen, en het verstrekken van duplicaten, overeenkomstig artikelen 37 en 37/2;

2° zich verzekeren van de organisatie van de periodieke examens en/of keuringen, zoals bepaald in artikel 37/3;

3° de schorsing en intrekking van vergunningen, en het toezenden aan de uitgever van het betrokken bevoegdheidsbewijs, van met redenen omklede verzoeken tot schorsing van bevoegdheidsbewijzen, overeenkomstig artikel 37/26;

4° de erkenning van personen of entiteiten, overeenkomstig artikelen 37/19 en 37/20;

5° ervoor zorgen dat een register van geaccrediteerde of erkende personen en entiteiten wordt bekendgemaakt en dat dit register wordt bijgewerkt, overeenkomstig artikel 37/17;

6° het bijhouden en bijwerken van een register van vergunningen, overeenkomstig artikelen 37/3 en 37/6, § 1, 1°;

7° het toezicht op het in artikel 37/24 bedoelde certificeringsproces voor treinbestuurders;

8° het uitvoeren van inspecties als bedoeld in artikel 37/26;

9° het vaststellen van nationale criteria voor examinatoren in overeenstemming met artikel 37/22, vijfde lid.

§ 2. De veiligheidsinstantie reageert snel op verzoeken om informatie en doet zo nodig zelf onmiddellijk een verzoek om aanvullende informatie hangende de aanvraag van een vergunning.

§ 3. De werkgever en de treinbestuurder beschikken binnen de veiligheidsinstantie over een administratieve beroepsprocedure op grond waarvan kan worden verzocht om de herziening van een beslissing die door een andere instantie dan de veiligheidsinstantie krachtens deze wet werd genomen.”

Art. 52

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet wordt een afdeling 6 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 6. Opleiding en examinering van de treinbestuurders”.

Art. 53

In afdeling 6 ingevoegd bij artikel 52 wordt een artikel 37/17 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/16. Tâches de l'autorité de sécurité

§ 1^{er}. Indépendamment de l'article 12, 11°, l'autorité de sécurité accomplit les tâches suivantes de manière transparente et non discriminatoire:

1° délivrer et mettre à jour les licences, et en fournir des duplicatas, conformément aux articles 37 et 37/2;

2° s'assurer de la mise en œuvre des examens et/ou contrôles périodiques, conformément à l'article 37/3;

3° suspendre et retirer les licences, et communiquer à l'émetteur de l'attestation en cause les demandes motivées de suspension des attestations, conformément à l'article 37/26;

4° reconnaître les personnes ou organismes conformément aux articles 37/19 et 37/20;

5° veiller à la publication et à la mise à jour d'un registre de personnes et d'organismes accrédités ou reconnus conformément à l'article 37/17;

6° tenir et mettre à jour un registre de licences conformément à l'article 37/3 et à l'article 37/6, § 1^{er}, 1°;

7° contrôler le processus de certification des conducteurs conformément à l'article 37/24;

8° effectuer les contrôles prévus à l'article 37/26;

9° établir les critères nationaux applicables aux examinateurs conformément à l'article 37/22, alinéa 5.

§ 2. L'autorité de sécurité répond rapidement aux demandes d'information et présente, sans délai, toute demande d'information complémentaire dans le cadre de la préparation des licences.

§ 3. L'employeur et le conducteur disposent d'une procédure de recours administratif au sein de l'autorité de sécurité aux fins de révision d'une décision prise par une instance autre que l'autorité de sécurité, afférente à toute demande au titre de la présente loi.”

Art. 52

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 6 intitulée:

“Section 6. Formation et examen des conducteurs”.

Art. 53

Dans la section 6 insérée par l'article 52, il est inséré un article 37/17 rédigé comme suit:

“Art. 37/17. Opleiding, examinering, erkenning

De lesgevers of opleidingscentra worden erkend door de veiligheidsinstantie voor de taken vermeld in artikelen 37/19, eerste lid, 37/20, eerste en tweede lid, en 37/22.

De erkenning verplicht de lesgevers of opleidingscentra ertoe op billijke en niet-discriminerende wijze toegang te verlenen tot de opleidingen telkens deze opleidingen noodzakelijk zijn om te voldoen aan de verkrijgingsvoorwaarden van het veiligheidscertificaat of, desgevallend, van de veiligheidsvergunning.

De erkenning verplicht de lesgevers of opleidingscentra ertoe kwalitatieve opleidingsdiensten ter beschikking te stellen van de spoorwegondernemingen en van de spoorweginfrastructuurbeheerder met dien verstande dat een redelijke en niet-discriminerende prijs wordt toegepast. De prijs dient in verhouding te staan tot de kosten van de dienstverlening en mag een winstmarge bevatten.

De erkenning berust op criteria van onafhankelijkheid, bekwaamheid en onpartijdigheid en op de beoordeling van het dossier.

Het criterium van onafhankelijkheid is niet van toepassing op opleidingstaken met betrekking tot:

- algemene vakkennis, bedoeld in bijlage VIII;
- taalkennis, bedoeld in bijlage X, 8;
- vakkennis met betrekking tot het rollend materieel, bedoeld in bijlage IX;
- vakkennis betreffende de infrastructuur, bedoeld in bijlage X, 1 tot 7.

De veiligheidsinstantie zorgt ervoor dat het register van personen en entiteiten die op grond van deze wet werden erkend, wordt gepubliceerd en bijgewerkt.”

Art. 54

In afdeling 6 ingevoegd bij artikel 52 wordt een artikel 37/18 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/18. Opleiding

De opleiding van treinbestuurders omvat een deel dat betrekking heeft op de vergunning, dat handelt over de algemene vakkennis, en een deel dat betrekking heeft op het bevoegdheidsbewijs, dat handelt over de specifieke vakkennis.

De kandidaat-treinbestuurders hebben op billijke en niet-discriminerende wijze toegang tot de opleiding die nodig is om te voldoen aan de verwervingsvoorwaarden van de vergunning en het bevoegdheidsbewijs.”

“Art. 37/17. Formation, examens, reconnaissance

Les personnes ou centres de formation sont reconnus par l'autorité de sécurité aux fins des tâches visées aux articles 37/19, alinéa 1^{er}, 37/20, alinéas 1^{er} et 2, et 37/22.

La reconnaissance impose aux personnes ou centres de formation de fournir un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des conducteurs de train chaque fois que cette formation est nécessaire pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité ou, le cas échéant, de l'agrément de sécurité.

La reconnaissance impose aux personnes ou centres de formation de mettre des services de formation de qualité à la disposition des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à un prix raisonnable et non discriminatoire, qui soit en rapport avec les coûts et puisse inclure une marge bénéficiaire.

La reconnaissance se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité et sur l'évaluation du dossier.

Le critère d'indépendance ne s'applique pas aux tâches de formation relatives:

- aux connaissances professionnelles générales, visées à l'annexe VIII;
- aux connaissances linguistiques, visées à l'annexe X, 8;
- aux connaissances professionnelles relatives au matériel roulant, visées à l'annexe IX;
- aux connaissances professionnelles relatives aux infrastructures, visées à l'annexe X, 1 à 7.

L'autorité de sécurité veille à la publication et à la mise à jour du registre des personnes et organismes qui ont été reconnus en vertu de cette loi.

Art. 54

Dans la section 6 insérée par l'article 52, il est inséré un article 37/18 rédigé comme suit:

“Art. 37/18. Formation

La formation des conducteurs comprend un volet relatif à la licence, qui porte sur les connaissances professionnelles générales, et un volet relatif à l'attestation, qui porte sur les connaissances professionnelles spécifiques.

Les candidats conducteurs ont un accès équitable et non discriminatoire à la formation nécessaire pour satisfaire aux conditions d'obtention de la licence et de l'attestation.”

Art. 55

In afdeling 6 ingevoegd bij artikel 52 wordt een artikel 37/19 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/19. Opleiding - vergunning

De opleidingstaken die betrekking hebben op de algemene vak kennis bedoeld in artikel 37/1, zesde lid, worden verricht door lesgevers of opleidingscentra die erkend zijn overeenkomstig artikel 37/17.

Wat de vergunning betreft, blijft het algemene stelsel voor de erkenning van beroepskwalificaties als bepaald bij richtlijn 2005/36/EG van toepassing op de erkenning van de beroepskwalificaties van treinbestuurders die onderdaan van een lidstaat zijn en hun opleidingsbewijs in een derde land hebben behaald.”.

Art. 56

In afdeling 6 ingevoegd bij artikel 52 wordt een artikel 37/20 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/20. Opleiding – Bevoegdheidsbewijs

De opleidingstaken die betrekking heeft op de taalkennis bedoeld in artikel 37/9, tweede lid, en op de vakbekwaamheid met betrekking tot rollend materiaal bedoeld in artikel 37/9, vierde lid, worden verricht door lesgevers of opleidingscentra die erkend zijn overeenkomstig artikel 37/17.

De opleidingstaken die betrekking hebben op de kennis van infrastructuur bedoeld in artikel 37/9, eerste lid, met inbegrip van kennis van spoorlijnen, exploitatievoorschriften en -procedures, worden verricht door lesgevers of opleidingscentra die erkend zijn overeenkomstig artikel 37/17.

Er wordt een permanent opleidingsproces gerealiseerd om te zorgen dat het personeel ter zake deskundig blijft, overeenkomstig bijlage II, 2.1 e).”.

Art. 57

In afdeling 6 ingevoegd bij artikel 52 wordt een artikel 37/21 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/21. Verhalen van opleidingskosten

In het geval dat een treinbestuurder van een spoorwegonderneming of een spoorweginfrastructuurbeheerder vrijwillig vertrekt naar een andere spoorwegonderneming of spoorweginfrastructuurbeheerder, betaalt die andere spoorwegonderneming of spoorweginfrastructuurbeheerder een vergoeding aan de voormalige werkgever om de door deze gedane investeringen voor de opleiding van de betrokken treinbestuurder te compenseren.”.

De in het eerste lid bedoelde vergoeding wordt vastgesteld op redelijke basis, met inachtneming van:

Art. 55

Dans la section 6 insérée par l'article 52, il est inséré un article 37/19 rédigé comme suit:

“Art. 37/19. Formation - licence

Les tâches de formation liées aux connaissances professionnelles générales prévues à l'article 37/1, alinéa 6, sont accomplies par des personnes ou des centres de formation reconnus conformément à l'article 37/17.

En ce qui concerne la licence, le système général de reconnaissance des qualifications professionnelles établi par la directive 2005/36/CE continue de s'appliquer à la reconnaissance des qualifications professionnelles des conducteurs ressortissants d'un État membre qui ont obtenu leur attestation de formation dans un pays tiers.”.

Art. 56

Dans la section 6 insérée par l'article 52, il est inséré un article 37/20 rédigé comme suit:

“Art. 37/20. Formation - attestation

Les tâches de formation liées aux connaissances linguistiques prévues à l'article 37/9, alinéa 2 et aux compétences professionnelles relatives au matériel roulant prévues à l'article 37/9, alinéa 4, sont accomplies par des personnes ou des centres de formation reconnus conformément à l'article 37/17.

Les tâches de formation liées à la connaissance des infrastructures prévues à l'article 37/9, alinéa 3, y compris les itinéraires et les règles et procédures d'exploitation, sont accomplies par des personnes ou des centres de formation reconnus conformément à l'article 37/17.

Un système de formation continue est mis en place pour faire en sorte que les compétences du personnel soient maintenues, conformément à l'annexe II, 2.1 e).”.

Art. 57

Dans la section 6 insérée par l'article 52, il est inséré un article 37/21 rédigé comme suit:

“Art. 37/21. Récupération du coût de la formation

Dans l'hypothèse où un conducteur d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire quitterait volontairement son emploi pour une autre entreprise ferroviaire ou gestionnaire de l'infrastructure, cette autre entreprise ferroviaire ou gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire paye une indemnité à l'ancien employeur afin de compenser les investissements consentis par cet ancien employeur dans la formation dudit conducteur.”.

L'indemnité visé à l'alinéa 1^{er} est fixée raisonnablement, en prenant en considération:

— het tijdsverloop tussen het einde van de opleiding en de aanwerving van de bestuurder;

— het onmiddellijk nut van de opleiding voor de nieuwe werkgever.

Art. 58

In afdeling 6 ingevoegd bij artikel 52 wordt een artikel 37/22 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/ 22. Examens

Voor het deel dat betrekking heeft op de vergunning worden de examens voor het beoordelen van de vereiste kennis alsmede de opleidingscentra onder de erkende personen en instanties bepaald bij de vaststelling van de procedure die wordt gevolgd voor het verkrijgen van de vergunning overeenkomstig artikel 37/2, eerste lid.

Voor het deel dat betrekking heeft op het bevoegdheidsbewijs worden de examens voor het beoordelen van de vereiste kennis alsmede de met deze taak belaste lesgevers of opleidingscentra bepaald door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder onder de erkende lesgevers of opleidingscentra bij de vaststelling van de procedure die wordt gevolgd voor het verkrijgen van het bevoegdheidsbewijs overeenkomstig artikel 37/10.

De in het eerste en tweede lid bedoelde examens worden zodanig georganiseerd dat belangenverstrengeling wordt vermeden.

Wat de in het tweede lid bedoelde examens betreft, mag de door de Koning erkende examinerator deel uitmaken van de spoorwegonderneming of van de spoorweginfrastructuurbeheerder die het bevoegdheidsbewijs afgeeft.

De keuze van de examinatoren en de examens kan geschieden op grond van Europese criteria vastgesteld op basis van een door het Bureau voorbereide ontwerp tekst. Tot de inwerkingtreding van dergelijke criteria geschiedt de keuze van de examinatoren en de examens op grond van nationale criteria.

Ter afsluiting van de opleiding wordt een theorie- en praktijkexamen georganiseerd. De rijvaardigheid wordt beoordeeld aan de hand van een rijproef op het net. Ook kan van simulators gebruik worden gemaakt om na te gaan of de treinbestuurder onder bijzonder moeilijke omstandigheden goed presteert en de exploitatievoorschriften juist toepast.”

Art. 59

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 7 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 7. Ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht”.

— le délai entre la fin de la formation et l'engagement du conducteur;

— l'utilité directe de la formation pour le nouvel employeur.

Art. 58

Dans la section 6 insérée par l'article 52, il est inséré un article 37/22 rédigé comme suit:

“Art. 37/ 22. Examens

Pour le volet relatif à la licence, les examens destinés à vérifier les qualifications requises et les centres de formation chargés de cette tâche sont déterminés, parmi les personnes et organismes reconnus, lors de l'établissement de la procédure à suivre pour obtenir la licence conformément à l'article 37/2, alinéa 1^{er}.

Pour le volet relatif à l'attestation, les examens destinés à vérifier les qualifications requises et les personnes ou centres de formation chargés de cette tâche sont déterminés par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire parmi les personnes ou organismes reconnus, lors de l'établissement de la procédure à suivre pour obtenir l'attestation conformément à l'article 37/10.

Les examens visés aux alinéas 1^{er} et 2 sont organisés de façon à garantir l'absence de tout conflit d'intérêts.

Pour ce qui concerne les examens visés à l'alinéa 2, la personne reconnue par le Roi comme examinerateur peut faire partie de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire délivrant l'attestation.

Le choix des examinateurs et des examens peut être soumis à des critères européens établis sur la base d'un projet élaboré par l'Agence. Jusqu'à l'entrée en vigueur de tels critères, il est soumis à des critères nationaux.

Des examens théoriques et pratiques sont organisés à la fin de la formation. L'aptitude à la conduite est évaluée lors de tests de conduite effectués sur le réseau. Des simulateurs peuvent être utilisés pour tester l'application des règles d'exploitation et la prestation du conducteur dans des situations particulièrement difficiles.”

Art. 59

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 7 intitulée:

“Section 7. Autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité”.

Art. 60

In afdeling 7 ingevoegd bij artikel 59 wordt een artikel 37/23 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/23. Opleiding, vergunning

§ 1. Het andere treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht, dient een opleiding te volgen die vervolgens door examens wordt afgesloten. Indien deze examens met goed gevolg worden afgelegd, wordt een attest van begeleider afgegeven.

De lesgevers of opleidingscentra belast met het verlenen van opleidingsdiensten aan het ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht, worden erkend door de veiligheidsinstantie.

De erkenning verplicht de lesgevers of opleidingscentra ertoe op billijke en niet-discriminerende wijze toegang te verlenen tot de opleidingen voor ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht, telkens deze opleidingen noodzakelijk zijn om te voldoen aan de voorwaarden voor het verkrijgen van het veiligheidscertificaat of, desgevallend, van de veiligheidsvergunning.

De erkenning verplicht de lesgevers of opleidingscentra ertoe kwalitatieve opleidingsdiensten ter beschikking te stellen van de spoorwegondernemingen tegen een redelijke en niet-discriminerende prijs. De prijs dient in verhouding te staan tot de kosten van de dienstverlening en mag een winstmarge bevatten.

De erkenning berust op criteria van onafhankelijkheid, bekwaamheid en onpartijdigheid.

De veiligheidsinstantie zorgt ervoor dat het register van personen en organisaties die op grond van deze wet werden erkend, wordt gepubliceerd en bijgewerkt.

§ 2. Het attest van begeleider is eigendom van de houder ervan en wordt afgegeven door de veiligheidsinstantie.

Een attest van begeleider mag enkel worden afgegeven aan personen die de volle leeftijd van achttien jaar hebben bereikt.

§ 3. De in andere lidstaten van de Europese Economische Ruimte gevestigde treinbegeleiders die in België hun diensten willen verlenen, delen dit mee door middel van een voorafgaande schriftelijke verklaring zoals voorzien in artikel 9, § 2, van de wet van 12 februari 2008 tot instelling van een nieuw algemeen kader voor de erkenning van EG-beroepskwalificaties, zonder toevoeging weliswaar van de gegevens betreffende verzekeringsdekking of soortgelijke individuele of collectieve vormen van bescherming inzake beroepsaansprakelijkheid. Wel dienen de in artikel 9, § 2, van voormelde wet bedoelde documenten aan die verklaring te worden toegevoegd. De veiligheidsinstantie past de in artikel 9, § 4, van voormelde wet systematisch toe. Hiertoe gaat de veiligheidsinstantie onder meer na of de attesten met betrekking tot de taalkennis van de kandidaten werden opgemaakt in

Art. 60

Dans la section 7 insérée par l'article 59, il est inséré un article 37/23 rédigé comme suit:

“Art. 37/23. Formation, permis

§ 1^{er}. Les autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité doivent suivre une formation sanctionnée par des examens. La réussite de ces examens entraîne la délivrance d'un certificat d'accompagnateur de train.

Les personnes ou les centres de formation chargés de fournir des services de formation aux autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité sont reconnus par l'autorité de sécurité.

La reconnaissance impose aux personnes ou centres de formation de fournir un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité chaque fois que cette formation est nécessaire pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité ou, le cas échéant, de l'agrément de sécurité.

La reconnaissance impose aux personnes ou centres de formation de mettre des services de formation de qualité à la disposition des entreprises ferroviaires à un prix raisonnable et non discriminatoire, qui soit en rapport avec les coûts et puisse inclure une marge bénéficiaire.

Le processus de reconnaissance se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité.

L'autorité de sécurité veille à la publication et à la mise à jour du registre des personnes et organismes qui ont été reconnus en vertu de la présente loi.

§ 2. Le certificat d'accompagnateur de train appartient à son titulaire et est délivré par l'autorité de sécurité.

Le certificat d'accompagnateur de train ne peut être délivré qu'à une personne de dix-huit ans révolus.

§ 3. Les accompagnateurs de train établis dans les autres États membres de l'Espace économique européen et qui souhaitent prester des services en Belgique procèdent à la déclaration écrite préalable visée à l'article 9, § 2, de la loi du 12 février 2008 instaurant un nouveau cadre général pour la reconnaissance des qualifications professionnelles CE, sans faire mention des informations relatives aux couvertures d'assurances ou autres moyens de protection personnelle ou collective concernant la responsabilité professionnelle. Cette déclaration est toutefois accompagnée des documents visés à l'article 9, § 2, de cette même loi. L'autorité de sécurité applique systématiquement la procédure visée à l'article 9, § 4, de cette même loi. L'autorité de sécurité vérifie notamment que les attestations relatives aux connaissances linguistiques du candidat sont établies conformément au prescrit de la STI

overeenstemming met de voorschriften van de TSI exploitatie die de vereiste taalniveaus voor de veiligheidstaken vaststelt.”.

Art. 61

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 8 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 8. Controles en sancties”.

Art. 62

In afdeling 8, ingevoegd bij artikel 61 wordt een artikel 37/24 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/24. Kwaliteitsnormen

De veiligheidsinstantie ziet erop toe dat er in het kader van een kwaliteitsnormeringssysteem voorturend controle is op alle activiteiten in verband met de opleiding, de beoordeling van vakbekwaamheid en het bijwerken van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen. Deze verplichting geldt niet voor activiteiten die reeds gedekt zijn door de veiligheidsmanagementsystemen die overeenkomstig titel II, hoofdstuk IV zijn ingesteld door de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder.”.

Art. 63

In afdeling 8 ingevoegd bij artikel 61 wordt een artikel 37/25 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/25. Onafhankelijke evaluatie

De veiligheidsinstantie ziet erop toe dat er elke vijf jaar en voor de eerste keer in 2014 een onafhankelijke evaluatie plaatsvindt van de procedures voor de verwerving en beoordeling van vakken en vakbekwaamheden, alsmede van het systeem voor de afgifte van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen. Dit geldt niet voor activiteiten die reeds gedekt zijn door de veiligheidsmanagementsystemen die overeenkomstig richtlijn 2004/49/EG zijn ingesteld door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders. De evaluatie wordt verricht door gekwalificeerde personen die niet zelf bij de activiteiten in kwestie betrokken zijn.

De resultaten van deze onafhankelijke evaluaties worden afdoende gestaafd door bewijsstukken en onder de aandacht van de veiligheidsinstantie gebracht. De veiligheidsinstantie beveelt de minister de maatregelen aan die geschikt zijn ter correctie van elke tekortkoming die bij de onafhankelijke evaluatie aan het licht zou zijn gekomen.”.

Art. 64

In afdeling 8 ingevoegd bij artikel 61 wordt een artikel 37/26 ingevoegd, luidende:

exploitation fixant les niveaux linguistiques requis pour les tâches de sécurité.”.

Art. 61

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 8 intitulée:

“Section 8. Contrôles et sanctions”.

Art. 62

Dans la section 8 insérée par l'article 61, il est inséré un article 37/24 rédigé comme suit:

“Art. 37/24. Normes de qualité

L'autorité de sécurité s'assure que toutes les activités de formation, d'évaluation des compétences et de mise à jour des licences et des attestations font l'objet d'un contrôle continu dans le cadre d'un système de normes de qualité. Cette obligation ne s'applique pas aux activités qui sont déjà couvertes par les systèmes de gestion de la sécurité que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ont mis en place conformément au titre II, chapitre IV.”.

Art. 63

Dans la section 8 insérée par l'article 61, il est inséré un article 37/25 rédigé comme suit:

“Art. 37/25. Évaluation indépendante

L'autorité de sécurité veille à ce qu'une évaluation indépendante des procédures d'acquisition et d'évaluation des connaissances et des compétences professionnelles, ainsi que du système de délivrance des licences et attestations, soit effectuée tous les cinq ans et la première fois en 2014. Cela ne s'applique pas aux activités qui sont déjà couvertes par les systèmes de gestion de la sécurité que les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure ont mis en place conformément à la directive 2004/49/CE. L'évaluation est réalisée par des personnes qualifiées qui ne sont pas elles-mêmes associées aux activités en question.

Les résultats de ces évaluations indépendantes sont dûment étayés et portés à l'attention de l'autorité de sécurité. L'autorité de sécurité recommande au ministre les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence mise au jour par l'évaluation indépendante.”.

Art. 64

Dans la section 8 insérée par l'article 61, il est inséré un article 37/26 rédigé comme suit:

“Art. 37/26. Controles door de veiligheidsinstantie

§ 1. De veiligheidsinstantie kan te allen tijde de maatregelen nemen die nodig zijn om aan boord van treinen die op het Belgische net rijden, te controleren of de treinbestuurders in het bezit zijn van de overeenkomstig deze wet afgegeven documenten.

§ 2. Los van de in § 1 bedoelde controle kan de veiligheidsinstantie in het geval van een tijdens het werk begane onachtzaamheid, controleren of de betrokken treinbestuurder voldoet aan de in artikel 37/9, derde en vierde lid, neergelegde eisen.

§ 3. De veiligheidsinstantie kan overgaan tot een onderzoek naar de naleving van deze wet door treinbestuurders, spoorwegondernemingen, de spoorweginfrastructuurbeheerder, examinatoren en opleidingscentra.

§ 4. Indien de veiligheidsinstantie van oordeel is dat een treinbestuurder niet langer aan één of meer gestelde eisen voldoet, neemt zij de volgende maatregelen:

1° indien het een door de veiligheidsinstantie afgegeven vergunning betreft, schorst de veiligheidsinstantie de vergunning. De schorsing is voorlopig of definitief, al naar gelang van de grootte van het risico voor de spoorwegveiligheid. Zij deelt onmiddellijk haar met redenen omklede beslissing mee aan de betrokken treinbestuurder en zijn werkgever, , bedoelde recht een beroep in te stellen. Voorts deelt zij mee welke procedure gevolgd moet worden om opnieuw de vergunning te verkrijgen;

2° indien het een door een bevoegde autoriteit in een andere lidstaat afgegeven vergunning betreft, kan de veiligheidsinstantie zich tot deze autoriteit wenden met een met redenen omkleed verzoek om een aanvullende controle of tot schorsing van de vergunning. De veiligheidsinstantie stelt de Europese Commissie en de andere bevoegde autoriteiten van haar gemotiveerd verzoek in kennis. In afwachting van de kennisgeving van de beslissing van de betrokken autoriteit van afgifte, mag de veiligheidsinstantie een treinbestuurder verbieden om op het Belgische net actief te zijn. Indien de veiligheidsinstantie op haar beurt een met redenen omkleed verzoek met betrekking tot een vergunning die zij heeft afgegeven, ontvangt, behandelt zij dit verzoek binnen de vier weken en deelt zij haar beslissing mee aan de verzoekende instantie. Ook in dit geval stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie en andere bevoegde autoriteiten van de beslissing in kennis;

3° indien het een bevoegdheidsbewijs betreft, wendt de veiligheidsinstantie zich tot de instantie van afgifte met een verzoek om een aanvullende controle of tot schorsing van het bevoegdheidsbewijs. De instantie van afgifte neemt passende maatregelen en brengt binnen vier weken verslag uit aan de veiligheidsinstantie. In afwachting van het verslag van de instantie van afgifte mag de veiligheidsinstantie een treinbestuurder verbieden om op het Belgische net actief te zijn. Zij stelt de Europese Commissie en de andere bevoegde autoriteiten daarvan in kennis.

“Art. 37/26. Contrôles par l'autorité de sécurité

§ 1^{er}. L'autorité de sécurité peut à tout moment prendre les mesures nécessaires pour vérifier à bord des trains circulant sur le réseau belge, si les conducteurs de train sont munis des documents délivrés en vertu de la présente loi.

§ 2. Indépendamment de la vérification prévue au § 1^{er}, en cas de négligence commise au travail, l'autorité de sécurité peut vérifier si le conducteur en question répond aux exigences énoncées à l'article 37/9, alinéas 3 et 4.

§ 3. L'autorité de sécurité peut procéder à des enquêtes concernant le respect de la présente loi par les conducteurs, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure, les examinateurs et les centres de formation.

§ 4. Si l'autorité de sécurité estime qu'un conducteur ne remplit plus une ou plusieurs conditions requises, elle prend les mesures suivantes:

1° s'il s'agit d'une licence délivrée par l'autorité de sécurité, l'autorité de sécurité suspend la licence. La suspension est provisoire ou définitive en fonction de l'importance des problèmes créés pour la sécurité ferroviaire. Elle notifie immédiatement sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur. Elle indique la procédure à suivre pour récupérer la licence;

2° s'il s'agit d'une licence délivrée par une autorité compétente d'un autre État membre, l'autorité de sécurité adresse à cette autorité une demande motivée visant soit à un contrôle complémentaire, soit à la suspension de la licence. L'autorité de sécurité informe la Commission européenne et les autres autorités compétentes de sa demande motivée. L'autorité de sécurité a la faculté d'interdire à un conducteur de train d'opérer sur le réseau belge en attendant la notification de la décision de l'autorité de délivrance. Si l'autorité de sécurité reçoit à son tour une demande motivée visant une licence qu'elle a elle-même délivrée, elle examine ladite demande dans un délai de quatre semaines et notifie sa décision à l'autorité qui l'a saisie. L'autorité de sécurité informe également dans ce cas la Commission européenne et les autres autorités compétentes de sa décision;

3° s'il s'agit d'une attestation, l'autorité de sécurité s'adresse à l'émetteur de celle-ci et demande soit un contrôle complémentaire, soit la suspension de l'attestation. L'émetteur prend les mesures nécessaires et en informe l'autorité de sécurité dans un délai de quatre semaines. L'autorité de sécurité peut interdire à un conducteur de train d'opérer sur le réseau belge en attendant l'information de la part de l'émetteur, et en informe la Commission européenne et les autres autorités compétentes.

De veiligheidsinstantie neemt een beslissing over het handhaven van haar eventueel verbod om op het Belgisch net actief te zijn, binnen de tien dagen na ontvangst van het in het eerste lid, 3°, bedoelde verslag.

Zonder afbreuk te doen aan artikel 27 van de wet betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, onderneemt de veiligheidsinstantie, wanneer zij van oordeel is dat een bepaalde treinbestuurder een ernstige bedreiging vormt voor de veiligheid op het spoor, in elk geval onmiddellijk de nodige maatregelen, bijvoorbeeld door de spoorweginfrastructuurbeheerder te verzoeken de trein tot stilstand te brengen en door de treinbestuurder zo lang als nodig te verbieden op het Belgische net actief te zijn. Zij stelt de Europese Commissie en de andere bevoegde autoriteiten daarvan in kennis.

De veiligheidsinstantie betekent onmiddellijk haar gemotiveerde beslissing aan de belanghebbende en aan zijn werkgever, onder vermelding, in voorkomend geval, van de voorwaarden en de procedure voor het terugkrijgen van het bevoegdheidsbewijs, onverminderd het recht van verhaal waarin artikel 37/16, § 3 voorziet.

In alle gevallen werkt de veiligheidsinstantie het in artikel 37/6 bedoelde register bij.

§ 5. Als de veiligheidsinstantie de mening is toegedaan dat een door een bevoegde autoriteit van een andere lidstaat in het kader van § 4 genomen besluit niet aan de relevante criteria voldoet, dan wordt de kwestie voorgelegd aan de Europese Commissie. De veiligheidsinstantie kan het aan de treinbestuurder krachtens § 4 opgelegde verbod om op haar grondgebied treinen te besturen handhaven tot de Commissie haar advies uitbrengt.”

Art. 65

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 9 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 9. Machtigingen aan de Koning”.

Art. 66

In afdeling 9, ingevoegd bij artikel 65, wordt een artikel 37/27 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/27. § 1. De Koning bepaalt, inzake vergunningen voor treinbestuurders:

1° de voorschriften, zoals bepaald in bijlage V, waaraan elke vergunning als bedoeld in artikel 37 dient te voldoen totdat een Europees model wordt aangenomen;

2° de criteria voor de erkenning van personen of instellingen belast met het medisch onderzoek bedoeld in artikel 37/1, vierde lid en de nadere regels met betrekking tot dat medisch onderzoek, met dien verstande dat deze regels tenminste moeten voldoen aan de in bijlage VI, 1.1, 1.2, 1.3 et 2.1, bepaalde criteria;

L'autorité de sécurité se prononce quant au maintien de son interdiction éventuelle d'opérer sur le réseau belge, dans les dix jours de la réception de l'information visée à l'alinéa 1^{er}, 3°.

En tout état de cause, et sans préjudice de l'article 27 de la loi relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, si l'autorité de sécurité juge qu'un conducteur déterminé constitue une menace grave pour la sécurité ferroviaire, elle prend immédiatement les dispositions requises, par exemple demander au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'arrêter le train et interdire au conducteur concerné d'opérer sur le réseau belge aussi longtemps que cela sera nécessaire. Elle informe la Commission européenne et les autres autorités compétentes d'une telle décision.

L'autorité de sécurité notifie immédiatement sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur, en indiquant, le cas échéant, les conditions et la procédure à suivre pour récupérer l'attestation, sans préjudice du droit de recours prévu à l'article 37/16, § 3.

Dans tous les cas, l'autorité de sécurité met à jour le registre prévu à l'article 37/6.

§ 5. Si l'autorité de sécurité estime qu'une décision prise par une autorité compétente d'un autre État membre en vertu du § 4 ne satisfait pas aux critères pertinents, la Commission européenne est saisie de la question. L'autorité de sécurité peut maintenir l'interdiction prononcée à l'encontre d'un conducteur de conduire sur son territoire conformément au § 4, jusqu'à ce que la Commission européenne ait rendu son avis.”

Art. 65

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 9 intitulée:

“Section 9. Délégations au Roi”.

Art. 66

Dans la section 9 insérée par l'article 65, il est inséré un article 37/27 rédigé comme suit:

“Art. 37/27. § 1^{er}. En matière de licence pour conducteurs, le Roi arrête:

1° les prescriptions, telles que définies en annexe V, auxquelles chaque licence visée à l'article 37 doit être conforme, jusqu'à l'adoption d'un modèle européen;

2° les critères de reconnaissance des personnes ou organismes chargés de l'examen médical visé à l'article 37/1, alinéa 4 et les modalités de cet examen; ces modalités respectent au moins les critères définis en annexe VI, 1.1, 1.2, 1.3 et 2.1;

3° de criteria voor de erkenning van personen of instellingen belast met het bedrijfspsychologisch examen bedoeld in artikel 37/1, vijfde lid, en de nadere regels met betrekking tot dat onderzoek, met dien verstande dat deze regels ten minste moeten voldoen aan de in bijlage VI, 2.2, bepaalde criteria;

4° de nadere regels met betrekking tot het beroepsexamen bedoeld in artikel 37/1, zesde lid, dat handelt over de algemene materies zoals beschreven in bijlage VIII;

5° op advies van de veiligheidsinstantie, de te volgen procedure voor de afgifte van een nieuwe vergunning als bedoeld in artikel 37/2, de bijwerking van de in de vergunning vermelde gegevens, de verlenging of het bekomen van een duplicaat ervan;

6° de te volgen procedure voor de periodieke controles bedoeld in artikel 37/3, eerste lid, met dien verstande dat de Koning ook de frequentie van die controles kan verhogen;

7° de gegevens van elke vergunning die in het in artikel 37/6, § 1 bedoelde register dienen voor te komen.

§ 2. De Koning bepaalt, inzake bevoegdheidsbewijzen voor treinbestuurders:

1° de voorschriften waaraan elk bevoegdheidsbewijs als bedoeld in artikel 37/8 dient te voldoen;

2° de wijze waarop de houder van het bevoegdheidsbewijs dient te voldoen aan de taalvoorwaarden bedoeld in artikel 37/9, tweede lid, met dien verstande dat tenminste moet worden voldaan aan de kennis bedoeld in bijlage X, 8;

3° de materies waarvan de kennis wordt getoetst door middel van het in artikel 37/9, derde lid, bedoelde examen met dien verstande dat tenminste die materies tot de in bijlage X vermelde materies behoren;

4° de materies waarvan de kennis wordt getoetst door middel van het in artikel 37/9, vierde lid bedoelde examen met dien verstande dat tenminste die materies tot de in bijlage IX vermelde materies behoren;

5° in overeenstemming met bijlage XI, de minimale periodiciteit van de examens en/of keuringen bedoeld in artikel 37/11, eerste lid;

6° de gegevens van elk bevoegdheidsattest die in het in artikel 37/14, § 1, 1°, bedoelde register dienen voor te komen;

7° de nadere regels met betrekking tot het in artikel 37/15, § 1, tweede lid, bedoelde examen.

§ 3. Inzake vergunningen en bevoegdheidsbewijzen voor treinbestuurders bepaalt de Koning de regels die nodig zijn om het risico op vervalsing van de vergunningen en bevoegdheidsbewijzen alsook op verandering van de inhoud van het register bedoeld in de artikelen 37/6 en 37/14, te vermijden.

§ 4. Inzake opleiding en examinering van treinbestuurders bepaalt de Koning:

3° les critères de reconnaissance des personnes ou organismes chargés de l'examen psychologique professionnel visé à l'article 37/1, alinéa 5 et les modalités de cet examen; ces modalités respectent au moins les critères définis en annexe VI, 2.2;

4° les modalités de l'examen professionnel visé à l'article 37/1, alinéa 6, qui porte sur les matières générales décrites en annexe VIII;

5° sur avis de l'autorité de sécurité, la procédure à suivre pour la délivrance d'une nouvelle licence visée à l'article 37/2, la mise à jour des données figurant sur la licence, un renouvellement ou l'obtention d'un duplicata;

6° la procédure à suivre pour les vérifications périodiques visées à l'article 37/3, alinéa 1^{er}; il peut aussi augmenter leur fréquence;

7° les données de chaque licence devant figurer dans le registre visé à l'article 37/6, § 1^{er}.

§ 2. En matière d'attestation pour conducteurs, le Roi arrête:

1° les prescriptions auxquelles chaque attestation visée à l'article 37/8 doit se conformer;

2° la manière dont le titulaire de l'attestation doit remplir les conditions linguistiques visées à l'article 37/9, alinéa 2; cette matière comprend au moins les connaissances visées à l'annexe X, 8;

3° les matières dont l'examen visé à l'article 37/9, alinéa 3, vérifie la maîtrise; ces matières comprennent au moins celles indiquées à l'annexe X;

4° les matières dont l'examen visé à l'article 37/9, alinéa 4, vérifie la maîtrise; ces matières comprennent au moins celles indiquées à l'annexe IX;

5° conformément à l'annexe XI, les périodicités minimales que doivent respecter les examens et/ou contrôles visés à l'article 37/11, alinéa 1^{er};

6° les données de chaque attestation devant figurer dans le registre visé à l'article 37/14, § 1^{er}, 1°;

7° les modalités de l'examen visé à l'article 37/15, § 2, alinéa 2.

§ 3. En matière de licence et d'attestation pour conducteurs, le Roi prend les dispositions nécessaires pour éviter les risques de falsification des licences et attestations et d'altération du contenu des registres prévus aux articles 37/6 et 37/14.

§ 4. En matière de formation et examen des conducteurs, le Roi:

1° bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels voor de organisatie en de minimuminhoud van de opleiding en de examens bedoeld in artikel 37/17 als- ook de nadere regels voor de afgifte van de documenten die bewijskracht hebben ter zake van de door de treinbestuurders gevolgde opleiding en afgelegde examens;

2° bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de voorwaarden waaraan de lesgevers en opleidingscentra moeten voldoen om te worden erkend, overeenkomstig artikel 37/17, tweede lid, alsmede de erkenningsprocedure;

3° de algemene beroepskennis die vereist is voor de vergunning en de specifieke beroepskennis die vereist is voor het bevoegdheidsbewijs bedoeld in artikel 37/19, eerste lid en 37/20;

4° de methode van de opleiding bedoeld in artikelen 37/17 tot en met 37/21, in overeenstemming met de in bijlage VII vermelde criteria;

5° de gedetailleerde doelstellingen van de opleiding bedoeld in de artikelen 37/17 tot en met 37/21, in overeenstemming met de in bijlage VIII vermelde criteria voor de vergunning en de in bijlagen IX en X vermelde criteria voor het bevoegdheidsbewijs;

6° op advies van de veiligheidsinstantie, de nationale criteria waaraan de keuze van examinatoren en examens is onderworpen tot de inwerkingtreding van de in artikel 37/22, vijfde lid, bedoelde Europese criteria.

§ 5. Inzake certificering van het ander treinpersoneel bepaalt de Koning:

1° bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels voor de organisatie en de minimuminhoud van de opleiding en de examens bedoeld in artikel 37/23, § 1, alsook de nadere regels voor de afgifte van de documenten die bewijskracht hebben ter zake van de opleiding die wordt gevolgd en de examens die worden afgelegd door ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht;

2° bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de voorwaarden waaraan de lesgevers en opleidingscentra die opleidingsdiensten verstrekken aan ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht, moeten voldoen om te worden erkend, overeenkomstig artikel 37/23, § 1, derde lid, alsmede de erkenningsprocedure;

3° de vereisten waaraan het attest van begeleider bedoeld in artikel 37/23, § 1, eerste lid, moet voldoen, alsook de psychologische en medische voorwaarden en de vereiste vakbekwaamheid waaraan de houder dient te voldoen opdat het hem wordt afgeleverd;

4° de nadere regels voor de afgifte, verlenging, herziening, schorsing en intrekking van het attest van begeleider bedoeld in artikel 37/23, § 1, eerste lid.”

1° fixe, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités d'organisation et le contenu minimal de la formation visée à l'article 37/17, des examens visés à cette disposition, ainsi que les modalités de la délivrance des documents faisant foi de la formation et des examens suivis par les conducteurs de train;

2° fixe par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les conditions que les personnes ou les centres de formation doivent remplir pour être reconnus, conformément à l'article 37/17, alinéa 2, et la procédure de la reconnaissance;

3° arrête les connaissances professionnelles générales pour la licence et spécifiques pour l'attestation visées aux articles 37/19, alinéa 1^{er} et 37/20;

4° arrête la méthode de la formation visée aux articles 37/17 jusqu'à 37/21, conformément aux critères énoncés en annexe VII;

5° arrête les objectifs détaillés de la formation visée aux articles 37/17 jusqu'à 37/21, conformément aux critères énoncés en annexe VIII pour la licence et aux annexes IX et X pour l'attestation;

6° arrête, sur avis de l'autorité de sécurité, des critères nationaux auxquels sont soumis le choix des examinateurs et des examens jusqu'à l'entrée en vigueur des critères européens visés à l'article 37/22, alinéa 5.

§ 5. En matière de certification des autres personnels de bord, le Roi:

1° fixe, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités d'organisation et le contenu minimal de la formation visée à l'article 37/23, § 1^{er}, des examens visés à cette disposition, ainsi que les modalités de la délivrance des documents faisant foi de la formation et des examens que doivent suivre les autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité;

2° fixe, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les conditions que les personnes ou les centres de formation chargés de fournir des services de formation aux autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité doivent remplir pour être reconnus conformément à l'article 37/23, § 1^{er}, alinéa 3, et la procédure de reconnaissance;

3° arrête les exigences auxquelles doit se conformer le certificat d'accompagnateur de train visé à l'article 37/23, § 1^{er}, alinéa 1^{er} ainsi que les conditions psychologiques, médicales et d'aptitude professionnelle que le titulaire doit remplir pour qu'il lui soit délivré;

4° arrête les modalités de délivrance, de renouvellement, de révision, de suspension et de retrait du certificat d'accompagnateur de train visé à l'article 37/23, § 1^{er}, alinéa 1^{er}.”

Art. 67

In titel II van dezelfde wet wordt het opschrift van hoofdstuk VI vervangen als volgt:

“Hoofdstuk VI. Onderhoud van voertuigen”.

Art. 68

In titel II, hoofdstuk VI, van dezelfde wet wordt artikel 38 vervangen als volgt:

“Art. 38. Met het onderhoud belaste entiteit

Elk voertuig krijgt, voordat het in dienst wordt gesteld of op het net wordt gebruikt, door de houder een met het onderhoud belaste entiteit toegewezen. Die entiteit wordt in het NVR ingeschreven.

Onder meer een spoorwegonderneming, een spoorweginfrastructuurbeheerder of een houder kunnen een met het onderhoud belaste entiteit zijn.”.

Art. 69

In titel II, hoofdstuk VI, van dezelfde wet wordt artikel 39 vervangen als volgt:

“Art. 39. Verantwoordelijkheid van de met het onderhoud belaste entiteit

Los van de verantwoordelijkheid van de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder voor de veilige werking van een trein, zoals bedoeld in artikel 21, zorgt de met het onderhoud belaste entiteit er door middel van een onderhoudssysteem voor dat de voertuigen met het onderhoud waarvan zij belast is, in een veilige staat van werking zijn. Te dien einde zorgt de met het onderhoud belaste entiteit ervoor dat de voertuigen worden onderhouden in overeenstemming met:

1° het onderhoudsdossier van elk voertuig; en

2° de geldende voorschriften met inbegrip van de onderhoudsregels en de bepalingen met betrekking tot de TSI's.

Het onderhoud wordt uitgevoerd door de met het onderhoud belaste entiteit of wordt door haar uitbesteed.”.

Art. 70

In titel II, hoofdstuk VI, van dezelfde wet wordt artikel 40 vervangen als volgt:

“Art. 40. Certificering van een met het onderhoud belaste entiteit

Voor wat goederenwagens betreft, wordt elke met het onderhoud belaste entiteit gecertificeerd door een organisatie

Art. 67

Dans le titre II de la même loi, l'intitulé du chapitre VI est remplacé par ce qui suit:

“Chapitre VI. Maintenance des véhicules”.

Art. 68

Dans le titre II, chapitre VI, de la même loi, l'article 38 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 38. Entité en charge de la maintenance

Chaque véhicule, avant qu'il soit mis en service ou utilisé sur le réseau, se voit assigner par le détenteur une entité en charge de la maintenance. Cette entité est inscrite dans le RNV.

L'entité en charge de la maintenance peut être, entre autres, une entreprise ferroviaire, un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou le détenteur.”.

Art. 69

Dans le titre II, chapitre VI, de la même loi, l'article 39 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 39. Responsabilité de l'entité en charge de la maintenance

Indépendamment de la responsabilité des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 21, l'entité en charge de la maintenance veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure la maintenance soient dans un état de marche assurant la sécurité. À cette fin, l'entité chargée de la maintenance veille à ce que les véhicules soient maintenus conformément:

1° au carnet de maintenance de chaque véhicule et

2° aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière de maintenance et aux dispositions relatives aux STI.

L'entité en charge de la maintenance effectue la maintenance elle-même ou la sous-traite.”.

Art. 70

Dans le titre II, chapitre VI, de la même loi, l'article 40 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 40. Certification de l'entité en charge de la maintenance

Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité en charge de la maintenance doit être certifiée par un organisme accrédité

die werd geaccrediteerd conform de procedure voorzien in het koninklijk besluit van 31 januari 2006 tot oprichting van het BELAC accreditatiesysteem van instellingen voor de conformiteitsbeoordeling.

In afwijking van het eerste lid, wordt de naleving van de voorschriften vervat in de certificeringsregeling die zal worden vastgesteld door de Koning op basis van de vereisten bedoeld in artikel 41, gecontroleerd door de veiligheidsinstantie, indien de met het onderhoud belaste entiteit een spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder is. Deze controle geschiedt in overeenstemming met de procedures bedoeld in titel II, hoofdstuk IV en wordt bevestigd in het kader van de veiligheidsvergunning voor de spoorweginfrastructuurbeheerder en in het kader van het veiligheidscertificaat voor de spoorwegonderneming.”

Art. 71

In titel II, hoofdstuk VI, van dezelfde wet wordt artikel 41 vervangen als volgt:

“Art. 41. Certificeringsregeling van een met het onderhoud belaste entiteit

De certificeringsregeling van de met het onderhoud belaste entiteit bevestigt ten minste de naleving van de in artikel 39 bedoelde vereisten alsmede van de volgende vereisten:

1° de met het onderhoud belaste entiteit heeft het onderhoudssysteem vastgesteld;

2° het model en de geldigheid van het aan de met het onderhoud belaste entiteit afgegeven certificaat;

3° de criteria voor de accreditering of erkenning van de instanties die belast zijn met de afgifte van de certificaten en voor de controles die noodzakelijk zijn voor de werking van de certificatieregeling;

4° de datum van de inwerkingstelling van de certificeringsregeling, met inbegrip van een overgangsperiode van één jaar voor bestaande met het onderhoud belaste entiteiten.

De Koning bepaalt de procedure die wordt gevolgd voor de certificering van de met het onderhoud belaste entiteiten in overeenstemming met de eisen vermeld in het eerste lid.

Tot de inwerkingtreding van de door het Bureau uitgewerkte Europese criteria, worden nationale criteria door de Koning vastgesteld.”

Art. 72

In titel II, hoofdstuk VI, van dezelfde wet wordt artikel 42 vervangen als volgt:

“Art. 42. Geldigheid

dit conformément à la procédure mise en place par l'arrêté royal du 31 janvier 2006 portant création du système BELAC d'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, lorsque l'entité en charge de la maintenance est une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, la conformité aux exigences reprises dans le système de certification à arrêter par le Roi sur la base des exigences visées à l'article 41 est contrôlée par l'autorité de sécurité conformément aux procédures visées au titre II, Chapitre IV et est confirmée dans le cadre de l'agrément de sécurité pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et dans le cadre du certificat de sécurité pour l'entreprise ferroviaire.”

Art. 71

Dans le titre II, chapitre VI, de la même loi, l'article 41 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 41. Système de certification de l'entité en charge de la maintenance

Le système de certification de l'entité en charge de la maintenance confirme au moins le respect des exigences visées à l'article 39 et des exigences suivantes:

1° le système d'entretien est établi par l'entité en charge de la maintenance;

2° la présentation et la validité du certificat délivré à l'entité en charge de la maintenance;

3° les critères d'accréditation ou de reconnaissance des organismes chargés de la délivrance des certificats ainsi que des contrôles nécessaires au fonctionnement du système de certification;

4° la date d'application du système de certification y compris une période transitoire d'un an pour les entités chargées de la maintenance existantes.

Le Roi arrête la procédure requise pour la certification des entités en charge de la maintenance conformément aux exigences visées à l'alinéa 1^{er}.

Jusqu'à l'entrée en vigueur de critères communautaires élaborés par l'Agence, le Roi établit des critères nationaux.”

Art. 72

Dans le titre II, chapitre VI, de la même loi, l'article 42 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 42. Validité

De overeenkomstig richtlijn 2004/49/EG van het Europese parlement en de raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (spoorwegveiligheidsrichtlijn) door andere lidstaten afgegeven certificaten zijn geldig op het Belgisch grondgebied.”.

Art. 73

In titel II, hoofdstuk VI, van dezelfde wet wordt een artikel 42/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 42/1. Afwijkingen

In de volgende gevallen kan de Koning bepalen dat aan de hand van alternatieve maatregelen mag worden voldaan aan de verplichting om de met het onderhoud belaste entiteit aan te wijzen en te certificeren:

1° voertuigen die in een derde land geregistreerd zijn en die worden onderhouden overeenkomstig de wetgeving van dat land;

2° voertuigen die gebruikt worden op netten of spoorweglijnen waarvan de spoorbreedte verschilt van die van het algemene spoorwegnet binnen de Gemeenschap en waarvoor aan de in artikel 39, eerste lid, 2° vermelde voorschriften wordt voldaan door middel van internationale overeenkomsten met derde landen;

3° in artikel 4 bedoelde voertuigen evenals bijzonder transport of militair materieel waarvoor de nationale veiligheidsinstantie vóór de indienstelling een ad hoc-vergunning moet afleveren. In dit geval worden voor periodes van maximaal vijf jaar afwijkingen toegestaan.

Deze andere vereisten worden toegepast middels door de veiligheidsinstantie toe te kennen afwijkingen:

1° op het moment van de registratie van voertuigen, wat de aanwijzing van de met het onderhoud belaste entiteit betreft;

2° op het moment van de afgifte van de veiligheidsvergunning en van de veiligheidscertificaten aan de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder, voor wat de aanwijzing of de certificering van de met het onderhoud belaste entiteit betreft.

De in het tweede lid bedoelde afwijkingen worden kenbaar gemaakt en gerechtvaardigd in het jaarlijkse veiligheidsverslag bedoeld in artikel 15.”.

Les certificats délivrés par les autres États membres conformément aux exigences de la directive 2004/49/CE du parlement européen et du conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) sont valables sur le territoire belge.”.

Art. 73

Dans le titre II, chapitre VI, de la même loi, il est inséré un article 42/1 rédigé comme suit:

“Art. 42/1. Dérogations

Le Roi peut arrêter que les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de la maintenance seront réalisées par d'autres exigences, dans les cas suivants:

1° véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;

2° véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferroviaire principal dans la Communauté et pour lesquels la conformité aux exigences visées à l'article 39, alinéa 1^{er}, 2°, est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;

3° véhicules visés à l'article 4 ainsi que des transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'autorité nationale de sécurité avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

Ces autres exigences sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'autorité de sécurité:

1° lors de l'immatriculation des véhicules, en ce qui concerne l'identification de l'entité en charge de la maintenance;

2° lors de la délivrance de l'agrément et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire de l'infrastructure, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité en charge de la maintenance.

Les dérogations visées à l'alinéa 2 sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 15.”.

Art. 74

In artikel 45 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het tweede lid wordt vervangen als volgt:

“Het onderzoeksorgaan kan onderzoeken voeren naar niet in het eerste lid 1 bedoelde exploitatieongevallen en -incidenten of naar ongevallen en incidenten met een weerslag op de exploitatie, volgens de door de Koning bepaalde regels.”;

2° het artikel wordt aangevuld met twee leden, luidende:

“Door het onderzoeksorgaan wordt een gegevensbank met betrekking tot alle exploitatieongevallen en -incidenten en alle onderzoeken en analyses naar ongevallen en incidenten alsmede de daaruit voortvloeiende gevolgtrekkingen, opgericht en bijgewerkt.

De veiligheidsinstantie heeft toegang tot de in het derde lid bedoelde gegevensbank.”.

Art. 75

Artikel 60 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 60. De bepalingen van titel II, hoofdstuk V, hoofdstuk voorafgaand aan titel II, hoofdstuk V, ingevoerd door de wet van (...) tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft, blijven van toepassing tot het in fazen van toepassing worden van de bepalingen van het nieuwe hoofdstuk V. Deze bepalingen zullen van toepassing worden als volgt:

1° ten laatste twee jaar na de goedkeuring van de in artikel 22, § 4, van richtlijn 2007/59/EG bedoelde basisparameters worden de vergunningen en bevoegdheidsbewijzen overeenkomstig de bepalingen van titel II, nieuw hoofdstuk V afgegeven aan de bestuurders die grensoverschrijdende diensten, cabotagediensten of goederendiensten in een andere lidstaat verrichten, of die in ten minste twee lidstaten van de Europese Gemeenschappen werkzaam zijn, onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 60/1, eerste en tweede lid;

vanaf dezelfde datum worden alle treinbestuurders die de bovengenoemde diensten verrichten, met inbegrip van diegenen die nog geen vergunning of bevoegdheidsbewijs overeenkomstig titel II, nieuw hoofdstuk V hebben gekregen, onderworpen aan de periodieke controles bedoeld in de artikelen 37/3 en 37/11;

2° ten laatste twee jaar na het aanleggen van de registers bedoeld in de artikelen 37/6 en 37/14, worden alle nieuwe bevoegdheidsbewijzen en vergunningen afgeleverd overeenkomstig titel II, nieuw hoofdstuk V, onder voorbehoud van artikel 60/1, eerste en tweede lid;

Art. 74

À l'article 45 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit:

“L'organisme d'enquête peut analyser chaque accident et incident d'exploitation ou affectant celle-ci non visés à l'alinéa 1^{er}, selon les modalités fixées par le Roi.”;

2° l'article est complété par deux alinéas rédigés comme suit:

“L'organisme d'enquête établit et tient à jour une banque de données de tous les accidents et incidents d'exploitation ainsi que de toutes les enquêtes et analyses d'accident et d'incident et les conclusions y relatives.

L'autorité de sécurité a accès à la banque de données visée à l'alinéa 3.”.

Art. 75

L'article 60 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 60. Les dispositions du titre II, chapitre V, chapitre antérieur au titre II, chapitre V introduit par la loi du (...) modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules, demeurent applicables jusqu'à la mise en application en phases des dispositions du chapitre V nouveau. Ces dispositions seront mises en application comme suit:

1° au plus tard deux ans après l'adoption des paramètres fondamentaux prévus à l'article 22, § 4, de la directive 2007/59/CE, les licences et attestations sont délivrées conformément aux dispositions du titre II, chapitre V nouveau aux conducteurs qui assurent des services transfrontaliers, de cabotage ou de transport de marchandises dans un autre État membre des Communautés européennes, ou qui travaillent dans au moins deux États membres des Communautés européennes, sous réserve des dispositions de l'article 60/1, alinéas 1 et 2;

à partir de la même date, tous les conducteurs de train assurant les services susmentionnés sont soumis aux vérifications périodiques prévues aux articles 37/3 et 37/11, y compris ceux qui ne possèdent pas encore de licence ou d'attestation conforme au titre II, chapitre V, nouveau;

2° au plus tard deux ans après l'établissement des registres visés aux articles 37/6 et 37/14, toutes les nouvelles attestations et licences sont délivrées conformément au titre II, chapitre V, nouveau, sous réserve de l'article 60/1, alinéas 1 et 2;

3° ten laatste zeven jaar na het aanleggen van de registers bedoeld in de artikelen 37/6 en 37/14, zijn alle bestuurders in het bezit van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen in overeenstemming met deze wet. De instanties belast met de aflevering nemen alle vakbekwaamheden die door elke bestuurder reeds waren verworven, in aanmerking, zodanig dat dit vereiste geen enkele onnodige administratieve of financiële last met zich brengt. De eerder verleende vergunningen voor treinbestuurder worden zoveel mogelijk gewaarborgd. De instanties belast met de aflevering kunnen niettemin beslissen dat voor een bestuurder of voor een groep bestuurders, volgens het geval, examens en/ of een bijkomende opleiding nodig zijn voor het afleveren van vergunningen en/of bevoegdheidsbewijzen op grond van deze wet.”

Art. 76

In dezelfde wet wordt een artikel 60/1 ingevoegd, luidende:

“art. 60/1. Treinbestuurders die overeenkomstig de bepalingen die van toepassing waren vóór het van toepassing worden van artikel 60, 1° of 2° vergund waren om te trainen, mogen op grond van hun rechten hun beroepsbezigdheden verderzetten voor een duur van ten hoogste zeven jaar na het aanleggen van de registers bedoeld in de artikelen 37/6 en 37/14.

De certificering van leerlingen-treinbestuurders die vóór het van toepassing worden van artikel 60, 1° of 2° gestart zijn met een goedgekeurd onderwijs- en opleidingsprogramma of met een goedgekeurde opleiding, wordt verricht overeenkomstig de bepalingen die bestonden vóór het in werking treden van de wet van (...) tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft.

De veiligheidsinstantie, de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder zorgen ervoor dat de periodieke controles die beantwoorden aan die bedoeld in de artikelen 37/3 en 37/11 geleidelijk aan toegepast worden op treinbestuurders die nog geen overeenkomstig richtlijn 2007/59/EG afgeleverde vergunningen en bevoegdheidsbewijzen bezitten.”

Art. 77

Artikel 62 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 78

In dezelfde wet worden bijlagen V, VI, VII, VIII, IX, X en XI ingevoegd die als bijlage zijn gevoegd bij deze wet.

3° au plus tard sept ans après l'établissement des registres visés aux articles 37/6 et 37/14, tous les conducteurs sont en possession de licences et d'attestations conformes à la présente loi. Les entités de délivrance tiennent compte de toutes les compétences professionnelles déjà acquises par chaque conducteur, de façon telle que cette exigence n'entraîne pas de charge administrative et financière inutile. Les droits de conduire octroyés antérieurement au conducteur sont maintenus, dans la mesure du possible. Les entités de délivrance peuvent néanmoins décider, pour un conducteur ou un groupe de conducteurs, selon le cas, que des examens et/ou une formation supplémentaires sont nécessaires pour délivrer les licences et/ou les attestations au titre de la présente loi.”

Art. 76

Dans la même loi est inséré un article 60/1, rédigé comme suit:

“Art. 60/1. Les conducteurs autorisés à conduire conformément aux dispositions qui s'appliquaient avant l'entrée en application de l'article 60, 1° ou 2° peuvent poursuivre leurs activités professionnelles sur la base de leurs droits, pour une durée maximale de sept ans après l'établissement des registres visés aux articles 37/6 et 37/14.

La certification des apprentis qui ont entamé un programme d'enseignement et de formation agréé ou une formation agréée avant l'entrée en application de l'article 60, 1° ou 2° est assurée conformément aux dispositions existantes avant l'entrée en vigueur de la loi du (...) modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules.

L'autorité de sécurité, les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire veillent à ce que des vérifications périodiques correspondant à celles prévues aux articles 37/3 et 37/11 soient appliquées progressivement aux conducteurs qui ne possèdent pas de licences et d'attestations délivrées conformément à la directive 2007/59/CE.”

Art. 77

L'article 62 de la même loi est abrogé.

Art. 78

Dans la même loi sont insérés des annexes V, VI, VII, VIII, IX, X et XI qui sont jointes en annexe à la présente loi.

HOOFDSTUK 4

Opheffings- en slotbepalingen

Art. 79

De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, alle bepalingen aannemen die nodig zijn voor de omzetting van artikel 10, § 3^{ter} van richtlijn 91/440/EG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, ingevoegd bij richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007. Die bepalingen kunnen bepalingen van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur wijzigen, vervangen, aanvullen of opheffen.

De bij het eerste lid aan de Koning toegekende bevoegdheid loopt ten einde op 3 december 2011.

Een op grond van het eerste lid vastgesteld besluit wordt geacht, nooit uitwerking te hebben gehad, indien het niet bij wet wordt bekrachtigd binnen het jaar na zijn inwerkingtreding.

Art. 80

Opgeheven worden:

1° het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

2° het koninklijk besluit van 17 november 2003 houdende uitvoering van de hoofdstukken III, V en VI van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

3° het ministerieel besluit van 14 maart 2003 ter uitvoering van het artikel 100 van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

4° het ministerieel besluit van 19 februari 2004 houdende goedkeuring van de netverklaring.

Art. 81

Deze wet treedt in werking op 3 december 2009, met uitzondering van de artikelen 38 en 47, die in werking treden twee jaar na de aanneming van de in artikel 22, § 4, van richtlijn 2007/59/EG bedoelde basisparameters, en van artikel 60, dat in werking treedt op 3 december 2010.

De Koning kan voor de artikelen 38, 47 en 60 een datum van inwerkingtreding bepalen voorafgaand aan de datum vermeld in het eerste lid.

CHAPITRE 4

Dispositions abrogatoires et finales

Art. 79

Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, adopter toutes les dispositions nécessaires à la transposition de l'article 10, § 3^{ter} de la directive 91/440/CE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, inséré par la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007. Ces dispositions peuvent modifier, remplacer, compléter ou abroger des dispositions de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

La compétence attribuée au Roi en vertu de l'alinéa 1^{er} expire le 3 décembre 2011.

Un arrêté adopté en vertu de l'alinéa 1^{er} est réputé n'avoir jamais sorti d'effets s'il n'est pas confirmé par la loi dans l'année qui suit sa mise en vigueur.

Art. 80

Sont abrogés:

1° l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

2° l'arrêté royal du 17 novembre 2003 portant exécution des chapitres III, V et VI de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

3° l'arrêté ministériel du 14 mars 2003 portant exécution de l'article 100 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

4° l'arrêté ministériel du 19 février 2004 portant approbation du document de référence du réseau.

Art. 81

La présente loi entre en vigueur le 3 décembre 2009, à l'exception des articles 38 et 47 qui entrent en vigueur deux ans après l'adoption des paramètres fondamentaux prévus à l'article 22, § 4 de la directive 2007/59/CE, et de l'article 60 qui entre en vigueur le 3 décembre 2010.

En ce qui concerne les articles 38, 47 et 60, le Roi peut fixer une date d'entrée en vigueur antérieure à celle mentionnée à l'alinéa 1^{er}.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE Nr. 47.323/4
van 26 oktober 2009**

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 19 oktober 2009 door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de Eerste Minister verzocht hem, binnen een termijn van vijf werkdagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet "tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft", heeft het volgende advies gegeven:

Volgens artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996 en vervangen bij de wet van 2 april 2003, moeten in de adviesaanvraag in het bijzonder de redenen worden aangegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In het onderhavige geval luidt de motivering in de brief met de adviesaanvraag aldus:

"L'urgence est motivée par le fait que d'une part le Conseil d'État a déjà rendu un premier avis à la suite du passage en première lecture de ce projet lors de la réunion du Conseil des Ministres du 3 juillet 2009 (47.018/2/V) et qu'il a été tenu compte très largement des remarques du Conseil d'État dans le projet soumis en seconde lecture au Conseil des Ministres du 16 octobre 2009, et, d'autre part, de la nécessité de déposer les projets de loi auprès des chambres législatives encore en octobre 2009 afin de pouvoir respecter la date de publication des lois d'ici le 3 décembre 2009".

*
* * *

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

Naast die eerste beperking moet, zoals in de adviesaanvraag staat, worden opgemerkt dat over een eerste versie van het voorliggende voorontwerp op 5 augustus 2009 reeds advies 47.018/2/V is gegeven ⁽¹⁾.

Wanneer de afdeling Wetgeving een advies heeft gegeven, heeft ze de bevoegdheid opgebruikt die ze krachtens de wet heeft en komt het haar derhalve niet toe om zich opnieuw uit te spreken over reeds onderzochte bepalingen, ongeacht of ze herzien zijn teneinde rekening te houden met de opmerkingen die in het eerste advies gemaakt zijn, dan wel ongewijzigd blijven.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT N° 47.323/4
du 26 octobre 2009**

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier Ministre, le 19 octobre 2009, d'une demande d'avis, dans un délai de cinq jours ouvrables, sur un avant-projet de loi "modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules", a donné l'avis suivant:

Suivant l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, inséré par la loi du 4 août 1996, et remplacé par la loi du 2 avril 2003, la demande d'avis doit spécialement indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

En l'occurrence, cette motivation, telle qu'elle figure dans la lettre de demande d'avis, est la suivante:

"L'urgence est motivée par le fait que d'une part le Conseil d'État a déjà rendu un premier avis à la suite du passage en première lecture de ce projet lors de la réunion du Conseil des Ministres du 3 juillet 2009 (47.018/2/V) et qu'il a été tenu compte très largement des remarques du Conseil d'État dans le projet soumis en seconde lecture au Conseil des Ministres du 16 octobre 2009, et, d'autre part, de la nécessité de déposer les projets de loi auprès des chambres législatives encore en octobre 2009 afin de pouvoir respecter la date de publication des lois d'ici le 3 décembre 2009".

*
* * *

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, 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 du 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.

Outre cette première limitation, il convient de relever, comme l'indique la demande d'avis, qu'une première version de l'avant-projet examiné a déjà fait l'objet de l'avis 47.018/2/V, donné le 5 août 2009 ⁽¹⁾.

Lorsque la section de législation a donné un avis, elle a épuisé la compétence que lui impartit la loi et il ne lui appartient dès lors pas de se prononcer à nouveau sur les dispositions déjà examinées, qu'elles aient été revues pour tenir compte des observations faites dans le premier avis ou qu'elles demeurent inchangées.

Dat geldt niet wanneer overwogen wordt in de tekst volledig nieuwe bepalingen in te voegen waarvan de inhoud losstaat van de opmerkingen of voorstellen die door de afdeling Wetgeving zijn gemaakt of gedaan. In zo'n gevallen moet de afdeling Wetgeving weer worden geraadpleegd. Het advies heeft dan alleen betrekking op de nieuwe bepalingen.

Wat het voorliggende voorontwerp betreft, is dat het geval met de bepalingen in de artikelen 75 (gedeeltelijk) en 76. In verband met de drie punten bedoeld in artikel 84, § 3, van de voormelde gecoördineerde wetten geven die twee gewijzigde bepalingen geen aanleiding tot opmerkingen.

De kamer was samengesteld uit:

De Heren,

P. LIENARDY, kamervoorzitter,

J. JAUMOTTE,
L. DETROUX, staatsraden,

Mevrouw

C. GIGOT, griffier.

Het verslag werd opgesteld door de heer Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer J. JAUMOTTE, staatsraad.

De griffier, De voorzitter,

C. GIGOT P. LIENARDY

Il en va différemment lorsqu'il est envisagé d'insérer dans le texte des dispositions entièrement nouvelles, dont le contenu est indépendant des observations ou suggestions formulées par la section de législation. En pareil cas, une nouvelle consultation de la section de législation est requise, l'avis portant alors uniquement sur les dispositions nouvelles.

En ce qui concerne l'avant-projet examiné, tel est le cas des dispositions figurant aux articles 75 (pour partie) et 76. Sur ces trois points visés à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées, ces deux dispositions modifiées n'appellent aucune observation.

La chambre était composée de:

Messieurs,

P. LIENARDY, président de chambre,

J. JAUMOTTE,
L. DETROUX, conseillers d'État,

Madame

C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été rédigé par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

Le greffier, Le président,

C. GIGOT P. LIENARDY

WETSONTWERP

ALBERT II, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, artikel 3, §§ 1 en 2;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende enerzijds dat de Raad van State een advies heeft uitgebracht op het voorontwerp van wet en dat in zeer ruime mate rekening gehouden werd met de opmerkingen van de Raad van State, en anderzijds dat het noodzakelijk is de voorontwerpen van wet neer te leggen bij de wetgevende kamers nog in oktober 2009 teneinde de datum van publicatie van de wetten tegen 3 december 2009 te kunnen respecteren;

Gelet op advies 47.323/4 van de Raad van State, gegeven op 26 oktober 2009;

Op de voordracht van de eerste minister en de staatssecretaris voor Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De eerste minister en de staatssecretaris voor Mobiliteit zijn 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:

HOOFDSTUK 1**Inleiding****Artikel 1**

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

Ze voorziet:

— in de omzetting van richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen;

PROJET DE LOI

ALBERT II, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir,

SALUT.

Vu les lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, l'article 3, §§ 1^{er} et 2;

Vu l'urgence;

Considérant, d'une part, que le Conseil d'État a déjà rendu un avis sur l'avant-projet de loi et qu'il a été tenu compte très largement des remarques du Conseil d'État et d'autre part, qu'il est nécessaire de déposer les projets de loi auprès des chambres législatives encore en octobre 2009 afin de pouvoir respecter la date de publication des lois d'ici le 3 décembre 2009;

Vu l'avis 47.323/4 du Conseil d'État, donné le 26 octobre 2009;

Sur la proposition du premier ministre et du secrétaire d'État à la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le premier ministre et le secrétaire d'État à la Mobilité sont chargés de présenter en notre nom aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

CHAPITRE 1^{er}**Introduction****Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Elle transpose:

— la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté;

— in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap;

— in de omzetting van richtlijn 2008/110/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008 tot wijziging van Richtlijn 2004/49/EG van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen (richtlijn over spoorwegveiligheid)).

HOOFDSTUK 2

Wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur

Art. 2

Artikel 4 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur wordt vervangen als volgt:

“Art. 4. Deze wet is niet van toepassing op:

1° spoorweginfrastructuur in particuliere eigendom en enkel op deze infrastructuur gebruikte voertuigen die uitsluitend door hun eigenaar voor eigen goederenvervoer worden gebruikt;

2° spoorwegnetwerken die functioneel gescheiden zijn van de rest van het spoorwegsysteem en uitsluitend bestemd zijn voor de exploitatie van lokale, stedelijke of voorstedelijke diensten voor reizigers- en goederenvervoer;

3° spoorwegen met een patrimoniaal, museum- en toeristisch karakter die over hun eigen spoorwegnetwerken beschikken, of die gebruik maken van buiten dienst gestelde maar niet ontmantelde lijnen van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van de werkplaatsen, de voertuigen en het personeel waarvan de activiteiten beperkt zijn tot deze netwerken en lijnen;

4° voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, historische en toeristische doeleinden en die gebruik maken van het spoorwegnetwerk;

5° metro- en tramsystemen en andere systemen voor stadsvervoer en regionaal spoorvervoer door middel van light rail en andere spoorgebonden modi, voor zover die systemen geen gebruik maken van het spoorwegnetwerk.

— partiellement la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté;

— la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE du 29 avril 2004, concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer).

CHAPITRE 2

Modification de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Art. 2

L'article 4 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire est remplacé par ce qui suit:

“Art. 4. La présente loi ne s'applique pas:

1° aux infrastructures ferroviaires privées et aux véhicules utilisés sur ces seules infrastructures et destinés à être utilisés exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises;

2° aux réseaux ferroviaires qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers et de marchandises;

3° aux chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux ferroviaires, ou qui font usage de lignes désaffectées, non démantelées et qui font partie de l'infrastructure ferroviaire, y compris les ateliers, véhicules et personnels opérant uniquement sur lesdits réseaux et lignes;

4° aux véhicules réservés à un usage strictement patrimonial, historique ou touristique qui circulent sur le réseau ferroviaire;

5° aux métros, aux tramways et à d'autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux faisant usage de light rail ou de tout autre mode lié au rail, pour autant que ces derniers ne circulent pas sur le réseau ferroviaire.

In afwijking van het eerste lid, 4°, zijn de regels die zijn vastgesteld in toepassing van artikelen 28, derde lid, en 46, van toepassing op voertuigen met een patrimoniaal, historisch of toeristisch karakter en die gebruik maken van het spoorwegnet.”.

Art. 3

In artikel 5 van dezelfde wet worden de bepalingen onder 3°, 6°, 7°, 17° en 26° vervangen als volgt:

“3° “spoorwegonderneming”: (i) iedere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming die in overeenstemming met de van kracht zijnde Europese wetgeving een vergunning heeft verkregen, waarvan de hoofdactiviteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd en (ii) elke andere publiekrechtelijke of privaatrechtelijke onderneming waarvan de activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd. Hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend de tractie leveren;

6° “spoorweginfrastructuur”: alle elementen welke bedoeld zijn in bijlage I, deel A, van verordening (EG) nr. 851/2006 van de Commissie van 9 juni 2006 betreffende de vaststelling van de inhoud van de verschillende posten van de boekhoudkundige schema's bedoeld in bijlage I bij verordening (EEG) nr. 1108/70 van de Raad van 4 juni 1970;

7° “net”: de lijnen, stations, terminals en alle soorten vaste uitrusting die nodig zijn voor een veilige en continue werking van het spoorwegsysteem;

17° “veiligheidscertificaat”: het document dat door de veiligheidsinstantie wordt verleend met als doel te gelden als bewijs dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem tot stand heeft gebracht en kan voldoen aan de eisen die zijn vastgelegd in de TSI's en andere toepasselijke Europese wetgeving en in veiligheidsvoorschriften teneinde risico's te beheersen en op een veilige manier vervoersdiensten op het netwerk te kunnen aanbieden;

26° “spoorwegsysteem”: het systeem van de spoorweginfrastructuur, bestaande uit de lijnen en vaste installaties van het spoorwegnetwerk en het rollend materieel, ongeacht categorie of herkomst, dat gebruik maakt van deze infrastructuur.”.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, 4°, s'appliquent aux véhicules à caractère patrimonial, historique ou touristique qui circulent sur le réseau ferroviaire, les règles afférentes à ces véhicules et arrêtés en vertu de l'article 28, alinéa 3, et 46.”.

Art. 3

Dans l'article 5 de la même loi les 3°, 6°, 7°, 17° et 26° sont remplacés par ce qui suit:

“3° “entreprise ferroviaire”: (i) toute entreprise à statut privé ou public, qui a obtenu une licence conformément à la législation européenne applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise et (ii) toute autre entreprise à statut public ou privé, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de passagers par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise. Ces termes englobent également les entreprises qui fournissent uniquement la traction;

6° “infrastructure ferroviaire”: l'ensemble des éléments visés à l'Annexe I^{ère}, partie A, du règlement (CE) No 851/2006 de la Commission du 9 juin 2006 relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe I^{ère} du règlement (CEE) No 1108/70 du Conseil du 4 juin 1970;

7° “réseau”: les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe nécessaire pour assurer l'exploitation sûre et continue du système ferroviaire;

17° “certificat de sécurité”: le document délivré par l'autorité de sécurité qui a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les STI, dans d'autres dispositions pertinentes du droit européen ainsi que dans les règles de sécurité, afin de maîtriser les risques et de fournir des services de transport sur le réseau en toute sécurité;

26° “système ferroviaire”: le système constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du système ferroviaire, et les véhicules de toute catégorie et origine, qui parcourent ces infrastructures.”.

Art. 4

Artikel 9 van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende:

“De spoorweginfrastructuurbeheerder stelt de spoorweginfrastructuur ter beschikking van de aangemelde en aangewezen instanties alsook van de spoorwegondernemingen, teneinde tests te verrichten in overeenstemming met de bepalingen van de wet betreffende de interoperabiliteit en mits naleving van de veiligheidsvoorschriften.”.

Art. 5

In artikel 24 van dezelfde wet wordt tussen het vierde en het vijfde lid een lid ingevoegd, luidende:

“Na advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder bepaalt de Koning bij een in Ministerraad overlegd besluit de regels voor de berekening en betalingswijze van de heffingen die voortvloeien uit de toepassing van de prestatieregeling.”.

Art. 6

Artikel 28 van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende:

“In afwijking van het eerste lid, kan de Koning nadere toewijzingsregels bepalen met betrekking tot de voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, historische of toeristische doeleinden. De Koning kan deze bevoegdheid delegeren aan de minister.”.

Art. 7

Artikel 46 van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende:

“In afwijking van het eerste lid, kan de Koning nadere regels bepalen voor de wijze van berekening van de spoorweginfrastructuurgebruiksrechten met betrekking tot voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, historische of toeristische doeleinden. De Koning kan deze bevoegdheid delegeren aan de minister.”.

Art. 8

In artikel 62 van dezelfde wet, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 19 mei 2009, wordt in § 5 de bepaling onder het vierde streepje vervangen als volgt:

Art. 4

L'article 9 de la même loi est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire met à disposition des organismes notifiés et désignés ainsi que des entreprises ferroviaires, l'infrastructure ferroviaire, afin de réaliser des essais prévus conformément aux dispositions de la loi relative à l'interopérabilité et dans le respect des règles de sécurité.”.

Art. 5

Dans l'article 24 de la même loi, un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 4 et 5:

“Le Roi détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, après avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les règles de calcul et les modalités de paiement des tarifications résultant de l'application du système d'amélioration des performances.”.

Art. 6

L'article 28 de la même loi est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le Roi peut fixer des règles spécifiques de répartition pour les véhicules réservés à un usage strictement patrimonial, historique ou touristique. Le Roi peut déléguer cette compétence au ministre.”.

Art. 7

L'article 46 de la même loi est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le Roi peut fixer des règles spécifiques de calcul des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour les véhicules réservés à un usage strictement patrimonial, historique ou touristique. Le Roi peut déléguer cette compétence au ministre.”.

Art. 8

Dans l'article 62 de la même loi, modifié par l'arrêté royal du 19 mai 2009, le quatrième tiret du § 5 est remplacé par ce qui suit:

“— de in artikelen 6, 7, 8, 1° en 3°, 9 en 10 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de spoorweginfrastructuur.”

HOOFDSTUK 3

Wijziging van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen

Art. 9

Artikel 2 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen wordt vervangen als volgt:

“Art. 2. Deze wet voorziet:

— in de omzetting van richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering, gewijzigd door richtlijn 2008/110/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008;

— in de omzetting van richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen;

— in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap.”

Art. 10

Artikel 4 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, gewijzigd bij de programmawet van 22 december 2008, wordt vervangen als volgt:

“Art. 4. Deze wet is niet van toepassing op:

1° spoorweginfrastructuur in particuliere eigendom en enkel op deze infrastructuur gebruikte voertuigen die uitsluitend door hun eigenaar voor eigen goederenvervoer worden gebruikt;

“— les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire visées aux articles 6, 7, 8, 1° et 3°, 9 et 10.”

CHAPITRE 3

Modification de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire

Art. 9

L'article 2 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire est remplacé par ce qui suit:

“Art. 2. La présente loi transpose:

— la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, modifiée par la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008;

— la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté;

— partiellement la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté.”

Art. 10

L'article 4 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, modifié par la loi-programme du 22 décembre 2008, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 4. La présente loi ne s'applique pas:

1° aux infrastructures ferroviaires privées et aux véhicules utilisés sur ces seules infrastructures et destinés à être utilisés exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises;

2° spoorwegnetwerken die functioneel gescheiden zijn van de rest van het spoorwegsysteem en uitsluitend bestemd zijn voor de exploitatie van lokale, stedelijke of voorstedelijke diensten voor reizigers- en goederenvervoer;

3° spoorwegen met een patrimoniaal, museum- en toeristisch karakter die over hun eigen spoorwegnetwerken beschikken, of die gebruik maken van buiten dienst gestelde maar niet ontmantelde lijnen van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van de werkplaatsen, de voertuigen en het personeel waarvan de activiteiten beperkt zijn tot deze netwerken en lijnen;

4° voertuigen met een patrimoniaal, museum- en toeristisch karakter en die gebruik maken van het spoorwegnetwerk;

5° metro- en tramsystemen en andere systemen voor stadsvervoer en regionaal spoorvervoer door middel van light rail en andere spoorgebonden modi, voor zover die systemen geen gebruik maken van het spoorwegnetwerk.

In afwijking van het eerste lid, 4°, zijn de nationale veiligheidsvoorschriften die zijn vastgesteld in toepassing van artikel 6, § 2, vijfde lid van toepassing op voertuigen met een patrimoniaal, museum- en toeristisch karakter indien ze gebruik maken van het spoorwegnetwerk.

In afwijking van het eerste lid, 5°, zijn artikelen 12, 13° en 14/4 van toepassing op metro- en tramsystemen en andere systemen voor stadsvervoer en regionaal spoorvervoer door middel van light rail en andere spoorgebonden modi, zelfs indien deze geen gebruik maken van het spoorwegnetwerk.”.

Art. 11

In artikel 5 van dezelfde wet, gewijzigd door de programmawet van 22 december 2008, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) de bepaling onder 4° wordt vervangen als volgt:

“4° “spoorwegonderneming”: (i) iedere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming die in overeenstemming met de van kracht zijnde Europese wetgeving een vergunning heeft verkregen, waarvan de hoofdactiviteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd en (ii) elke andere publiekrechtelijke of privaatrechtelijke onderneming waarvan de activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten

2° aux réseaux ferroviaires qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers et de marchandises;

3° aux chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux ferroviaires, ou qui font usage de lignes désaffectées, non démantelées et qui font partie de l'infrastructure ferroviaire, y compris les ateliers, véhicules et personnels opérant uniquement sur lesdits réseaux et lignes;

4° aux véhicules à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui circulent sur le réseau ferroviaire;

5° Aux métros, aux tramways et à d'autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux faisant usage de light rail ou de tout autre mode lié au rail, pour autant que ces derniers ne circulent pas sur le réseau ferroviaire.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, 4°, s'appliquent aux véhicules à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui circulent sur le réseau ferroviaire, les règles nationales de sécurité afférentes à ces véhicules et arrêtées en vertu de l'article 6, § 2, alinéa 5.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, 5°, les articles 12, 13° et 14/4 s'appliquent aux métros, aux tramways et aux autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux via le light rail et d'autres modes liés aux chemins de fer, même lorsque ceux-ci ne circulent pas sur le réseau ferroviaire.”.

Art. 11

Dans l'article 5 de la même loi, modifié par la loi-programme du 22 décembre 2008, les modifications suivantes sont apportées:

a) le 4° est remplacé par ce qui suit:

“4° “entreprise ferroviaire”: (i) toute entreprise à statut privé ou public, qui a obtenu une licence conformément à la législation européenne applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise et (ii) toute autre entreprise à statut public ou privé, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de passagers par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée

voor goederen en/of voor reizigers, waarbij door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd. Hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend de tractie leveren;”;

b) de bepaling onder 5° wordt vervangen als volgt:

“5° “spoorweginfrastructuur”: alle elementen welke bedoeld zijn in bijlage I, deel A, van verordening (EG) nr. 851/2006 van de Commissie van 9 juni 2006 betreffende de vaststelling van de inhoud van de verschillende posten van de boekhoudkundige schema's bedoeld in bijlage I bij verordening (EEG) nr. 1108/70 van de Raad van 4 juni 1990;”;

c) de bepaling onder 6° wordt vervangen als volgt:

“6° “net”: de lijnen, stations, terminals en alle soorten vaste uitrusting die nodig zijn voor een veilige en continue werking van het spoorwegsysteem;”;

d) de bepaling onder 8° wordt vervangen als volgt:

“8° “veiligheidscertificaat”: het document dat door de veiligheidsinstantie wordt verleend met als doel te gelden als bewijs dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem tot stand heeft gebracht en kan voldoen aan de eisen die zijn vastgelegd in de TSI's, in andere toepasselijke Europese wetgeving en in nationale veiligheidsvoorschriften teneinde risico's te beheersen en op een veilige manier vervoersdiensten op het net te kunnen aanbieden;”;

e) de bepaling onder 22° wordt vervangen als volgt:

“22° “Bureau”: het Europees Spoorwegbureau opgericht bij verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad zoals gewijzigd door verordening (EG) nr. 1335/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008;”;

f) de bepaling onder 24° wordt vervangen als volgt:

“24° “spoorwegsysteem”: het systeem van de spoorweginfrastructuur, bestaande uit de lijnen en vaste installaties van het spoorwegnetwerk en het rollend materieel, ongeacht categorie of herkomst, dat gebruik maakt van deze infrastructuur;”;

g) de bepaling onder -27° wordt vervangen als volgt:

“27° “ingebruikname”: alle handelingen waardoor het gebruik van een subsysteem of van een verzameling van subsystemen wordt toegelaten op het Belgische spoorwegnetwerk, hieronder inbegrepen de bijgewerkte veiligheidsvergunning en de veiligheidscertificaten;”;

par cette entreprise. Ces termes englobent également les entreprises qui fournissent uniquement la traction;”;

b) le 5° est remplacé par ce qui suit:

“5° “infrastructure ferroviaire”: l'ensemble des éléments visés à l'Annexe I^{ère}, partie A, du règlement (CE) No 851/2006 de la Commission du 9 juin 2006 relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe I^{ère} du règlement (CEE) No 1108/70 du Conseil du 4 juin 1990;”;

c) le 6° est remplacé par ce qui suit

“6° “réseau”: les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe nécessaire pour assurer l'exploitation sûre et continue du système ferroviaire;”;

d) le 8° est remplacé par ce qui suit:

“8° “certificat de sécurité”: le document délivré par l'autorité de sécurité qui a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les STI, dans d'autres dispositions pertinentes du droit communautaire ainsi que dans les règles nationales de sécurité, afin de maîtriser les risques et de fournir des services de transport sur le réseau en toute sécurité;”;

e) le 22° est remplacé par ce qui suit:

“22° “Agence”: l'Agence ferroviaire européenne instituée par le règlement (CE) No 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, tel qu'amendé par le règlement (CE) No 1335/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008;”;

f) le 24° est remplacé par ce qui suit:

“24° “système ferroviaire”: le système constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du système ferroviaire, et les véhicules de toute catégorie et origine, qui parcourent ces infrastructures;”;

g) le -27° est remplacé par ce qui suit:

“27° “mise en exploitation”: ensemble des opérations en ce compris la mise à jour de l'agrément de sécurité et des certificats de sécurité par lesquelles l'utilisation d'un sous-système ou d'un ensemble de sous-systèmes est autorisé sur le réseau ferroviaire belge;”;

h) de bepaling onder 29° wordt vervangen als volgt:

“29° “treinpersoneel”: het personeel samengesteld uit, enerzijds, treinbestuurders en, anderzijds, ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht;”;

i) de bepaling onder 30° wordt vervangen als volgt:

“30° “treinbestuurder”: een persoon die in staat en gemachtigd is tot het zelfstandig, verantwoordelijk en veilig besturen van treinen, daaronder begrepen locomotieven, rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens, hulp treinen of treinen voor het vervoer van reizigers of goederen;”;

j) de bepaling onder 30/1° wordt ingevoegd, luidende:

“30/1° “ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht”: boordpersoneel op treinen dat geen treinbestuurder is, maar dat bijdraagt tot het waarborgen van de veiligheid van de trein, de passagiers en de vervoerde goederen;”;

k) de bepaling onder 31° wordt vervangen als volgt:

“31° “certificering van het treinpersoneel”: het nagaan of een kandidaat beschikt over de vereiste psychologische, medische en vakbekwaamheid;”;

l) de bepaling onder 32° wordt vervangen als volgt:

“32° “houder”: de persoon of entiteit die eigenaar is van een voertuig of het recht heeft het te gebruiken, die dat voertuig exploiteert als vervoermiddel en die als zodanig is ingeschreven in het Nationaal Voertuigregister (NVR);”;

m) het artikel wordt aangevuld met de bepalingen onder 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38° en 39°, luidende:

“33° “vergunning”: de toelating die door de veiligheidsinstantie wordt verleend aan een treinbestuurder en waaruit blijkt dat hij voldoet aan de minimumvoorwaarden met betrekking tot medische en psychologische vereisten, basisschoolopleiding en algemene vakbekwaamheid;

34° “bevoegdheidsbewijs”: het geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijs waarin de infrastructuur en het rollend materieel worden genoemd waar of waarmee de treinbestuurder mag rijden;

h) le 29° est remplacé par ce qui suit:

“29° “personnel de bord”: le personnel composé, d’une part, des conducteurs et, d’autre part, des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité;”;

i) le 30° est remplacé par ce qui suit:

“30° “conducteur de train”: une personne apte et autorisée à conduire de façon autonome, responsable et sûre des trains, y compris les locomotives, les locomotives de manœuvre, les trains de travaux, les véhicules ferroviaires d’entretien et d’assistance ou les trains destinés au transport ferroviaire de passagers ou de marchandises;”;

j) il est inséré un 30/1° rédigé comme suit:

“30/1° “autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité”: les personnels embarqués dans le train qui ne sont pas des conducteurs de train, mais qui contribuent à la sécurité du train et à celle des passagers et marchandises transportés;”;

k) le 31° est remplacé par ce qui suit:

“31° “certification du personnel de bord”: la vérification qu’un candidat à la fonction de personnel de bord possède les aptitudes psychologiques, médicales et professionnelles requises;”;

l) le 32° est remplacé par ce qui suit:

“32° “détenteur”: la personne ou l’entité propriétaire du véhicule ou disposant d’un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules (RNV);”;

m) l’article est complété par les dispositions reprises sous 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38° et 39° rédigés comme suit:

“33° “licence”: le permis délivré à un conducteur de train par l’autorité de sécurité attestant que le conducteur remplit des conditions minimales en matière d’exigences médicales, psychologiques, de scolarité de base et de compétences professionnelles générales;

34° “attestation”: l’attestation complémentaire harmonisée précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire et le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire;

35° “veiligheidsvergunning”: de vergunning die door de veiligheidsinstantie aan een infrastructuurbeheerder wordt verleend;

36° “opleidingscentrum”: een entiteit die door de veiligheidsinstantie is erkend voor het geven van opleidingscursussen;

37° “Nationaal Voertuigregister” (NVR): het register van voertuigen waarmee het is toegestaan om te rijden op het Belgische spoorwegnet;

38° “een met het onderhoud belaste entiteit”: een entiteit die belast is met het onderhoud van een voertuig en als zodanig ingeschreven is in het NVR;

39° “voertuig”: een spoorvoertuig dat op eigen wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder tractie. Een voertuig bestaat uit één of meer structurele en functionele subsystemen of onderdelen van dergelijke subsystemen.”.

Art. 12

In titel II van dezelfde wet wordt het opschrift van hoofdstuk I vervangen als volgt:

“HOOFDSTUK I. - Veiligheidsvoorschriften”.

Art. 13

In artikel 6 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° §§ 1 en 2 worden vervangen als volgt:

“§ 1. Het regelgevende kader van de nationale veiligheidsvoorschriften wordt gevormd door de volgende veiligheidsvoorschriften:

1° de regels betreffende de nationale veiligheidsdoelstellingen en -methodes;

2° de regels betreffende de vereisten voor de veiligheidsbeheerssystemen die van toepassing zijn op de veiligheidsvergunning van de spoorweginfrastructuurbeheerder en de veiligheids certificering van spoorwagondernemingen;

3° de regels betreffende het veiligheidspersoneel, het rollend materieel en de spoorweginfrastructuur;

4° de regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten;

35° “agrément de sécurité”: l’agrément délivré au gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire par l’autorité de sécurité;

36° “centre de formation”: une entité reconnue par l’autorité de sécurité pour donner des cours de formation;

37° “Registre national des Véhicules” (RNV): le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferroviaire belge;

38° “entité en charge de la maintenance”: une entité en charge de la maintenance d’un véhicule et inscrite en tant que telle dans le RNV;

39° “véhicule”: un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d’un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes.”.

Art. 12

Dans le titre II de la même loi, l’intitulé du chapitre Ier est remplacé par ce qui suit:

“CHAPITRE I^{er}. - Règles de sécurité”.

Art. 13

À l’article 6 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° les §§ 1^{er} et 2 sont remplacés par ce qui suit:

“§ 1^{er}. Les règles de sécurité qui constituent le cadre réglementaire national de sécurité sont:

1° les règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité nationaux;

2° les règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité, à l’agrément de sécurité du gestionnaire de l’infrastructure et à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires;

3° les règles relatives au personnel de sécurité, au matériel roulant et à l’infrastructure ferroviaire;

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

5° de regels betreffende de exploitatie van de spoorweginfrastructuur;

6° de vereisten betreffende het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter;

7° de interne veiligheidsvoorschriften.

“§ 2. De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de regels betreffende de veiligheidsdoelstellingen en -methodes.

De Koning bepaalt de regels betreffende de vereisten van toepassing op de veiligheidsbeheerssystemen, de veiligheids-vergunning van de infrastructuurbeheerder en de veiligheids-certificering van de spoorwegondernemingen.

De Koning bepaalt de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel, het rollend materieel en de spoorweginfrastructuur. De Koning kan deze bevoegdheid delegeren aan de minister.

De Koning bepaalt de regels betreffende onderzoeken naar ongevallen en incidenten.

De Koning bepaalt de toe te passen vereisten voor het verkeer van voertuigen met een patrimoniaal karakter op het netwerk. De Koning kan deze bevoegdheid delegeren aan de minister.”;

2° in § 3 worden de woorden “of ter aanvulling van de TSI's” ingevoegd tussen de woorden “TSI” en de woorden “, stelt de spoorweginfrastructuurbeheerder”.

Art. 14

In artikel 7 van dezelfde wet wordt § 2 vervangen als volgt:

“§ 2. De veiligheidsinstantie raadpleegt de spoorwegondernemingen en/of de spoorweginfrastructuurbeheerder en/of de fabrikanten, volgens de inhoud van de veiligheidsvoorschriften als bedoeld in § 1.”.

Art. 15

In artikel 8 van dezelfde wet worden de woorden “twintig werkdagen” vervangen door de woorden “drie maanden”.

5° les règles relatives à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire;

6° les exigences relatives à la circulation des véhicules à caractère patrimonial;

7° les règles internes de sécurité.

“§ 2. Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité.

Le Roi détermine les règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité, à l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.

Le Roi détermine les exigences applicables au personnel de sécurité, au matériel roulant et à l'infrastructure ferroviaire. Le Roi peut déléguer cette compétence au ministre.

Le Roi détermine les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents.

Le Roi détermine les exigences relatives à la circulation de véhicules à caractère patrimonial sur le réseau. Le Roi peut déléguer cette compétence au ministre.”;

2° dans le § 3, les mots “ou en complément des STI” sont insérés entre les mots “de STI” et les mots “, le gestionnaire”.

Art. 14

Dans l'article 7 de la même loi, le § 2 est remplacé par ce qui suit:

“§ 2. 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 de sécurité visées au § 1^{er}.”.

Art. 15

Dans l'article 8 de la même loi, les mots “vingt jours ouvrables” sont remplacés par les mots “trois mois”.

Art. 16

In artikel 12 van dezelfde wet, gewijzigd bij de programmawet van 22 december 2008, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) in de Franse versie van de wet wordt het woord “notamment” vervangen door het woord “entre autres”;

b) de bepaling onder 1° wordt vervangen als volgt:

“1° de toelating tot ingebruikname van de subsystemen van structurele aard die samen het spoorwegsysteem vormen en het controleren of deze subsystemen worden geëxploiteerd en onderhouden overeenkomstig de essentiële eisen die erop betrekking hebben;”;

c) de bepaling onder 2° wordt vervangen als volgt:

“2° de controle van de overeenstemming van de interoperabiliteitsonderdelen met de essentiële eisen;”;

d) de bepaling onder 3° wordt vervangen als volgt:

“3° de toelating tot ingebruikname van voertuigen;”;

e) de bepaling onder 4° wordt opgeheven;

f) in de bepalingen onder 6° en 7° wordt het woord “nationale” opgeheven;

g) de bepaling onder 8° wordt vervangen als volgt:

“8° het bijwerken en aanpassen van het nationaal voertuigregister, ervoor zorgend dat de voertuigen terdege ingeschreven zijn in het nationaal voertuigregister en dat de daarin vervatte informatie juist is en bijgewerkt wordt;”;

h) de bepaling onder 9° wordt opgeheven;

i) de bepaling onder 10° wordt vervangen als volgt:

“10° het nazien van de conformiteit van de verleende opleidingsdiensten met de veiligheidseisen bepaald in de TSI's of in de door de Koning vastgestelde voorschriften;”;

j) de bepaling onder 11° wordt vervangen als volgt:

“11° de taken betreffende de certificering van de treinbestuurders, vermeld in artikel 37/16;”;

k) de bepaling onder 12° wordt vervangen als volgt:

Art. 16

À l'article 12 de la même loi, modifié par la loi-programme du 22 décembre 2008, les modifications suivantes sont apportées:

a) Dans la version française de la loi, le mot “notamment” est remplacé par les mots “entre autres”;

b) le 1° est remplacé par ce qui suit:

“1° l'autorisation de la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire et la vérification de ce qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;”;

c) le 2° est remplacé par ce qui suit:

“2° le contrôle de la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences essentielles;”;

d) le 3° est remplacé par ce qui suit:

“3° l'autorisation de la mise en service des véhicules;”;

e) le 4° est abrogé;

f) dans le 6° et le 7° le mot “nationales” est abrogé;

g) le 8° est remplacé par ce qui suit:

“8° la mise à jour et l'adaptation du registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour;”;

h) le 9° est abrogé;

i) le 10° est remplacé par ce qui suit:

“10° la vérification de la conformité de la fourniture de services de formation aux exigences de sécurité définies dans les STI ou les règles adoptées par le Roi;”;

j) le 11° est remplacé par ce qui suit:

“11° les tâches relatives à la certification des conducteurs, énoncées à l'article 37/16;”;

k) le 12° est remplacé par ce qui suit:

“12° de certificering van het ander treinpersoneel, in de vorm van een attest van begeleider;”.

Art. 17

In artikel 14/1 van dezelfde wet, ingevoegd bij de programmawet van 22 december 2008, worden §§ 1, 2 en 3 vervangen als volgt:

“§ 1. De aanvrager van een toelating als bedoeld in artikel 12, 1° of 3° is, als deelneming in de kosten van het onderzoek door de veiligheidsinstantie, een aan de kostprijs van dat onderzoek gerelateerde bijdrage verschuldigd.

§ 2. De aanvrager van een toelating als bedoeld in artikel 12, 1° of 3° is, als deelneming in de administratieve kosten van de veiligheidsinstantie, voor de aflevering van die toelating een bijdrage verschuldigd.

§ 3. De titularis van een toelating als bedoeld in artikel 12, 1° of 3° is, als deelname in de kosten van de controle door de veiligheidsinstantie, een aan de kostprijs van die controle gerelateerde bijdrage verschuldigd.”.

Art. 18

Artikel 15 van dezelfde wet wordt aangevuld met de bepaling onder e), luidende:

“e) de afwijkingen waartoe overeenkomstig artikel 42/1 werd besloten.”.

Art. 19

In artikel 17, eerste zin, van dezelfde wet wordt het woord “nationale” opgeheven.

Art. 20

In artikel 18, eerste lid, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 6 mei 2009, wordt in de eerste zin het woord “nationale” opgeheven.

Art. 21

In artikel 20 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “de veiligheidsinstantie en” opgeheven;

“12° la certification des autres personnels de bord, matérialisée par le certificat d'accompagnateur de train;”.

Art. 17

Dans l'article 14/1 de la même loi, inséré par la loi-programme du 22 décembre 2008, les §§ 1^{er}, 2 et 3 sont remplacés par ce qui suit:

“§ 1^{er}. Le demandeur de l'autorisation visée à l'article 12, 1° ou 3° est redevable, à titre de participation dans les frais d'examen de l'autorité de sécurité, d'une redevance liée au prix de revient de cet examen.

§ 2. Le demandeur de l'autorisation visée à l'article 12, 1° ou 3° est redevable, à titre de participation dans les frais administratifs de l'autorité de sécurité, d'une redevance pour l'octroi de cette autorisation.

§ 3. Le titulaire d'une autorisation visée à l'article 12, 1° ou 3° est redevable, à titre de participation dans les frais de contrôle de l'autorité de sécurité, d'une redevance liée au prix de revient de ce contrôle.”.

Art. 18

L'article 15 de la même loi est complété par le e) rédigé comme suit:

“e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 42/1.”.

Art. 19

Dans l'article 17, première phrase, de la même loi le mot “nationales” est abrogé.

Art. 20

Dans l'article 18, alinéa 1^{er}, de la même loi, modifié par la loi du 6 mai 2009, le mot “nationales” dans la première phrase est abrogé.

Art. 21

À l'article 20 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'alinéa 1^{er} les mots “à l'autorité de sécurité et” sont abrogés;

2° het tweede en het derde lid worden opgeheven.

Art. 22

In artikel 21, tweede lid, van dezelfde wet wordt het woord “wagonexploitant” vervangen door het woord “houder”.

Art. 23

Artikel 22 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 24

In artikel 26 van dezelfde wet wordt het woord “bijgewerkt” ingevoegd tussen de woorden “afgeleverd” en het woord “verlengd”.

Art. 25

In artikel 27 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in § 1, tweede zin, wordt het woord “relevante” ingevoegd tussen de woorden “in andere” en de woorden “communautaire bepalingen” en wordt het woord “nationale” opgeheven;

2° in § 2 wordt de bepaling onder b) vervangen als volgt:

“b) een certificering die bevestigt dat de voorzieningen die de spoorwegonderneming heeft getroffen om te voldoen aan de specifieke eisen die noodzakelijk zijn om veilig op het betrokken net deze diensten te kunnen verlenen, zijn aanvaard. De eisen kunnen betrekking hebben op de toepassing van de TSI's en de veiligheidsvoorschriften met inbegrip van de regels betreffende de exploitatie van het net, de aanvaarding van de documenten houdende vaststelling van de certificering van het personeel met inbegrip van de vergunningen en de bevoegdheidsbewijzen van de bestuurders, en de toelating tot ingebruikname van door spoorwegondernemingen gebruikte voertuigen. De certificering is gebaseerd op de documentatie die door de spoorwegonderneming werd verstrekt overeenkomstig bijlage IV.”.

2° les alinéas 2 et 3 sont abrogés.

Art. 22

Dans l'article 21, alinéa 2, de la même loi, les mots “exploitant de wagon” sont remplacés par le mot “détenteur”.

Art. 23

L'article 22 de la même loi est abrogé.

Art. 24

Dans l'article 26 de la même loi, les mots “de mise à jour” sont insérés entre les mots “de délivrance” et les mots “de prorogation”.

Art. 25

À l'article 27 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le § 1^{er}, deuxième phrase, le mot “pertinentes” est inséré entre les mots “d'autres dispositions” et les mots “du droit” et le mot “nationales” est abrogé.

2° dans le § 2, le b) est remplacé par ce qui suit:

“b) une certification confirmant l'acceptation des dispositions prises par l'entreprise ferroviaire en vue de satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau concerné en toute sécurité. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des documents constatant la certification du personnel, y compris les licences et attestations des conducteurs, et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV.”.

Art. 26

In titel II van dezelfde wet wordt het opschrift van hoofdstuk V vervangen als volgt:

“HOOFDSTUK V. Certificering van treinbestuurders en ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht”.

Art. 27

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 1 ingevoegd, bestaande uit de artikelen 34, 35 en 36, luidende:

“Afdeling 1. Gemeenschappelijk model voor de certificering”.

Art. 28

In afdeling 1 ingevoegd bij artikel 27, wordt artikel 34 vervangen als volgt:

“Art. 34. Dit hoofdstuk bepaalt de voorwaarden en de procedures voor de certificering van de treinbestuurders op het spoorwegsysteem. Het bepaalt nader de taken die worden opgelegd aan de veiligheidsinstantie, de treinbestuurders en andere belanghebbenden waaronder de spoorwegondernemingen, de spoorweginfrastructuurbeheerder en de erkende personen en entiteiten die instaan voor de verlening van de opleiding en voor de examens.”.

Art. 29

In afdeling 1 ingevoegd bij artikel 27, wordt artikel 35 vervangen als volgt:

“Art. 35. De in dit hoofdstuk bepaalde voorschriften en modellen, vergunningen, medische, psychologische en vakexamens en de nadere regels daarvan, controles, registers, bevoegdheidsbewijzen, taalvoorwaarden, taalkennis, materies ter controle, periodiciteit, procedures, bepalingen ter bestrijding van vervalsing, nadere regels betreffende de organisatie en de minimale inhoud van de opleiding, afgiftemodaliteiten van documenten, lesgevers of opleidingscentra, algemene beroepsbekwaamheid, vergunningsvoorwaarden, vereisten betreffende het attest van begeleider en nadere regels inzake administratieve handelingen met betrekking tot dit attest, zijn deze die nader worden bepaald, bepaald of vastgesteld door de Koning overeenkomstig de bepalingen van afdeling 9.”.

Art. 26

Dans le titre II de la même loi, l'intitulé du chapitre V est remplacé par ce qui suit:

“CHAPITRE V. Certification des conducteurs et des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité”.

Art. 27

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 1^{ère} regroupant les articles 34, 35 et 36 et intitulée:

“Section 1^{ère}. Modèle communautaire de certification”.

Art. 28

Dans la section 1^{ère} insérée par l'article 27, l'article 34 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 34. Le présent chapitre fixe les conditions et les procédures pour la certification des conducteurs sur le système ferroviaire. Il précise les tâches qui incombent à l'autorité de sécurité, aux conducteurs et aux autres parties prenantes du secteur, notamment les entreprises ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les personnes et les organismes reconnus chargés de la formation et des examens.”.

Art. 29

Dans la section 1^{ère} insérée par l'article 27, l'article 35 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 35. Les prescriptions et modèles, licences, examens médicaux, psychologiques, professionnels et leurs modalités, vérifications, registres, attestations, conditions linguistiques, connaissances linguistiques, matières à vérification, périodicités, procédures, dispositions contre la falsification, modalités d'organisation et contenus minimaux de formation, modalités de délivrance de documents, personnes ou centres de formation, connaissances professionnelles générales, conditions d'agrément, exigences pour le certificat d'accompagnateur et modalités d'action administrative concernant ce certificat, visés dans ce chapitre sont ceux précisés, arrêtés ou fixés par le Roi en vertu des dispositions de la section 9.”.

Art. 30

In afdeling 1 ingevoegd bij artikel 27, wordt artikel 36 vervangen als volgt:

“Art. 36. Iedere treinbestuurder dient geschikt te zijn en de kwalificaties te bezitten die vereist zijn voor het besturen van een trein en in het bezit te zijn van een vergunning en één of meer bevoegdheidsbewijzen.

De bevoegdheidsbewijzen mogen vervat zijn in één enkel document.”.

Art. 31

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 2 ingevoegd bestaande in artikel 37, luidende:

“Afdeling 2. De vergunning”.

Art. 32

In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 31, wordt artikel 37 vervangen als volgt:

“Art. 37. Eigendom, uitgever, geldigheid

De vergunning is eigendom van de houder ervan en wordt afgegeven door de veiligheidsinstantie.

De vergunning is geldig voor het hele grondgebied van de Gemeenschap.

Elke vergunning vermeldt de naam van de treinbestuurder, de naam van de uitgever alsmede haar geldigheidsduur, die tien jaar bedraagt, te rekenen vanaf haar afgifte, onder voorbehoud van artikel 37/3.”.

Art. 33

In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 31 wordt een artikel 37/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/1. Verwervingsvoorwaarden

Een vergunning mag enkel worden afgegeven aan personen die de volle leeftijd van twintig jaar hebben bereikt.

In afwijking van het eerste lid, mag een vergunning worden afgegeven aan personen die de volle leeftijd van achttien jaar hebben bereikt, maar de geldigheid van een dergelijke vergunning blijft beperkt tot het Belgisch grondgebied.

Art. 30

Dans la section 1ère insérée par l'article 27, l'article 36 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 36. Tout conducteur de train doit posséder l'aptitude et les qualifications nécessaires pour assurer la conduite de trains et être titulaire d'une licence et d'une ou plusieurs attestations.

Les attestations peuvent être contenues dans un document unique.”.

Art. 31

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 2 comportant l'article 37 et intitulée:

“Section 2. La licence”.

Art. 32

Dans la section 2 insérée par l'article 31, l'article 37 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 37. Propriété, émetteur, validité

La licence appartient à son titulaire et est délivrée par l'autorité de sécurité.

La licence est valide sur l'ensemble du territoire de la Communauté.

Chaque licence indique l'identité du conducteur, l'autorité de délivrance ainsi que la durée de sa validité, qui est de dix ans à compter de sa date de délivrance, sous réserve de l'article 37/3.”.

Art. 33

Dans la section 2 insérée par l'article 31, il est inséré un article 37/1 rédigé comme suit:

“Art. 37/1. Conditions d'obtention

Une licence ne peut être délivrée qu'à une personne âgée de vingt ans révolus.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, la licence peut être délivrée à une personne âgée de dix-huit ans révolus mais la validité d'une telle licence est limitée au territoire belge.

De aanvrager heeft met succes een schoolopleiding op het niveau van het lager en secundair onderwijs van ten minste negen jaar doorlopen en met succes een basisopleiding afgesloten die gelijkwaardig is aan niveau 3 als bedoeld in Besluit 85/368/EEG van de Raad van 16 juli 1985 inzake de vergelijkbaarheid van de getuigschriften van vakbekwaamheid tussen lidstaten van de Europese Gemeenschap.

De aanvrager bewijst zijn lichamelijke geschiktheid door met goed gevolg een medisch onderzoek te ondergaan.

De aanvrager bewijst zijn bedrijfsprofessionele psychologische geschiktheid door met goed gevolg een onderzoek te ondergaan.

De aanvrager bewijst zijn algemene vakbekwaamheid door met goed gevolg een examen af te leggen.”.

Art. 34

In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 31 wordt een artikel 37/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/2. Afgifte

Iedere vergunningaanvraag wordt ingediend bij de veiligheidsinstantie door de kandidaat-treinbestuurder of door een entiteit die in naam en voor rekening van de kandidaat optreedt.

De veiligheidsinstantie geeft een vergunning zo spoedig mogelijk en uiterlijk een maand na ontvangst van alle benodigde stukken af.

Een vergunning wordt in één enkel exemplaar afgegeven. Een vergunning mag niet worden gedupliceerd, behalve door de veiligheidsinstantie, in geval dat om een duplicaat wordt gevraagd.”.

Art. 35

In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 31 wordt een artikel 37/3 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/3. Periodieke controles

Teneinde zijn vergunning te kunnen behouden onderwerpt de houder ervan zich, overeenkomstig bijlage VI, 3.1., tot de leeftijd van 55 jaar ten minste om de drie jaar en nadien jaarlijks, aan periodieke examens en/of keuringen die betrekking hebben op de vereisten vermeld in artikel 37/1, vierde en vijfde lid.

Le candidat a suivi avec succès au moins neuf ans d'enseignement primaire et secondaire et a mené à bien une formation de base équivalente au niveau 3 visé dans la décision 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1985 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre États membres des Communautés européennes.

Le candidat démontre son aptitude physique en réussissant un examen médical.

Le candidat démontre son aptitude psychologique sur le plan professionnel en réussissant un examen.

Le candidat démontre ses connaissances professionnelles générales en réussissant un examen.”.

Art. 34

Dans la section 2 insérée par l'article 31, il est inséré un article 37/2 rédigé comme suit:

“Art. 37/2. Délivrance

Toute demande de licence est introduite auprès de l'autorité de sécurité par le candidat conducteur ou par une entité agissant au nom et pour le compte du candidat.

L'autorité de sécurité délivre la licence le plus rapidement possible et au plus tard un mois après avoir reçu tous les documents nécessaires.

Une licence est délivrée en un seul exemplaire et il est interdit de la dupliquer. Seule l'autorité de sécurité est autorisée à dupliquer une licence en réponse à une demande de duplicata.”.

Art. 35

Dans la section 2 insérée par l'article 31, il est inséré un article 37/3 rédigé comme suit:

“Art. 37/3. Vérifications périodiques

Afin qu'une licence demeure valide, son titulaire se soumet à des examens et/ou contrôles périodiques portant sur les exigences énoncées à l'article 37/1, alinéas 4 et 5, tous les trois ans au moins jusqu'à l'âge de 55 ans, ensuite tous les ans, conformément à l'annexe VI, 3.1.

Bij verlenging van een vergunning gaat de veiligheidsinstantie in het in artikel 37/6, § 1, 1° bedoelde register na of de treinbestuurder zich heeft onderworpen aan de in het eerste lid bedoelde examens en/of keuringen.

Indien de betrokkene een periodieke controle overslaat of die controle een negatief resultaat oplevert, is de procedure van artikel 37/15 van toepassing.”

Art. 36

In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 31 wordt een artikel 37/4 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/4. Beëindiging van het dienstverband

Wanneer een treinbestuurder niet langer voor een spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder werkt, dan stelt die of deze de veiligheidsinstantie daarvan onmiddellijk in kennis.

De vergunning blijft geldig zolang wordt voldaan aan de examens en/of keuringen bedoeld in artikel 37/3, eerste lid.”

Art. 37

In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 31 wordt een artikel 37/5 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/5. Schorsing, intrekking

De vergunning wordt ofwel geschorst of wel ingetrokken in de gevallen bedoeld in artikel 37/15, § 1 en in artikel 37/26, § 4, 1° en 2°.”

Art. 38

In afdeling 2 ingevoegd bij artikel 31 wordt een artikel 37/6 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/6. Registers en uitwisseling van gegevens

§ 1. De veiligheidsinstantie:

1° houdt een register bij van alle afgegeven, bijgewerkte, verlengde, gewijzigde, verlopen, geschorste, ingetrokken of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven vergunningen. Dit register bevat de gegevens van alle vergunningen. Deze gegevens moeten kunnen worden opgevraagd met behulp van het aan iedere treinbestuurder toegekende nationale nummer. Dit register wordt geregeld bijgewerkt;

Lors du renouvellement d'une licence, l'autorité de sécurité vérifie dans le registre prévu à l'article 37/6, § 1^{er}, 1°, que le conducteur s'est soumis aux examens et/ou contrôles périodiques visés à l'alinéa 1^{er}.

Si l'intéressé manque à une vérification périodique ou y obtient un résultat négatif, la procédure prévue à l'article 37/15 s'applique.”

Art. 36

Dans la section 2 insérée par l'article 31, il est inséré un article 37/4 rédigé comme suit:

“Art. 37/4. Cessation d'emploi

Lorsqu'un conducteur cesse de travailler pour une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, celle-ci ou celui-ci en informe sans délai l'autorité de sécurité.

La licence demeure valide aussi longtemps qu'il est satisfait aux examens et/ou contrôles prévus à l'article 37/3, alinéa 1^{er}.”

Art. 37

Dans la section 2 insérée par l'article 31, il est inséré un article 37/5 rédigé comme suit:

“Art. 37/5. Suspension, retrait

La licence est soit suspendue soit retirée dans les hypothèses visées à l'article 37/15, § 1^{er} et à l'article 37/26, § 4, 1° et 2°.”

Art. 38

Dans la section 2 insérée par l'article 31, il est inséré un article 37/6 rédigé comme suit:

“Art. 37/6. Registres et échange d'informations

§ 1^{er}. L'autorité de sécurité:

1° tient un registre de toutes les licences délivrées, mises à jour, renouvelées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient les données de chaque licence, lesquelles doivent être accessibles au moyen du numéro national attribué à chaque conducteur. Il est mis à jour régulièrement;

2° verstrekt, op met redenen omkleed verzoek, inlichtingen over de status van voornoemde vergunningen aan de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten, aan het Bureau of aan iedere werkgever van treinbestuurders, inbegrepen, voor de toepassing van artikel 37/21, de vorige werkgever van de treinbestuurder.

§ 2. Elke treinbestuurder heeft toegang tot zijn gegevens die in het register van de veiligheidsinstantie is opgeslagen en op verzoek wordt hem een afschrift van die gegevens verstrekt.

§ 3. De veiligheidsinstantie werkt met het Bureau samen om de interoperabiliteit van het in § 1 bedoelde register te verzekeren.”

Art. 39

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 3 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 3. Het bevoegdheidsbewijs”.

Art. 40

In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 39 wordt een artikel 37/7 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/7. Verantwoordelijkheid

Iedere spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder staan altijd in voor het opleidings- en kwaliteitsniveau van hun personeel dat met de veiligheid verband houdende taken zoals bedoeld in artikel 17 en bijlage II, verricht.”.

Art. 41

In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 39 wordt een artikel 37/8 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/8. Eigendom, uitgever, geldigheid

Het bevoegdheidsbewijs wordt uitgegeven door de spoorwegonderneming of door de spoorweginfrastructuurbeheerder die de treinbestuurder in dienst heeft of contracteert.

Het bevoegdheidsbewijs is eigendom van de onderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder. De treinbestuurders kunnen echter een eensluidend verklaard afschrift verkrijgen.

2° fournit, sur demande motivée, des renseignements sur l'état de telles licences aux autorités compétentes des autres États membres, à l'Agence ou à tout employeur de conducteurs, en ce compris, pour l'application de l'article 37/21, le précédent employeur du conducteur.

§ 2. Chaque conducteur peut accéder aux données le concernant qui sont stockées dans le registre de l'autorité de sécurité et il peut, à sa demande, en obtenir copie.

§ 3. L'autorité de sécurité coopère avec l'Agence en vue d'assurer l'interopérabilité du registre prévu au § 1^{er}.”.

Art. 39

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 3 intitulée:

“Section 3. L'attestation”.

Art. 40

Dans la section 3 insérée par l'article 39, il est inséré un article 37/7 rédigé comme suit:

“Art. 37/7. Responsabilité

Dans tous les cas, chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sont responsables du niveau de formation et de la qualification de leur personnel exerçant des tâches en rapport avec la sécurité, comme indiqué à l'article 17 et à l'annexe II.”.

Art. 41

Dans la section 3 insérée par l'article 39, il est inséré un article 37/8 rédigé comme suit:

“Art. 37/8. Propriété, émetteur, validité

L'attestation est émise par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire qui emploie le conducteur ou qui a passé un contrat avec lui.

L'attestation appartient à l'entreprise ou au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Néanmoins, les conducteurs peuvent en obtenir une copie certifiée conforme.

Het bevoegdheidsbewijs is enkel geldig voor de infrastructuur en het rollend materieel die daarin worden vermeld.

Ieder bevoegdheidsbewijs vermeldt de infrastructuur waarop de treinbestuurder mag rijden.

Ieder bevoegdheidsbewijs vermeldt het rollend materieel waarmee de treinbestuurder mag rijden.

Het bevoegdheidsbewijs laat het besturen toe van een trein in één of meer van de volgende categorieën:

1° categorie A: rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens en alle andere locomotieven die gebruikt worden voor het rangeren;

2° categorie B: vervoer van reizigers en/of goederen.

Een bevoegdheidsbewijs kan een machtiging voor alle categorieën bevatten, die alle Europese codes voor de verschillende types van voormelde categorieën A en B, omvat.

In afwijking van artikel 36, kan een spoorwegonderneming een treinbestuurder vrijstellen van de verplichting in het bezit te zijn van een geldig bevoegdheidsbewijs voor de betrokken infrastructuur, voor zover een andere treinbestuurder die wel in het bezit is van een dergelijk bevoegdheidsbewijs en die beschikt over de taalkennis die nodig is om met de vrijgestelde treinbestuurder te communiceren, tijdens het besturen naast de vrijgestelde treinbestuurder zit, en enkel in de volgende uitzonderlijke gevallen:

1° wanneer door de spoorweginfrastructuurbeheerder werd vastgesteld dat verstoringen van de spoordienst de omleiding van treinen of het onderhoud van de sporen noodzakelijk maken;

2° voor uitzonderlijke eenmalige diensten waarvoor historische treinen worden gebruikt;

3° voor uitzonderlijke eenmalige goederenvervoerdiensten, indien de spoorweginfrastructuurbeheerder hiermee instemt;

4° voor het afleveren of demonstreren van een nieuwe trein of locomotief;

5° voor het opleiden en examineren van treinbestuurders.

De betrokken infrastructuurbeheerder of de veiligheidsinstantie kunnen de beslissing om gebruik te maken van deze mogelijkheid niet opleggen.

L'attestation n'est valide que pour les infrastructures et le matériel roulant qui y sont indiqués.

Chaque attestation indique les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire.

Chaque attestation indique le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire.

L'attestation autorise la conduite dans une ou plusieurs catégories parmi les suivantes:

1° catégorie A: locomotives de manœuvre, trains de travaux, véhicules ferroviaires d'entretien et toutes autres locomotives utilisées pour effectuer des manœuvres;

2° catégorie B: transport de personnes et/ou de marchandises.

Une attestation peut contenir une autorisation pour toutes les catégories, couvrant tous les codes communautaires pour les différents types des catégories A et B visés ci-dessus.

Par dérogation à l'article 36, une entreprise ferroviaire peut dispenser un conducteur de train de l'obligation d'être titulaire d'une attestation valide pour l'infrastructure concernée, dès lors qu'un autre conducteur de train possédant une telle attestation et les connaissances linguistiques nécessaires à pouvoir communiquer avec le conducteur dispensé se tient aux côtés du conducteur dispensé durant la conduite, dans les cas exceptionnels énumérés ci-après:

1° lorsque la perturbation du service ferroviaire impose de dévier des trains ou d'entretenir les voies, tel que spécifié par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;

2° pour des services exceptionnels uniques pour lesquels des trains historiques sont utilisés;

3° pour des services exceptionnels uniques de transport de marchandises, moyennant l'accord du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;

4° pour la livraison ou la démonstration d'un nouveau train ou d'une nouvelle locomotive;

5° aux fins de formation et d'examen des conducteurs.

La décision de recourir à cette possibilité ne peut être imposée par le gestionnaire de l'infrastructure concerné ou par l'autorité de sécurité.

De infrastructuurbeheerder wordt voorafgaand op de hoogte gesteld telkens een beroep wordt gedaan op een bijkomende treinbestuurder zoals hierboven beschreven.”.

Art. 42

In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 39 wordt een artikel 37/9 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/9. Verwervingsvoorwaarden

Een bevoegdheidsbewijs kan enkel worden verleend aan de houder van een vergunning.

De houder van een bevoegdheidsbewijs houdt zich aan de taalvoorwaarden die door de spoorweginfrastructuurbeheerder in functie van de lokalisatie van de infrastructuur waarvoor het bevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd, zijn vastgesteld.

De kandidaat heeft met succes een examen afgelegd dat betrekking heeft op zijn beroepskennis en vakbekwaamheid betreffende de infrastructuur waarvoor het bevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd, alsmede op zijn taalkennis.

De kandidaat heeft met succes een examen afgelegd dat betrekking heeft op zijn beroepskennis en vakbekwaamheid betreffende de voertuigen waarvoor het bevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd.

De spoorwegonderneming of spoorweginfrastructuurbeheerder verstrekt aan de kandidaat een opleiding betreffende haar of zijn veiligheidsmanagementsysteem.”.

Art. 43

In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 39 wordt een artikel 37/10 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/10. Afgifte en bijwerking

In overeenstemming met deze wet en haar uitvoeringsbesluiten en als onderdeel van het veiligheidsmanagementsysteem, stelt elke spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder de voor afgifte of bijwerking van het bevoegdheidsbewijs te volgen eigen procedures op, alsook de beroepsprocedures die treinbestuurders in de mogelijkheid stellen om te verzoeken om een herziening van een beslissing betreffende de uitgifte, de bijwerking, de schorsing dan wel de intrekking van een bevoegdheidsbewijs.

Chaque fois qu'il est fait appel à un conducteur supplémentaire comme prévu ci-dessus, le gestionnaire de l'infrastructure en est informé au préalable.”.

Art. 42

Dans la section 3 insérée par l'article 39, il est inséré un article 37/9 rédigé comme suit:

“Art. 37/9. Conditions d'obtention

Une attestation n'est délivrée qu'au titulaire d'une licence.

Le titulaire de l'attestation se conforme aux conditions linguistiques dans la (ou les) langue(s) indiquée(s) par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire suivant la localisation de l'infrastructure pour laquelle l'attestation est demandée.

Le candidat a réussi un examen portant sur ses connaissances et ses compétences professionnelles relatives aux infrastructures pour lesquelles l'attestation est demandée ainsi que sur ses connaissances linguistiques.

Le candidat a réussi un examen sur ses connaissances et ses compétences professionnelles relatives aux véhicules pour lesquels l'attestation est demandée.

L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dispense au candidat une formation en ce qui concerne son système de gestion de la sécurité.”.

Art. 43

Dans la section 3 insérée par l'article 39, il est inséré un article 37/10 rédigé comme suit:

“Art. 37/10. Délivrance et mise à jour

Chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit ses propres procédures pour la délivrance et la mise à jour des attestations conformément à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution et les intègre dans son système de gestion de la sécurité, ainsi que les procédures de recours permettant aux conducteurs de demander la révision d'une décision relative à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d'une attestation.

Indien de partijen geen overeenstemming bereiken, kunnen zij een beroep doen op de veiligheidsinstantie volgens de procedure voorzien in artikel 37/16, § 3.

De spoorwegondernemingen of de spoorweginfrastructuurbeheerder werkt het bevoegdheidsbewijs onmiddellijk bij of vervangt het afschrift, desgevallend, telkens wanneer de houder zijn afschrift heeft verloren of aanvullende machtigingen met betrekking tot het rollend materieel of de infrastructuur heeft verkregen.”.

Art. 44

In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 39 wordt een artikel 37/11 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/11. Periodieke controles

Teneinde zijn bevoegdheidsbewijs te kunnen behouden, onderwerpt de houder zich op gezette tijden aan examens en/of keuringen die betrekking hebben op de in artikel 37/9, tweede, derde en vierde lid, genoemde eisen. De frequentie van deze examens en/of keuringen wordt bepaald door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder die de treinbestuurder in dienst heeft of contracteert, in functie van haar of zijn veiligheidsmanagementsysteem. en met inachtneming van de minima die in bijlage XI zijn vastgesteld.

Bij elk van deze controles verklaart de afgever door een vermelding op het bevoegdheidsbewijs en in het in artikel 37/14, § 1, 1°, bedoelde register, dat de treinbestuurder aan de in het eerste lid bedoelde eisen voldoet.

Indien een periodieke controle wordt overgeslagen of een negatief resultaat oplevert, is de procedure van artikel 37/15 van toepassing.”.

Art. 45

In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 39 wordt een artikel 37/12 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/12. Beëindiging van het dienstverband

Een bevoegdheidsbewijs verliest zijn geldigheid wanneer de houder niet langer in dienst is als treinbestuurder. De treinbestuurder ontvangt echter wel een eensluidend verklaard afschrift van het bevoegdheidsbewijs en van alle documenten waaruit zijn opleiding, zijn kwalificaties, zijn ervaring en zijn vakbekwaamheden blijken. Bij het vervolgens afgeven van een bevoegdheidsbewijs aan

En cas de désaccord, les parties peuvent en appeler à l'autorité de sécurité moyennant la procédure prévue à l'article 37/16, § 3.

Les entreprises ferroviaires ou le gestionnaire de l'infrastructure mettent à jour l'attestation, ou remplacent la copie, le cas échéant, sans délai, chaque fois que le titulaire de l'attestation l'a perdue ou obtenu de nouvelles autorisations relatives au matériel roulant ou aux infrastructures.”.

Art. 44

Dans la section 3 insérée par l'article 39, il est inséré un article 37/11 rédigé comme suit:

“Art. 37/11. Vérifications périodiques

Afin qu'une attestation demeure valide, son titulaire se soumet à des examens et/ou contrôles périodiques portant sur les exigences énoncées à l'article 37/9, alinéas 2, 3 et 4. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire qui emploie le conducteur ou qui a passé un contrat avec lui fixe la fréquence de ces examens et/ou contrôles en fonction de son propre système de gestion de la sécurité et compte tenu des minimas prévus à l'annexe XI.

Pour chacune de ces vérifications, le délivrant de l'attestation confirme, par une mention sur ladite attestation et dans le registre prévu à l'article 37/14, § 1^{er}, 1°, que le conducteur satisfait aux exigences visées au premier alinéa.

Si l'intéressé manque à une vérification périodique ou y obtient un résultat négatif, la procédure prévue à l'article 37/15 s'applique.”.

Art. 45

Dans la section 3 insérée par l'article 39, il est inséré un article 37/12 rédigé comme suit:

“Art. 37/12. Cessation d'emploi

Une attestation perd sa validité lorsque son titulaire cesse d'être employé comme conducteur. Toutefois, le titulaire reçoit une copie certifiée conforme de l'attestation et de tous les documents prouvant sa formation, ses qualifications, son expérience et ses compétences professionnelles. En délivrant une attestation au conducteur par la suite, une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire

een treinbestuurder, neemt de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder die de betrokken treinbestuurder zou aanwerven deze documenten in aanmerking.”.

Art. 46

In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 39 wordt een artikel 37/13 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/13. Schorsing, intrekking van het bevoegdheidsbewijs

Wanneer om welke reden ook de vergunning wordt ingetrokken wordt tevens het bevoegdheidsbewijs ingetrokken.

Het bevoegdheidsbewijs wordt ofwel opgeschort ofwel ingetrokken:

- in de gevallen vermeld in artikel 37/15 en in artikel 37/26, § 4, 3°;
- ingeval van schorsing of intrekking van de vergunning, voor welk motief dan ook.”

Art. 47

In afdeling 3 ingevoegd bij artikel 39 wordt een artikel 37/14 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/14. Registers en uitwisseling van gegevens

§ 1. Elke spoorwegonderneming en de spoorweginfrastructuurbeheerder:

1° houdt een register bij, of zorgt dat er een register wordt bijgehouden, van alle afgegeven, bijgewerkte, verlengde, gewijzigde, verlopen, geschorste, ingetrokken of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven bevoegdheidsbewijzen of afschriften van bevoegdheidsbewijzen. Dit register bevat de gegevens van alle vergunningen alsook de gegevens betreffende de periodieke controles vermeld in artikel 37/11. Dit register wordt geregeld bijgewerkt;

2° werkt met de veiligheidsinstantie samen om met haar gegevens uit te wisselen en haar toegang te verlenen tot alle nodige informatie;

3° verstrekt, op verzoek, inlichtingen betreffende de inhoud van de bevoegdheidsbewijzen aan de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten, indien dit nodig is als gevolg van hun transnationale activiteiten.

Art. 46

de l'infrastructure ferroviaire qui viendrait à engager ledit conducteur tient compte de tous ces documents.”.

Dans la section 3 insérée par l'article 39, il est inséré un article 37/13 rédigé comme suit:

“Art. 37/13. Suspension, retrait de l'attestation

L'attestation est retirée en cas de retrait de la licence, pour quelque motif que ce soit.

L'attestation est soit suspendue soit retirée:

- dans les cas visés à l'article 37/15 et à l'article 37/26, § 4, 3°;
- en cas de suspension ou de retrait de la licence, pour quelque motif que ce soit.”.

Art. 47

Dans la section 3 insérée par l'article 39, il est inséré un article 37/14 rédigé comme suit:

“Art. 37/14. Registres et échange d'informations

§ 1^{er}. Chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire:

1° tiennent ou veillent à ce que soit tenu un registre de toutes les attestations ou copies d'attestations délivrées, mises à jour, renouvelées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient les données de chaque attestation ainsi que les données relatives aux vérifications périodiques prévues à l'article 37/11. Il est mis à jour régulièrement;

2° coopèrent avec l'autorité de sécurité afin d'échanger des informations avec l'autorité de sécurité et donner à celle-ci accès aux données nécessaires;

3° fournissent des renseignements sur le contenu de ces attestations aux autorités compétentes des autres États membres, à leur demande, lorsque cela s'impose en raison de leurs activités transnationales.

§ 2. Elke treinbestuurder heeft toegang tot zijn gegevens die in het register van de spoorwegondernemingen of van de spoorweginfrastructuurbeheerder zijn opgeslagen en op verzoek wordt hem een afschrift van die gegevens verstrekt.

§ 3. De veiligheidsinstantie werkt met het Bureau samen om de interoperabiliteit van het in § 1 bedoelde register te verzekeren.”

Art. 48

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 4 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 4. Toezicht op bestuurders door spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder”.

Art. 49

In afdeling 4 ingevoegd bij artikel 48 wordt een artikel 37/15 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/15. § 1. De spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder zijn verplicht erop toe te zien en na te zien dat de vergunningen en bevoegdheidsbewijzen van de treinbestuurders die zij in dienst hebben of contracteren, geldig zijn.

Zij voeren een systeem in voor het toezicht op hun treinbestuurders. Indien de resultaten van dit toezicht-systeem aanleiding geven tot twijfel over de arbeidsgeschiktheid van een treinbestuurder en de wenselijkheid om zijn vergunning of bevoegdheidsbewijs te handhaven, dan nemen de spoorwegondernemingen of de spoorweginfrastructuurbeheerder onmiddellijk de nodige maatregelen.

§ 2. Indien een treinbestuurder meent dat zijn gezondheidstoestand aanleiding geeft tot twijfels over zijn arbeidsgeschiktheid, dan stelt hij de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder daar onmiddellijk van in kennis.

Zodra de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder constateert, of er door een arts van in kennis wordt gesteld, dat de gezondheid van een treinbestuurder zodanig is verslechterd dat er aanleiding is te twifelen aan zijn arbeidsgeschiktheid, dan neemt die onmiddellijk de nodige maatregelen, daaronder inbegrepen een keuring en, zo nodig, de intrekking van het bevoegdheidsbewijs alsook de bijwerking van het in artikel 37/14, §1, 1° bedoelde register. Daarnaast

§ 2. Chaque conducteur peut accéder aux données le concernant qui sont stockées dans le registre des entreprises ferroviaires ou du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et il peut, à sa demande, en obtenir copie.

§ 3. L'autorité de sécurité coopère avec l'Agence en vue d'assurer l'interopérabilité du registre prévu au § 1^{er}.”

Art. 48

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 4 intitulée:

“Section 4. Suivi des conducteurs par les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire”.

Art. 49

Dans la section 4 insérée par l'article 48, il est inséré un article 37/15 rédigé comme suit:

“Art. 37/15. - § 1^{er}. Les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sont tenus de s'assurer et de vérifier que les licences et les attestations des conducteurs qu'ils emploient ou avec lesquels ils ont passé un contrat sont valides.

Ils mettent en place un système de suivi de leurs conducteurs. Si les résultats de ce suivi mettent en question les compétences requises d'un conducteur pour exercer son emploi et le maintien de sa licence ou de son attestation, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prend immédiatement les mesures nécessaires.

§ 2. Lorsqu'un conducteur considère que son état de santé remet en cause son aptitude à exercer son emploi, il en informe immédiatement l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, selon le cas.

Dès qu'une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire constate ou est informé par un médecin que l'état de santé d'un conducteur s'est détérioré de telle manière que son aptitude à exercer son emploi est mise en cause, il prend immédiatement les mesures nécessaires, y compris un examen, et, si nécessaire, le retrait de l'attestation ainsi que la mise à jour du registre prévue à l'article 37/14, § 1^{er}, 1°. En outre, il veille à ce qu'à aucun moment durant son service, le

waarborgt hij dat de treinbestuurder tijdens de dienst op geen enkel moment onder invloed verkeert van welke stof dan ook, die zijn concentratievermogen, waakzaamheid of gedrag zou kunnen beïnvloeden. Van elk geval van arbeidsongeschiktheid die langer duurt dan drie maanden, wordt de veiligheidsinstantie onmiddellijk in kennis gesteld.”.

Art. 50

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 5 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 5. Taken en beslissingen van de veiligheidsinstantie”.

Art. 51

In afdeling 5 ingevoegd bij artikel 50 wordt een artikel 37/16 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/16. Taken van de veiligheidsinstantie

§ 1. Los van artikel 12, 11°, vervult de veiligheidsinstantie de volgende taken op een transparante en niet-discriminerende wijze:

1° de afgifte en het bijwerken van vergunningen, en het verstrekken van duplicaten, overeenkomstig artikelen 37 en 37/2;

2° zich verzekeren van de organisatie van de periodieke examens en/of keuringen, zoals bepaald in artikel 37/3;

3° de schorsing en intrekking van vergunningen, en het toezenden aan de uitgever van het betrokken bevoegdheidsbewijs, van met redenen omklede verzoeken tot schorsing van bevoegdheidsbewijzen, overeenkomstig artikel 37/26;

4° de erkenning van personen of entiteiten, overeenkomstig artikelen 37/19 en 37/20;

5° ervoor zorgen dat een register van geaccrediteerde of erkende personen en entiteiten wordt bekendgemaakt en dat dit register wordt bijgewerkt, overeenkomstig artikel 37/17;

6° het bijhouden en bijwerken van een register van vergunningen, overeenkomstig artikelen 37/3 en 37/6, § 1, 1°;

conducteur ne soit sous l'influence d'une substance susceptible d'affecter sa concentration, sa vigilance ou son comportement. L'autorité de sécurité est informée, sans délai, de tout cas d'incapacité de travail dont la durée est supérieure à trois mois.”.

Art. 50

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 5 intitulée:

“Section 5. Tâches et décisions de l'autorité de sécurité”.

Art. 51

Dans la section 5 insérée par l'article 50, il est inséré un article 37/16 rédigé comme suit:

“Art. 37/16. Tâches de l'autorité de sécurité

§ 1^{er}. Indépendamment de l'article 12, 11°, l'autorité de sécurité accomplit les tâches suivantes de manière transparente et non discriminatoire:

1° délivrer et mettre à jour les licences, et en fournir des duplicatas, conformément aux articles 37 et 37/2;

2° s'assurer de la mise en œuvre des examens et/ou contrôles périodiques, conformément à l'article 37/3;

3° suspendre et retirer les licences, et communiquer à l'émetteur de l'attestation en cause les demandes motivées de suspension des attestations, conformément à l'article 37/26;

4° reconnaître les personnes ou organismes conformément aux articles 37/19 et 37/20;

5° veiller à la publication et à la mise à jour d'un registre de personnes et d'organismes accrédités ou reconnus conformément à l'article 37/17;

6° tenir et mettre à jour un registre de licences conformément à l'article 37/3 et à l'article 37/6, § 1^{er}, 1°;

7° het toezicht op het in artikel 37/24 bedoelde certificeringsproces voor treinbestuurders;

8° het uitvoeren van inspecties als bedoeld in artikel 37/26;

9° het vaststellen van nationale criteria voor examinatoren in overeenstemming met artikel 37/22, vijfde lid.

§ 2. De veiligheidsinstantie reageert snel op verzoeken om informatie en doet zo nodig zelf onmiddellijk een verzoek om aanvullende informatie hangende de aanvraag van een vergunning.

§ 3. De werkgever en de treinbestuurder beschikken binnen de veiligheidsinstantie over een administratieve beroepsprocedure op grond waarvan kan worden verzocht om de herziening van een beslissing die door een andere instantie dan de veiligheidsinstantie krachtens deze wet werd genomen.”

Art. 52

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet wordt een afdeling 6 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 6. Opleiding en examinering van de treinbestuurders”.

Art. 53

In afdeling 6 ingevoegd bij artikel 52 wordt een artikel 37/17 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/17. Opleiding, examinering, erkenning

De lesgevers of opleidingscentra worden erkend door de veiligheidsinstantie voor de taken vermeld in artikelen 37/19, eerste lid, 37/20, eerste en tweede lid, en 37/22.

De erkenning verplicht de lesgevers of opleidingscentra ertoe op billijke en niet-discriminerende wijze toegang te verlenen tot de opleidingen telkens deze opleidingen noodzakelijk zijn om te voldoen aan de verkrijgingsvoorwaarden van het veiligheidscertificaat of, desgevallend, van de veiligheidsvergunning.

De erkenning verplicht de lesgevers of opleidingscentra ertoe kwalitatieve opleidingsdiensten ter beschikking te stellen van de spoorwegondernemingen en van de spoorweginfrastructuurbeheerder met dien verstande dat een redelijke en niet-discriminerende prijs wordt toegepast. De prijs dient in verhouding te staan tot de kosten van de dienstverlening en mag een winstmarge bevatten.

7° contrôler le processus de certification des conducteurs conformément à l'article 37/24;

8° effectuer les contrôles prévus à l'article 37/26;

9° établir les critères nationaux applicables aux examinateurs conformément à l'article 37/22, alinéa 5.

§ 2. L'autorité de sécurité répond rapidement aux demandes d'information et présente, sans délai, toute demande d'information complémentaire dans le cadre de la préparation des licences.

§ 3. L'employeur et le conducteur disposent d'une procédure de recours administratif au sein de l'autorité de sécurité aux fins de révision d'une décision prise par une instance autre que l'autorité de sécurité, afférente à toute demande au titre de la présente loi.”

Art. 52

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 6 intitulée:

“Section 6. Formation et examen des conducteurs”.

Art. 53

Dans la section 6 insérée par l'article 52, il est inséré un article 37/17 rédigé comme suit:

“Art. 37/17. Formation, examens, reconnaissance

Les personnes ou centres de formation sont reconnus par l'autorité de sécurité aux fins des tâches visées aux articles 37/19, alinéa 1^{er}, 37/20, alinéas 1^{er} et 2, et 37/22.

La reconnaissance impose aux personnes ou centres de formation de fournir un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des conducteurs de train chaque fois que cette formation est nécessaire pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité ou, le cas échéant, de l'agrément de sécurité.

La reconnaissance impose aux personnes ou centres de formation de mettre des services de formation de qualité à la disposition des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à un prix raisonnable et non discriminatoire, qui soit en rapport avec les coûts et puisse inclure une marge bénéficiaire.

De erkenning berust op criteria van onafhankelijkheid, bekwaamheid en onpartijdigheid en op de beoordeling van het dossier.

Het criterium van onafhankelijkheid is niet van toepassing op opleidingstaken met betrekking tot:

- algemene vakkennis, bedoeld in bijlage VIII;
- taalkennis, bedoeld in bijlage X, 8;
- vakkennis met betrekking tot het rollend materieel, bedoeld in bijlage IX;
- vakkennis betreffende de infrastructuur, bedoeld in bijlage X, 1 tot 7.

De veiligheidsinstantie zorgt ervoor dat het register van personen en entiteiten die op grond van deze wet werden erkend, wordt gepubliceerd en bijgewerkt.”

Art. 54

In afdeling 6 ingevoegd bij artikel 52 wordt een artikel 37/18 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/18. Opleiding

De opleiding van treinbestuurders omvat een deel dat betrekking heeft op de vergunning, dat handelt over de algemene vakkennis, en een deel dat betrekking heeft op het bevoegdheidsbewijs, dat handelt over de specifieke vakkennis.

De kandidaat-treinbestuurders hebben op billijke en niet-discriminerende wijze toegang tot de opleiding die nodig is om te voldoen aan de verwervingsvoorwaarden van de vergunning en het bevoegdheidsbewijs.”

Art. 55

In afdeling 6 ingevoegd bij artikel 52 wordt een artikel 37/19 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/19. Opleiding - vergunning

De opleidingstaken die betrekking hebben op de algemene vakkennis bedoeld in artikel 37/1, zesde lid, worden verricht door lesgevers of opleidingscentra die erkend zijn overeenkomstig artikel 37/17.

La reconnaissance se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité et sur l'évaluation du dossier.

Le critère d'indépendance ne s'applique pas aux tâches de formation relatives:

- aux connaissances professionnelles générales, visées à l'annexe VIII;
- aux connaissances linguistiques, visées à l'annexe X, 8;
- aux connaissances professionnelles relatives au matériel roulant, visées à l'annexe IX;
- aux connaissances professionnelles relatives aux infrastructures, visées à l'annexe X, 1 à 7.

L'autorité de sécurité veille à la publication et à la mise à jour du registre des personnes et organismes qui ont été reconnus en vertu de cette loi.

Art. 54

Dans la section 6 insérée par l'article 52, il est inséré un article 37/18 rédigé comme suit:

“Art. 37/18. Formation

La formation des conducteurs comprend un volet relatif à la licence, qui porte sur les connaissances professionnelles générales, et un volet relatif à l'attestation, qui porte sur les connaissances professionnelles spécifiques.

Les candidats conducteurs ont un accès équitable et non discriminatoire à la formation nécessaire pour satisfaire aux conditions d'obtention de la licence et de l'attestation.”

Art. 55

Dans la section 6 insérée par l'article 52, il est inséré un article 37/19 rédigé comme suit:

“Art. 37/19. Formation - licence

Les tâches de formation liées aux connaissances professionnelles générales prévues à l'article 37/1, alinéa 6, sont accomplies par des personnes ou des centres de formation reconnus conformément à l'article 37/17.

Wat de vergunning betreft, blijft het algemene stelsel voor de erkenning van beroepskwalificaties als bepaald bij richtlijn 2005/36/EG van toepassing op de erkenning van de beroepskwalificaties van treinbestuurders die onderdaan van een lidstaat zijn en hun opleidingsbewijs in een derde land hebben behaald.”.

Art. 56

In afdeling 6 ingevoegd bij artikel 52 wordt een artikel 37/20 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/20. Opleiding – Bevoegdheidsbewijs

De opleidingstaken die betrekking heeft op de taalkennis bedoeld in artikel 37/9, tweede lid, en op de vakbekwaamheid met betrekking tot rollend materiaal bedoeld in artikel 37/9, vierde lid, worden verricht door lesgevers of opleidingscentra die erkend zijn overeenkomstig artikel 37/17.

De opleidingstaken die betrekking hebben op de kennis van infrastructuur bedoeld in artikel 37/9, eerste lid, met inbegrip van kennis van spoorlijnen, exploitatievoorschriften en -procedures, worden verricht door lesgevers of opleidingscentra die erkend zijn overeenkomstig artikel 37/17.

Er wordt een permanent opleidingsproces gerealiseerd om te zorgen dat het personeel ter zake deskundig blijft, overeenkomstig bijlage II, 2.1 e).”.

Art. 57

In afdeling 6 ingevoegd bij artikel 52 wordt een artikel 37/21 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/21. Verhalen van opleidingskosten

In het geval dat een treinbestuurder van een spoorwegonderneming of een spoorweginfrastructuurbeheerder vrijwillig vertrekt naar een andere spoorwegonderneming of spoorweginfrastructuurbeheerder, betaalt die andere spoorwegonderneming of spoorweginfrastructuurbeheerder een vergoeding aan de voormalige werkgever om de door deze gedane investeringen voor de opleiding van de betrokken treinbestuurder te compenseren.”.

De in het eerste lid bedoelde vergoeding wordt vastgesteld op redelijke basis, met inachtneming van:

En ce qui concerne la licence, le système général de reconnaissance des qualifications professionnelles établi par la directive 2005/36/CE continue de s'appliquer à la reconnaissance des qualifications professionnelles des conducteurs ressortissants d'un État membre qui ont obtenu leur attestation de formation dans un pays tiers.”.

Art. 56

Dans la section 6 insérée par l'article 52, il est inséré un article 37/20 rédigé comme suit:

“Art. 37/20. Formation - attestation

Les tâches de formation liées aux connaissances linguistiques prévues à l'article 37/9, alinéa 2 et aux compétences professionnelles relatives au matériel roulant prévues à l'article 37/9, alinéa 4, sont accomplies par des personnes ou des centres de formation reconnus conformément à l'article 37/17.

Les tâches de formation liées à la connaissance des infrastructures prévues à l'article 37/9, alinéa 3, y compris les itinéraires et les règles et procédures d'exploitation, sont accomplies par des personnes ou des centres de formation reconnus conformément à l'article 37/17.

Un système de formation continue est mis en place pour faire en sorte que les compétences du personnel soient maintenues, conformément à l'annexe II, 2.1 e).”.

Art. 57

Dans la section 6 insérée par l'article 52, il est inséré un article 37/21 rédigé comme suit:

“Art. 37/21. Récupération du coût de la formation

Dans l'hypothèse où un conducteur d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire quitterait volontairement son emploi pour une autre entreprise ferroviaire ou gestionnaire de l'infrastructure, cette autre entreprise ferroviaire ou gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire paye une indemnité à l'ancien employeur afin de compenser les investissements consentis par cet ancien employeur dans la formation dudit conducteur.”.

L'indemnité visé à l'alinéa 1^{er} est fixée raisonnablement, en prenant en considération:

— het tijdsverloop tussen het einde van de opleiding en de aanwerving van de bestuurder;

— het onmiddellijk nut van de opleiding voor de nieuwe werkgever.

Art. 58

In afdeling 6 ingevoegd bij artikel 52 wordt een artikel 37/22 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/ 22. Examens

Voor het deel dat betrekking heeft op de vergunning worden de examens voor het beoordelen van de vereiste kennis alsmede de opleidingscentra onder de erkende personen en instanties bepaald bij de vaststelling van de procedure die wordt gevolgd voor het verkrijgen van de vergunning overeenkomstig artikel 37/2, eerste lid.

Voor het deel dat betrekking heeft op het bevoegdheidsbewijs worden de examens voor het beoordelen van de vereiste kennis alsmede de met deze taak belaste lesgevers of opleidingscentra bepaald door de spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder onder de erkende lesgevers of opleidingscentra bij de vaststelling van de procedure die wordt gevolgd voor het verkrijgen van het bevoegdheidsbewijs overeenkomstig artikel 37/10.

De in het eerste en tweede lid bedoelde examens worden zodanig georganiseerd dat belangenverstrengeling wordt vermeden.

Wat de in het tweede lid bedoelde examens betreft, mag de door de Koning erkende examinerende persoon deel uitmaken van de spoorwegonderneming of van de spoorweginfrastructuurbeheerder die het bevoegdheidsbewijs afgeeft.

De keuze van de examinatoren en de examens kan geschieden op grond van Europese criteria vastgesteld op basis van een door het Bureau voorbereide ontwerp-tekst. Tot de inwerkingtreding van dergelijke criteria geschiedt de keuze van de examinatoren en de examens op grond van nationale criteria.

Ter afsluiting van de opleiding wordt een theorie- en praktijkexamen georganiseerd. De rijvaardigheid wordt beoordeeld aan de hand van een rijproef op het net. Ook kan van simulators gebruik worden gemaakt om na te gaan of de treinbestuurder onder bijzonder moeilijke omstandigheden goed presteert en de exploitatievoorschriften juist toepast.”

— le délai entre la fin de la formation et l’engagement du conducteur;

— l’utilité directe de la formation pour le nouvel employeur.

Art. 58

Dans la section 6 insérée par l’article 52, il est inséré un article 37/22 rédigé comme suit:

“Art. 37/ 22. Examens

Pour le volet relatif à la licence, les examens destinés à vérifier les qualifications requises et les centres de formation chargés de cette tâche sont déterminés, parmi les personnes et organismes reconnus, lors de l’établissement de la procédure à suivre pour obtenir la licence conformément à l’article 37/2, alinéa 1^{er}.

Pour le volet relatif à l’attestation, les examens destinés à vérifier les qualifications requises et les personnes ou centres de formation chargés de cette tâche sont déterminés par l’entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire parmi les personnes ou organismes reconnus, lors de l’établissement de la procédure à suivre pour obtenir l’attestation conformément à l’article 37/10.

Les examens visés aux alinéas 1^{er} et 2 sont organisés de façon à garantir l’absence de tout conflit d’intérêts.

Pour ce qui concerne les examens visés à l’alinéa 2, la personne reconnue par le Roi comme examinateur peut faire partie de l’entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire délivrant l’attestation.

Le choix des examinateurs et des examens peut être soumis à des critères européens établis sur la base d’un projet élaboré par l’Agence. Jusqu’à l’entrée en vigueur de tels critères, il est soumis à des critères nationaux.

Des examens théoriques et pratiques sont organisés à la fin de la formation. L’aptitude à la conduite est évaluée lors de tests de conduite effectués sur le réseau. Des simulateurs peuvent être utilisés pour tester l’application des règles d’exploitation et la prestation du conducteur dans des situations particulièrement difficiles.”

Art. 59

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 7 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 7. Ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht”.

Art. 60

In afdeling 7 ingevoegd bij artikel 59 wordt een artikel 37/23 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/23. Opleiding, vergunning

§ 1. Het andere treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht, dient een opleiding te volgen die vervolgens door examens wordt afgesloten. Indien deze examens met goed gevolg worden afgelegd, wordt een attest van begeleider afgegeven.

De lesgevers of opleidingscentra belast met het verlenen van opleidingsdiensten aan het ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht, worden erkend door de veiligheidsinstantie.

De erkenning verplicht de lesgevers of opleidingscentra ertoe op billijke en niet-discriminerende wijze toegang te verlenen tot de opleidingen voor ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht, telkens deze opleidingen noodzakelijk zijn om te voldoen aan de voorwaarden voor het verkrijgen van het veiligheidscertificaat of, desgevallend, van de veiligheidsvergunning.

De erkenning verplicht de lesgevers of opleidingscentra ertoe kwalitatieve opleidingsdiensten ter beschikking te stellen van de spoorwegondernemingen tegen een redelijke en niet-discriminerende prijs. De prijs dient in verhouding te staan tot de kosten van de dienstverlening en mag een winstmarge bevatten.

De erkenning berust op criteria van onafhankelijkheid, bekwaamheid en onpartijdigheid.

De veiligheidsinstantie zorgt ervoor dat het register van personen en organisaties die op grond van deze wet werden erkend, wordt gepubliceerd en bijgewerkt.

§ 2. Het attest van begeleider is eigendom van de houder ervan en wordt afgegeven door de veiligheidsinstantie.

Een attest van begeleider mag enkel worden afgegeven aan personen die de volle leeftijd van achttien jaar hebben bereikt.

Art. 59

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 7 intitulée:

“Section 7. Autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité”.

Art. 60

Dans la section 7 insérée par l'article 59, il est inséré un article 37/23 rédigé comme suit:

“Art. 37/23. Formation, permis

§ 1^{er}. Les autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité doivent suivre une formation sanctionnée par des examens. La réussite de ces examens entraîne la délivrance d'un certificat d'accompagnateur de train.

Les personnes ou les centres de formation chargés de fournir des services de formation aux autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité sont reconnus par l'autorité de sécurité.

La reconnaissance impose aux personnes ou centres de formation de fournir un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité chaque fois que cette formation est nécessaire pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité ou, le cas échéant, de l'agrément de sécurité.

La reconnaissance impose aux personnes ou centres de formation de mettre des services de formation de qualité à la disposition des entreprises ferroviaires à un prix raisonnable et non discriminatoire, qui soit en rapport avec les coûts et puisse inclure une marge bénéficiaire.

Le processus de reconnaissance se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité.

L'autorité de sécurité veille à la publication et à la mise à jour du registre des personnes et organismes qui ont été reconnus en vertu de la présente loi.

§ 2. Le certificat d'accompagnateur de train appartient à son titulaire et est délivré par l'autorité de sécurité.

Le certificat d'accompagnateur de train ne peut être délivré qu'à une personne de dix-huit ans révolus.

§ 3. De in andere lidstaten van de Europese Economische Ruimte gevestigde treinbegeleiders die in België hun diensten willen verlenen, delen dit mee door middel van een voorafgaande schriftelijke verklaring zoals voorzien in artikel 9, § 2, van de wet van 12 februari 2008 tot instelling van een nieuw algemeen kader voor de erkenning van EG-beroepskwalificaties, zonder toevoeging weliswaar van de gegevens betreffende verzekeringsdekking of soortgelijke individuele of collectieve vormen van bescherming inzake beroepsaansprakelijkheid. Wel dienen de in artikel 9, § 2, van voormelde wet bedoelde documenten aan die verklaring te worden toegevoegd. De veiligheidsinstantie past de in artikel 9, § 4, van voormelde wet systematisch toe. Hiertoe gaat de veiligheidsinstantie onder meer na of de attesten met betrekking tot de taalkennis van de kandidaten werden opgemaakt in overeenstemming met de voorschriften van de TSI exploitatie die de vereiste taalniveaus voor de veiligheidstaken vaststelt.”.

Art. 61

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 8 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 8. Controles en sancties”.

Art. 62

In afdeling 8, ingevoegd bij artikel 61 wordt een artikel 37/24 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/24. Kwaliteitsnormen

De veiligheidsinstantie ziet erop toe dat er in het kader van een kwaliteitsnormeringssysteem voortdurend controle is op alle activiteiten in verband met de opleiding, de beoordeling van vakbekwaamheid en het bijwerken van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen. Deze verplichting geldt niet voor activiteiten die reeds gedekt zijn door de veiligheidsmanagementsystemen die overeenkomstig titel II, hoofdstuk IV zijn ingesteld door de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder.”.

Art. 63

In afdeling 8 ingevoegd bij artikel 61 wordt een artikel 37/25 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/25. Onafhankelijke evaluatie

§ 3. Les accompagnateurs de train établis dans les autres États membres de l'Espace économique européen et qui souhaitent prester des services en Belgique procèdent à la déclaration écrite préalable visée à l'article 9, § 2, de la loi du 12 février 2008 instaurant un nouveau cadre général pour la reconnaissance des qualifications professionnelles CE, sans faire mention des informations relatives aux couvertures d'assurances ou autres moyens de protection personnelle ou collective concernant la responsabilité professionnelle. Cette déclaration est toutefois accompagnée des documents visés à l'article 9, § 2, de cette même loi. L'autorité de sécurité applique systématiquement la procédure visée à l'article 9, § 4, de cette même loi. L'autorité de sécurité vérifie notamment que les attestations relatives aux connaissances linguistiques du candidat sont établies conformément au prescrit de la STI exploitation fixant les niveaux linguistiques requis pour les tâches de sécurité.”.

Art. 61

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 8 intitulée:

“Section 8. Contrôles et sanctions”.

Art. 62

Dans la section 8 insérée par l'article 61, il est inséré un article 37/24 rédigé comme suit:

“Art. 37/24. Normes de qualité

L'autorité de sécurité s'assure que toutes les activités de formation, d'évaluation des compétences et de mise à jour des licences et des attestations font l'objet d'un contrôle continu dans le cadre d'un système de normes de qualité. Cette obligation ne s'applique pas aux activités qui sont déjà couvertes par les systèmes de gestion de la sécurité que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ont mis en place conformément au titre II, chapitre IV.”.

Art. 63

Dans la section 8 insérée par l'article 61, il est inséré un article 37/25 rédigé comme suit:

“Art. 37/25. Évaluation indépendante

De veiligheidsinstantie ziet erop toe dat er elke vijf jaar en voor de eerste keer in 2014 een onafhankelijke evaluatie plaatsvindt van de procedures voor de verwerving en beoordeling van vakkennis en vakbekwaamheden, alsmede van het systeem voor de afgifte van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen. Dit geldt niet voor activiteiten die reeds gedekt zijn door de veiligheidsmanagementsystemen die overeenkomstig richtlijn 2004/49/EG zijn ingesteld door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders. De evaluatie wordt verricht door gekwalificeerde personen die niet zelf bij de activiteiten in kwestie betrokken zijn.

De resultaten van deze onafhankelijke evaluaties worden afdoende gestaafd door bewijsstukken en onder de aandacht van de veiligheidsinstantie gebracht. De veiligheidsinstantie beveelt de Minister de maatregelen aan die geschikt zijn ter correctie van elke tekortkoming die bij de onafhankelijke evaluatie aan het licht zou zijn gekomen.”.

Art. 64

In afdeling 8 ingevoegd bij artikel 61 wordt een artikel 37/26 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/26. Controles door de veiligheidsinstantie

§ 1. De veiligheidsinstantie kan te allen tijde de maatregelen nemen die nodig zijn om aan boord van treinen die op het Belgische net rijden, te controleren of de treinbestuurders in het bezit zijn van de overeenkomstig deze wet afgegeven documenten.

§ 2. Los van de in § 1 bedoelde controle kan de veiligheidsinstantie in het geval van een tijdens het werk begane onachtzaamheid, controleren of de betrokken treinbestuurder voldoet aan de in artikel 37/9, derde en vierde lid, neergelegde eisen.

§ 3. De veiligheidsinstantie kan overgaan tot een onderzoek naar de naleving van deze wet door treinbestuurders, spoorwegondernemingen, de spoorweginfrastructuurbeheerder, examinatoren en opleidingscentra.

§ 4. Indien de veiligheidsinstantie van oordeel is dat een treinbestuurder niet langer aan één of meer gestelde eisen voldoet, neemt zij de volgende maatregelen:

1° indien het een door de veiligheidsinstantie afgegeven vergunning betreft, schorst de veiligheidsinstantie de vergunning. De schorsing is voorlopig of definitief, al naar gelang van de grootte van het risico voor de spoorwegveiligheid. Zij deelt onmiddellijk haar met redenen

L'autorité de sécurité veille à ce qu'une évaluation indépendante des procédures d'acquisition et d'évaluation des connaissances et des compétences professionnelles, ainsi que du système de délivrance des licences et attestations, soit effectuée tous les cinq ans et la première fois en 2014. Cela ne s'applique pas aux activités qui sont déjà couvertes par les systèmes de gestion de la sécurité que les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure ont mis en place conformément à la directive 2004/49/CE. L'évaluation est réalisée par des personnes qualifiées qui ne sont pas elles-mêmes associées aux activités en question.

Les résultats de ces évaluations indépendantes sont dûment étayés et portés à l'attention de l'autorité de sécurité. L'autorité de sécurité recommande au Ministre les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence mise au jour par l'évaluation indépendante.”.

Art. 64

Dans la section 8 insérée par l'article 61, il est inséré un article 37/26 rédigé comme suit:

“Art. 37/26. Contrôles par l'autorité de sécurité

§ 1^{er}. L'autorité de sécurité peut à tout moment prendre les mesures nécessaires pour vérifier à bord des trains circulant sur le réseau belge, si les conducteurs de train sont munis des documents délivrés en vertu de la présente loi.

§ 2. Indépendamment de la vérification prévue au § 1^{er}, en cas de négligence commise au travail, l'autorité de sécurité peut vérifier si le conducteur en question répond aux exigences énoncées à l'article 37/9, alinéas 3 et 4.

§ 3. L'autorité de sécurité peut procéder à des enquêtes concernant le respect de la présente loi par les conducteurs, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure, les examinateurs et les centres de formation.

§ 4. Si l'autorité de sécurité estime qu'un conducteur ne remplit plus une ou plusieurs conditions requises, elle prend les mesures suivantes:

1° s'il s'agit d'une licence délivrée par l'autorité de sécurité, l'autorité de sécurité suspend la licence. La suspension est provisoire ou définitive en fonction de l'importance des problèmes créés pour la sécurité ferroviaire. Elle notifie immédiatement sa décision motivée

omklede beslissing mee aan de betrokken treinbestuurder en zijn werkgever, bedoelde recht een beroep in te stellen. Voorts deelt zij mee welke procedure gevolgd moet worden om opnieuw de vergunning te verkrijgen;

2° indien het een door een bevoegde autoriteit in een andere lidstaat afgegeven vergunning betreft, kan de veiligheidsinstantie zich tot deze autoriteit wenden met een met redenen omkleed verzoek om een aanvullende controle of tot schorsing van de vergunning. De veiligheidsinstantie stelt de Europese Commissie en de andere bevoegde autoriteiten van haar gemotiveerd verzoek in kennis. In afwachting van de kennisgeving van de beslissing van de betrokken autoriteit van afgifte, mag de veiligheidsinstantie een treinbestuurder verbieden om op het Belgische net actief te zijn. Indien de veiligheidsinstantie op haar beurt een met redenen omkleed verzoek met betrekking tot een vergunning die zij heeft afgegeven, ontvangt, behandelt zij dit verzoek binnen de vier weken en deelt zij haar beslissing mee aan de verzoekende instantie. Ook in dit geval stelt de veiligheidsinstantie de Europese Commissie en andere bevoegde autoriteiten van de beslissing in kennis;

3° indien het een bevoegdheidsbewijs betreft, wendt de veiligheidsinstantie zich tot de instantie van afgifte met een verzoek om een aanvullende controle of tot schorsing van het bevoegdheidsbewijs. De instantie van afgifte neemt passende maatregelen en brengt binnen vier weken verslag uit aan de veiligheidsinstantie. In afwachting van het verslag van de instantie van afgifte mag de veiligheidsinstantie een treinbestuurder verbieden om op het Belgische net actief te zijn. Zij stelt de Europese Commissie en de andere bevoegde autoriteiten daarvan in kennis.

De veiligheidsinstantie neemt een beslissing over het handhaven van haar eventueel verbod om op het Belgisch net actief te zijn, binnen de tien dagen na ontvangst van het in het eerste lid, 3°, bedoelde verslag.

Zonder afbreuk te doen aan artikel 27 van de wet betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, onderneemt de veiligheidsinstantie, wanneer zij van oordeel is dat een bepaalde treinbestuurder een ernstige bedreiging vormt voor de veiligheid op het spoor, in elk geval onmiddellijk de nodige maatregelen, bijvoorbeeld door de spoorweginfrastructuurbeheerder te verzoeken de trein tot stilstand te brengen en door de treinbestuurder zo lang als nodig te verbieden op het Belgische net actief te zijn. Zij stelt de Europese Commissie en de andere bevoegde autoriteiten daarvan in kennis.

De veiligheidsinstantie betekent onmiddellijk haar gemotiveerde beslissing aan de belanghebbende en aan zijn werkgever, onder vermelding, in voorkomend

à l'intéressé ainsi qu'à son employeur. Elle indique la procédure à suivre pour récupérer la licence;

2° s'il s'agit d'une licence délivrée par une autorité compétente d'un autre État membre, l'autorité de sécurité adresse à cette autorité une demande motivée visant soit à un contrôle complémentaire, soit à la suspension de la licence. L'autorité de sécurité informe la Commission européenne et les autres autorités compétentes de sa demande motivée. L'autorité de sécurité a la faculté d'interdire à un conducteur de train d'opérer sur le réseau belge en attendant la notification de la décision de l'autorité de délivrance. Si l'autorité de sécurité reçoit à son tour une demande motivée visant une licence qu'elle a elle-même délivrée, elle examine ladite demande dans un délai de quatre semaines et notifie sa décision à l'autorité qui l'a saisie. L'autorité de sécurité informe également dans ce cas la Commission européenne et les autres autorités compétentes de sa décision;

3° s'il s'agit d'une attestation, l'autorité de sécurité s'adresse à l'émetteur de celle-ci et demande soit un contrôle complémentaire, soit la suspension de l'attestation. L'émetteur prend les mesures nécessaires et en informe l'autorité de sécurité dans un délai de quatre semaines. L'autorité de sécurité peut interdire à un conducteur de train d'opérer sur le réseau belge en attendant l'information de la part de l'émetteur, et en informe la Commission européenne et les autres autorités compétentes.

L'autorité de sécurité se prononce quant au maintien de son interdiction éventuelle d'opérer sur le réseau belge, dans les dix jours de la réception de l'information visée à l'alinéa 1^{er}, 3°.

En tout état de cause, et sans préjudice de l'article 27 de la loi relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, si l'autorité de sécurité juge qu'un conducteur déterminé constitue une menace grave pour la sécurité ferroviaire, elle prend immédiatement les dispositions requises, par exemple demander au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'arrêter le train et interdire au conducteur concerné d'opérer sur le réseau belge aussi longtemps que cela sera nécessaire. Elle informe la Commission européenne et les autres autorités compétentes d'une telle décision.

L'autorité de sécurité notifie immédiatement sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur, en indiquant, le cas échéant, les conditions et la procédure

geval, van de voorwaarden en de procedure voor het terugkrijgen van het bevoegdheidsbewijs, onverminderd het recht van verhaal waarin artikel 37/16, § 3 voorziet.

In alle gevallen werkt de veiligheidsinstantie het in artikel 37/6 bedoelde register bij.

§ 5. Als de veiligheidsinstantie de mening is toegedaan dat een door een bevoegde autoriteit van een andere lidstaat in het kader van § 4 genomen besluit niet aan de relevante criteria voldoet, dan wordt de kwestie voorgelegd aan de Europese Commissie. De veiligheidsinstantie kan het aan de treinbestuurder krachtens § 4 opgelegde verbod om op haar grondgebied treinen te besturen handhaven tot de Commissie haar advies uitbrengt.”

Art. 65

In titel II, hoofdstuk V, van dezelfde wet, wordt een afdeling 9 ingevoegd, luidende:

“Afdeling 9. Machtigingen aan de Koning”.

Art. 66

In afdeling 9, ingevoegd bij artikel 65, wordt een artikel 37/27 ingevoegd, luidende:

“Art. 37/27. § 1. De Koning bepaalt, inzake vergunningen voor treinbestuurders:

1° de voorschriften, zoals bepaald in bijlage V, waaraan elke vergunning als bedoeld in artikel 37 dient te voldoen totdat een Europees model wordt aangenomen;

2° de criteria voor de erkenning van personen of instellingen belast met het medisch onderzoek bedoeld in artikel 37/1, vierde lid en de nadere regels met betrekking tot dat medisch onderzoek, met dien verstande dat deze regels tenminste moeten voldoen aan de in bijlage VI, 1.1, 1.2, 1.3 et 2.1, bepaalde criteria;

3° de criteria voor de erkenning van personen of instellingen belast met het bedrijfspsychologisch examen bedoeld in artikel 37/1, vijfde lid, en de nadere regels met betrekking tot dat onderzoek, met dien verstande dat deze regels ten minste moeten voldoen aan de in bijlage VI, 2.2, bepaalde criteria;

4° de nadere regels met betrekking tot het beroeps-examen bedoeld in artikel 37/1, zesde lid, dat handelt over de algemene materies zoals beschreven in bijlage VIII;

à suivre pour récupérer l'attestation, sans préjudice du droit de recours prévu à l'article 37/16, § 3.

Dans tous les cas, l'autorité de sécurité met à jour le registre prévu à l'article 37/6.

§ 5. Si l'autorité de sécurité estime qu'une décision prise par une autorité compétente d'un autre État membre en vertu du § 4 ne satisfait pas aux critères pertinents, la Commission européenne est saisie de la question. L'autorité de sécurité peut maintenir l'interdiction prononcée à l'encontre d'un conducteur de conduire sur son territoire conformément au § 4, jusqu'à ce que la Commission européenne ait rendu son avis.”

Art. 65

Dans le titre II, chapitre V, de la même loi, il est inséré une section 9 intitulée:

“Section 9. Délégations au Roi”.

Art. 66

Dans la section 9 insérée par l'article 65, il est inséré un article 37/27 rédigé comme suit:

“Art. 37/27. § 1^{er}. En matière de licence pour conducteurs, le Roi arrête:

1° les prescriptions, telles que définies en annexe V, auxquelles chaque licence visée à l'article 37 doit être conforme, jusqu'à l'adoption d'un modèle européen;

2° les critères de reconnaissance des personnes ou organismes chargés de l'examen médical visé à l'article 37/1, alinéa 4 et les modalités de cet examen; ces modalités respectent au moins les critères définis en annexe VI, 1.1, 1.2, 1.3 et 2.1;

3° les critères de reconnaissance des personnes ou organismes chargés de l'examen psychologique professionnel visé à l'article 37/1, alinéa 5 et les modalités de cet examen; ces modalités respectent au moins les critères définis en annexe VI, 2.2;

4° les modalités de l'examen professionnel visé à l'article 37/1, alinéa 6, qui porte sur les matières générales décrites en annexe VIII;

5° op advies van de veiligheidsinstantie, de te volgen procedure voor de afgifte van een nieuwe vergunning als bedoeld in artikel 37/2, de bijwerking van de in de vergunning vermelde gegevens, de verlenging of het bekomen van een duplicaat ervan;

6° de te volgen procedure voor de periodieke controles bedoeld in artikel 37/3, eerste lid, met dien verstande dat de Koning ook de frequentie van die controles kan verhogen;

7° de gegevens van elke vergunning die in het in artikel 37/6, § 1 bedoelde register dienen voor te komen.

§ 2. De Koning bepaalt, inzake bevoegdheidsbewijzen voor treinbestuurders:

1° de voorschriften waaraan elk bevoegdheidsbewijs als bedoeld in artikel 37/8 dient te voldoen;

2° de wijze waarop de houder van het bevoegdheidsbewijs dient te voldoen aan de taalvoorwaarden bedoeld in artikel 37/9, tweede lid, met dien verstande dat tenminste moet worden voldaan aan de kennis bedoeld in bijlage X, 8;

3° de materies waarvan de kennis wordt getoetst door middel van het in artikel 37/9, derde lid, bedoelde examen met dien verstande dat tenminste die materies tot de in bijlage X vermelde materies behoren;

4° de materies waarvan de kennis wordt getoetst door middel van het in artikel 37/9, vierde lid bedoelde examen met dien verstande dat tenminste die materies tot de in bijlage IX vermelde materies behoren;

5° in overeenstemming met bijlage XI, de minimale periodiciteit van de examens en/of keuringen bedoeld in artikel 37/11, eerste lid;

6° de gegevens van elk bevoegdheidsattest die in het in artikel 37/14, §1, 1°, bedoelde register dienen voor te komen;

7° de nadere regels met betrekking tot het in artikel 37/15, § 1, tweede lid, bedoelde examen.

§ 3. Inzake vergunningen en bevoegdheidsbewijzen voor treinbestuurders bepaalt de Koning de regels die nodig zijn om het risico op vervalsing van de vergunningen en bevoegdheidsbewijzen alsook op verandering van de inhoud van het register bedoeld in de artikelen 37/6 en 37/14, te vermijden.

§ 4. Inzake opleiding en examinering van treinbestuurders bepaalt de Koning:

5° sur avis de l'autorité de sécurité, la procédure à suivre pour la délivrance d'une nouvelle licence visée à l'article 37/2, la mise à jour des données figurant sur la licence, un renouvellement ou l'obtention d'un duplicata;

6° la procédure à suivre pour les vérifications périodiques visées à l'article 37/3, alinéa 1^{er}; il peut aussi augmenter leur fréquence;

7° les données de chaque licence devant figurer dans le registre visé à l'article 37/6, § 1^{er}.

§ 2. En matière d'attestation pour conducteurs, le Roi arrête:

1° les prescriptions auxquelles chaque attestation visée à l'article 37/8 doit se conformer;

2° la manière dont le titulaire de l'attestation doit remplir les conditions linguistiques visées à l'article 37/9, alinéa 2; cette matière comprend au moins les connaissances visées à l'annexe X, 8;

3° les matières dont l'examen visé à l'article 37/9, alinéa 3, vérifie la maîtrise; ces matières comprennent au moins celles indiquées à l'annexe X;

4° les matières dont l'examen visé à l'article 37/9, alinéa 4, vérifie la maîtrise; ces matières comprennent au moins celles indiquées à l'annexe IX;

5° conformément à l'annexe XI, les périodicités minimales que doivent respecter les examens et/ou contrôles visés à l'article 37/11, alinéa 1^{er};

6° les données de chaque attestation devant figurer dans le registre visé à l'article 37/14, § 1^{er}, 1°;

7° les modalités de l'examen visé à l'article 37/15, § 2, alinéa 2.

§ 3. En matière de licence et d'attestation pour conducteurs, le Roi prend les dispositions nécessaires pour éviter les risques de falsification des licences et attestations et d'altération du contenu des registres prévus aux articles 37/6 et 37/14.

§ 4. En matière de formation et examen des conducteurs, le Roi:

1° bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministeraad, de nadere regels voor de organisatie en de minimuminhoud van de opleiding en de examens bedoeld in artikel 37/17 alsook de nadere regels voor de afgifte van de documenten die bewijskracht hebben ter zake van de door de treinbestuurders gevolgde opleiding en afgelegde examens;

2° bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de voorwaarden waaraan de lesgevers en opleidingscentra moeten voldoen om te worden erkend, overeenkomstig artikel 37/17, tweede lid, alsmede de erkenningsprocedure;

3° de algemene beroepskennis die vereist is voor de vergunning en de specifieke beroepskennis die vereist is voor het bevoegdheidsbewijs bedoeld in artikel 37/19, eerste lid en 37/20;

4° de methode van de opleiding bedoeld in artikelen 37/17 tot en met 37/21, in overeenstemming met de in bijlage VII vermelde criteria;

5° de gedetailleerde doelstellingen van de opleiding bedoeld in de artikelen 37/17 tot en met 37/21, in overeenstemming met de in bijlage VIII vermelde criteria voor de vergunning en de in bijlagen IX en X vermelde criteria voor het bevoegdheidsbewijs;

6° op advies van de veiligheidsinstantie, de nationale criteria waaraan de keuze van examinatoren en examens is onderworpen tot de inwerkingtreding van de in artikel 37/22, vijfde lid, bedoelde Europese criteria.

§ 5. Inzake certificering van het ander treinpersoneel bepaalt de Koning:

1° bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministeraad, de nadere regels voor de organisatie en de minimuminhoud van de opleiding en de examens bedoeld in artikel 37/23, § 1, alsook de nadere regels voor de afgifte van de documenten die bewijskracht hebben ter zake van de opleiding die wordt gevolgd en de examens die worden afgelegd door ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht;

2° bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de voorwaarden waaraan de lesgevers en opleidingscentra die opleidingsdiensten verstrekken aan ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht, moeten voldoen om te worden erkend, overeenkomstig artikel 37/23, § 1, derde lid, alsmede de erkenningsprocedure;

3° de vereisten waaraan het attest van begeleider bedoeld in artikel 37/23, § 1, eerste lid, moet voldoen,

1° fixe, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités d'organisation et le contenu minimal de la formation visée à l'article 37/17, des examens visés à cette disposition, ainsi que les modalités de la délivrance des documents faisant foi de la formation et des examens suivis par les conducteurs de train;

2° fixe par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les conditions que les personnes ou les centres de formation doivent remplir pour être reconnus, conformément à l'article 37/17, alinéa 2, et la procédure de la reconnaissance;

3° arrête les connaissances professionnelles générales pour la licence et spécifiques pour l'attestation visées aux articles 37/19, alinéa 1^{er} et 37/20;

4° arrête la méthode de la formation visée aux articles 37/17 jusqu'à 37/21, conformément aux critères énoncés en annexe VII;

5° arrête les objectifs détaillés de la formation visée aux articles 37/17 jusqu'à 37/21, conformément aux critères énoncés en annexe VIII pour la licence et aux annexes IX et X pour l'attestation;

6° arrête, sur avis de l'autorité de sécurité, des critères nationaux auxquels sont soumis le choix des examinateurs et des examens jusqu'à l'entrée en vigueur des critères européens visés à l'article 37/22, alinéa 5.

§ 5. En matière de certification des autres personnels de bord, le Roi:

1° fixe, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités d'organisation et le contenu minimal de la formation visée à l'article 37/23, § 1^{er}, des examens visés à cette disposition, ainsi que les modalités de la délivrance des documents faisant foi de la formation et des examens que doivent suivre les autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité;

2° fixe, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les conditions que les personnes ou les centres de formation chargés de fournir des services de formation aux autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité doivent remplir pour être reconnus conformément à l'article 37/23, § 1^{er}, alinéa 3, et la procédure de reconnaissance;

3° arrête les exigences auxquelles doit se conformer le certificat d'accompagnateur de train visé à l'article

alsook de psychologische en medische voorwaarden en de vereiste vakbekwaamheid waaraan de houder dient te voldoen opdat het hem wordt afgeleverd;

4° de nadere regels voor de afgifte, verlenging, herziening, schorsing en intrekking van het attest van begeleider bedoeld in artikel 37/23, § 1, eerste lid.”

Art. 67

In titel II van dezelfde wet wordt het opschrift van hoofdstuk VI vervangen als volgt:

“Hoofdstuk VI. Onderhoud van voertuigen”.

Art. 68

In titel II, hoofdstuk VI, van dezelfde wet wordt artikel 38 vervangen als volgt:

“Art. 38. Met het onderhoud belaste entiteit

Elk voertuig krijgt, voordat het in dienst wordt gesteld of op het net wordt gebruikt, door de houder een met het onderhoud belaste entiteit toegewezen. Die entiteit wordt in het NVR ingeschreven.

Onder meer een spoorwegonderneming, een spoorweginfrastructuurbeheerder of een houder kunnen een met het onderhoud belaste entiteit zijn.”

Art. 69

In titel II, hoofdstuk VI, van dezelfde wet wordt artikel 39 vervangen als volgt:

“Art. 39. Verantwoordelijkheid van de met het onderhoud belaste entiteit

Los van de verantwoordelijkheid van de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder voor de veilige werking van een trein, zoals bedoeld in artikel 21, zorgt de met het onderhoud belaste entiteit er door middel van een onderhoudssysteem voor dat de voertuigen met het onderhoud waarvan zij belast is, in een veilige staat van werking zijn. Te dien einde zorgt de met het onderhoud belaste entiteit ervoor dat de voertuigen worden onderhouden in overeenstemming met:

1° het onderhoudsdossier van elk voertuig; en

37/23, § 1^{er}, alinéa 1^{er} ainsi que les conditions psychologiques, médicales et d'aptitude professionnelle que le titulaire doit remplir pour qu'il lui soit délivré;

4° arrête les modalités de délivrance, de renouvellement, de révision, de suspension et de retrait du certificat d'accompagnateur de train visé à l'article 37/23, § 1^{er}, alinéa 1^{er}.”

Art. 67

Dans le titre II de la même loi, l'intitulé du chapitre VI est remplacé par ce qui suit:

“Chapitre VI. Maintenance des véhicules”.

Art. 68

Dans le titre II, chapitre VI, de la même loi, l'article 38 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 38. Entité en charge de la maintenance

Chaque véhicule, avant qu'il soit mis en service ou utilisé sur le réseau, se voit assigner par le détenteur une entité en charge de la maintenance. Cette entité est inscrite dans le RNV.

L'entité en charge de la maintenance peut être, entre autres, une entreprise ferroviaire, un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou le détenteur.”

Art. 69

Dans le titre II, chapitre VI, de la même loi, l'article 39 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 39. Responsabilité de l'entité en charge de la maintenance

Indépendamment de la responsabilité des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 21, l'entité en charge de la maintenance veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure la maintenance soient dans un état de marche assurant la sécurité. À cette fin, l'entité chargée de la maintenance veille à ce que les véhicules soient maintenus conformément:

1° au carnet de maintenance de chaque véhicule et

2° de geldende voorschriften met inbegrip van de onderhoudsregels en de bepalingen met betrekking tot de TSI's.

Het onderhoud wordt uitgevoerd door de met het onderhoud belaste entiteit of wordt door haar uitbesteed.”.

Art. 70

In titel II, hoofdstuk VI, van dezelfde wet wordt artikel 40 vervangen als volgt:

“Art. 40. Certificering van een met het onderhoud belaste entiteit

Voor wat goederenwagens betreft, wordt elke met het onderhoud belaste entiteit gecertificeerd door een organisatie die werd geaccrediteerd conform de procedure voorzien in het koninklijk besluit van 31 januari 2006 tot oprichting van het BELAC accreditatiesysteem van instellingen voor de conformiteitsbeoordeling.

In afwijking van het eerste lid, wordt de naleving van de voorschriften vervat in de certificeringsregeling die zal worden vastgesteld door de Koning op basis van de vereisten bedoeld in artikel 41, gecontroleerd door de veiligheidsinstantie, indien de met het onderhoud belaste entiteit een spoorwegonderneming of de spoorweginfrastructuurbeheerder is. Deze controle geschiedt in overeenstemming met de procedures bedoeld in titel II, hoofdstuk IV en wordt bevestigd in het kader van de veiligheidsvergunning voor de spoorweginfrastructuurbeheerder en in het kader van het veiligheidscertificaat voor de spoorwegonderneming.”.

Art. 71

In titel II, hoofdstuk VI, van dezelfde wet wordt artikel 41 vervangen als volgt:

“Art. 41. Certificeringsregeling van een met het onderhoud belaste entiteit

De certificeringsregeling van de met het onderhoud belaste entiteit bevestigt ten minste de naleving van de in artikel 39 bedoelde vereisten alsmede van de volgende vereisten:

1° de met het onderhoud belaste entiteit heeft het onderhoudssysteem vastgesteld;

2° het model en de geldigheid van het aan de met het onderhoud belaste entiteit afgegeven certificaat;

2° aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière de maintenance et aux dispositions relatives aux STI.

L'entité en charge de la maintenance effectue la maintenance elle-même ou la sous-traite.”.

Art. 70

Dans le titre II, chapitre VI, de la même loi, l'article 40 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 40. Certification de l'entité en charge de la maintenance

Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité en charge de la maintenance doit être certifiée par un organisme accrédité conformément à la procédure mise en place par l'arrêté royal du 31 janvier 2006 portant création du système BELAC d'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, lorsque l'entité en charge de la maintenance est une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, la conformité aux exigences reprises dans le système de certification à arrêter par le Roi sur la base des exigences visées à l'article 41 est contrôlée par l'autorité de sécurité conformément aux procédures visées au titre II, Chapitre IV et est confirmée dans le cadre de l'agrément de sécurité pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et dans le cadre du certificat de sécurité pour l'entreprise ferroviaire.”.

Art. 71

Dans le titre II, chapitre VI, de la même loi, l'article 41 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 41. Système de certification de l'entité en charge de la maintenance

Le système de certification de l'entité en charge de la maintenance confirme au moins le respect des exigences visées à l'article 39 et des exigences suivantes:

1° le système d'entretien est établi par l'entité en charge de la maintenance;

2° la présentation et la validité du certificat délivré à l'entité en charge de la maintenance;

3° de criteria voor de accreditering of erkenning van de instanties die belast zijn met de afgifte van de certificaten en voor de controles die noodzakelijk zijn voor de werking van de certificatieregeling;

4° de datum van de inwerkingstelling van de certificeringsregeling, met inbegrip van een overgangsperiode van één jaar voor bestaande met het onderhoud belaste entiteiten.

De Koning bepaalt de procedure die wordt gevolgd voor de certificering van de met het onderhoud belaste entiteiten in overeenstemming met de eisen vermeld in het eerste lid.

Tot de inwerkingtreding van de door het Bureau uitgewerkte Europese criteria, worden nationale criteria door de Koning vastgesteld.”

Art. 72

In titel II, hoofdstuk VI, van dezelfde wet wordt artikel 42 vervangen als volgt:

“Art. 42. Geldigheid

De overeenkomstig richtlijn 2004/49/EG van het Europese parlement en de raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (spoorwegveiligheidsrichtlijn) door andere lidstaten afgegeven certificaten zijn geldig op het Belgisch grondgebied.”

Art. 73

In titel II, hoofdstuk VI, van dezelfde wet wordt een artikel 42/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 42/1. Afwijkingen

In de volgende gevallen kan de Koning bepalen dat aan de hand van alternatieve maatregelen mag worden voldaan aan de verplichting om de met het onderhoud belaste entiteit aan te wijzen en te certificeren:

1° voertuigen die in een derde land geregistreerd zijn en die worden onderhouden overeenkomstig de wetgeving van dat land;

3° les critères d'accréditation ou de reconnaissance des organismes chargés de la délivrance des certificats ainsi que des contrôles nécessaires au fonctionnement du système de certification;

4° la date d'application du système de certification y compris une période transitoire d'un an pour les entités chargées de la maintenance existantes.

Le Roi arrête la procédure requise pour la certification des entités en charge de la maintenance conformément aux exigences visées à l'alinéa 1^{er}.

Jusqu'à l'entrée en vigueur de critères communautaires élaborés par l'Agence, le Roi établit des critères nationaux.”

Art. 72

Dans le titre II, chapitre VI, de la même loi, l'article 42 est remplacé par ce qui suit:

“Art. 42. Validité

Les certificats délivrés par les autres États membres conformément aux exigences de la directive 2004/49/CE du parlement européen et du conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) sont valables sur le territoire belge.”

Art. 73

Dans le titre II, chapitre VI, de la même loi, il est inséré un article 42/1 rédigé comme suit:

“Art. 42/1. Dérogations

Le Roi peut arrêter que les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de la maintenance seront réalisées par d'autres exigences, dans les cas suivants:

1° véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;

2° voertuigen die gebruikt worden op netten of spoorweglĳnen waarvan de spoorbreedte verschilt van die van het algemene spoorwegnet binnen de Gemeenschap en waarvoor aan de in artikel 39, eerste lid, 2° vermelde voorschriften wordt voldaan door middel van internationale overeenkomsten met derde landen;

3° in artikel 4 bedoelde voertuigen evenals bijzonder transport of militair materieel waarvoor de nationale veiligheidsinstantie vóór de indienstelling een ad hoc-vergunning moet afleveren. In dit geval worden voor periodes van maximaal vijf jaar afwijkingen toegestaan.

Deze andere vereisten worden toegepast middels door de veiligheidsinstantie toe te kennen afwijkingen:

1° op het moment van de registratie van voertuigen, wat de aanwijzing van de met het onderhoud belaste entiteit betreft;

2° op het moment van de afgifte van de veiligheidsvergunning en van de veiligheidscertificaten aan de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder, voor wat de aanwijzing of de certificering van de met het onderhoud belaste entiteit betreft.

De in het tweede lid bedoelde afwijkingen worden kenbaar gemaakt en gerechtvaardigd in het jaarlijkse veiligheidsverslag bedoeld in artikel 15.”

Art. 74

In artikel 45 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het tweede lid wordt vervangen als volgt:

“Het onderzoeksorgaan kan onderzoeken voeren naar niet in het eerste lid 1 bedoelde exploitatieongevallen en -incidenten of naar ongevallen en incidenten met een weerslag op de exploitatie, volgens de door de Koning bepaalde regels.”;

2° het artikel wordt aangevuld met twee leden, luidende:

“Door het onderzoeksorgaan wordt een gegevensbank met betrekking tot alle exploitatieongevallen en -incidenten en alle onderzoeken en analyses naar ongevallen en incidenten alsmede de daaruit voortvloeiende gevolgtrekkingen, opgericht en bijgewerkt.

De veiligheidsinstantie heeft toegang tot de in het derde lid bedoelde gegevensbank.”

2° véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferroviaire principal dans la Communauté et pour lesquels la conformité aux exigences visées à l'article 39, alinéa 1^{er}, 2°, est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;

3° véhicules visés à l'article 4 ainsi que des transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis *ad hoc* par l'autorité nationale de sécurité avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

Ces autres exigences sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'autorité de sécurité:

1° lors de l'immatriculation des véhicules, en ce qui concerne l'identification de l'entité en charge de la maintenance;

2° lors de la délivrance de l'agrément et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire de l'infrastructure, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité en charge de la maintenance.

Les dérogations visées à l'alinéa 2 sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 15.”

Art. 74

À l'article 45 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit:

“L'organisme d'enquête peut analyser chaque accident et incident d'exploitation ou affectant celle-ci non visés à l'alinéa 1^{er}, selon les modalités fixées par le Roi.”;

2° l'article est complété par deux alinéas rédigés comme suit:

“L'organisme d'enquête établit et tient à jour une banque de données de tous les accidents et incidents d'exploitation ainsi que de toutes les enquêtes et analyses d'accident et d'incident et les conclusions y relatives.

L'autorité de sécurité a accès à la banque de données visée à l'alinéa 3.”

Art. 75

Artikel 60 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 60. De bepalingen van titel II, hoofdstuk V, hoofdstuk voorafgaand aan titel II, hoofdstuk V, ingevoerd door de wet van (...) tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheids personeel en het onderhoud van de voertuigen betreft, blijven van toepassing tot het in fazen van toepassing worden van de bepalingen van het nieuwe hoofdstuk V. Deze bepalingen zullen van toepassing worden als volgt:

1° ten laatste twee jaar na de goedkeuring van de in artikel 22, § 4, van richtlijn 2007/59/EG bedoelde basisparameters worden de vergunningen en bevoegdheidsbewijzen overeenkomstig de bepalingen van titel II, nieuw hoofdstuk V afgegeven aan de bestuurders die grensoverschrijdende diensten, cabotagediensten of goederendiensten in een andere lidstaat verrichten, of die in ten minste twee lidstaten van de Europese Gemeenschappen werkzaam zijn, onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 60/1, eerste en tweede lid;

vanaf dezelfde datum worden alle treinbestuurders die de bovengenoemde diensten verrichten, met inbegrip van diegenen die nog geen vergunning of bevoegdheidsbewijs overeenkomstig titel II, nieuw hoofdstuk V hebben gekregen, onderworpen aan de periodieke controles bedoeld in de artikelen 37/3 en 37/11;

2° ten laatste twee jaar na het aanleggen van de registers bedoeld in de artikelen 37/6 en 37/14, worden alle nieuwe bevoegdheidsbewijzen en vergunningen afgeleverd overeenkomstig titel II, nieuw hoofdstuk V, onder voorbehoud van artikel 60/1, eerste en tweede lid;

3° ten laatste zeven jaar na het aanleggen van de registers bedoeld in de artikelen 37/6 en 37/14, zijn alle bestuurders in het bezit van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen in overeenstemming met deze wet. De instanties belast met de aflevering nemen alle vakbekwaamheden die door elke bestuurder reeds waren verworven, in aanmerking, zodanig dat dit vereiste geen enkele onnodige administratieve of financiële last met zich brengt. De eerder verleende vergunningen voor treinbestuurder worden zoveel mogelijk gewaarborgd. De instanties belast met de aflevering kunnen niettemin beslissen dat voor een bestuurder of voor een groep bestuurders, volgens het geval, examens en/ of een bijkomende opleiding nodig zijn voor het afleveren van vergunningen en/of bevoegdheidsbewijzen op grond van deze wet.”.

Art. 75

L'article 60 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 60 .Les dispositions du titre II, chapitre V, chapitre antérieur au titre II, chapitre V introduit par la loi du (...) modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules, demeurent applicables jusqu'à la mise en application en phases des dispositions du chapitre V nouveau. Ces dispositions seront mises en application comme suit:

1° au plus tard deux ans après l'adoption des paramètres fondamentaux prévus à l'article 22, § 4, de la directive 2007/59/CE, les licences et attestations sont délivrées conformément aux dispositions du titre II, chapitre V nouveau aux conducteurs qui assurent des services transfrontaliers, de cabotage ou de transport de marchandises dans un autre État membre des Communautés européennes, ou qui travaillent dans au moins deux États membres des Communautés européennes, sous réserve des dispositions de l'article 60/1, alinéas 1 et 2;

à partir de la même date, tous les conducteurs de train assurant les services susmentionnés sont soumis aux vérifications périodiques prévues aux articles 37/3 et 37/11, y compris ceux qui ne possèdent pas encore de licence ou d'attestation conforme au titre II, chapitre V, nouveau;

2° au plus tard deux ans après l'établissement des registres visés aux articles 37/6 et 37/14, toutes les nouvelles attestations et licences sont délivrées conformément au titre II, chapitre V, nouveau, sous réserve de l'article 60/1, alinéas 1 et 2;

3° au plus tard sept ans après l'établissement des registres visés aux articles 37/6 et 37/14, tous les conducteurs sont en possession de licences et d'attestations conformes à la présente loi. Les entités de délivrance tiennent compte de toutes les compétences professionnelles déjà acquises par chaque conducteur, de façon telle que cette exigence n'entraîne pas de charge administrative et financière inutile. Les droits de conduire octroyés antérieurement au conducteur sont maintenus, dans la mesure du possible. Les entités de délivrance peuvent néanmoins décider, pour un conducteur ou un groupe de conducteurs, selon le cas, que des examens et/ou une formation supplémentaires sont nécessaires pour délivrer les licences et/ou les attestations au titre de la présente loi.”.

Art. 76

In dezelfde wet wordt een artikel 60/1 ingevoegd, luidende:

“art. 60/1. Treinbestuurders die overeenkomstig de bepalingen die van toepassing waren vóór het van toepassing worden van artikel 60, 1° of 2° vergund waren om treinen te besturen, mogen op grond van hun rechten hun beroepsbezigheden verderzetten voor een duur van ten hoogste zeven jaar na het aanleggen van de registers bedoeld in de artikelen 37/6 en 37/14.

De certificering van leerlingen-treinbestuurders die vóór het van toepassing worden van artikel 60, 1° of 2° gestart zijn met een goedgekeurd onderwijs- en opleidingsprogramma of met een goedgekeurde opleiding, wordt verricht overeenkomstig de bepalingen die bestonden vóór het in werking treden van de wet van (...) tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft.

De veiligheidsinstantie, de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder zorgen ervoor dat de periodieke controles die beantwoorden aan die bedoeld in de artikelen 37/3 en 37/11 geleidelijk aan toegepast worden op treinbestuurders die nog geen overeenkomstig richtlijn 2007/59/EG afgeleverde vergunningen en bevoegdheidsbewijzen bezitten.”.

Art. 77

Artikel 62 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 78

In dezelfde wet worden bijlagen V, VI, VII, VIII, IX, X en XI ingevoegd die als bijlage zijn gevoegd bij deze wet.

HOOFDSTUK 4

Opheffings- en slotbepalingen

Art. 79

De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, alle bepalingen aannemen die nodig

Art. 76

Dans la même loi est inséré un article 60/1, rédigé comme suit:

“Art. 60/1. Les conducteurs autorisés à conduire conformément aux dispositions qui s’appliquaient avant l’entrée en application de l’article 60, 1° ou 2° peuvent poursuivre leurs activités professionnelles sur la base de leurs droits, pour une durée maximale de sept ans après l’établissement des registres visés aux articles 37/6 et 37/14.

La certification des apprentis qui ont entamé un programme d’enseignement et de formation agréé ou une formation agréée avant l’entrée en application de l’article 60, 1° ou 2° est assurée conformément aux dispositions existantes avant l’entrée en vigueur de la loi du (...) modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l’utilisation de l’infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d’exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules.

L’autorité de sécurité, les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire veillent à ce que des vérifications périodiques correspondant à celles prévues aux articles 37/3 et 37/11 soient appliquées progressivement aux conducteurs qui ne possèdent pas de licences et d’attestations délivrées conformément à la directive 2007/59/CE.”.

Art. 77

L’article 62 de la même loi est abrogé.

Art. 78

Dans la même loi sont insérés des annexes V, VI, VII, VIII, IX, X et XI qui sont jointes en annexe à la présente loi.

CHAPITRE 4

Dispositions abrogatoires et finales

Art. 79

Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, adopter toutes les dispositions nécessaires à la

zijn voor de omzetting van artikel 10, 3 ter van richtlijn 91/440/EG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, ingevoegd bij richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007. Die bepalingen kunnen bepalingen van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur wijzigen, vervangen, aanvullen of opheffen.

De bij het eerste lid aan de Koning toegekende bevoegdheid loopt ten einde op 3 december 2011.

Een op grond van het eerste lid vastgesteld besluit wordt geacht, nooit uitwerking te hebben gehad, indien het niet bij wet wordt bekrachtigd binnen het jaar na zijn inwerkingtreding.

Art. 80

Opgeheven worden:

1° het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

2° het koninklijk besluit van 17 november 2003 houdende uitvoering van de hoofdstukken III, V en VI van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

3° het ministerieel besluit van 14 maart 2003 ter uitvoering van het artikel 100 van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

4° het ministerieel besluit van 19 februari 2004 houdende goedkeuring van de netverklaring.

Art. 81

Deze wet treedt in werking op 3 december 2009, met uitzondering van de artikelen 38 en 47, die in werking treden twee jaar na de aanneming van de in artikel 22, § 4, van richtlijn 2007/59/EG bedoelde basisparameters, en van artikel 60, dat in werking treedt op 3 december 2010.

De Koning kan voor de artikelen 38, 47 en 60 een datum van inwerkingtreding bepalen voorafgaand aan de datum vermeld in het eerste lid.

transposition de l'article 10, § 3 ter de la directive 91/440/CE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, inséré par la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007. Ces dispositions peuvent modifier, remplacer, compléter ou abroger des dispositions de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

La compétence attribuée au Roi en vertu de l'alinéa 1^{er} expire le 3 décembre 2011.

Un arrêté adopté en vertu de l'alinéa 1^{er} est réputé n'avoir jamais sorti d'effets s'il n'est pas confirmé par la loi dans l'année qui suit sa mise en vigueur.

Art. 80

Sont abrogés:

1° l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

2° l'arrêté royal du 17 novembre 2003 portant exécution des chapitres III, V et VI de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

3° l'arrêté ministériel du 14 mars 2003 portant exécution de l'article 100 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

4° l'arrêté ministériel du 19 février 2004 portant approbation du document de référence du réseau.

Art. 81

La présente loi entre en vigueur le 3 décembre 2009, à l'exception des articles 38 et 47 qui entrent en vigueur deux ans après l'adoption des paramètres fondamentaux prévus à l'article 22, § 4 de la directive 2007/59/CE, et de l'article 60 qui entre en vigueur le 3 décembre 2010.

En ce qui concerne les articles 38, 47 et 60, le Roi peut fixer une date d'entrée en vigueur antérieure à celle mentionnée à l'alinéa 1^{er}.

Gegeven te Brussel, 10 november 2009

ALBERT

VAN KONINGSWEGE:

De eerste minister,

Herman VAN ROMPUY

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Etienne SCHOUPPE

Donné à Bruxelles, le 10 novembre 2009

ALBERT

PAR LE ROI:

Le premier ministre,

Herman VAN ROMPUY

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Etienne SCHOUPPE

BIJLAGEN

ANNEXES

OMZETTINGSTABEL RICHTLIJN 2007/59/EG

TABLEAU DE TRANSPOSITION DIRECTIVE
2007/59/CE

Richtlijn — Directive 2007/59/CE	Wet van 19 december 2006 — Loi du 19 décembre 2006		Wet van 4 december 2006 — Loi du 4 décembre 2006	Wijzigingswet — Loi modificative
Art. 1	-	-	-	-
Art. 2	-	-	-	
Art. 2.1	-	-	-	-
Art. 2.2	-	-	-	-
Art. 2.3, a)	Art. 4, 5°	Art. 4, 5°	Art. 4, 5°	Art. 2 et 10
Art. 2.3, b)	Art. 4, 2°	Art. 4, 2°	Art. 4, 2°	Art. 2 et 10
Art. 2.3, c)	Art. 4, 1°	Art. 4, 1°	Art. 4, 1°	Art. 2 et 10
Art. 2.3, d)				-
Art. 3				
Art. 3, a)	Art. 5, 12°	Art. 5, 12°	Art. 5, 22°	
Art. 3, b)	Art. 5, 30°	Art. 5, 30°	Art. 11, i)	
Art. 3, c)	Art. 5, 30/1°	Art. 5, 30/1°	Art. 11, j)	
Art. 3, d)	Art. 5, 24°	Art. 5, 24°	Art. 5, 26°	Art. 3 et 11, f)
Art. 3, e)	Art. 5, 3°	Art. 5, 3°	Art. 5, 2°	
Art. 3, f)	Art. 5, 4°	Art. 5, 4°	Art. 5, 3°	Art. 3 et 11, a)
Art. 3, g)	Art. 5, 23°	Art. 5, 23°		
Art. 3, h)	Art. 5, 22°	Art. 5, 22°		Art. 11, e)
Art. 3, i)	Art. 5, 8°	Art. 5, 8°		Art. 11, d)
Art. 3, j)	Art. 5, 34°	Art. 5, 34°		Art. 11, m)
Art. 3, k)	Art. 5, 35°	Art. 5, 35°		Art. 11, m)
Art. 3, l)	Art. 5, 36°	Art. 5, 36°		Art. 11, m)
Art. 4				
Art. 4.1	Art. 36, eerste lid Art. 37/27, § 1, 1°	Art. 36, al. 1 ^{er} Art. 37/27, § 1, 1°		Art. 30 Art. 66
Art. 4.2	Art. 37/8, achtste tot tiende lid	Art. 37/8, al. 8 à 10		Art. 41
Art. 4.3	Art. 37/8, zesde en zevende lid	Art. 37/8, al. 6 et 7		Art. 41
Art. 4.4				-
Art. 5	Art. 37/27, § 3	Art. 37/27, § 3		Art. 66
Art. 6				
Art. 6.1	Art. 37, eerste lid	Art. 37, al. 1 ^{er}		Art. 32

Richtlijn – Directive 2007/59/CE	Wet van 19 december 2006 – Loi du 19 décembre 2006		Wet van 4 december 2006 – Loi du 4 décembre 2006	Wijzigingswet – Loi modificative
Art. 6.2	Art. 37/8, eerste en tweede lid	Art. 37/8, al. 1 ^{er} et al. 2		Art. 41
Art. 7				
Art. 7.1	Art. 37, tweede lid	Art. 37, al. 2		Art. 32
Art. 7.2	Art. 37/8, derde lid	Art. 37/8, al. 3		Art. 41
Art. 8				-
Art. 9				
Art. 9.1	Art. 37/1 Art. 37/9 Art. 37/22, eerste lid Art. 37/27, § 1, 2° tot 4° en § 2, 2° tot 4°	Art. 37/1 Art. 37/9 Art. 37/22, al. 1 ^{er} Art. 37/27, § 1, 2° tot 4° et § 2, 2° tot 4°		Art. 33 Art. 42 Art. 58 Art. 66
Art. 9.2				-
Art. 10	Art. 37/1, eerste en tweede lid	Art. 37/1, al. 1 ^{er} et al. 2		Art. 33
Art. 11				
Art. 11.1	Art. 37/1, derde lid	Art. 37/1, al. 3		Art. 33
Art. 11.2	Art. 37/1, vierde lid Art. 37/27, § 1, 2°	Art. 37/1, al. 4 Art. 37/27, § 1, 2°		Art. 33 Art. 66
Art. 11.3	Art. 37/1, vijfde lid Art. 37/27, § 1, 3°	Art. 37/1, al. 5 Art. 37/27, § 1, 3°		Art. 33 Art. 66
Art. 11.4	Art. 37/1, zesde lid Art. 37/27, § 1, 4°	Art. 37/1, al. 6 Art. 37/27, § 1, 4°		Art. 33 Art. 66
Art. 12	Art. 37/9, tweede lid Art. 37/27, § 2, 2°	Art. 37/9, al. 2 Art. 37/27, § 2, 2°		Art. 42 Art. 66
Art. 13				
Art. 13.1	Art. 37/9, vierde lid Art. 37/27, § 2, 4°	Art. 37/9, al. 4 Art. 37/27, § 2, 4°		Art. 42 Art. 66
Art. 13.2	Art. 37/9, tweede en derde lid Art. 37/27, § 2, 2° en 3°	Art. 37/9, al. 2 et 3 Art. 37/27, § 2, 2° et 3°		Art. 42 Art. 66
Art. 13.3	Art. 37/9, vijfde lid	Art. 37/9, al. 5		Art. 42

Richtlijn – Directive 2007/59/CE	Wet van 19 december 2006 – Loi du 19 décembre 2006		Wet van 4 december 2006 – Loi du 4 décembre 2006	Wijzigingswet – Loi modificative
Art. 14				
Art. 14.1				
Art. 14.2	Art. 37/2, eerste lid	Art. 37/2, al. 1 ^{er}		Art. 34
Art. 14.3	Art. 37/16, § 1, 1 ^o	Art. 37/16, § 1, 1 ^o		Art. 51
Art. 14.4	Art. 37/2, tweede lid	Art. 37/2, al. 2		Art. 34
Art. 14.5	Art. 37	Art. 37		Art. 32
Art. 14.6	Art. 37/2, derde lid	Art. 37/2, al. 3		Art. 34
Art. 15	Art. 37/10	Art. 37/10		Art. 43
Art. 16				
Art. 16.1	Art. 37/3, eerste en tweede lid	Art. 37/3, al. 1 ^{er} et al. 2		Art. 35
Art. 16.2, al. 1 ^{er}	Art. 37/11, eerste lid Art. 37/27, § 2, 5 ^o	Art. 37/11, al. 1 ^{er} Art. 37/27, § 2, 5 ^o		Art. 44 Art. 66
Art. 16.2, al. 2	Art. 37/11, tweede lid	Art. 37/11, al. 2		Art. 44
Art. 16.3	Art. 37/3, derde lid Art. 37/11, derde lid	Art. 37/3, al. 3 Art. 37/11, al. 3		Art. 35 Art. 44
Art. 17				
Art. 17, al. 1 ^{er} et al. 2	Art. 37/4, eerste en tweede lid	Art. 37/4, al. 1 ^{er} et al. 2		Art. 36
Art. 17, al. 3	Art. 37/12	Art. 37/12		Art. 45
Art. 18	Art. 37/15	Art. 37/15		Art. 49
Art. 19				
Art. 19.1, al. 1 ^{er}	Art. 37/16, § 1	Art. 37/16, § 1		Art. 51
Art. 19.1, al. 2	Art. 37/16, § 2	Art. 37/16, § 2		Art. 51
Art. 19.2				
Art. 19.3				
Art. 19.4				
Art. 19.5				
Art. 19.6				
Art. 20				
Art. 20.1				

Richtlijn – Directive 2007/59/CE	Wet van 19 december 2006 – Loi du 19 décembre 2006		Wet van 4 december 2006 – Loi du 4 décembre 2006	Wijzigingswet – Loi modificative
Art. 20.2, al. 1 ^{er}	Art. 37/17, eerste en vierde lid	Art. 37/17, al. 1 ^{er} et al. 4		Art. 53
Art. 20.2, al. 2	Art. 37/17, vijfde lid	Art. 37/17, al. 5		Art. 53
Art. 20.3	Art. 37/17, zesde lid	Art. 37/17, al. 6		Art. 53
Art. 21				
Art. 21.1				
Art. 21.2	Art. 37/16, § 3	Art. 37/16, § 3		Art. 51
Art. 21.3				
Art. 22				
Art. 22.1	Art. 37/6, § 1	Art. 37/6, § 1		Art. 38
Art. 22.2	Art. 37/14, § 1	Art. 37/14, § 1		Art. 47
Art. 22.3	Art. 37/6, § 2 Art. 37/14, § 2	Art. 37/6, § 2 Art. 37/14, § 2		Art. 38 Art. 47
Art. 22.4, al. 1 ^{er}	Art. 37/6, § 3 Art. 37/14, § 3	Art. 37/6, § 3 Art. 37/14, § 3		Art. 38 Art. 47
Art. 22.4, al. 2				
Art. 22.5				
Art. 22.6				
Art. 23				
Art. 23.1	Art. 37/18, eerste lid Art. 37/27, § 4, 5°	Art. 37/18, al. 1 ^{er} Art. 37/27, § 4, 5°		Art. 54 Art. 66
Art. 23.2	Art. 37/27, § 4, 4°	Art. 37/27, § 4, 4°		Art. 66
Art. 23.3	Art. 37/27, § 4, 5°	Art. 37/27, § 4, 5°		Art. 66
Art. 23.3, a)				
Art. 23.3, b)				
Art. 23.4	Art. 37/18, tweede lid	Art. 37/18, al. 2		Art. 54
Art. 23.5	Art. 37/19, eerste lid Art. 37/20, eerste lid	Art. 37/19, al. 1 ^{er} Art. 37/20, al. 1 ^{er}		Art. 55 Art. 56
Art. 23.6	Art. 37/20, tweede lid	Art. 37/20, al. 2		Art. 56
Art. 23.7	Art. 37/19, tweede lid	Art. 37/19, al. 2		Art. 55
Art. 23.8	Art. 37/20, derde lid	Art. 37/20, al. 3		Art. 56

Richtlijn – Directive 2007/59/CE	Wet van 19 december 2006 – Loi du 19 décembre 2006		Wet van 4 december 2006 – Loi du 4 décembre 2006	Wijzigingswet – Loi modificative
Art. 24				
Art. 24.1	Art. 37/21	Art. 37/21		Art. 57
Art. 24.2				
Art. 25				
Art. 25.1, a)				
Art. 25.1, b)	Art. 37/22, tweede lid	Art. 37/22, al. 2		Art. 58
Art. 25.2	Art. 37/22, derde lid	Art. 37/22, al. 3		Art. 58
Art. 25.3				
Art. 25.4	Art. 37/22, derde en vierde lid	Art. 37/22, al. 3 et 4		Art. 58
Art. 25.5	Art. 37/22, vijfde lid	Art. 37/22, al. 5		Art. 58
Art. 25.6	Art. 37/22, zesde lid	Art. 37/22, al. 6		Art. 58
Art. 26	Art. 37/24	Art. 37/24		Art. 62
Art. 27				
Art. 27	Art. 37/25	Art. 37/25		Art. 63
Art. 28				
Art. 29				
Art. 29.1	Art. 37/26, § 1	Art. 37/26, § 1		Art. 64
Art. 29.2	Art. 37/26, § 2	Art. 37/26, § 2		Art. 64
Art. 29.3	Art. 37/26, §3	Art. 37/26, §3		Art. 64
Art. 29.4, al. 1 ^{er} , a)	Art. 37/26, § 4, eerste lid, 1 ^o	Art. 37/26, § 4, al. 1 ^{er} , 1 ^o		Art. 64
Art. 29.4, al. 1 ^{er} , b)	Art. 37/26, § 4, eerste lid, 2 ^o	Art. 37/26, § 4, al. 1 ^{er} , 2 ^o		Art. 64
Art. 29.4, al. 1 ^{er} , c)	Art. 37/26, § 4, eerste lid, 3 ^o	Art. 37/26, § 4, al. 1 ^{er} , 3 ^o		Art. 64
Art. 29.4, al. 2	Art. 37/26, § 4, tweede lid	Art. 37/26, § 4, al. 2		Art. 64
Art. 29.4, al. 3	Art. 37/26, § 4, derde lid	Art. 37/26, § 4, al. 3		Art. 64
Art. 29.5	Art. 37/26, § 5	Art. 37/26, § 5		Art. 64
Art. 30				
Art. 31				
Art. 32				

Richtlijn – Directive 2007/59/CE	Wet van 19 december 2006 – Loi du 19 décembre 2006		Wet van 4 december 2006 – Loi du 4 décembre 2006	Wijzigingswet – Loi modificative
Art. 33				-
Art. 34				-
Art. 35				
Art. 36				
Art. 36.1, al. 1 ^{er}				Art. 81
Art. 36.1, al. 2	Art. 2, tweede streepje	Art. 2, 2 ^{ème} tiret		Art. 1, al. 2, 1 ^{er} tiret Art. 9
Art. 36.2				
Art. 36.3				
Art. 37				
Art. 37.1				Art. 81
Art. 37.2, a), al. 1 ^{er}	Art. 60, 1 ^o	Art. 60, 1 ^o		Art. 75
Art. 37.2, a), al. 2	Art. 60, 1 ^o	Art. 60, 1 ^o		Art. 75
Art. 37.2, b)	Art. 60, 2 ^o	Art. 60, 2 ^o		Art. 75
Art. 37.2, c)	Art. 60, 3 ^o	Art. 60, 3 ^o		Art. 75
Art. 37.3, al. 1 ^{er}	Art. 60/1, eerste lid	Art. 60/1, al. 1 ^{er}		Art. 76
Art. 37.3, al. 2	Art. 60/1, tweede lid	Art. 60/1, al. 2		Art. 76
Art. 37.3, al. 3	-	-		-
Art. 37.4	Art. 60/1, derde lid	Art. 60/1, al. 3		Art. 76
Art. 37.5	-	-		-
Art. 38	-			
Art. 39	-			

OMZETTINGSTABEL WIJZIGINGSWET

TABLEAU DE TRANSPOSITION LOI MODIFICATIVE

Wijzigingswet / Loi modificative	Wet van 4 december 2006	Loi du 4 décembre 2006	Richtlijn 2007/59/EG	Directive 2007/59/CE
Art. 1			Art. 36.1, tweede lid	Art. 36.1, al. 2
Art. 2	Art. 4, eerste lid, 1°	Art. 4, al. 1 ^{er} , 1°	Art. 2.3, c)	Art. 2.3, c)
	Art. 4, eerste lid, 2°	Art. 4, al. 1 ^{er} , 2°	Art. 2.3, b)	Art. 2.3, b)
	Art. 4, eerste lid, 5°	Art. 4, al. 1 ^{er} , 5°	Art. 2.3, a)	Art. 2.3, a)
Art. 3	Art. 5, 3°	Art. 5, 3°	Art. 3, f)	Art. 3, f)
	Art. 5, 17°	Art. 5, 17°	Art. 3, i)	Art. 3, i)
	Art. 5, 26°	Art. 5, 26°	Art. 3, d)	Art. 3, d)
	19 december 2006	19 décembre 2006		
Art. 9	Art. 2	Art. 2	Art. 36.1, tweede lid	Art. 36.1, al. 2
Art. 10	Art. 4, 1°, 2° en 5°	Art. 4, 1°, 2° et 5°	Art. 2.3, a), b), c)	Art. 2.3, a), b), c)
Art. 11, a)	Art. 5, 4°	Art. 5, 4°	Art. 3, f)	Art. 3, f)
Art. 11, c)	Art. 5, 6°	Art. 5, 6°		
Art. 11, d)	Art. 5, 8°	Art. 5, 8°	Art. 3, i)	Art. 3, i)
Art. 11, e)	Art. 5, 22°	Art. 5, 22°	Art. 3, h)	Art. 3, h)
Art. 11, f)	Art. 5, 24°	Art. 5, 24°	Art. 3, d)	Art. 3, d)
Art. 11, i)	Art. 5, 30°	Art. 5, 30°	Art. 3, b)	Art. 3, b)
Art. 11, j)	Art. 5, 30/1°	Art. 5, 30/1°	Art. 3, c)	Art. 3, c)
Art. 11, l)	Art. 5, 32°	Art. 5, 32°		
Art. 11, m)	Art. 5, 34°	Art. 5, 34°	Art. 3, j)	Art. 3, j)
	Art. 5, 35°	Art. 5, 35°	Art. 3, k)	Art. 3, k)
	Art. 5, 36°	Art. 5, 36°	Art. 3, l)	Art. 3, l)
Art. 30	Art. 36, eerste lid	Art. 36, al. 1 ^{er}	Art. 4.1	Art. 4.1
	Art. 36, tweede lid	Art. 36, al. 2		
Art. 32	Art. 37, eerste lid	Art. 37, al. 1 ^{er}	Art. 6.1	Art. 6.1
	Art. 37, tweede lid	Art. 37, al. 2	Art. 7.1	Art. 7.1
	Art. 37, derde lid	Art. 37, al. 3	Art. 4.1, a) en art. 14.5	Art. 4.1, a) et art. 14.5
Art. 33	Art. 37/1, eerste lid	Art. 37/1, al. 1 ^{er}	Art. 10	Art. 10
	Art. 37/1, tweede lid	Art. 37/1, al. 2	Art. 10	Art. 10
	Art. 37/1, derde lid	Art. 37/1, al. 3	Art. 11.1	Art. 11.1
	Art. 37/1, vierde lid	Art. 37/1, al. 4	Art. 11.2	Art. 11.2
	Art. 37/1, vijfde lid	Art. 37/1, al. 5	Art. 11.3	Art. 11.3
	Art. 37/1, zesde lid	Art. 37/1, al. 6	Art. 11.4	Art. 11.4

Wijzigingswet / Loi modificative	Wet van 4 december 2006	Loi du 4 décembre 2006	Richtlijn 2007/59/EG	Directive 2007/59/CE
Art. 34	Art. 37/2, eerste lid	Art. 37/2, al. 1 ^{er}	Art. 14.2	Art. 14.2
	Art. 37/2, tweede lid	Art. 37/2, al. 2	Art. 14. 4	Art. 14. 4
	Art. 37/2, derde lid	Art. 37/2, al. 3	Art. 14.6	Art. 14.6
Art. 35	Art. 37/3, eerste lid	Art. 37/3, al. 1 ^{er}	Art. 16.1, eerste lid	Art. 16.1, al. 1 ^{er}
	Art. 37/3, tweede lid	Art. 37/3, al. 2	Art. 16.1, tweede lid	Art. 16.1, al. 2
	Art. 37/3, derde lid	Art. 37/3, al. 3	Art. 16.3	Art. 16.3
Art. 36	Art. 37/4, eerste lid	Art. 37/4, al. 1 ^{er}	Art. 17, eerste lid	Art. 17, al. 1 ^{er}
	Art. 37/4, tweede lid	Art. 37/4, al. 2	Art. 17, tweede lid	Art. 17, al. 2
Art. 37	Art. 37/5	Art. 37/5	Art. 18	Art. 18
Art. 38	Art. 37/6, § 1, 1°	Art. 37/6, § 1, 1°	Art. 22.1, a)	Art. 22.1, a)
	Art. 37/6, § 1, 2°	Art. 37/6, § 1, 2°	Art. 22.1, b)	Art. 22.1, b)
	Art. 37/6, § 2	Art. 37/6, § 2	Art. 22.3	Art. 22.3
	Art. 37/6, § 3	Art. 37/6, § 3	Art. 22.4	Art. 22.4
Art. 40	Art. 37/7	Art. 37/7	Art. ?	
Art. 41	Art. 37/8, eerste lid	Art. 37/8, al. 1 ^{er}	Art. 6.2	Art. 6.2
	Art. 37/8, tweede lid	Art. 37/8, al. 2	Art. 6.2	Art. 6.2
	Art. 37/8, derde lid	Art. 37/8, al. 3	Art. 7.2	Art. 7.2
	Art. 37/8, vierde lid	Art. 37/8, al. 4	Art. 7.2	Art. 7.2
	Art. 37/8, vijfde lid	Art. 37/8, al. 5	Art. 4.1, b)	Art. 4.1, b)
	Art. 37/8, zesde lid, 1°	Art. 37/8, al. 6, 1°	Art. 4.3, eerste lid, a)	Art. 4.3, al. 1 ^{er} , a)
	Art. 37/8, zesde lid, 2°	Art. 37/8, al. 6, 2°	Art. 4.3, eerste lid, b)	Art. 4.3, al. 1 ^{er} , b)
	Art. 37/8, zevende lid	Art. 37/8, al. 7	Art. 4.3, tweede lid	Art. 4.3, al. 2
	Art. 37/8, achtste lid, 1°	Art. 37/8, al. 8, 1°	Art. 4.2, eerste lid, a)	Art. 4.2, al. 1 ^{er} , a)
	Art. 37/8, achtste lid, 2°	Art. 37/8, al. 8, 2°	Art. 4.2, eerste lid, b)	Art. 4.2, al. 1 ^{er} , b)
	Art. 37/8, achtste lid, 3°	Art. 37/8, al. 8, 3°	Art. 4.2, eerste lid, c)	Art. 4.2, al. 1 ^{er} , c)
	Art. 37/8, achtste lid, 4°	Art. 37/8, al. 8, 4°	Art. 4.2, eerste lid, d)	Art. 4.2, al. 1 ^{er} , d)
	Art. 37/8, achtste lid, 5°	Art. 37/8, al. 8, 5°	Art. 4.2, eerste lid, e)	Art. 4.2, al. 1 ^{er} , e)
	Art. 37/8, negende lid	Art. 37/8, al. 9	Art. 4.2, tweede lid	Art. 4.2, al. 2
	Art. 37/8, tiende lid	Art. 37/8, al. 10	Art. 4.2, derde lid	Art. 4.2, al. 3
Art. 42	Art. 37/9, eerste lid	Art. 37/9, al. 1 ^{er}	Art. 9.1	Art. 9.1

Wijzigingswet / Loi modificative	Wet van 4 december 2006	Loi du 4 décembre 2006	Richtlijn 2007/59/EG	Directive 2007/59/CE
	Art. 37/9, tweede lid	Art. 37/9, al. 2	Art. 12	Art. 12
	Art. 37/9, derde lid	Art. 37/9, al. 3	Art. 12 Art. 13.2	Art. 12 Art. 13.2
	Art. 37/9, vierde lid	Art. 37/9, al. 4	Art. 13.1	Art. 13.1
	Art. 37/9, vijfde lid	Art. 37/9, al. 5	Art. 13.3	Art. 13.3
Art. 43	Art. 37/10, eerste lid	Art. 37/10, al. 1 ^{er}	Art. 15.1	Art. 15.1
	Art. 37/10, tweede lid	Art. 37/10, al. 2	Art. 15.2	Art. 15.2
	Art. 37/10, derde lid	Art. 37/10, al. 3	Art. 15.3	Art. 15.3
Art. 44	Art. 37/11, eerste lid	Art. 37/11, al. 1 ^{er}	Art. 16.1	Art. 16.1
	Art. 37/11, tweede lid	Art. 37/11, al. 2	Art. 16.2, tweede lid	Art. 16.2, al. 2
	Art. 37/11, derde lid	Art. 37/11, al. 3	Art. 16.3	Art. 16.3
Art. 45	Art. 37/12	Art. 37/12	Art. 17, derde lid	Art. 17, al. 3
Art. 46	Art. 37/13, eerste lid	Art. 37/13, al. 1 ^{er}	Art. 9.1	Art. 9.1
	Art. 37/13, tweede lid	Art. 37/13, al. 2	Art. 9.1	Art. 9.1
Art. 47	Art. 37/14, § 1, 1°	Art. 37/14, § 1, 1°	Art. 22.2, a)	Art. 22.2, a)
	Art. 37/14, § 1, 2°	Art. 37/14, § 1, 2°	Art. 22.2, b)	Art. 22.2, b)
	Art. 37/14, § 1, 3°	Art. 37/14, § 1, 3°	Art. 22.2, c)	Art. 22.2, c)
	Art. 37/14, § 2	Art. 37/14, § 2	Art. 22.3	Art. 22.3
	Art. 37/14, § 3	Art. 37/14, § 3	Art. 22.4	Art. 22.4
Art. 49	Art. 37/15, § 1, eerste lid	Art. 37/15, § 1, al. 1 ^{er}	Art. 18.1, eerste lid	Art. 18.1, al. 1 ^{er}
	Art. 37/15, § 1, tweede lid	Art. 37/15, § 1, al. 2	Art. 18.1, tweede lid	Art. 18.1, al. 2
	Art. 37/15, § 2, eerste lid	Art. 37/15, § 2, al. 1 ^{er}	Art. 18.2, eerste lid	Art. 18.2, al. 1 ^{er}
	Art. 37/15, § 2, tweede lid	Art. 37/15, § 2, al. 2	Art. 18.2, tweede lid	Art. 18.2, al. 2
Art. 51	Art. 37/16, § 1, 1°	Art. 37/16, § 1, 1°	Art. 19.1, eerste lid, a)	Art. 19.1, al. 1 ^{er} , a)
	Art. 37/16, § 1, 2°	Art. 37/16, § 1, 2°	Art. 19.1, eerste lid, b)	Art. 19.1, al. 1 ^{er} , b)
	Art. 37/16, § 1, 3°	Art. 37/16, § 1, 3°	Art. 19.1, eerste lid, c)	Art. 19.1, al. 1 ^{er} , c)
	Art. 37/16, § 1, 4°	Art. 37/16, § 1, 4°	Art. 19.1, eerste lid, d)	Art. 19.1, al. 1 ^{er} , d)
	Art. 37/16, § 1, 5°	Art. 37/16, § 1, 5°	Art. 19.1, eerste lid, e)	Art. 19.1, al. 1 ^{er} , e)
	Art. 37/16, § 1, 6°	Art. 37/16, § 1, 6°	Art. 19.1, eerste lid, f)	Art. 19.1, al. 1 ^{er} , f)
	Art. 37/16, § 1, 7°	Art. 37/16, § 1, 7°	Art. 19.1, eerste lid, g)	Art. 19.1, al. 1 ^{er} , g)
	Art. 37/16, § 1, 8°	Art. 37/16, § 1, 8°	Art. 19.1, eerste lid, h)	Art. 19.1, al. 1 ^{er} , h)

Wijzigingswet / Loi modificative	Wet van 4 december 2006	Loi du 4 décembre 2006	Richtlijn 2007/59/EG	Directive 2007/59/CE
	Art. 37/16, § 1, 9°	Art. 37/16, § 1, 9°	Art. 19.1, eerste lid, i)	Art. 19.1, al. 1 ^{er} , i)
	Art. 37/16, § 2	Art. 37/16, § 2	Art. 19.1, tweede lid	Art. 19.1, al. 2
	Art. 37/16, § 3	Art. 37/16, § 3	Art. 21.2	Art. 21.2
Art. 53	Art. 37/17, eerste lid	Art. 37/17, al. 1 ^{er}	Art. 20.2, eerste lid	Art. 20.2, al. 1 ^{er}
	Art. 37/17, tweede lid	Art. 37/17, al. 2	-	-
	Art. 37/17, derde lid	Art. 37/17, al. 3	Art. 20.2, eerste lid	Art. 20.2, al. 1 ^{er}
	Art. 37/17, vierde lid	Art. 37/17, al. 4	Art. 20.2, eerste lid	Art. 20.2, al. 1 ^{er}
	Art. 37/17, vijfde lid	Art. 37/17, al. 5	Art. 20.2, tweede lid	Art. 20.2, al. 2
	Art. 37/17, zesde lid	Art. 37/17, al. 6	Art. 20.3	Art. 20.3
Art. 54	Art. 37/18, eerste lid	Art. 37/18, al. 1 ^{er}	Art. 23.1	Art. 23.1
	Art. 37/18, tweede lid	Art. 37/18, al. 2	Art. 23.4	Art. 23.4
Art. 55	Art. 37/19, eerste lid	Art. 37/19, al. 1 ^{er}	Art. 23.5	Art. 23.5
	Art. 37/19, tweede lid	Art. 37/19, al. 2	Art. 23.7	Art. 23.7
Art. 56	Art. 37/20, eerste lid	Art. 37/20, al. 1 ^{er}	Art. 23.5	Art. 23.5
	Art. 37/20, tweede lid	Art. 37/20, al. 2	Art. 23.6	Art. 23.6
	Art. 37/20, derde lid	Art. 37/20, al. 3	Art. 23.8	Art. 23.8
Art. 57	Art. 37/21, eerste lid	Art. 37/21, al. 1 ^{er}	Art. 24.1	Art. 24.1
	Art. 37/21, tweede lid	Art. 37/21, al. 2	Art. 24.1	Art. 24.1
Art. 58	Art. 37/22, eerste lid	Art. 37/22, al. 1 ^{er}	Art. 9.1?	
	Art. 37/22, tweede lid	Art. 37/22, al. 2	Art. 25.1, b) en art. 25.2	Art. 25.1, b) et art. 25.2
	Art. 37/22, derde lid	Art. 37/22, al. 3	Art. 25.2	Art. 25.2
	Art. 37/22, vierde lid	Art. 37/22, al. 4	Art. 25.4	Art. 25.4
	Art. 37/22, vijfde lid	Art. 37/22, al. 5	Art. 25.5	Art. 25.5
	Art. 37/22, zesde lid	Art. 37/22, al. 6	Art. 25.6	Art. 25.6
Art. 62	Art. 37/24	Art. 37/24	Art. 26	Art. 26
Art. 63	Art. 37/25, eerste lid	Art. 37/25, al. 1 ^{er}	Art. 27.1	Art. 27.1
	Art. 37/25, tweede lid	Art. 37/25, al. 2	Art. 27.2	Art. 27.2
Art. 64	Art. 36/26, § 1	Art. 36/26, § 1	Art. 29.1	Art. 29.1
	Art. 36/26, § 2	Art. 36/26, § 2	Art. 29.2	Art. 29.2
	Art. 36/26, § 3	Art. 36/26, § 3	Art. 29.3	Art. 29.3

Wijzigingswet / Loi modificative	Wet van 4 december 2006	Loi du 4 décembre 2006	Richtlijn 2007/59/EG	Directive 2007/59/CE
	Art. 36/26, § 4, eerste lid, 1°	Art. 36/26, § 4, al. 1 ^{er} , 1°	Art. 29.4, eerste lid, a)	Art. 29.4, al. 1 ^{er} , a)
	Art. 36/26, § 4, eerste lid, 2°	Art. 36/26, § 4, al. 1 ^{er} , 2°	Art. 29.4, eerste lid, b)	Art. 29.4, al. 1 ^{er} , b)
	Art. 36/26, § 4, eerste lid, 3°	Art. 36/26, § 4, al. 1 ^{er} , 3°	Art. 29.4, eerste lid, c)	Art. 29.4, al. 1 ^{er} , c)
	Art. 36/26, § 4, tweede lid	Art. 36/26, § 4, al. 2		
	Art. 36/26, § 4, derde lid	Art. 36/26, § 4, al. 3	Art. 29.4, tweede lid	Art. 29.4, al. 2
	Art. 36/26, § 4, vierde lid	Art. 36/26, § 4, al. 4		
	Art. 36/26, § 4, vijfde lid	Art. 36/26, § 4, al. 5		
	Art. 36/26, § 5	Art. 36/26, § 5	Art. 29.5	Art. 29.5
Art. 66	Art. 37/27, § 1, 1°	Art. 37/27, § 1, 1°	Art. 4.1, a)	Art. 4.1, a)
	Art. 37/27, § 1, 2°	Art. 37/27, § 1, 2°	Art. 11.2	Art. 11.2
	Art. 37/27, § 1, 3°	Art. 37/27, § 1, 3°	Art. 11.3	Art. 11.3
	Art. 37/27, § 1, 4°	Art. 37/27, § 1, 4°	Art. 11.4	Art. 11.4
	Art. 37/27, § 1, 5°	Art. 37/27, § 1, 5°	Art. 14	Art. 14
	Art. 37/27, § 1, 6°	Art. 37/27, § 1, 6°	Art. 16.1	Art. 16.1
	Art. 37/27, § 1, 7°	Art. 37/27, § 1, 7°	Art. 22.1	Art. 22.1
	Art. 37/27, § 2, 1°	Art. 37/27, § 2, 1°	Art. 6.2, 7.2	Art. 6.2, 7.2
	Art. 37/27, § 2, 2°	Art. 37/27, § 2, 2°	Art. 12	Art. 12
	Art. 37/27, § 2, 3°	Art. 37/27, § 2, 3°	Art. 13.2	Art. 13.2
	Art. 37/27, § 2, 4°	Art. 37/27, § 2, 4°	Art. 13.1	Art. 13.1
	Art. 37/27, § 2, 5°	Art. 37/27, § 2, 5°	Art. 16.2, tweede lid	Art. 16.2, al. 2
	Art. 37/27, § 2, 6°	Art. 37/27, § 2, 6°	Art. 22.2	Art. 22.2
	Art. 37/27, § 2, 7°	Art. 37/27, § 2, 7°	Art. 18.1	Art. 18.1
	Art. 37/27, § 3	Art. 37/27, § 3	Art. 5, 22	Art. 5, 22
	Art. 37/27, § 4, 1°	Art. 37/27, § 4, 1°	Art. 20.2	Art. 20.2
	Art. 37/27, § 4, 2°	Art. 37/27, § 4, 2°	-	-
	Art. 37/27, § 4, 3°	Art. 37/27, § 4, 3°	Art. 23.5	Art. 23.5
	Art. 37/27, § 4, 4°	Art. 37/27, § 4, 4°	Art. 20 - 23	Art. 20 - 23
	Art. 37/27, § 4, 5°	Art. 37/27, § 4, 5°	Art. 23.5	Art. 23.5
	Art. 37/27, § 4, 6°	Art. 37/27, § 4, 6°	Art. 25.5	Art. 25.5
	Art. 37/27, § 5, 1°	Art. 37/27, § 5, 1°	-	-
	Art. 37/27, § 5, 2°	Art. 37/27, § 5, 2°	-	-

Wijzigingswet / Loi modificative	Wet van 4 december 2006	Loi du 4 décembre 2006	Richtlijn 2007/59/EG	Directive 2007/59/CE
	Art. 37/27, § 5, 3°	Art. 37/27, § 5, 3°	-	-
	Art. 37/27, § 5, 4°	Art. 37/27, § 5, 4°	-	-
	Art. 37/27, § 5, 5°	Art. 37/27, § 5, 5°	-	-
			2008/110/EG , art. 1.8	2008/110/CE , art. 1.8
			2004/49/EG	2004/49/CE
Art. 68	Art. 38, eerste lid	Art. 38, al. 1 ^{er}	Art. 14 <i>bis</i> .1	Art. 14 <i>bis</i> .1
	Art. 38, tweede lid	Art. 38, al. 2	Art. 14 <i>bis</i> .2	Art. 14 <i>bis</i> .2
Art. 69	Art. 39, eerste lid, 1°	Art. 39, al. 1 ^{er} , 1°	Art. 14 <i>bis</i> .3, eerste lid, a)	Art. 14 <i>bis</i> .3, al. 1 ^{er} , a)
	Art. 39, eerste lid, 2°	Art. 39, al. 1 ^{er} , 2°	Art. 14 <i>bis</i> .3, eerste lid, b)	Art. 14 <i>bis</i> .3, al. 1 ^{er} , b)
	Art. 39, tweede lid	Art. 39, al. 2	Art. 14 <i>bis</i> .3, tweede lid	Art. 14 <i>bis</i> .3, al. 2
Art. 70	Art. 40, eerste lid	Art. 40, al. 1 ^{er}	Art. 14 <i>bis</i> .4, eerste lid	Art. 14 <i>bis</i> .4, al. 1 ^{er}
	Art. 40, tweede lid	Art. 40, al. 2	Art. 14 <i>bis</i> .4, tweede lid	Art. 14 <i>bis</i> .4, al. 2
Art. 72	Art. 42	Art. 42	Art. 14 <i>bis</i> .6	Art. 14 <i>bis</i> .6
Art. 73	Art. 42/1, eerste lid, 1°	Art. 42/1, al. 1 ^{er} , 1°	Art. 14 <i>bis</i> .8, eerste lid, a)	Art. 14 <i>bis</i> .8, al. 1 ^{er} , a)
	Art. 42/1, eerste lid, 2°	Art. 42/1, al. 1 ^{er} , 2°	Art. 14 <i>bis</i> .8, eerste lid, b)	Art. 14 <i>bis</i> .8, al. 1 ^{er} , b)
	Art. 42/1, eerste lid, 3°	Art. 42/1, al. 1 ^{er} , 3°	Art. 14 <i>bis</i> .8, eerste lid, c)	Art. 14 <i>bis</i> .8, al. 1 ^{er} , c)
	Art. 42/1, tweede lid, 1°	Art. 42/1, al. 2, 1°	Art. 14 <i>bis</i> .8, tweede lid, a)	Art. 14 <i>bis</i> .8, al. 2, a)
	Art. 42/1, tweede lid, 2°	Art. 42/1, al. 2, 2°	Art. 14 <i>bis</i> .8, tweede lid, b)	Art. 14 <i>bis</i> .8, al. 2, b)
	Art. 42/1, derde lid	Art. 42/1, al. 3	Art. 14 <i>bis</i> .8, derde lid	Art. 14 <i>bis</i> .8, al. 3
			2007/59/EG	2007/59/CE
Art. 75	Art. 60, 1°	Art. 60, 1°	Art. 37.2, a), eerste lid	Art. 37.2, a), al. 1 ^{er}
	Art. 60, 1°	Art. 60, 1°	Art. 37.2, a), tweede lid	Art. 37.2, a), al. 2
	Art. 60, 2°	Art. 60, 2°	Art. 37.2, b)	Art. 37.2, b)
	Art. 60, 3°	Art. 60, 3°	Art. 37.2, c)	Art. 37.2, c)
Art. 76	Art. 60/1, eerste lid	Art. 60/1, al. 1 ^{er}	Art. 37.3, eerste lid	Art. 37.3, al. 1 ^{er}
	Art. 60/1, tweede lid	Art. 60/1, al. 2	Art. 37.3, tweede lid	Art. 37.3, al. 2
	Art. 60/1, derde lid	Art. 60/1, al. 3	Art. 37.4	Art. 37.4
			2007/58/EG , art. 1, 8)	2007/58/CE , art. 1 ^{er} , 8)
			91/440/EG	91/440/CE
Art. 79			Art. 10, § 3 ter	Art. 10, § 3 ter
			2007/59/EG	2007/59/CE

Wijzigingswet / Loi modificative	Wet van 4 december 2006	Loi du 4 décembre 2006	Richtlijn 2007/59/EG	Directive 2007/59/CE
Art. 81			Art. 36.1, eerste lid	Art. 36.1, al. 1 ^{er}
			Art. 37.1	Art. 37.1

Bijlage 1 bij de wet van (...) tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft

Bijlage 5 bij de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen

BIJLAGE V

Europees model voor de vergunning en het geharmoniseerd aanvullend bevoegdheidsbewijs

1. Kenmerken van een vergunning van treinbestuurder

De materiële kenmerken van een vergunning van treinbestuurders moeten voldoen aan de ISO-normen 7810 en 7816-1.

De kaart wordt gemaakt van polycarbonaat.

De methoden voor toetsing van de kenmerken van een vergunning van treinbestuurder teneinde hun conformiteit met de internationale normen te verzekeren, moeten voldoen aan ISO-norm 10373.

2. Inhoud van de vergunning van treinbestuurder

De voorzijde van de vergunning bevat de volgende elementen:

a) de vermelding “vergunning van treinbestuurder”, in hoofdletters, gedrukt in het Frans of het Nederlands;

b) de vermelding “Koninkrijk België / Royaume de Belgique”;

c) het onderscheidingsteken van België, “BE”, negatief afgedrukt in een blauwe rechthoek en omringd door twaalf gele sterren;

d) de specifieke gegevens voor de afgegeven vergunning, genummerd als volgt:

- i) familienaam van de houder;
- ii) voornaam/ voornamen van de houder;
- iii) geboortedatum en -plaats van de houder;
- iv) - datum van afgifte van de vergunning;

Annexe 1 à la loi du (...) modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

Annexe 5 à la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire

ANNEXE V

Modèle européen de licence et d'attestation complémentaire harmonisée

1. Caractéristiques de la licence de conducteur de train

Les caractéristiques physiques de la licence de conducteur de train doivent être conformes aux normes ISO 7810 et 7816-1.

La carte doit être en polycarbonate.

Les méthodes de vérification des caractéristiques des licences de conducteur destinées à garantir leur conformité avec les normes internationales doivent être conformes à la norme ISO 10373.

2. Contenu de la licence de conducteur de train

Au recto de la licence doivent figurer:

a) la mention «licence de conducteur de train», imprimée en gros caractères en français ou en néerlandais;

b) la mention «Royaume de Belgique / Koninkrijk België »;

c) le signe distinctif de la Belgique, «BE», imprimé en négatif dans un rectangle bleu et entouré de douze étoiles jaunes;

d) les informations spécifiques à la licence délivrée, numérotées comme suit:

- i) le nom de famille du titulaire;
- ii) prénom/ prénoms du titulaire;
- iii) la date et le lieu de naissance du titulaire;
- iv) - la date de délivrance de la licence,

- vervaldatum van de vergunning;
- veiligheidsinstantie;
- het door de werkgever aan de werknemer verstrekte personeelsnummer (facultatief);
- v) nummer van de vergunning dat toegang geeft tot de gegevens die in het nationaal register zijn opgenomen;
- vi) foto van de houder;
- vii) handtekening van de houder;
- viii) permanente verblijfplaats, woonplaats of postadres van de houder;
- e) de vermelding “Model van de Europese Gemeenschappen” in het Frans of in het Nederlands en de vermelding “Vergunning treinbestuurder” in de overige talen van de Gemeenschap, gedrukt in gele letters en zodanig dat deze de achtergrond van de vergunning vormen;
- f) de referentiekleuren:
 - blauw: Pantone Reflex Blue;
 - geel: Pantone Yellow;
- g) aanvullende informatie, of medische beperkingen voor het gebruik opgelegd door een bevoegde autoriteit overeenkomstig bijlage VI, in code.

3. Bevoegdheidsbewijs

Het bevoegdheidsbewijs bevat de volgende elementen:

- a) naam van de houder;
- b) voornaam/ voornamen van de houder;
- c) geboortedatum en -plaats van de houder;
- d) — datum van afgifte van het bevoegdheidsbewijs;
- vervaldatum van het bevoegdheidsbewijs;
- naam van de uitgever van het bevoegdheidsbewijs;
- het door de werkgever aan de werknemer verstrekte personeelsnummer;

- la date d'expiration de la licence,
- l'autorité de sécurité;
- le numéro de référence donné à l'employé par l'employeur (mention facultative);
- v) le numéro de licence qui donne accès aux données du registre national;
- vi) la photographie du titulaire;
- vii) la signature du titulaire;
- viii) le lieu de résidence permanent, le domicile ou l'adresse postale du titulaire;
- e) la mention «modèle des Communautés européennes» en français ou en néerlandais et la mention «licence de conducteur de train» dans les autres langues de la Communauté, imprimées en jaune de façon à constituer la toile de fond de la licence;
- f) les couleurs de référence:
 - bleu: Pantone Reflex Blue,
 - jaune: Pantone Yellow;
- g) des informations additionnelles, ou les restrictions médicales à l'utilisation imposées par une autorité compétente conformément à l'annexe VI, sous forme codée.

3. Attestation

L'attestation doit contenir les éléments suivants:

- a) le nom de famille du titulaire;
- b) le prénom/ prénoms du titulaire;
- c) la date et le lieu de naissance du titulaire;
- d) — la date de délivrance de l'attestation,
- la date d'expiration de l'attestation;
- le nom de l'émetteur de l'attestation;
- le numéro de référence donné à l'employé par l'employeur;

e) nummer van het bevoegdheidsbewijs dat toegang geeft tot de gegevens die in het nationaal register zijn opgenomen;

f) foto van de houder;

g) handtekening van de houder;

h) permanente verblijfplaats, woonplaats of postadres van de houder;

i) naam en adres van de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder waarvoor de treinbestuurder mag rijden;

j) de categorie waarvoor de houder de rijbevoegdheid heeft;

k) het type of de types rollend materieel dat de houder mag besturen;

l) de infrastructuur waarop de houder mag rijden;

m) eventuele aanvullingen of beperkingen;

n) taalkennis.

4. In het nationaal register opgenomen minimumgegevens

a) Gegevens in verband met de vergunning:

Alle gegevens die op de vergunning staan vermeld, tezamen met de gegevens in verband met de controle op de naleving van de eisen van artikelen 11 en 16.

b) Gegevens in verband met het bevoegdheidsbewijs

Alle gegevens die op het bevoegdheidsbewijs staan vermeld, samen met de gegevens in verband met de controle op de naleving van de eisen van artikelen 42 en 44.

e) le numéro de l'attestation qui donne accès aux données du registre national;

f) la photographie du titulaire;

g) la signature du titulaire;

h) le lieu de résidence permanente, la domicile ou l'adresse postale du titulaire;

i) le nom et l'adresse de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure pour le compte duquel le conducteur est habilité à conduire des trains;

j) la catégorie dans laquelle le titulaire est habilité à conduire;

k) le type ou les types de matériel roulant que le titulaire est habilité à conduire;

l) les infrastructures sur lesquelles le titulaire est habilité à conduire;

m) toute mention additionnelle ou restriction;

n) les compétences linguistiques.

4. Données minimales figurant dans le registre national

a) Données relatives à la licence

Toutes les données figurant sur la licence et les données relatives au contrôle des exigences énoncées aux articles 11 et 16.

b) Données relatives à l'attestation

Toutes les données figurant sur l'attestation et les données relatives au contrôle des exigences énoncées aux articles 42 et 44.

Gezien om gevoegd te worden bij het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft

ALBERT

VAN KONINGSWEGE:

De eerste minister,

Herman VAN ROMPUY

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Etienne SCHOUPPE

Vu pour être annexé au projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

ALBERT

PAR LE ROI:

Le premier ministre,

Herman VAN ROMPUY

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Etienne SCHOUPPE

Bijlage 2 bij de wet van (...) tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft

Bijlage 6 bij de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen

BIJLAGE VI

Medische eisen

1. Algemene vereisten

1.1. De treinbestuurders mogen niet lijden aan een medische aandoening en geen medicatie, drugs of stoffen innemen die zouden kunnen leiden tot:

- plotseling bewustzijnsverlies;
- vermindering van de waakzaamheid of het concentratievermogen;
- plotselinge ongeschiktheid;
- verlies van het evenwichts- of coördinatievermogen;
- aanzienlijk verlies van de beweeglijkheid.

1.2. Gezichtsvermogen

Het gezichtsvermogen dient aan de volgende eisen te voldoen:

- een gezichtsscherpte veraf, met of zonder hulpmiddelen: 1,0 met minimaal 0,5 voor het minst goede oog,
- maxima voor corrigerende lenzen: verziendheid: + 5/bijziendheid: -8. In uitzonderlijke gevallen zijn afwijkingen toegestaan na advies van een oogarts. Het besluit hierover wordt genomen door de arts,
- een voldoende gezichtsscherpte dichtbij en intermediair, met of zonder hulpmiddelen,
- contactlenzen en een bril zijn toegestaan indien deze periodiek door een specialist worden gecontroleerd,

Annexe 2 à la loi du (...) modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

Annexe 6 à la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire

ANNEXE VI

Exigences médicales

1. Exigences générales

1.1. Les conducteurs ne doivent être sujets à aucune pathologie ou ne suivre aucun traitement médical ni prendre de médicaments ou substances susceptibles de causer:

- une perte soudaine de conscience,
- une baisse d'attention ou de concentration,
- une incapacité soudaine,
- une perte d'équilibre ou de coordination,
- une limitation significative de mobilité.

1.2. Vision

Les exigences suivantes en matière de vision doivent être respectées:

- acuité visuelle de loin, avec ou sans correction: 1,0 avec au minimum 0,5 pour l'œil le moins performant,
- lentilles correctives maximales: hypermétropie: +5/myopie: -8. Des dérogations sont autorisées dans des cas exceptionnels et après avoir consulté un spécialiste de l'œil. Le médecin prend ensuite la décision,
- vision de près et intermédiaire: suffisante, qu'elle soit assistée ou non,
- les verres de contact et les lunettes sont autorisés s'ils sont contrôlés périodiquement par un spécialiste,

— normale kleurwaarneming, vast te stellen aan de hand van een erkende test zoals Ishihara, zo nodig aangevuld met een andere erkende test,

— gezichtsveld: volledig,

— gezichtsvermogen voor beide ogen: doeltreffend; niet vereist indien de betrokkene over adequate aanpassing en toereikende compenserende ervaring beschikt. Uitsluitend indien hij het binoculair gezichtsvermogen na indiensttreding heeft verloren,

— binoculair gezichtsvermogen: doeltreffend,

— herkenning van kleursignalen: de test is gebaseerd op herkenning van enkelvoudige kleuren en niet op relatieve verschillen,

— contrastwaarneming: goed,

— afwezigheid van progressieve oogziekten,

— oogimplantaten, keratotomieën en keratectomieën zijn uitsluitend toegestaan indien zij jaarlijks of met een door de arts vast te stellen frequentie worden gecontroleerd,

— ongevoeligheid voor verblinding,

— getinte en fotochromatische contactlenzen zijn niet toegestaan. Lenzen met UV-coating zijn wel toegestaan.

1.3. Eisen betreffende het gehoor- en spraakvermogen

Aan de hand van een audiogram dient te blijken dat het gehoorvermogen voldoende is, dat wil zeggen:

— het gehoorvermogen dient het mogelijk te maken een telefoongesprek te voeren en de waarschuwingssignalen en radioberichten te horen.

De volgende richtwaarden gelden:

— het gehoorverlies mag niet hoger zijn dan 40 dB bij 500 en 1000 Hz;

— het gehoorverlies mag niet hoger zijn dan 45 dB bij 2000 Hz voor het oor met de minst goede geleiding van het geluid via de lucht;

— geen afwijking van de gehoorgang;

— vision des couleurs normale: utilisation d'un test reconnu, tel que l'Ishihara, complété par un autre test reconnu si nécessaire,

— champ de vision: complet,

— vision des deux yeux: effective; non exigé lorsque l'intéressé possède une adaptation adéquate et a acquis une capacité de compensation suffisante. Uniquement dans le cas où l'intéressé a perdu la vision binoculaire tandis qu'il exerçait déjà ses fonctions,

— vision binoculaire: effective,

— reconnaissance des signaux colorés: le test doit être fondé sur la reconnaissance de couleurs particulières et non sur des différences relatives,

— sensibilité aux contrastes: bonne,

— absence de maladie évolutive de l'œil,

— les implants oculaires, les kératotomies et les kératectomies sont autorisés à condition qu'ils soient vérifiés annuellement ou selon une périodicité fixée par le médecin,

— capacité de résistance aux éblouissements,

— les verres de contact colorés et les lentilles photochromatiques ne sont pas autorisés. Les lentilles dotées d'un filtre UV sont autorisées.

1.3. Exigences en matière d'audition et d'expression verbale

Audition suffisante confirmée par un audiogramme, c'est-à-dire:

— audition suffisante pour mener une conversation téléphonique et être capable d'entendre des tonalités d'alerte et des messages radio.

Les valeurs suivantes sont fournies à titre indicatif:

— le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 40 dB à 500 et 1000 Hz,

— le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 45 dB à 2000 Hz pour l'oreille ayant la conduction aérienne du son la moins bonne,

— absence d'anomalie du système vestibulaire,

— geen chronische spraakmoeilijkheden (gezien de noodzaak van een luide en duidelijke berichtenuitwisseling);

— in bijzondere gevallen is het gebruik van gehoorapparaten toegestaan.

1.4. Zwangerschap

Bij een lage tolerantie of een pathologische aandoening dient zwangerschap te worden beschouwd als een tijdelijke grond voor schorsing van treinbestuurders. De wettelijke voorschriften ter bescherming van zwangere treinbestuurders moeten worden toegepast.

2. Minimumomvang van de keuring vóór de aanstelling

2.1. Medische keuring

— algemeen medisch onderzoek;

— test van de zintuigen (gezichtsvermogen, gehoor, kleurwaarneming);

— onderzoek van bloed of urine, onder meer op suikerziekte, voor zover noodzakelijk om de lichamelijke geschiktheid van de kandidaat te beoordelen;

— elektrocardiogram (ECG) in rust;

— onderzoek naar het gebruik van psychotrope stoffen zoals illegale verdovende middelen of psychotrope medicatie, alsmede naar alcoholmisbruik, waardoor twijfel kan ontstaan over de geschiktheid de betrokken functie uit te oefenen;

— cognitieve eigenschappen: aandacht en concentratie, geheugen, waarnemingsvermogen, redeneringsvermogen;

— communicatie;

— psychomotorische eigenschappen: reactievermogen, bewegingscoördinatie.

2.2. Bedrijfspsychologische examens

Het doel van de bedrijfspsychologische examens is te helpen bij de werving en het beheer van personeel.

— absence de trouble chronique du langage (à cause de la nécessité d'échanger des messages à haute et intelligible voix),

— les appareils acoustiques sont autorisés dans des cas particuliers.

1.4. Grossesse

En cas de faible tolérance ou d'état pathologique, la grossesse doit être considérée comme une cause temporaire d'exclusion des conducteurs. Les dispositions légales protégeant les conductrices enceintes doivent être appliquées.

2. Contenu minimal de l'examen avant affectation

2.1. Examens médicaux:

— examen médical général,

— examens des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs),

— analyses de sang ou d'urine, portant notamment sur la détection du diabète sucré, dans la mesure où elles sont nécessaires pour évaluer l'aptitude physique du candidat,

— électrocardiogramme (ECG) au repos,

— recherche de substances psychotropes, telles des drogues illicites ou une médication psychotrope, et de l'abus d'alcool mettant en cause l'aptitude à exercer la fonction,

— aptitudes cognitives: attention et concentration, mémoire, capacité de perception, raisonnement,

— communication,

— aptitudes psychomotrices: vitesse de réaction, coordination gestuelle.

2.2. Examens psychologiques sur le plan professionnel

Les examens psychologiques sur le plan professionnel ont pour but d'apporter une aide au niveau de l'affectation.

Wat betreft de omvang van de psychologische beoordeling: het onderzoek moet nagaan of de kandidaat-treinbestuurder vanuit bedrijfspsychologisch oogpunt geen aandoeningen heeft, in het bijzonder op het gebied van operationele vaardigheden of enige relevante persoonlijkheidsfactor, welke de veilige uitoefening van de taken in de weg kunnen staan.

3. Periodieke controles na de aanstelling

3.1. Frequentie

Treinbestuurders moeten ten minste om de drie jaar, tot zij de leeftijd van 55 jaar hebben bereikt, daarna jaarlijks medische controles (lichamelijke geschiktheid) ondergaan.

De frequentie van deze controles moet door de uit hoofde van artikel 53 geaccrediteerde of erkende arts worden verhoogd als dit op grond van de gezondheids-toestand van de betrokkene noodzakelijk is.

Met inachtneming van artikel 37/11, eerste lid, , vindt er een passende medische keuring plaats indien er reden is om aan te nemen dat een houder van een vergunning of bevoegdheidsbewijs niet langer voldoet aan de in bijlage VI, 1, genoemde medische eisen.

De lichamelijke geschiktheid wordt regelmatig en na elk arbeidsongeval en ook bij werkonderbrekingen ten gevolge van een ongeval met personen gecontroleerd. De uit hoofde van artikel 37/17 erkende arts kan besluiten een aanvullende medische controle te verrichten, in het bijzonder na een ziekteverlof van minstens dertig dagen of meer. De werkgever moet de uit hoofde van artikel 37/17 erkende arts vragen de lichamelijke geschiktheid van de treinbestuurder te controleren, wanneer hij deze om veiligheidsredenen heeft geschorst.

3.2. Minimuminhoud van de periodieke medische controle

Indien de treinbestuurder aan de criteria van de medische controle vóór de aanstelling voldoet, dan dienen de periodieke controles ten minste de volgende onderzoeken te omvatten:

- algemeen medisch onderzoek;
- test van de zintuigen (gezichtsvermogen, gehoor, kleurwaarneming);

tation et de la gestion du personnel. Dans la détermination du contenu de l'évaluation psychologique, l'examen doit permettre de vérifier que le candidat conducteur ne présente pas de déficiences psychologiques professionnelles reconnues, en particulier au niveau des aptitudes opérationnelles, ou un facteur affectant sa personnalité, susceptibles de compromettre l'accomplissement de ses tâches en toute sécurité.

3. Examens périodiques après affectation

3.1. Fréquence

Les examens médicaux (aptitude physique) sont effectués tous les trois ans au moins jusqu'à l'âge de 55 ans, ensuite tous les ans.

Cette fréquence doit être augmentée par le médecin accrédité ou reconnu en vertu de l'article 53 si l'état de santé du membre du personnel l'exige.

Sans préjudice de l'article 37/11, alinéa 1er, un examen médical approprié est effectué s'il existe une raison de penser que le titulaire de la licence ou de l'attestation ne satisfait plus aux exigences médicales énoncées à l'annexe VI, 1.

L'aptitude physique est vérifiée régulièrement et après tout accident du travail ainsi qu'après toute interruption du travail due à un accident impliquant des personnes. Le médecin reconnu en vertu de l'article 37/17, peut décider d'effectuer un examen médical approprié complémentaire, notamment après une période d'absence d'au moins trente jours pour cause de maladie. L'employeur doit demander au médecin reconnu en vertu de l'article 37/17, de vérifier l'aptitude physique du conducteur s'il a été amené à le relever de ses fonctions pour des raisons de sécurité.

3.2. Contenu minimal de l'examen périodique médical

Si le conducteur satisfait aux critères exigés lors de l'examen médical qui est effectué avant l'affectation, les examens périodiques doivent inclure au minimum:

- un examen médical général,
- un examen des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs),

— onderzoek van bloed of urine op suikerziekte en andere ziektebeelden die bij het klinisch onderzoek naar voren zijn gekomen;

— onderzoek naar het gebruik van verdovende middelen wanneer daar klinische aanwijzingen voor zijn.

Voor treinbestuurders van veertig jaar en ouder is een ECG in rust eveneens noodzakelijk.

Gezien om gevoegd te worden bij het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft

ALBERT

VAN KONINGSWEGE:

De eerste minister,

Herman VAN ROMPUY

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Etienne SCHOUPPE

— des analyses de sang ou d'urine pour la détection du diabète sucré et d'autres maladies en fonction des indications de l'examen clinique,

— la recherche de drogues s'il existe des indications cliniques dans ce sens.

En outre, pour les conducteurs de train âgés de plus de 40 ans, l'ECG au repos est aussi exigé.

Vu pour être annexé au projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

ALBERT

PAR LE ROI:

Le premier ministre,

Herman VAN ROMPUY

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Etienne SCHOUPPE

Bijlage 3 bij de wet van (...) tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft

Bijlage 7 bij de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen

BIJLAGE VII

Opleidingsmethode

De theoretische opleiding (klassikaal onderricht en demonstraties) en de praktijktraining (werkervaring, al dan niet onder toezicht rijden op afgesloten baanvakken voor opleidingsdoeleinden) moeten met elkaar in evenwicht zijn.

Opleiding met behulp van computers is toegestaan voor het individueel aanleren van de exploitatievoorschriften, beveiligingssituaties, enz.

Het gebruik van simulators is niet verplicht, maar kan nuttig zijn voor een doeltreffende opleiding van treinbestuurders; zij zijn vooral nuttig voor het oefenen in ongewone werkomstandigheden of voor voorschriften die minder vaak worden toegepast. Het bijzondere voordeel ligt in het feit dat zij 'al doende leren' mogelijk maken met het reageren op gebeurtenissen die anders niet kunnen worden geoefend. In principe moeten simulators van de nieuwste generatie worden gebruikt.

Wat betreft de verwerving van lijnkennis, verdient het de voorkeur dat de treinbestuurder door een andere treinbestuurder vergezeld wordt op een voldoende aantal reizen op het baanvak, zowel overdag als 's nachts. Het gebruik van video-opnamen van de trajecten zoals die in de stuurpost van de treinbestuurder te zien zijn, kan naast andere methoden als alternatieve training worden gebruikt.

Annexe 3 à la loi du (...) modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

Annexe 7 à la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire

ANNEXE VII

Méthode de formation

Il convient d'assurer un bon équilibre entre la formation théorique (en classe et sous forme de démonstrations) et pratique (expérience du travail en conditions réelles, conduite sous et sans surveillance sur des voies qui sont bloquées aux fins de la formation).

La formation assistée par ordinateur est autorisée pour l'apprentissage individuel des règles d'exploitation, des contextes de signalisation, etc.

Quoique facultative, l'utilisation de simulateurs peut être utile pour une formation efficace des conducteurs. Ils sont particulièrement utiles pour former à des conditions de travail anormales ou à des règles qui sont rarement appliquées. Ils ont pour avantage de permettre aux conducteurs d'apprendre par la pratique à réagir à des situations qui ne peuvent faire l'objet d'une formation dans la réalité. En principe, les simulateurs de dernière génération doivent être utilisés.

En ce qui concerne l'acquisition des connaissances sur les itinéraires, il faut privilégier l'approche qui consiste à ce que le conducteur de train accompagne un autre conducteur pendant un nombre approprié de voyages sur l'itinéraire concerné, de jour comme de nuit. Une autre forme d'apprentissage parmi d'autres consiste à utiliser des enregistrements vidéo des itinéraires réalisés depuis la cabine du conducteur.

Gezien om gevoegd te worden bij het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft

ALBERT

VAN KONINGSWEGE:

De eerste minister,

Herman VAN ROMPUY

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Etienne SCHOUPPE

Vu pour être annexé au projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

ALBERT

PAR LE ROI:

Le premier ministre,

Herman VAN ROMPUY

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Etienne SCHOUPPE

Bijlage 4 bij de wet van (...) tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft

Bijlage 8 bij de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen

BIJLAGE VIII

Algemene vakkennis en eisen betreffende de vergunning

De doelstellingen van de algemene opleiding luiden als volgt:

— verwerving van kennis en praktische vaardigheden omtrent de spoorwegtechniek, met inbegrip van de veiligheidsbeginselen en de achterliggende filosofie van de exploitatievoorschriften;

— verwerving van kennis van de risico's verbonden met de spoorwegexploitatie en van de verschillende aan te wenden middelen om ze te beheersen, en van de procedures die er verband mee houden;

— verwerving van kennis van de beginselen die een of meer methoden van de spoorexploitatie beheersen en van de procedures die er verband mee houden;

— verwerving van kennis van treinen, de samenstellende onderdelen ervan en van de technische eisen voor tractievoertuigen, wagons, rijtuigen en het overige rollend materieel en van de procedures die er verband mee houden;.

In het bijzonder dient een treinbestuurder in staat te zijn:

— de praktische kenmerken, het belang, alsook de professionele en persoonlijke eisen (lange werktijden, weg van huis, enz.) van het vak van treinbestuurder te begrijpen;

— de veiligheidsvoorschriften voor het personeel toe te passen;

— rollend materieel te herkennen;

— kennis van een werkmethode te hebben om nauwgezet te werken;

Annexe 4 à la loi du (...) modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

Annexe 8 à la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire

ANNEXE VIII

Connaissances professionnelles générales et exigences concernant la licence

La formation générale a pour objectif:

— l'acquisition de la connaissance des techniques ferroviaires et des procédures qui y sont liées, y compris les principes de sécurité et la philosophie sur laquelle repose la réglementation relative à l'exploitation;

— l'acquisition de la connaissance des risques associés à l'exploitation ferroviaire et des différents moyens à déployer pour les maîtriser, et des procédures qui y sont liées;

— l'acquisition de la connaissance des principes régissant un ou plusieurs modes d'exploitation ferroviaire et des procédures qui y sont liées;

— l'acquisition de la connaissance des trains, de leurs éléments constitutifs et des exigences techniques relatives aux engins moteurs, aux wagons, aux voitures et au reste du matériel roulant, et des procédures qui y sont liées.

En particulier, le conducteur doit être capable:

— d'apprécier les exigences propres au métier de conducteur, l'importance de cette profession et ses contraintes sur les plans professionnel et privé (périodes de travail prolongées, absence du foyer familial, etc.);

— d'appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel;

— d'identifier le matériel roulant;

— de connaître une méthode de travail et de l'appliquer de manière rigoureuse;

— de verschillende referentie- en praktijkboeken te herkennen (procedure- en routehandboek als bedoeld in de TSI “Exploitatie”, handboek voor de treinbestuurder, gids voor het verhelpen van storingen, enz.);

— gedrag te verwerven in overeenstemming met voor de veiligheid cruciale verantwoordelijkheden;

— op de hoogte zijn van het bestaan van de procedures die bij ongevallen met personen gevolgd moeten worden;

— oog te hebben voor de risico's bij de exploitatie van de spoorwegen in het algemeen;

— op de hoogte te zijn van het bestaan van de diverse uitgangspunten van de verkeersveiligheid;

— over elektrotechnische basiskennis te beschikken.

Gezien om gevoegd te worden bij het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft

ALBERT

VAN KONINGSWEGE:

De eerste minister,

Herman VAN ROMPUY

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Etienne SCHOUPPE

— de déterminer les documents de référence et d'application (manuel des procédures et manuel des lignes, tels que définis dans les STI «Exploitation», manuel du conducteur, manuel de dépannage, etc.);

— d'acquérir des comportements compatibles avec l'exercice de responsabilités déterminantes pour la sécurité;

— de déterminer les procédures à mettre en œuvre en cas d'accident affectant des personnes;

— de discerner les risques liés à l'exploitation ferroviaire en général;

— de connaître les différents principes régissant la sécurité du trafic;

— d'appliquer les principes de base de l'électrotechnique.

Vu pour être annexé au projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

ALBERT

PAR LE ROI:

Le premier ministre,

Herman VAN ROMPUY

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Etienne SCHOUPPE

Bijlage 5 bij de wet van (...) tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft

Bijlage 9 bij de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen

BIJLAGE IX

Vakkennis betreffende het rollend materieel en eisen betreffende het bevoegdheidsbewijs

Na een specifieke opleiding inzake rollend materieel dient een treinbestuurder in staat te zijn de volgende taken naar behoren te verrichten:

1. Voorgeschreven testen en controles voor het vertrek

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

- zich de benodigde documentatie en uitrusting te verschaffen;
- de capaciteit van het tractievoertuig te verifiëren;
- de op de boorddocumenten van het tractievoertuig vermelde gegevens te verifiëren;
- zich aan de hand van de voorgeschreven controles en testen ervan te vergewissen dat het tractievoertuig over de noodzakelijke trekkracht beschikt en dat de veiligheidsvoorzieningen functioneren;
- de aanwezigheid en het functioneren van de voorgeschreven voorzieningen voor bescherming en veiligheid bij het overdragen van een tractievoertuig of bij de aanvang van een rit te controleren;
- het eventueel voorgeschreven en gebruikelijke preventieve onderhoud te verrichten.

2. Kennis van het rollend materieel

Om een tractievoertuig te besturen dient een treinbestuurder vertrouwd te zijn met alle bedieningsknoppen, pedalen en meters die hem ter beschikking staan, in het bijzonder die met betrekking tot:

- de tractie,

Annexe 5 à la loi du (...) modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

Annexe 9 à la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire

ANNEXE IX

Connaissances professionnelles relatives au matériel roulant et exigences concernant l'attestation

Après avoir suivi la formation spécifique concernant le matériel roulant, le conducteur doit être capable d'accomplir les tâches ci-après.

1. Essais et vérifications prescrits avant le départ

Le conducteur doit être capable:

- de réunir la documentation et les équipements nécessaires;
- de vérifier les capacités de l'engin moteur;
- de vérifier les informations consignées dans les documents à bord de l'engin moteur;
- de s'assurer, en effectuant les vérifications et les essais prescrits, que l'engin moteur est en mesure de fournir l'effort de traction nécessaire et que les équipements de sécurité fonctionnent;
- de vérifier que les équipements de protection et de sécurité prescrits sont en place et fonctionnent lors des relais de traction et au début du voyage,;
- d'assurer les opérations courantes d'entretien préventif.

2. Connaissance du matériel roulant

Pour conduire une locomotive, le conducteur doit connaître l'ensemble des organes de commande et des indicateurs mis à sa disposition, en particulier ceux qui concernent:

- la traction;

- het remsysteem,
- de verkeersveiligheidsvoorzieningen.

Teneinde onregelmatigheden aan het rollend materieel te detecteren en lokaliseren en deze te rapporteren en te bepalen welke herstellingen noodzakelijk zijn alsmede, in bepaalde gevallen, zelf in te grijpen, dient hij vertrouwd te zijn met wat volgt:

- mechanische constructies,
- vering en koppeling,
- loopwerk,
- veiligheidsvoorzieningen,
- brandstofreservoirs, voeding- en brandstofsysteem, uitlaatsysteem,
- de in en op het rollend materieel aangebrachte merktekens, met name de gebruikte symbolen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen,
- systemen voor de registratie van ritten,
- elektrische en pneumatische systemen,
- stroomafnemers en hoogspanningsinstallaties,
- communicatiemiddelen (radiosysteem, enz.),
- de regeling van ritten,
- de verschillende onderdelen van het rollend materieel, hun functies en de bijzondere voorzieningen van het getrokken materieel, met name het noodremsysteem op basis van het ontluchten van de treinleiding,
- remsysteem,
- de voor tractievoertuigen specifieke onderdelen,
- tractieketen, motoren en transmissie.

3. Remproef

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

- voor vertrek te verifiëren en te berekenen of de remkracht van de trein overeenkomt met het voor het

- le freinage;
- les éléments liés à la sécurité du trafic.

Pour pouvoir repérer et localiser une anomalie sur le matériel roulant, la signaler et déterminer les réparations à effectuer et, dans certains cas, intervenir lui-même, il doit connaître:

- les structures mécaniques;
- les organes de suspension et de liaison;
- les organes de roulement;
- les équipements de sécurité;
- les réservoirs à combustible, les dispositifs d'alimentation en combustible, les organes d'échappement;
- le dispositif de marquage, figurant à l'intérieur et à l'extérieur du matériel roulant, notamment les symboles utilisés pour le transport de marchandises dangereuses;
- les systèmes d'enregistrement des trajets;
- les systèmes électriques et pneumatiques;
- les organes de captage du courant et les équipements haute tension;
- les moyens de communication (radio sol-train, etc.);
- l'organisation des trajets;
- les éléments constitutifs du matériel roulant, leur rôle et les dispositifs propres au matériel remorqué, notamment le système d'arrêt du train par la mise à l'atmosphère de la conduite du frein;
- les organes de freinage;
- les éléments propres aux engins moteurs;
- la chaîne de traction, les moteurs et les transmissions.

3. Essais de frein

Le conducteur doit être capable:

- de vérifier et de calculer, avant le départ, si la puissance de freinage du train correspond à la puissance de

baanvak voorgeschreven remvermogen, zoals vermeld op de boorddocumenten;

— de werking van de verschillende onderdelen van het remsysteem van het tractievoertuig en in voorkomend geval van de trein te controleren, vóór het in beweging zetten, bij het eerste vertrek en tijdens de rit.

4. Bedieningswijze en maximumsnelheid van de trein, afhankelijk van de karakteristieken van het baanvak

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

— kennis te nemen van de informatie aan hem vóór elk vertrek verstrekt;

— de bedieningswijze en de maximumsnelheid van de trein te bepalen op basis van variabele gegevens, bijvoorbeeld snelheidsbeperkingen, weersomstandigheden of wijzigingen aan de seingeving.

5. Bediening van de trein zonder beschadiging van installaties of rollend materieel

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

— alle aanwezige bedieningsknoppen en pedalen volgens de geldende voorschriften te gebruiken;

— de trein, rekening houdend met de adhesie-- en vermogensbeperkingen in beweging te zetten;

— de remmen te bedienen voor het afremmen en tot stilstand brengen van de trein met inachtneming van het rollend materieel en de installaties.

6. Onregelmatigheden

Een treinbestuurder dient:

— in staat te zijn om ongebruikelijke gebeurtenissen op te merken met betrekking tot het besturen van de trein;

— in staat te zijn om de trein te inspecteren en aanwijzingen van onregelmatigheden op te merken en te onderscheiden en ook erop te reageren afhankelijk van de ernst van de zaak en te proberen ze te verhelpen, waarbij altijd voorrang moet worden gegeven aan de veiligheid van personen en het spoorwegverkeer;

freinage requise pour la ligne, telle que spécifiée dans les documents du véhicule;

— de vérifier le fonctionnement des différents éléments du dispositif de freinage de l'engin moteur et du train, le cas échéant, avant toute mise en mouvement, lors de la mise en marche et pendant la marche.

4. Type de marche et vitesse limite du train en fonction des caractéristiques de la ligne

Le conducteur doit être capable:

— de prendre connaissance des informations qui lui sont transmises avant le départ;

— de déterminer le type de marche et la vitesse limite de son train en fonction de paramètres tels que les limitations de vitesse, les conditions météorologiques ou tout changement dans la signalisation.

5. Maîtrise de la conduite du train de façon à ne pas dégrader les installations ou le matériel roulant

Le conducteur doit être capable:

— d'utiliser l'ensemble des dispositifs de commande qui sont à sa disposition en respectant les règles applicables;

— de faire démarrer le train en respectant les contraintes d'adhérence et de puissance;

— d'utiliser le frein pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant et des installations.

6. Anomalies

Le conducteur doit:

— pouvoir être attentif aux événements inhabituels concernant la conduite du train;

— être capable d'inspecter le train et d'identifier les signes d'anomalies, de les différencier, de réagir selon leur importance relative et d'essayer d'y remédier, en privilégiant, dans tous les cas, la sécurité du trafic ferroviaire et des personnes;

— vertrouwd te zijn met de aanwezige beschermings- en communicatievoorzieningen.

7. Storingen en exploitatieongevallen, brand en ongevallen met personen

Een treinbestuurder dient:

— in staat te zijn om maatregelen te treffen de trein te beschermen en om assistentie te vragen bij ongevallen met personen in de trein;

— in staat te zijn om te bepalen of de trein gevaarlijke stoffen vervoert en deze te identificeren aan de hand van de treindocumenten en wagonlijsten;

— de procedures te kennen om, in geval van nood, een evacuatie van een trein uit te voeren.

8. Voorwaarden voor de hervatting van de reis na een storing van het rollend materieel

Na een storing dient een treinbestuurder in staat te zijn om te beoordelen of en in welke omstandigheden de reis met het betrokken materieel kan worden voortgezet, teneinde de infrastructuurbeheerder zo spoedig mogelijk van deze omstandigheden op de hoogte te brengen.

Treinbestuurders moeten in staat zijn te bepalen of er een deskundig oordeel nodig is alvorens de trein verder kan rijden.

9. Stilzetten van de trein

Een treinbestuurder dient in staat te zijn de nodige maatregelen te treffen om te voorkomen dat de trein of een deel daarvan ontijdig in beweging komt, zelfs in de meest ongunstige omstandigheden.

Bovendien moet een treinbestuurder weten welke maatregelen hij moet nemen om een ontijdig in beweging geraakte trein of een deel daarvan tot stilstand te brengen.

— connaître les moyens de protection et de communication disponibles.

7. Incidents et accidents d'exploitation, incendies et accidents affectant des personnes

Le conducteur doit:

— être capable de prendre des mesures de protection et d'alerte en cas d'accident affectant des personnes à bord du train;

— être capable de déterminer si le train transporte des matières dangereuses et de les reconnaître sur la base des documents du train ou de la liste des wagons;

— connaître la procédure d'évacuation d'un train en cas d'urgence.

8. Conditions de reprise de marche après un incident concernant le matériel roulant

Après un incident, le conducteur doit être capable d'évaluer si le matériel peut continuer à fonctionner et dans quelles conditions, de manière à communiquer dès que possible ces conditions au gestionnaire de l'infrastructure.

Le conducteur doit pouvoir déterminer s'il faut procéder à une expertise avant que le train ne reprenne sa route.

9. Immobilisation du train

Le conducteur doit être capable de prendre les mesures nécessaires pour que le train, ou des parties de celui-ci, ne se mette pas en mouvement inopinément, même dans les situations les plus délicates.

En outre, le conducteur doit connaître les mesures permettant d'arrêter un train, ou des parties de celui-ci, dans le cas où il a commencé à se mettre en mouvement inopinément.

Gezien om gevoegd te worden bij het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft

ALBERT

VAN KONINGSWEGE:

De eerste minister,

Herman VAN ROMPUY

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Etienne SCHOUPPE

Vu pour être annexé au projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

ALBERT

PAR LE ROI:

Le premier ministre,

Herman VAN ROMPUY

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Etienne SCHOUPPE

Bijlage 6 bij de wet van (...) tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft

Bijlage 10 bij de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen

BIJLAGE X

Vakkennis betreffende infrastructuur en eisen betreffende het bevoegdheidsbewijs

Infrastructuuraspecten

1. Remproeven

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om voor vertrek te verifiëren of de remkracht van de trein overeenkomt met het voor het baanvak voorgeschreven remvermogen, zoals vermeld op de boorddocumenten.

2. Bedieningswijze en maximumsnelheid van de trein, afhankelijk van de karakteristieken van de lijn

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

- kennis te nemen van de informatie die hem wordt verstrekt, zoals snelheidsbeperkingen of eventueel wijzigingen aan de seingeving;

- de bedieningswijze en maximumsnelheid van de trein te bepalen, op basis van de kenmerken van de lijn.

3. Kennis van de lijn

Een treinbestuurder dient in staat te zijn te anticiperen en op adequate wijze te reageren wat veiligheid en andere prestaties betreft, zoals punctualiteit en economische aspecten. Daartoe dient hij te beschikken over een gedegen kennis van de lijn en de installaties op zijn route en ook van de eventueel vastgestelde omleidingsroutes.

De volgende elementen zijn van belang:

- de exploitatievoorschriften (spoorverandering, verk eer op enkelspoor, enz.);

- kennis te nemen van de uit te voeren opdracht en de bijbehorende documenten;

Annexe 6 à la loi du (...) modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

Annexe 10 à la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire

ANNEXE X

Connaissances professionnelles relatives aux infrastructures et exigences concernant l'attestation

Questions relatives aux infrastructures

1. Essais de frein

Le conducteur doit être capable de vérifier et de calculer, avant le départ, que la puissance de freinage du train correspond à la puissance de freinage requise pour la ligne, telle que spécifiée dans les documents du véhicule.

2. Type de marche et vitesse limite en fonction des caractéristiques de la ligne

Le conducteur doit être capable:

- de prendre connaissance des informations qui lui sont transmises, telles que les limitations de vitesse ou tout changement dans la signalisation,

- de déterminer le type de marche et la vitesse limite de son train en fonction des caractéristiques de la ligne.

3. Connaissance de la ligne

Le conducteur doit être capable d'anticiper et de réagir de manière adaptée en termes de sécurité et d'autres prestations, telles la ponctualité et des éléments d'ordre économique. En conséquence, il doit avoir une bonne connaissance des lignes et des installations ferroviaires parcourues et de tout autre itinéraire convenu.

Les éléments suivants sont importants:

- les conditions d'exploitation (changements de voie, circulation dans un seul sens, etc.);

- la vérification de l'itinéraire et la consultation des documents correspondants;

- de identificatie van de baanvakken die voor een bepaalde exploitatiewijze kunnen worden gebruikt;
- de toepasselijke verkeersvoorschriften en de betekenis van het seingevingssysteem;
- het exploitatieregime;
- het type van blokstelsel en de bijbehorende voorschriften;
- de stationsnamen en de positie en herkenning op afstand van de stations en seinposten, zodat het rijgedrag hierop kan worden afgestemd;
- de signalering van de overgang op andere exploitatie- of elektrische voedingssystemen;
- de maximale snelheden voor de verschillende categorieën treinen waarop de treinbestuurder rijdt;
- het topografische profiel;
- bijzondere remsituaties, zoals op lijnen met steile afdalingen;
- bijzonderheden met betrekking tot de exploitatie: bijzondere seinen of borden, voorwaarden voor vertrek, enz.

4. Veiligheidsvoorschriften

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

- de trein pas in beweging te zetten wanneer aan alle reglementaire voorwaarden is voldaan (dienstregeling, vertrekbevel of sein, het eventuele openen van de seinen, enz.);
- de seinen langs het spoor en in de stuurpost waar te nemen, onmiddellijk foutloos te interpreteren en de voorgeschreven handelingen uit te voeren;
- veilig te rijden op grond van de specifieke exploitatievoorschriften: opgelegde bijzondere ritinstructies zoals: tijdelijke snelheidsbeperkingen, tegenspoor rijden, toelating om een gesloten sein te passeren in geval van nood, rangeren, rotaties, rijden op werkspoor, enz.;
- op de volgens de dienstregeling opgenomen of de bijkomende plaatsen te stoppen en zo nodig de bijkomende taken in verband met de dienstverlening aan de reizigers op deze stopplaatsen uit te voeren, met name het openen en sluiten van de deuren.

- la détermination des voies utilisables pour un mode d'exploitation donné;
- les règles de circulation applicables et la signification du système de signalisation;
- le régime d'exploitation;
- le système de cantonnement et les règles associées;
- le nom des gares ainsi que la position et le repérage à distance des gares et postes d'aiguillage, afin d'adapter la conduite en conséquence;
- la signalisation de transition entre différents systèmes d'exploitation ou d'alimentation en énergie;
- les vitesses limites pour les différentes catégories de trains conduits par l'agent;
- les profils topographiques;
- les conditions particulières de freinage telles que celles applicables aux lignes à fortes pentes;
- les particularités d'exploitation: signaux ou panneaux particuliers, conditions de départ, etc.

4. Réglementation de sécurité

Le conducteur doit être capable:

- de ne mettre le train en marche qu'une fois que les conditions requises sont remplies (horaire, ordre ou signal de départ, ouverture des signaux le cas échéant, etc.);
- d'observer la signalisation latérale et en cabine, de la décoder sans hésitation ni erreur et d'exécuter les actions prescrites;
- de conduire le train en toute sécurité, en adéquation avec les modes particuliers d'exploitation: marches particulières sur ordre, limitations temporaires de vitesse, circulation en sens contraire, autorisation de franchissement de signaux fermés en cas d'urgence, manœuvres, rotations, circulation sur voie de chantier, etc.;
- de respecter les arrêts prévus à l'horaire et les arrêts supplémentaires, et d'effectuer, si nécessaire, les opérations supplémentaires liées au service des voyageurs lors de ces arrêts, notamment l'ouverture et la fermeture des portes.

5. Besturing van de trein

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

— op elk moment zijn positie op de bereden spoorlijn te kennen;

— de remmen te gebruiken voor het afremmen en tot stilstand brengen van de trein met inachtneming van van het rollend materieel en de installaties;

— de rijstijl van de trein af te stemmen op de dienstregeling en de eventuele richtlijnen om energie te besparen, door rekening te houden met de eigenschappen van het tractievoertuig, de trein, het baanvak en de omgeving.

6. Onregelmatigheden

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

— te letten, voor zover de bediening van de trein dit toelaat, op ongebruikelijke gebeurtenissen met betrekking tot de infrastructuur en in de omgeving: seinen, spoor, bovenleiding, spoorwegovergangen, omgeving van het spoor en overig verkeer;

— de afstand waarmee obstakels zijn overschreden, in te schatten;

— de infrastructuurbeheerder zo snel mogelijk op de hoogte te stellen van de plaats en de aard van de geconstateerde onregelmatigheden en zich ervan te vergewissen dat zijn gesprekspartner hem goed begrijpt;

— met inachtneming van de infrastructuur waar nodig de veiligheid van het verkeer en personen te waarborgen of maatregelen te nemen om ze te waarborgen.

7. Storingen en ongevallen, brand en ongevallen met personen

Een treinbestuurder dient in staat te zijn om:

— maatregelen te treffen om de trein te beschermen en om assistentie te vragen bij ongevallen met personen;

— te bepalen waar de trein bij brand tot stilstand dient te worden gebracht en zo nodig de evacuatie van de reizigers te bevorderen;

— zo snel mogelijk bruikbare inlichtingen te verschaffen over de brand in het geval dat hij deze niet zelf kan blussen;

5. Conduite du train

Le conducteur doit être capable:

— de connaître à tout moment sa position sur la ligne qu'il parcourt;

— d'utiliser les freins pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant et des installations;

— de régler la marche du convoi conformément à l'horaire et aux consignes éventuelles d'économie d'énergie, en tenant compte des caractéristiques de l'engin moteur, du train, de la ligne et de l'environnement.

6. Anomalies

Le conducteur doit être capable:

— d'être attentif, dans la mesure où la conduite du train le permet, aux événements inhabituels concernant l'infrastructure et l'environnement: signaux, voie, alimentation en énergie, passages à niveau, abords de la voie, autre matériel en circulation;

— d'évaluer la distance de franchissement des obstacles;

— de communiquer au gestionnaire de l'infrastructure, dans les meilleurs délais, l'emplacement et la nature des anomalies constatées, en s'assurant d'être bien compris par son interlocuteur;

— en tenant compte de l'infrastructure, de garantir la sécurité du trafic et des personnes ou de prendre des mesures pour la garantir, en tant que de besoin.

7. Incidents et accidents d'exploitation, incendies et accidents affectant des personnes

Le conducteur doit être capable:

— de prendre des mesures pour protéger le train et de solliciter une assistance en cas d'accident affectant des personnes;

— de déterminer le lieu d'arrêt du train à la suite d'un incendie et de faciliter l'évacuation des voyageurs si nécessaire;

— de communiquer, dès que possible, des renseignements utiles sur l'incendie s'il ne peut le maîtriser lui-même;

— de infrastructuurbeheerder zo spoedig mogelijk over deze omstandigheden op de hoogte te brengen;

— te beoordelen, rekening houdend met de staat van de infrastructuur, of en in welke omstandigheden de reis met het betrokken materieel kan worden voortgezet.

8. Taalexamen

Treinbestuurders die contact met de infrastructuurbeheerder moeten onderhouden over kritieke veiligheidskwesties dienen te beschikken over kennis van de taal die door de infrastructuurbeheerder wordt voorgeschreven. Deze taalkennis moet hen in staat stellen actief en doeltreffend te communiceren onder normale omstandigheden, in moeilijke situaties en in noodsituaties.

Zij dienen in staat te zijn de in de TSI «Exploitation» opgenomen berichten en communicatiemethodiek toe te passen. Treinbestuurders dienen in staat te zijn te communiceren overeenkomstig niveau 3 van de volgende tabel.

Taalvaardigheids- en communicatieniveau

De mondelinge vaardigheid in een taal kan worden onderverdeeld in vijf niveaus:

Niveau I Omschrijving I

5 I kan spreekwijze aanpassen aan elke gesprekspartner, kan een standpunt uiteenzetten, kan onderhandelen, kan overtuigen, kan advies geven I

4 I kan totaal onvoorziene situaties aan, kan hypothesen maken, kan een gemotiveerd standpunt uiteenzetten I

3 I kan praktische situaties met een onvoorzien aspect aan, kan omschrijven, kan een eenvoudige conversatie voeren I

2 I kan eenvoudige praktische situaties aan, kan vragen stellen, kan vragen beantwoorden I

1 I kan spreken met voorgeprogrammeerde zinnen I

— de communiceren, dès que possible, ces conditions au gestionnaire de l'infrastructure;

— d'évaluer si l'infrastructure permet au véhicule de continuer à rouler et dans quelles conditions.

8. Tests linguistiques

Le conducteur qui doit communiquer avec le gestionnaire de l'infrastructure sur des questions déterminantes pour la sécurité doit avoir des connaissances linguistiques dans la langue indiquée. Ces connaissances doivent lui permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations de routine, des situations problématiques et des situations d'urgence.

Le conducteur doit être capable d'utiliser les messages et la méthode de communication spécifiés dans les STI «Exploitation». Il doit pouvoir communiquer conformément au niveau 3 du tableau suivant:

Niveau de langue et de communication

L'aptitude orale dans une langue peut être divisée en cinq niveaux:

Niveau I Description I

5 I peut adapter sa manière de parler en fonction de l'interlocuteur, peut avancer une opinion, peut négocier, peut convaincre, peut donner un conseil I

4 I peut faire face à des situations totalement imprévues, peut faire des hypothèses, peut exprimer une opinion étayée par des arguments I

3 I peut faire face à des situations pratiques comportant un élément imprévu, peut faire une description, peut participer à une conversation simple I

2 I peut faire face à des situations pratiques simples, peut poser des questions, peut répondre à des questions I

1 I peut parler en utilisant des phrases apprises par cœur I

Gezien om gevoegd te worden bij het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft

ALBERT

VAN KONINGSWEGE:

De eerste minister,

Herman VAN ROMPUY

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Etienne SCHOUPPE

Vu pour être annexé au projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

ALBERT

PAR LE ROI:

Le premier ministre,

Herman VAN ROMPUY

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Etienne SCHOUPPE

Annexe 7 à la loi du (...) modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

Annexe 11 à la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire

ANNEXE XI

Fréquence des examens

La fréquence minimale des examens est la suivante:

a) connaissances linguistiques (uniquement dans le cas où il ne s'agit pas de la langue maternelle de l'intéressé): tous les trois ans ou après toute absence de plus d'un an;

b) connaissance de l'infrastructure (y compris des itinéraires et des règles d'exploitation): tous les trois ans ou après toute absence de plus d'un an sur l'itinéraire concerné;

c) connaissance du matériel roulant: tous les trois ans.

Vu pour être annexé au projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

ALBERT

VAN KONINGSWEGE:

De eerste minister,

Herman VAN ROMPUY

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Etienne SCHOUPPE

Annexe 7 à la loi du (...) modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

Annexe 11 à la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire

ANNEXE XI

Fréquence des examens

La fréquence minimale des examens est la suivante:

a) connaissances linguistiques (uniquement dans le cas où il ne s'agit pas de la langue maternelle de l'intéressé): tous les trois ans ou après toute absence de plus d'un an;

b) connaissance de l'infrastructure (y compris des itinéraires et des règles d'exploitation): tous les trois ans ou après toute absence de plus d'un an sur l'itinéraire concerné;

c) connaissance du matériel roulant: tous les trois ans.

Vu pour être annexé au projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules

ALBERT

PAR LE ROI:

Le premier ministre,

Herman VAN ROMPUY

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Etienne SCHOUPPE