

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2007 — 327

[C - 2007/14020]

28 DECEMBRE 2006. — Arrêté royal relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel

RAPPORT AU ROI

Sire,

Le projet d'arrêté royal que j'ai l'honneur de soumettre à la signature de Votre Majesté, a été délibéré en Conseil des Ministres. Il contient une série de mesures qui doivent être prises afin de transposer, en droit belge, la Directive 2004/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la Directive 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et la Directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel.

Pour permettre aux citoyens de l'Union européenne, aux opérateurs économiques, ainsi qu'aux collectivités régionales et locales de bénéficier pleinement des avantages découlant de la mise en place d'un espace sans frontières intérieures, il y a lieu, notamment, de favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux ferroviaires nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux, en mettant en œuvre toute action qui peut s'avérer nécessaire dans le domaine de l'harmonisation des normes techniques.

Par ailleurs, la Directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, telle que modifiée par les Directives 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 et 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, implique que les entreprises ferroviaires doivent avoir un accès accru aux réseaux ferroviaires des Etats membres, ce qui, en conséquence, nécessite l'interopérabilité des infrastructures, des équipements, du matériel roulant et des systèmes de gestion et d'exploitation, y compris les qualifications professionnelles et les conditions d'hygiène et de sécurité de travail du personnel nécessaire pour l'exploitation et la maintenance des sous-systèmes visés ainsi que pour la mise en œuvre de chaque spécification technique d'interopérabilité (STI).

L'exploitation en service commercial de trains sur le réseau ferroviaire nécessite, notamment, une excellente cohérence entre les caractéristiques de l'infrastructure et celles du matériel roulant, mais aussi une interconnexion efficace des systèmes d'information et de communication des différents gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire et exploitants. De cette cohérence et de cette interconnexion dépendent le niveau des performances, la sécurité, la qualité des services et leur coût, et c'est sur cette cohérence et cette interconnexion que repose notamment l'interopérabilité du système ferroviaire.

La Commission européenne n'a pas retenu une approche maximaliste de l'interopérabilité conventionnelle. Ainsi, les Directives 96/48/CE et 2001/16/CE précitées constituent un cadre qui vise un niveau adéquat d'interopérabilité et non un système universel où tout train pourrait circuler n'importe où sur le réseau européen.

Il s'agit d'une approche progressive qui inclut l'établissement d'un ordre de priorité et d'un calendrier pour l'élaboration d'un système ferroviaire interopérable.

L'adoption d'une telle approche progressive répond aux besoins particuliers de l'objectif d'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel, système caractérisé par un patrimoine ancien d'infrastructures et de matériels nationaux, dont l'adaptation ou le renouvellement impliquent des investissements lourds; elle tient également compte du fait qu'il convient de veiller tout particulièrement à ne pas pénaliser économiquement le rail par rapport aux autres modes de transport.

Les Directives 2001/16/CE et 96/48/CE ont mis en place des procédures communautaires pour la préparation et l'adoption de STI, ainsi que des règles communes pour l'évaluation de la conformité à ces STI. L'Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire (AEIF), également désignée comme organisme commun représentatif, a été chargée de mettre au point le premier groupe de STI.

Le travail de mise au point des STI, leur application à des projets concrets et les travaux du comité mis en place conformément aux directives ont permis de tirer un certain nombre d'enseignements, qui ont conduit la Commission à proposer des changements dans les deux Directives sur l'interopérabilité ferroviaire.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2007 — 327

[C - 2007/14020]

28 DECEMBER 2006. — Koninklijk besluit betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van het conventionele spoorwegsysteem

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het ontwerp van koninklijk besluit dat ik de eer heb voor te leggen aan Uwe Majesteit, werd aan de Ministerraad overgelegd. Het gaat over een reeks maatregelen die moeten worden getroffen ter omzetting in Belgisch recht van de Richtlijn 2004/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 houdende wijziging van Richtlijn 96/48/EG van de Raad betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het conventionele spoorwegsysteem.

Om de burgers van de Europese Unie, de economische subjecten, alsmede de regionale en lokale gemeenschappen in staat te stellen ten volle profijt te trekken van de voordelen die uit de totstandkoming van een ruimte zonder binnengrenzen voortvloeien, moet inzonderheid worden gestreefd naar de bevordering van de onderlinge koppeling en interoperabiliteit van de nationale netwerken, alsmede van de toegang tot deze netwerken door alle maatregelen te treffen die nodig kunnen blijken op het gebied van de harmonisatie van de technische normen.

De Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, zoals gewijzigd door de Richtlijnen 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 en 2004/51/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april, impliceert overigens dat spoorwegondernemingen in toenemende mate toegang tot de spoorwegnetten van de lidstaten moeten hebben en dat daartoe dus interoperabiliteit van de infrastructuur, de installaties, het rollend materieel en de beheers- en exploitatiesystemen noodzakelijk is, met inbegrip van de kwalificaties en de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften op het werk voor het personeel dat nodig is voor de exploitatie en het onderhoud van de bedoelde subsystemen en voor de uitvoering van elke technische specificatie inzake operabiliteit (TSI).

De commerciële exploitatie van treinen op het spoorwegnet vereist met name niet alleen een optimale afstemming van infrastructuur en rollend materieel, maar ook een doeltreffende koppeling van de informatie- en communicatiesystemen van de verschillende beheerders van de spoorweginfrastructuur en exploitanten. Van deze afstemming en koppeling zijn de prestaties, veiligheid, kwaliteit en kostprijs van de dienstverlening afhankelijk, alsook inzonderheid de interoperabiliteit van het conventionele spoorwegsysteem.

De Europese Commissie heeft niet gekozen voor een tot het uiterste doorgedreven benadering van de interoperabiliteit. Zodoende schepden voornoemde Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG een kader voor een adequaat niveau van interoperabiliteit en geen universeel systeem waarbinnen elke trein om het even waarop het Europese net zou kunnen rijden.

Het gaat om een aanpak die op geleidelijkheid gesteund is en op het instellen van een voorkeursorde en een kalender voor de uitwerking van een interoperabel spoorwegsysteem.

De aanname van een dergelijke aanpak via wegen van geleidelijkheid beantwoordt aan de bijzondere noden van de interoperabiliteit van het conventionele spoorwegsysteem dat gekenmerkt wordt door een oud patrimonium van nationale infrastructures en materieel waarvan de aanpassing of de vernieuwing zware investeringen vergen; zij houdt tevens rekening met het feit dat er in het bijzonder over dient te worden gewaakt dat het spoor niet economisch wordt bestraft ten opzichte van de andere transportmodi.

De Richtlijnen 2001/16/EG en 96/48/EG hebben communautaire procedures ingesteld voor de voorbereiding en vaststelling van TSI's, alsmede gemeenschappelijke voorschriften voor de beoordeling van de overeenstemming met de TSI's. Een opdracht voor de ontwikkeling van de eerste groep TSI's is gegeven aan de Europese Associatie voor spoorweginteroperabiliteit (AEIF), die tevens is aangewezen als representatieve gemeenschappelijke instantie.

De ontwikkeling van TSI's, de toepassing ervan bij concrete projecten en het werk van het Comité dat is ingesteld overeenkomstig genoemde richtlijnen, hebben een aantal bruikbare gegevens opgeleverd, die de Commissie ertoe hebben gebracht voor te stellen de beide Richtlijnen betreffende spoorweginteroperabiliteit op een aantal punten te wijzigen.

De plus, à la suite de l'adoption du Règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne, d'une part, et de la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires, d'autre part, il était nécessaire de reformuler certaines dispositions des Directives 96/48/CE et 2001/16/CE. Ainsi, depuis que l'Agence est mise en place, c'est elle qui reprend le rôle initial de l'AEIF et qui est mandatée par la Commission pour élaborer tout projet de STI, nouvelle ou à réviser.

Dans un même but d'harmonisation des dispositions modifiées, et afin de renforcer la sécurité juridique, il était légistiquement plus opportun d'abroger les arrêtés royaux transposant les Directives 96/48/CE et 2001/16/CE précitées, et de reprendre dans un nouvel arrêté royal, l'ensemble des dispositions anciennes et nouvelles relatives à l'interopérabilité des systèmes ferroviaires à grande vitesse et conventionnel.

Les dispositions réglementaires applicables aux deux systèmes d'interopérabilité étant identiques, elles sont regroupées dans un seul titre (titre II). Il en va de même en ce qui concerne les définitions préalables. Celles-ci sont énumérées de façon uniforme dans le titre premier applicable aux deux types d'interopérabilité.

D'une manière synthétique, l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel est régie par les principes suivants :

— le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire conventionnel doivent satisfaire à des exigences essentielles afin d'être interopérables. Ces systèmes sont décrits à l'annexe I^{re}.

— pour des raisons opérationnelles, les systèmes ferroviaires globaux ont été décomposés en sous-systèmes, spécifiés au titre premier et à l'annexe II et correspondant :

* soit à des domaines de nature structurelle :

- infrastructure ;
- énergie ;
- contrôle-commande et signalisation ;
- exploitation et gestion du trafic ;
- matériel roulant ;

* soit à des domaines de nature fonctionnelle :

- maintenance ;
- applications télématiques aux services "voyageurs" et "marchandises" ;

— les sous-systèmes sont eux-mêmes composés de constituants d'interopérabilité définis au titre premier et à l'annexe IV ;

— les exigences essentielles (annexe III) sont reprises dans des spécifications techniques d'interopérabilité (STI). Ces STI déterminent les modalités permettant de satisfaire aux dites exigences essentielles. Elles fixent également les paramètres fondamentaux (gabarit, tension, etc.), et déterminent les constituants d'interopérabilité et interfaces entre les différentes parties du système ou des sous-systèmes (comme les contacts pantographe-caténaire ou roue-rail) qui jouent un rôle critique par rapport à l'interopérabilité.

Jusqu'à présent, les STI ont été élaborées sous mandat de la Commission européenne par des experts des entreprises ferroviaires, des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire et de l'industrie réunis dans l'organisme commun représentatif (l'Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire "A.E.I.F. ").

Dorénavant, elles le seront par l'Agence ferroviaire européenne mandatée par la Commission pour élaborer tout projet de STI, nouvelle ou à réviser.

Lorsqu'une STI l'impose, tout fabricant de constituants ou son mandataire doit demander l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi de ces constituants à un organisme notifié à cet effet par les Etats membres.

Conformément à la STI les concernant, la conformité des constituants est principalement liée à leur domaine d'utilisation qui vise à garantir l'interopérabilité du système, et pas seulement à leur libre circulation sur le marché communautaire. L'évaluation de l'aptitude à l'emploi s'effectue, dans le cas des constituants les plus critiques pour la sécurité, par référence à leur disponibilité ou à l'économie du système. Par conséquent, il n'est pas nécessaire que le fabricant appose le marquage "CE" sur les constituants soumis aux dispositions des Directives européennes sur l'interopérabilité ferroviaire. La déclaration de conformité du fabricant suffit. Cela ne porte pas atteinte à l'obligation qui incombe aux fabricants d'apposer, pour certains constituants, le marquage "CE" attestant leur conformité à d'autres dispositions communautaires et légales ou réglementaires les concernant.

De vaststelling van Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau enerzijds en van de Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid van de communautaire spoorwegen anderzijds, maakte het daarenboven noodzakelijk een aantal bepalingen uit de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG te wijzigen. Aldus neemt het bureau sedert zijn oprichting de aanvankelijke rol van de AEIF over en krijgt het van de Commissie de opdracht voor het opstellen van alle nieuwe ontwerp-TSI's en voor het wijzigen van bestaande TSI's.

Met het oog op een harmonisatie van de bepalingen en teneinde de juridische veiligheid te versterken, was het vanuit wetgevingsoogpunt aangewezen de koninklijke besluiten ter omzetting van voornoemde Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG af te schaffen en in dit nieuwe koninklijk besluit alle oude en nieuwe bepalingen omtrent de interoperabiliteit van het hogesnelheidsspoorwegsysteem en van het conventionele spoorwegsysteem op te nemen.

Aangezien de reglementaire bepalingen die voor beide interoperabiliteitssystemen gelden, identiek zijn, werden zij onder een enkele titel (titel II) samengebracht. Hetzelfde geldt voor de vroegere definities. Zij worden op uniforme wijze opgesomd onder titel I, die op beide interoperabiliteitstypes van toepassing is.

Samengevat, wordt de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van het conventionele spoorwegsysteem op grond van de volgende beginselen geregeld:

— teneinde interoperabel te zijn, moeten het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en het conventionele spoorwegsysteem beantwoorden aan de essentiële eisen. Deze systemen worden in bijlage I beschreven.

— om operationele redenen werd in titel I en in bijlage II het globale spoorwegsysteem onderverdeeld in subsystemen die overeenkomen met:

* hetzij gebieden van structurele aard:

- infrastructuur;
- energie;
- besturing en seininrichting;
- exploitatie en beheer van het verkeer;
- rollend materieel;

* hetzij gebieden van functionele aard:

- onderhoud;
- telecommunicatietoepassingen ten dienste van "reizigers" of "vracht";

— de subsystemen op zich zijn samengesteld uit de interoperabele onderdelen die onder titel I en in de bijlage IV worden gedefinieerd;

— de essentiële eisen (bijlage III) worden opgenomen in technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI). Deze TSI's bepalen de modaliteiten, op grond waarvan aan voornoemde essentiële eisen kan worden voldaan. Zij bepalen tevens de fundamentele parameters (profiel, spanning, enz.) alsmede de samenstellende delen en de interfaces tussen de verschillende delen van het systeem of de subsystemen (zoals het raakvlak pantograaf-bovenleiding of wiel-rail) die een kritieke rol spelen m.b.t. de interoperabiliteit.

Anderzijds werden totnogtoe de TSI's in opdracht van de Europese Commissie uitgewerkt door de representatieve gemeenschappelijke instantie, samengesteld uit deskundigen van de spoorwegondernemingen en de beheerders van de spoorweginfrastructuur en vertegenwoordigers van de industrie (de Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire "A.E.I.F. ").

Voortaan zal dit gebeuren door het Europees Spoorwegbureau, dat van de Commissie de opdracht kreeg voor het opstellen van alle nieuwe ontwerp-TSI's en voor het wijzigen van bestaande TSI's.

Wanneer een TSI dit voorschrijft, moet de fabrikant van onderdelen de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van deze onderdelen aanvragen bij een door de lidstaten daartoe aangemelde instantie.

Overeenkomstig de desbetreffende TSI is de conformiteit van de onderdelen voornamelijk verbonden aan hun gebruiksdomein dat de interoperabiliteit van het systeem beoogt te waarborgen, en niet enkel aan hun vrij verkeer binnen de gemeenschappelijke markt. De beoordeling van de geschiktheid voor gebruik is van toepassing van de onderdelen die het meest kritiek zijn t.o.v. de veiligheid, de beschikbaarheid of de economie van het systeem. Het is derhalve overbodig dat de fabrikant het merkteken "EG" aanbrengt op de onderdelen die onderworpen zijn aan de bepalingen van de Europese Richtlijnen in verband met de interoperabiliteit. De conformiteitsverklaring van de fabrikant moet in deze volstaan. Dit doet geen afbreuk aan de verplichting van de fabrikant om, voor sommige onderdelen, het merkteken "EG" aan te brengen dat de conformiteit met andere gemeenschapsbepalingen van wettelijke of reglementaire aard waarborgt.

Par ailleurs, avant leur mise en service, il y a lieu de soumettre les sous-systèmes constituant le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire conventionnel à une procédure de vérification. Cette vérification doit permettre aux autorités responsables, qui autorisent la mise en service, d'être assurées que, au stade du projet, de la construction et de la mise en service, le résultat est conforme aux dispositions réglementaires, techniques et opérationnelles qui sont d'application. Elle doit également permettre aux constructeurs de pouvoir compter sur une égalité de traitement quel que soit le pays. Il y a donc lieu d'établir une procédure définissant les principes et les conditions de la vérification des sous-systèmes.

Avant de mettre en service un sous-système, le maître d'œuvre du projet devra donc demander à un organisme "notifié" ou "désigné" de procéder à l'évaluation de la conformité de ce sous-système conformément aux principes énoncés dans les STI ou dans les normes et spécifications techniques en usage à défaut de STI ou en cas de dérogations à celles-ci.

Pour la mise en œuvre et le suivi de l'ensemble des dispositions relatives à l'interopérabilité, la Commission européenne est assistée par un comité composé de représentants des Etats membres. Il assure notamment la coordination de l'activité des organismes notifiés ("comité article 21").

Il importe que la mise en œuvre des dispositions relatives à l'interopérabilité ne crée pas d'entraves injustifiées, du point de vue du rapport coût-bénéfices, au maintien de la cohérence du réseau ferroviaire existant tout en s'efforçant de préserver l'objectif de l'interopérabilité. En conséquence, il convient de permettre la non-application, par un Etat membre, de certaines spécifications techniques d'interopérabilité dans certains cas particuliers, et de prévoir des procédures pour assurer que ces dérogations sont justifiées. De même, il peut arriver que des STI ne soient pas encore disponibles ou adoptées. Dans pareille hypothèse, le Ministre arrête la liste des normes et spécifications techniques en usage applicables par défaut sur le réseau belge de transport ferroviaire.

En cas d'absence ou de dérogation aux STI, la conformité aux règles en vigueur est vérifiée par un organisme "désigné" par le Ministre ou son délégué.

Pour des raisons de sécurité, il est nécessaire de demander aux Etats membres d'attribuer un code d'identification à chaque véhicule mis en service. Le véhicule doit être ensuite enregistré dans un registre national du matériel roulant. Les registres doivent pouvoir être consultés par tous les Etats membres et par certains acteurs économiques de la Communauté. Ils doivent être cohérents en ce qui concerne le format des données. Ils feront par conséquent, l'objet de spécifications communes, fonctionnelles et techniques.

L'obligation qu'a la Belgique de prendre les mesures nécessaires pour transposer les dispositions des directives, en droit national, peut s'effectuer à l'intermédiaire d'un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, conformément aux dispositions de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable.

Les mesures de transposition en droit national, telles qu'elles sont proposées dans le présent projet d'arrêté, sont regroupées en six titres et sept annexes, et reproduisent fidèlement les dispositions de la Directive 2004/50/CE, ainsi que de celles qu'elle modifie.

Il a été tenu compte de l'avis n° 40.772/2/V du Conseil d'Etat, donné le 19 juillet 2006, notamment afin de mieux faire apparaître les liens qui unissent l'arrêté royal en projet avec le projet de loi relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

Un tableau de concordance entre les divers articles de ce projet d'arrêté et les dispositions des Directives 96/48/CE et 2001/16/CE est joint en annexe au présent rapport.

Commentaires par article

TITRE I^{er}. — Dispositions générales

Article 1^{er}. Cet article n'appelle pas de commentaires.

Art. 2. Cet article contient les définitions reprises des Directives 96/48/CE et 2001/16/CE telles que modifiées par la Directive 2004/50/CE précitée. Elles reprennent les notions introduites par cette Directive et nécessaires à une compréhension correcte des dispositions figurant dans les chapitres suivants et dans les annexes.

Voor hun ingebruikneming is het daarenboven nodig om de subsystemen die het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en het conventionele spoorwegsysteem samenstellen, te onderwerpen aan een verificatieprocedure. Deze verificatie moet de bevoegde overheden, die de ingebruikneming toestaan, toelaten om zich ervan te vergewissen dat in elk stadium van het project, vanaf de constructie tot de ingebruikneming, het resultaat overeenstemt met de reglementaire, technische en operationele bepalingen die van toepassing zijn. Zij moet tevens een gelijke behandeling voor de constructeurs waarborgen onafhankelijk het land. Het is dus nodig om een procedure vast te leggen die de principes bepaalt, alsmede de voorwaarden van de verificatie van de subsystemen.

Een subsysteem kan bijgevolg alleen in gebruik worden genomen nadat de opdrachtgever van het ontwerp aan een "aangemelde" of "aangewezen" instantie gevraagd heeft, de conformiteit van dit subsysteem te beoordelen conform de principes uiteengezet in de TSI's of, bij gebrek aan TSI's of in geval van afwijkingen hiervan, in de gangbare normen en technische specificaties.

Voor de toepassing en de opvolging van het geheel van de bepalingen inzake interoperabiliteit wordt de Europese Commissie bijgestaan door een comité samengesteld uit vertegenwoordigers van de lidstaten. Dit comité zorgt, inzonderheid, voor de coördinatie van de werkzaamheden van de aangemelde instanties ("comité artikel 21").

Het is van belang dat de inwerkingstelling van de bepalingen betreffende de interoperabiliteit geen onverantwoorde belemmeringen schept omwille van de kosten-batenverhouding of het behoud van de samenhang van het bestaande spoorwegnet, zonder dat hierbij de doelstellingen van de interoperabiliteit verloochend worden. Derhalve is het aangewezen om de niet-toepassing, door de betrokken lidstaat, van bepaalde technische specificaties van interoperabiliteit in bijzondere gevallen toe te laten en om procedures te voorzien teneinde ervoor te zorgen dat deze afwijkingen gerechtvaardigd zijn. Het kan evenzeer voorkomen dat de TSI's nog niet beschikbaar of goedgekeurd zijn. In dit geval stelt de Minister de lijst vast van de geldende normen en technische specificaties die bij gebrek aan TSI's worden toegepast op het Belgische spoorwegnet.

Bij afwezigheid van TSI's of in geval van afwijkingen hiervan wordt de conformiteit met de van toepassing zijnde regels gecontroleerd door een door de Minister of zijn gemachtigde "aangewezen" instantie.

Om redenen van veiligheid dient de lidstaten te worden verzocht een identificatiecode toe te kennen aan elk in dienst gesteld rijtuig. Het rijtuig wordt vervolgens geregistreerd in een nationaal register. De nationale registers dienen door alle lidstaten en door een aantal marktpartijen in de EU te kunnen worden geraadpleegd. Met betrekking tot het formaat van de gegevens dienen zij samenhangend te zijn. Daarom dienen voor deze registers gemeenschappelijke functionele en technische specificaties te worden opgesteld.

Overeenkomstig de bepalingen van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg kan België met het oog op de omzetting van deze richtlijnen in nationaal recht zijn verplichting nakomen door op grond van een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit de nodige maatregelen te treffen.

In dit ontwerpbesluit worden de maatregelen voor deze omzetting in het nationaal recht voorgesteld. Ze zijn in zes titels en zeven bijlagen gegroepeerd en geven nauwgezet de bepalingen van de Richtlijn 2004/50/EG weer, alsmede van deze die zij wijzigt.

Er werd rekening gehouden met het advies nr. 40.772/2/V van de Raad van State gegeven op 19 juli 2006 in het bijzonder om de samenhang tussen het ontwerp van koninklijk besluit en het ontwerp van wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen duidelijker tot uiting te doen komen.

Een concordantietabel tussen de verschillende artikelen van dit ontwerp van besluit en de bepalingen van de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16 EG wordt als bijlage aan dit verslag gevoegd.

Commentaar per artikel

TITEL I. — Algemene bepalingen

Artikel 1. Dit artikel vereist geen commentaar.

Art. 2. Dit artikel bevat de van de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG overgenomen definities zoals zij door voornoemde Richtlijn 2004/50/EG werden gewijzigd. Zij hernemen de door deze Richtlijn ingevoerde begrippen die nodig zijn voor een goed begrip van de bepalingen van volgende hoofdstukken en bijlagen.

TITRE II. — Les systèmes ferroviaires à grande vitesse et conventionnel

CHAPITRE I^{er} — Généralités

Section I^{re}. — Champ d'application

Art. 3 et 4. Ces articles déterminent le champ d'application de l'arrêt royal.

Certaines exclusions sont prévues au niveau du système ferroviaire conventionnel : il s'agit des infrastructures ferroviaires et du matériel à usage strictement local, historique ou touristique. Sont également exclues du champ d'application de l'interopérabilité conventionnelle, les infrastructures fonctionnellement isolées du reste du réseau ferroviaire.

Section II. — Exigences essentielles

Art. 5. Cet article fixe le principe fondamental permettant de réaliser l'interopérabilité ferroviaire conventionnelle et à grande vitesse, en vertu duquel le système ferroviaire et ses composants sont conformes à des exigences essentielles qui concernent la sécurité, la fiabilité, la santé des personnes, la protection de l'environnement, la compatibilité technique et opérationnelle. Ces exigences sont définies en termes généraux à l'annexe III.

Art. 6. Cet article n'appelle pas de commentaires.

CHAPITRE II. — Spécifications techniques d'interopérabilité (STI)

Art. 7. Cet article fixe les principes généraux relatifs aux "spécifications techniques d'interopérabilité" (STI). Dans le but de réaliser l'interopérabilité, chaque sous-système et constituant d'interopérabilité couvert par une ou plusieurs STI doit y être conforme et cette conformité doit être maintenue.

Art. 8. L'obligation qui est faite de respecter les STI lorsqu'elles existent ne signifie pas que l'infrastructure ne peut être utilisée que dans les cas et par les sous-systèmes prévus dans les STI. A l'heure actuelle, des trains IR circulent sur la ligne 2 entre Liège et Louvain, ligne pourtant considérée comme une ligne à grande vitesse, et pour laquelle des STI ont été adoptées. Cette obligation signifie que les trains qui circulent sur cette ligne et qui relèvent de la catégorie des trains à grande vitesse couverts par les STI, doivent respecter celles-ci.

Art. 9. Cette disposition met en place un système qui permet au Ministre ou à son délégué de prévoir certaines dérogations par rapport aux STI, notamment dans le cas d'un projet de ligne nouvelle ou de réaménagement de ligne existante lorsque celles-ci se trouvent à un stade de développement trop avancé, lorsque l'application des STI est incompatible techniquement avec la ligne existante ou pour des raisons de viabilité économique. Ces dérogations peuvent être prises sur proposition du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou des entreprises ferroviaires.

Il en va de même en cas d'accident ou de catastrophe naturelle lorsque le rétablissement du fonctionnement normal du réseau ne peut être retardé. Dans ce cas, la notification de dérogation est envoyée par les moyens les plus diligents sans préjudice des mesures de sécurité et conservatoires mises en œuvres.

Art. 10. Cet article constitue une clause de sauvegarde. Dans un souci de continuité, afin d'éviter tout vide juridique, en l'absence de STI, ce sont des normes et spécifications techniques nationales qui doivent s'appliquer à titre supplétif.

TITRE III

Mise sur le marché des constituants d'interopérabilité

Art. 11 à 13. Ces articles énoncent les obligations et conditions que les fabricants ou leurs mandataires doivent respecter pour mettre un constituant d'interopérabilité sur le marché.

Le respect de ces obligations est présumé lorsque le constituant est accompagné d'une déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi.

Pour établir cette déclaration, le fabricant ou son mandataire doit veiller à ce que le constituant en cause respecte les dispositions particulières (normes de fabrication, d'assemblage, de construction, ...) énoncées par la STI qui lui est applicable. Lorsque la STI applicable le prévoit, la conformité ou l'aptitude à l'emploi du constituant doit être évaluée par un organisme notifié.

TITEL II. — Het hogesnelheidsspoor-wegstelsel en het conventionele spoorwegstelsel

HOOFDSTUK I. — Algemeen

Afdeling I. — Toepassingsgebied

Art. 3 en 4. Deze artikels leggen het toepassingsgebied van dit Koninklijk besluit vast.

Op het vlak van het conventionele spoorwegstelsel zijn een aantal uitzonderingen bepaald: het betreft hier de infrastructuurvoorzieningen en het materieel dat uitsluitend bestemd is voor lokaal, historisch of toeristisch gebruik. De infrastructuurvoorzieningen die functioneel geïsoleerd zijn van de rest van het spoorwegnet, vallen evenmin onder het toepassingsgebied van de conventionele interoperabiliteit.

Afdeling II. — Essentiële eisen

Art. 5. Dit artikel legt het fundamenteel beginsel vast dat het moet mogelijk maken de interoperabiliteit van het hogesnelheids- en het conventionele spoorwegstelsel te verwezenlijken, krachtens welk het spoorwegstelsel en zijn onderdelen moeten overeenstemmen met de essentiële eisen qua veiligheid, betrouwbaarheid, gezondheid van de personen, bescherming van het leefmilieu, technische en operationele verenigbaarheid. Deze eisen worden in bijlage III in algemene bewoordingen omschreven.

Art. 6. Dit artikel vereist geen commentaar.

HOOFDSTUK II. — Technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's)

Art. 7. Dit artikel legt de algemene principes vast voor de "technische specificaties inzake interoperabiliteit" (TSI's). Met het oog op het verwezenlijken van de interoperabiliteit, moet elk subsysteem en interoperabiliteitsonderdeel waarop een of meerdere TSI betrekking hebben ermee in overeenstemming zijn en deze overeenstemming moet blijven.

Art. 8. De verplichting die gedaan is om de TSI te respecteren wanneer ze bestaan betekent niet dat de infrastructuur enkel mag gebruikt worden in gevallen en door ondersystemen voorzien door de TSI. Tegenwoordig rijden IR-treinen op lijn 2 tussen Luik en Leuven, die nochtans beschouwd wordt als hogesnelheidslijn, en waarvoor de TSI aangenomen werden. Deze verplichting betekent dat de treinen die op deze lijn rijden en die vallen onder de categorie van hogesnelheidstreinen waarop TSI's betrekking hebben vallen, deze TSI's moeten respecteren.

Art. 9. Deze bepaling voorziet in een systeem waarbij de Minister of zijn gemachtigde mag afwijken van de TSI's, hetzij in geval van een project van nieuwe lijn of herinrichting van een bestaande lijn wanneer dit zich in een te ver gevorderd stadium van ontwikkeling bevindt, hetzij wanneer de toepassing van de TSI's technisch onverenigbaar is met de bestaande lijn of om redenen van economische levensvatbaarheid. Deze afwijkingen mogen worden toegestaan op basis van een voorstel van de spoorweginfrastructuurbeheerder of van spoorwegondernemingen.

Hetzelfde geldt bij ongeval of natuurramp, wanneer het herstel van de normale werking van het net geen uitstel duldt. In dit geval wordt de notificatie van de afwijking zo snel mogelijk overgezonden, zonder dat hierbij afbreuk wordt gedaan aan de getroffen veiligheids- en bewarende maatregelen.

Art. 10. Dit artikel bevat een vrijwaringsclausule. Wanneer de TSI's ontbreken, moeten ter wille van de continuïteit en om ieder rechtsvacuüm te voorkomen, de nationale normen en technische specificaties voorschriften worden gehanteerd.

TITEL III

Het in de handel brengen van interoperabiliteitsonderdelen

Art. 11 tot 13. Deze artikelen sommen de verplichtingen en voorwaarden op waarmee de fabrikanten en hun gemachtigden rekening moeten houden, alvorens zij interoperabiliteitsonderdelen op de markt brengen.

De naleving van deze verplichtingen wordt verondersteld, wanneer het interoperabiliteitsonderdeel voorzien is van een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid.

Voor de opstelling van deze EG-verklaring moet de fabrikant of zijn gemachtigde erop toekijken dat het interoperabiliteitsonderdeel beantwoordt aan de bijzondere bepalingen (fabricage-, assemblage- en bouwnormen) die volgens de TSI hierop van toepassing zijn. Telkens de TSI het vereist, moet de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel door een aangemelde instantie worden beoordeeld.

Art. 14 à 16. Ces articles prévoient les mesures à prendre par l'autorité de sécurité, dans le cas d'un constituant déclaré conforme, mais qui laisse apparaître certains risques de non-conformité aux exigences essentielles, ou qui est manifestement non conforme à ces exigences.

Ces mesures concernent notamment l'interdiction d'emploi ou le retrait du marché ainsi que la mise en conformité dans les hypothèses prévues aux articles 15 et 16.

Le rôle dévolu dans ces articles à l'autorité de sécurité est conforme aux missions et pouvoirs qui lui sont confiés par les articles 12 et 13 de la loi relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

Art. 17. Cet article interdit les mesures protectionnistes. Ainsi, lorsqu'un constituant satisfait aux présentes prescriptions, sa mise sur le marché ne peut pas être entravée sur base d'autres prescriptions, sauf lorsque la sécurité des circulations ferroviaires est mise en péril ou en cas de violation de normes et règles de sécurité imposées par d'autres réglementations ferroviaires.

TITRE IV. — Mise en service des sous-systèmes

CHAPITRE I^{er}. — Principes généraux

Art. 18 et 19. Ces articles imposent l'obtention préalable d'une autorisation de mise en service pour tout sous-système de nature structurelle implanté ou exploité en Belgique, même si un autre Etat membre a déjà délivré une telle autorisation par ailleurs. Cette solution s'impose en raison de la disparité actuelle entre les différents systèmes ferroviaires européens, contrairement aux constituants d'interopérabilité qui bénéficient de la libre circulation des marchandises une fois qu'ils ont été autorisés à être mis sur le marché d'un Etat membre. En effet, les constituants d'interopérabilité ont pour vocation propre de réaliser l'interopérabilité et doivent, à ce titre, pouvoir circuler librement dans toute l'Union européenne.

L'autorisation est délivrée par l'autorité de sécurité conformément à la mission qui lui est confiée par la loi relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

Art. 20. La vérification du respect des exigences essentielles et de l'interopérabilité est établie par référence aux STI ou, dans leur absence ou en cas de dérogation, par référence aux règles en usage.

Art. 21. Cet article prévoit d'informer la Commission européenne lorsque l'autorité de sécurité constate que les STI ne satisfont pas entièrement aux exigences essentielles.

CHAPITRE II. — Etablissement de la déclaration « CE » de vérification et de la déclaration de conformité aux normes et spécifications techniques en usage

Art. 22 à 24. Pour pouvoir être mis en service, les sous-systèmes doivent être accompagnés d'une déclaration, établie par l'entité adjudicatrice ou par son mandataire, qui atteste leur conformité aux dispositions réglementaires d'application.

La déclaration "CE" de vérification, issue par l'entité adjudicatrice ou par son mandataire et accompagnée d'un dossier technique élaboré par un organisme notifié, atteste la conformité du sous-système aux STI lorsqu'elles existent.

En l'absence de STI ou en cas de dérogation à celles-ci, l'organisme désigné vérifie le respect des exigences essentielles et de l'interopérabilité par référence aux règles en usage.

En cas de problème dans le respect des dispositions de cet arrêté et notamment des exigences essentielles, l'autorité de sécurité peut demander, aux frais de l'entité adjudicatrice ou de son mandataire à ce que des vérifications complémentaires soient réalisées par l'organisme notifié (article 23).

CHAPITRE III. — Modalités de mise en service des sous-systèmes

Art. 25. Cet article n'appelle pas de commentaires.

Art. 26. En cas de renouvellement ou de réaménagement d'un sous-système (lignes existantes, cabines de signalisation, matériel roulant,...), si l'autorité de sécurité le décide en fonction de l'importance des travaux, une nouvelle autorisation de mise en service est nécessaire. Elle est obligatoire chaque fois que le niveau de sécurité peut être affecté par les travaux envisagés.

Art. 14 tot 16. Deze artikelen bepalen de maatregelen die door de veiligheidsinstantie kunnen worden getroffen, wanneer een conform verklaard onderdeel een gebrek aan conformiteit qua essentiële eisen blijkt te vertonen of hieraan helemaal niet voldoet.

Deze maatregelen betreffen met name het gebruiksverbod, het uit de handel nemen alsook het in overeenstemming brengen van het interoperabiliteitsonderdeel volgens de in artikelen 15 en 16 vervatte hypothesen.

De rol gegeven aan de veiligheidsinstantie door deze artikelen is conform aan de opdrachten en bevoegdheden die haar worden toevertrouwd door de artikelen 12 en 13 van de wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

Art. 17. Dit artikel verbiedt protectionistische maatregelen. Wanneer een interoperabiliteitsonderdeel voldoet aan deze voorschriften, mag het op de markt brengen ervan niet worden belemmerd op grond van andere voorschriften, behalve wanneer de veiligheid van het spoorwagverkeer in het gedrang komt of wanneer veiligheidsnormen en -voorschriften, die door andere spoorwegreglementeringen worden opgelegd, worden overtreden.

TITEL IV. — Ingebruikneming van de subsystemen

HOOFDSTUK I. — Algemene principes

Art. 18 en 19. Deze artikelen leggen voorafgaandelijk de verplichting op tot het bekomen van een toelating tot het in gebruik nemen voor elk subsysteem van structurele aard, ingeplant of uitgebaat in België, zelfs indien een andere lidstaat reeds een dergelijke toelating gegeven heeft. Deze oplossing is vereist ingevolge de huidige verschillen tussen de onderscheiden Europese spoorwegsysteem, en dit in tegenstelling tot de interoperabiliteitsonderdelen die genieten van het vrij verkeer van goederen eenmaal zij de toelating gekregen hebben om in een lidstaat in de handel te worden gebracht. Inderdaad, de interoperabiliteitsonderdelen hebben als eigen doelstelling de operabiliteit te verwezenlijken en moeten in dezer hoedanigheid vrij kunnen bewegen binnen de ganse Europese Unie.

De toelating wordt door de veiligheidsinstantie gegeven overeenkomstig haar opdracht toevertrouwd door de wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

Art. 20. De verificatie van de naleving van de essentiële eisen en van de interoperabiliteit geschiedt aan de hand van de TSI's of, indien er geen zijn of in geval van afwijkingen, aan de hand van de geldende voorschriften

Art. 21. Dit artikel voorziet het in kennis stellen van de Europese Commissie wanneer de veiligheidsinstantie vaststelt dat de TSI's niet volledig voldoen aan de essentiële eisen.

HOOFDSTUK II. — Opstellen van de EG-keuringsverklaring en van de conformiteits met de van toepassing zijnde normen en technische specificaties

Art. 22 tot 24. Het in gebruik nemen van een subsysteem moet samen gaan met een EG-Keuringsverklaring, opgesteld door de aanbestedende dienst of door zijn gemandateerde, die de conformiteit met de van toepassing zijnde voorschriften verklaart.

De EG-keuringsverklaring, uitgaande van de aanbestedende dienst of van zijn gemandateerde moet vergezeld zijn van een technisch dossier opgesteld door een aangemeld organisme verklarende dat het subsysteem conform is met de TSI voor zover zij bestaan.

Bij het ontbreken van een TSI of bij afwijking ervan, verifieert een aangewezen organisatie het respect van de essentiële eisen en de interoperabiliteit op basis van de van toepassing zijnde voorschriften.

Wanneer er ten slotte geen overeenstemming bestaat met de TSI's, kan de veiligheidsinstantie erom verzoeken dat door de aangemelde of aangewezen instantie op kosten van de aanvrager of zijn gemachtigde aanvullende verificaties worden verricht (artikel 23).

HOOFDSTUK III. — Modaliteiten van ingebruikneming van subsystemen

Art. 25. Dit artikel vraagt geen bijkomende uitleg.

Art. 26. In geval van vernieuwing of herinrichting van een subsysteem (bestaande lijnen, seinhuizen, rollend materieel...) kan, indien de veiligheidsinstantie zulks beslist, naar gelang van de omvang van de werkzaamheden, een nieuwe toestemming voor ingebruikneming nodig zijn. Zij is vereist telkens wanneer de veiligheid door de vooropgestelde werken in het gedrang kan worden gebracht.

Art. 27 et 28. Ces dispositions traitent de la mise en service du matériel roulant et de l'obligation qu'a l'autorité de sécurité de veiller à l'attribution à chaque véhicule d'un numéro d'immatriculation. Dans ce cadre, celle-ci tient à cet effet un registre d'immatriculation national qui répond aux critères définis par les instances européennes.

Art. 29. Cet article pose une clause de réciprocité qui précise que l'autorité de sécurité ne peut pas exiger de nouvelles vérifications à l'égard de sous-systèmes déjà munis d'une déclaration "CE" de vérification et en cas de satisfaction aux exigences essentielles sauf en cas de mise en péril de la sécurité des circulations ferroviaires.

CHAPITRE IV. — Organismes notifiés

Art. 30 à 33. Ces articles et l'annexe VII précisent les dispositions qui s'appliquent aux organismes notifiés.

Pour pouvoir être notifiés, les organismes doivent satisfaire aux critères de l'annexe VII et avoir été, au préalable, accrédités conformément à la loi du 20 juillet 1990 concernant l'accréditation des organismes de certification et de contrôle ainsi que des laboratoires d'essai.

Ainsi, l'article 33 prévoit une période transitoire valable jusqu'au 7 juillet 2008, au cours de laquelle le Ministre peut agréer des organismes qui ne disposent pas encore de l'accréditation prévue par la loi du 20 juillet 1990 précitée. Il va de soi que ces organismes doivent néanmoins satisfaire aux critères de l'annexe VII pour pouvoir être notifiés.

Les modalités et conditions de demande de notification seront précisées dans un arrêté ministériel d'exécution. L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les opérations de vérifications ne peuvent pas intervenir, ni directement, ni comme mandataires, dans la fabrication, la conception, la construction, la commercialisation, l'exploitation ou l'entretien des constituants d'interopérabilité ou des sous-systèmes.

Les décisions des organismes notifiés sont soumises à reconnaissance mutuelle et, en conséquence, valables sur tout le territoire de l'Union européenne.

CHAPITRE V. — Organismes désignés

Art. 34 et 35. Ces articles traitent des organismes désignés. La différence entre un organisme notifié et un organisme désigné réside dans le fait que ces derniers ne sont compétents qu'en cas d'absence de STI ou en cas de dérogations à celles-ci; c'est-à-dire lorsque la conformité aux exigences essentielles d'interopérabilité s'apprécie sur la base des normes et spécifications techniques en usage visées à l'article 10.

De plus, l'organisme "désigné" n'est pas compétent pour évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité étant donné que seule une STI peut imposer cette procédure (article 12, § 2).

Etant donné que leur compétence s'exerce par référence à des règles techniques nationales, leurs décisions ne sont évidemment valables qu'au niveau belge.

Les modalités de demande de désignation seront précisées dans un arrêté ministériel d'exécution.

TITRE V

Registres de l'infrastructure ferroviaire et du matériel roulant

Art. 36. Ces registres décrivent, pour chaque sous-système ou partie de sous-système, ses caractéristiques principales en comparaison avec les caractéristiques prescrites par les STI qui leur sont applicables.

Ils sont tenus par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

TITRE VI. — Dispositions finales

Art. 37 à 39. Dès lors que l'"autorité de sécurité" et l'"organisme d'enquête" dont il est question dans l'arrêté royal en projet n'auront pas d'existence juridique aussi longtemps que la loi relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire ne sera pas entrée en vigueur, cet arrêté ne pourra entrer en vigueur que le jour de l'entrée en vigueur de la loi précitée.

Pour le reste, ce titre n'appelle pas de commentaire particulier.

J'ai l'honneur d'être,

Sire,
de Votre Majesté,
le très respectueux
et très fidèle serviteur,
Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

Art. 27 et 28. Deze bepalingen behandelen de ingebruikneming van rollend materieel en de verplichting op het toezicht door de veiligheidsinstantie dat ieder voertuig een immatriculatie-nummer wordt toegekend. In dit kader houdt zij hertoe een nationaal inschrijvingsregister dat voldoet aan de door de Europese instanties opgestelde criteria.

Art. 29. Dit artikel bepaalt een reciprociteitsclausule waarin bepaald wordt dat de veiligheidsinstantie geen nieuwe verificatie van de subsystemen kan eisen, wanneer zij reeds over een EG-keuringsverklaring beschikken en zij voldoen aan de essentiële eisen, tenzij de veiligheid van het spoorwegverkeer in het gedrang komt.

HOOFDSTUK IV. — Aangemelde instanties

Art. 30 tot 33. Deze artikelen, alsmede bijlage VII bepalen de regels die van toepassing zijn op de aangemelde instanties.

Om te kunnen worden aangemeld, dienen de instanties te voldoen aan de in bijlage VII beschreven erkenningscriteria en dienen zij vooraf geaccrediteerd te zijn overeenkomstig de wet van 20 juli 1990 betreffende de accreditatie van certificatie- en keuringsinstellingen, alsmede van beproevingslaboratoria.

Zo voorziet artikel 33 in een overgangperiode die loopt tot 7 juli 2008, gedurende welke de Minister instanties kan erkennen die nog niet beschikken over de accreditatie die in voormelde wet van 20 juli 1990 wordt bepaald. Vanzelfsprekend dienen deze instanties niettemin te voldoen aan de erkenningcriteria van bijlage VII om te kunnen worden aangemeld.

De modaliteiten en voorwaarden om een aanmelding aan te vragen, worden in een ministerieel uitvoeringsbesluit beschreven. De instantie, haar directeur en het personeel dat instaat voor de keuringen, mogen noch rechtstreeks noch als gemachtigde tussenkomen in de fabricatie, het ontwerpen, de bouw, de commercialisering, de uitbating of het onderhoud van de interoperabele onderdelen of subsystemen.

De beslissingen van de aangemelde instanties worden wederzijds erkend en zijn bijgevolg geldig op het hele grondgebied van de Europese Unie.

HOOFDSTUK V. — Aangewezen instanties

Art. 34 en 35. Deze artikelen hebben betrekking op de aangewezen instanties. Het verschil tussen een aangemelde instantie en een aangewezen instantie berust alleen in het feit dat een aangewezen instantie slechts bevoegd is bij het ontbreken van TSI's of in geval van afwijkingen hiervan; d.w.z. wanneer de conformiteit qua essentiële eisen inzake interoperabiliteit moet worden beoordeeld op grond van de gangbare normen en technische voorschriften bedoeld in artikel 10.

Bovendien is de "aangewezen" instantie niet bevoegd voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel, aangezien enkel een TSI deze procedure (artikel 12, § 2) kan opleggen.

Aangezien hun bevoegdheid op de nationale technische voorschriften is gestoeld, gelden hun beslissingen uiteraard enkel op Belgisch vlak.

De modaliteiten om een aanwijzing te vragen worden in een ministerieel uitvoeringsbesluit beschreven.

TITEL V

Infrastructuurregisters en beheer van het rollend materieel

Art. 36. Deze registers beschrijven, voor elk subsysteem of deel van een subsysteem, de belangrijkste karakteristieken in vergelijking met de door de TSI's voorgeschreven karakteristieken die hierop van toepassing zijn.

Ze worden door de spoorweginfrastructuurbeheerder gehouden.

TITEL VI. — Slotbepalingen

Art. 37 tot 39. Aangezien de "veiligheidsinstantie" en het "onderzoeksorgaan" waarvan sprake in het ontwerp van koninklijk besluit in rechte niet bestaan zolang de wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen niet in werking is getreden kan dit besluit op zijn vroegst gelijktijdig met de voornoemde wet in werking treden.

Voor het overige behoeft deze titel geen bijzondere commentaar.

Ik heb de eer te zijn,

Sire,
van Uwe Majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaar,
De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT

28 DECEMBRE 2006. — Arrêté royal relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable, notamment l'article 1^{er}, modifié par les lois des 21 juin 1985 et 28 juillet 1987, et la loi du 15 mai 2006, portant diverses dispositions en matière de transport;

Vu la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, notamment les articles 6, § 2, alinéa 3 et 12;

Vu l'arrêté royal du 3 avril 2000 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse;

Vu l'arrêté royal du 15 mai 2003 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel;

Vu l'association des Gouvernements de Région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 27 mars 2006;

Vu l'accord de Notre Ministre du Budget, donné le 31 mars 2006;

Vu l'avis n° 40.772/2/V du Conseil d'Etat, donné le 19 juillet 2006 en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

TITRE I^{er}. — Dispositions générales

Article 1^{er}. Le présent arrêté transpose la Directive 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et la Directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel, telles que modifiées par la Directive 2004/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004.

Art. 2. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1° "Ministre" : le ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions;

2° "administration" : la Direction générale Transport terrestre du Service public fédéral Mobilité et Transports;

3° "délégué du ministre" : le Directeur général de la Direction générale Transport terrestre du Service public fédéral Mobilité et Transports;

4° "organe de contrôle" : le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National;

5° "agence" : l'Agence ferroviaire européenne, instituée par le Règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004;

6° "autorité de sécurité" : l'autorité de sécurité désignée par le Roi en application de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire;

7° "organisme d'enquête" : l'organe d'enquête désigné par le Roi en application de la loi du 19 décembre 2006, précitée;

8° "gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire" : la S.A. de droit public "Infrabel";

9° "entreprise ferroviaire" : toute entreprise à statut privé ou public dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant être obligatoirement assurée par cette entreprise; ceci englobe également les entreprises qui fournissent la traction;

10° "système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse" : l'ensemble, décrit à l'annexe I^{re}, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes, du réseau belge de transport, construites ou aménagées pour être parcourues à grande vitesse, et les matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures;

28 DECEMBER 2006. — Koninklijk besluit betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van het conventionele spoorwegsysteem

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg, inzonderheid op artikel 1, gewijzigd bij de wetten van 21 juni 1985 en 28 juli 1987, en de wet van 15 mei 2006 houdende diverse maatregelen inzake vervoer;

Gelet op de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, inzonderheid de artikelen 6, § 2, derde lid, en 12;

Gelet op het koninklijk besluit van 3 april 2000 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 mei 2003 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem;

Gelet op het feit dat de Gewestregeringen bij het ontwerpen van dit besluit betrokken zijn;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 27 maart 2006;

Gelet op de akkoordbevinding van Onze Minister van Begroting, gegeven op 31 maart 2006;

Gelet op het advies nr. 40.772/2/V van de Raad van State, gegeven op 19 juli 2006, bij toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit en op advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

TITEL I. — Algemene bepalingen

Artikel 1. Dit besluit strekt tot omzetting van de Richtlijn 96/48/EG van de Raad betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het conventionele spoorwegsysteem zoals gewijzigd door de Richtlijn 2004/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004.

Art. 2. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1° "Minister": de minister die voor de regulering van het spoorwegvervoer bevoegd is;

2° "bestuur": het Directoraat-generaal Vervoer te Land van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

3° "gemachtigde van de minister": de directeur-generaal van het Directoraat-generaal Vervoer te Land van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

4° "toezichhoudend orgaan": de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal;

5° "bureau": het Europees Spoorwegbureau, opgericht krachtens de Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004;

6° "veiligheidsinstantie": de veiligheidsinstantie door de Koning aangewezen in toepassing van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen;

7° "onderzoeksorgaan": het onderzoeksorgaan door de Koning aangewezen in toepassing van de voornoemde wet van 19 december 2006;

8° "beheerder van de spoorweginfra-structuur": de N.V. van publiek recht "Infrabel";

9° "spoorwegonderneming": iedere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke onderneming waarvan de belangrijkste activiteit bestaat in het leveren van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of reizigers, waarbij in ieder geval door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd; hiertoe behoren ook de ondernemingen die uitsluitend tractie leveren;

10° "trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem": het in bijlage I beschreven geheel dat wordt gevormd door de spoorweginfrastructuur, bestaande uit de lijnen en de vaste installaties, van het Belgische vervoersnet, die speciaal is aangelegd of ingericht om met grote snelheid te worden bereden, alsmede door het rollend materieel dat speciaal is ontworpen om op deze infrastructuur te rijden;

11° "système ferroviaire conventionnel": l'ensemble, décrit à l'annexe I^{re}, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes, du réseau belge de transport, construites ou aménagées pour le transport ferroviaire conventionnel et le transport combiné, et les matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures;

12° "interopérabilité": l'aptitude du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel à permettre la circulation sûre et sans rupture de charges des trains en accomplissant les performances requises. Cette aptitude repose sur l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles;

13° "sous-systèmes": le résultat de la division du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel définis à l'annexe II et pour lesquels des exigences essentielles sont définies; ces sous-systèmes sont de nature structurelle ou fonctionnelle;

14° "exigences essentielles": l'ensemble des conditions visées à l'annexe III auxquelles doivent satisfaire le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire conventionnel, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces;

15° "spécification européenne": une spécification technique commune, un agrément technique européen ou une norme nationale transposant une norme européenne tels que définis à l'article 67 de l'arrêté royal du 10 janvier 1996 relatif aux marchés publics de travaux, de fournitures et de services dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications;

16° "spécifications techniques d'interopérabilité": ci-après dénommées "STI": les spécifications, dont chaque sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles en établissant des relations fonctionnelles réciproques nécessaires entre les sous-systèmes du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel et en assurant l'interopérabilité de ceux-ci;

17° "constituants d'interopérabilité": tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet de matériels incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, définis à l'annexe IV et dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel. La notion de constituant recouvre des objets matériels ou immatériels comme les logiciels;

18° "organismes notifiés": les organismes chargés d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification "CE" des sous-systèmes, tant du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse que du système ferroviaire conventionnel;

19° "organismes désignés": les organismes chargés d'instruire la procédure de vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage des sous-systèmes constitutifs du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel, en l'absence de STI ou en cas de dérogations à celles-ci;

20° "paramètre fondamental": toute condition réglementaire, technique ou opérationnelle, critique au plan de l'interopérabilité et qui doit faire l'objet d'une décision ou d'une recommandation avant la mise au point des projets complets de STI selon la procédure visée à l'article 21, § 2, des Directives 96/48/CE et 2001/16/CE précitées;

21° "réaménagement": les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système améliorant les performances globales du sous-système;

22° "registre de l'infrastructure ferroviaire et registre du matériel roulant": registres présentant, pour chaque sous-système ou partie de sous-système concerné, les caractéristiques principales (par exemple, les paramètres fondamentaux) et leur concordance par rapport aux caractéristiques prescrites par les STI applicables tant pour le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse que pour le système ferroviaire conventionnel; les informations à faire figurer dans lesdits registres sont précisées dans chaque STI;

23° "substitution dans le cadre d'un entretien": le remplacement de composants par des pièces de fonction et performances identiques dans le cadre d'un entretien préventif ou correcteur;

11° "conventioneel spoorwegsysteem": het in bijlage I beschreven geheel dat wordt gevormd door de spoorweginfrastructuur van het Belgische vervoersnet, bestaande uit de voor het conventionele en gecombineerde spoorwegvervoer aangelegde of ingerichte lijnen en vaste installaties alsmede door het rollend materieel dat is ontworpen om op deze infrastructuur te rijden;

12° "interoperabiliteit": de geschiktheid van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van het conventionele spoorwegsysteem voor een veilig en ononderbroken treinverkeer, waarbij de voor de betrokken lijnen gespecificeerde prestaties worden geleverd. Deze geschiktheid berust op het geheel van wettelijke, technische en operationele voorwaarden die moeten worden vervuld om aan de essentiële eisen te voldoen;

13° "subsystemen": het resultaat van de onderverdeling van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van het conventionele spoorwegsysteem, zoals in bijlage II vastgelegd; deze subsystemen, waarvoor essentiële eisen moeten worden gedefinieerd, zijn van structurele en functionele aard;

14° "essentiële eisen": het geheel van de in bijlage III omschreven voorwaarden waaraan het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en het conventionele spoorwegsysteem, de subsystemen en de interoperabiliteitsonderdelen, met inbegrip van de interfaces, moeten voldoen;

15° "Europese specificatie": een gemeenschappelijke technische specificatie, een Europese technische goedkeuring of een nationale norm waarin een Europese norm is omgezet, zoals gedefinieerd in artikel 67 van het koninklijk besluit van 10 januari 1996 betreffende de overheidsopdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten in de sectoren van water, energie, vervoer en telecommunicatie;

16° "technische specificatie inzake interoperabiliteit": hierna genoemd "TSI": de specificaties die voor elk subsysteem gelden, teneinde aan de essentiële eisen te voldoen door de noodzakelijke onderlinge functionele verbanden tussen de subsystemen van het trans-Europese hogesnelheids-spoorwegsysteem en het conventionele spoorwegsysteem tot stand te brengen en door voor de interoperabiliteit van deze systemen te zorgen;

17° "interoperabiliteitsonderdeel": een basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel van materieel, deel uitmakend of bestemd om deel uit te maken van een subsysteem zoals in bijlage IV vastgelegd, en waarvan de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van het conventionele spoorwegsysteem direct of indirect afhankelijk is. Het begrip "onderdeel" dekt materiële en immateriële zaken, zoals programmatuur;

18° "aangemelde instanties": de instanties die belast zijn met de beoordeling van de overeenstemming of de geschiktheid voor het gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen of met het onderzoek ten behoeve van de EG-keuringsprocedure van de subsystemen van zowel het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem als van het conventionele spoorwegsysteem;

19° "aangewezen instanties": de instanties die belast zijn met het onderzoek van de conformiteit met de van toepassing zijnde normen en technische specificaties van de subsystemen die deel uitmaken van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van het conventionele spoorwegsysteem, bij afwezigheid van TSI's of in geval van afwijkingen hiervan;

20° "fundamentele parameter": elke reglementaire, technische of operationele voorwaarde die kritiek is voor de interoperabiliteit en die het voorwerp moet uitmaken van een besluit of een aanbeveling alvorens de oppuntstelling van de volledige ontwerp TSI's overeenkomstig de procedure voorzien in artikel 21, § 2, van voornoemde Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG;

21° "herinrichting": belangrijke werkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die een verbetering van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;

22° "register van de spoorweginfrastructuur en register van het rollend materieel": in deze registers worden voor elk betrokken subsysteem of deel daarvan de belangrijkste kenmerken aangegeven, waaronder b.v. de fundamentele parameters, en de mate waarin deze overeenstemmen met de kenmerken die zijn voorgeschreven in de desbetreffende TSI's, die zowel voor het trans-Europese hogesnelheids-spoorwegsysteem als voor het conventionele spoorwegsysteem van toepassing zijn; daartoe wordt in elke TSI nauwkeurig vermeld welke gegevens in de voornoemde registers dienen te worden opgenomen;

23° "vervanging in het kader van onderhoud": vervanging van onderdelen door onderdelen met een identieke functie en identieke prestaties in het kader van preventief onderhoud of herstelwerkzaamheden;

24° "renouvellement": les travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système ne modifiant pas les performances globales du sous-système;

25° "système ferroviaire existant": l'ensemble, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes, du réseau ferroviaire existant, et les matériels roulants existants de toutes catégories et origine qui parcourent ces infrastructures;

26° "mise en service": l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système est mis en état de fonctionnement nominal;

27° "comité": le comité visé à l'article 21 de la Directive 96/48/CE, précitée;

28° "loi": la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

TITRE II. — Le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire conventionnel

CHAPITRE I^{er}. — Généralités

Section I^{re}. — Champ d'application

Art. 3. Le présent titre fixe les conditions auxquelles il convient de satisfaire pour réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel utilisés sur le réseau belge. Ces conditions concernent le projet, la construction, la mise en service, le réaménagement, le renouvellement, l'exploitation et l'entretien des éléments de ce système, ainsi que les qualifications professionnelles et les conditions de santé et de sécurité du personnel qui contribue à son exploitation et à sa maintenance.

Art. 4. Le présent titre s'applique à tout le système ferroviaire conventionnel et au système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, y compris l'accès par le réseau ferré aux terminaux et principales installations portuaires desservant ou susceptibles de desservir plusieurs utilisateurs, à l'exception des infrastructures ferroviaires et du matériel roulant réservés à un usage strictement local, historique ou touristique ou des infrastructures qui sont fonctionnellement isolées du reste du système ferroviaire, et sans préjudice des dérogations à l'application des STI visées à l'article 9.

Section II. — Exigences essentielles

Art. 5. § 1^{er}. Le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire conventionnel, les sous-systèmes qui les composent et leurs constituants d'interopérabilité y compris les interfaces respectent les exigences essentielles qui les concernent.

§ 2. Les spécifications techniques supplémentaires, visées à l'article 18, paragraphe 4, de la Directive 93/38/CEE, et qui sont nécessaires pour compléter les spécifications européennes ou les autres normes en usage dans la Communauté, ne peuvent pas être contraires aux exigences essentielles.

Art. 6. Lors de la vérification selon laquelle les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant, les procédures d'évaluation et de vérification prévues dans les STI structurelles et fonctionnelles concernées sont utilisées.

CHAPITRE II. — Spécifications techniques d'interopérabilité (STI)

Section I^{re}. — Principes généraux

Art. 7. Chaque sous-système et constituant d'interopérabilité couvert par une STI ou plusieurs STI doit y être conforme.

Cette conformité est maintenue en permanence pendant toute la durée de l'utilisation de chaque sous-système.

Art. 8. Les STI n'empêchent cependant pas l'utilisation des infrastructures prévues pour la grande vitesse nouvelles ou aménagées, et de l'infrastructure conventionnelle par d'autres trains que ceux couverts par les STI.

Section II. — Dérogations

Art. 9. Le Ministre ou son délégué peut décider de ne pas rendre applicables certaines STI, y compris celles relatives au matériel roulant, dans les cas et conditions suivants :

a) pour un projet de ligne nouvelle, de renouvellement ou de réaménagement de ligne existante ou pour tout élément du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et conventionnel se trouvant à un stade avancé de mise au point ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution lors de la publication de ces STI;

24° "vernieuwing": belangrijke vervangingswerkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die geen wijziging van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;

25° "bestaand spoorwegsysteem": het geheel dat is samengesteld uit de spoorweginfrastructuur, zijnde de lijnen en de vaste installaties van het bestaande spoorwegennetwerk, alsook het bestaande rollend materieel, ongeacht categorie of herkomst, dat op deze infrastructuur rijdt;

26° "ingebruikneming": alle handelingen door middel waarvan een subsysteem in zijn nominale werkingstoestand wordt gebracht;

27° "comité": het comité bedoeld in artikel 21 van de voornoemde Richtlijn 96/48/EG.

28° "wet": wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

TITEL II. — Het trans-europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en het conventionele spoorwegsysteem

HOOFDSTUK I. — Algemeen

Afdeling I. — Toepassingsgebied

Art. 3. Deze titel legt de voorwaarden vast waaraan moet worden voldaan om de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en het conventionele spoorwegsysteem op het Belgische net te verwezenlijken. Deze voorwaarden hebben betrekking op het ontwerp, de aanleg, de ingebruikneming, de herinrichting, de vernieuwing, de exploitatie en het onderhoud van de onderdelen van dit systeem alsmede op de kwalificaties en de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften van het personeel dat bij de exploitatie en het onderhoud tussenkomt.

Art. 4. Het toepassingsgebied van deze titel beslaat het gehele conventionele spoorwegsysteem en het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem, met inbegrip van de toegang via het spoor tot terminals en belangrijke haveninstallaties die meer dan één gebruiker bedienen of kunnen bedienen en met uitzondering van de infrastructuurvoorzieningen en het rollend materieel, dat uitsluitend bestemd is voor lokaal, historisch of toeristisch gebruik of infrastructuurvoorzieningen die functioneel geïsoleerd zijn van de rest van het spoorwegsysteem, en dit onverminderd de afwijkingen van de toepassing van TSI's als vermeld in artikel 9.

Afdeling II. — Essentiële eisen

Art. 5. § 1. Het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en het conventionele spoorwegsysteem, hun subsystemen en hun interoperabiliteitsonderdelen, inclusief de interfaces, leven de desbetreffende essentiële eisen na.

§ 2. De bijkomende technische specificaties bedoeld in artikel 18, paragraaf 4 van de Richtlijn 93/38/EEG en die noodzakelijk zijn voor de aanvulling van de Europese specificaties of de andere in de gemeenschap gangbare normen, mogen niet strijdig zijn met de essentiële eisen.

Art. 6. Bij het nagaan of de subsystemen en de interoperabiliteitsonderdelen geëxploiteerd en onderhouden worden overeenkomstig de hen betreffende essentiële eisen, worden de beoordelings- en keuringsprocedures gebruikt die in de betrokken TSI, van structurele en functionele aard, zijn bepaald.

HOOFDSTUK II. — Technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's)

Afdeling I. — Algemene beginselen

Art. 7. Elk subsysteem en interoperabiliteitsonderdeel waarop een TSI betrekking heeft moet ermee in overeenstemming zijn.

Deze overeenstemming blijft tijdens het gebruik van elk subsysteem ononderbroken gehandhaafd.

Art. 8. De TSI's vormen nochtans geen belemmering voor het gebruik van de nieuwe of aangepaste infrastructuur voor hoge snelheden, en van conventionele infrastructuur door rollend materieel waarop de TSI's niet van toepassing zijn

Afdeling II. — Afwijkingen

Art. 9. De Minister of zijn gemachtigde beslissen in de volgende gevallen en onder de volgende voorwaarden bepaalde TSI's, ook met betrekking tot het rollend materieel, niet toe te passen:

a) voor een project voor een nieuwe lijn, voor de herinrichting van een bestaande lijn of voor elk onderdeel van het trans-Europese hogesnelheids- en conventionele spoorwegsysteem dat zich op het moment van de bekendmaking van deze TSI's in een gevorderd stadium van ontwikkeling bevindt of waarvoor op dat moment een contract in uitvoering is;

b) pour tout projet de renouvellement ou de réaménagement de ligne du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et conventionnel existante lorsque le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ou la tension électrique prévus par ces STI sont incompatibles avec ceux de la ligne existante;

c) pour tout projet de renouvellement, d'extension ou de réaménagement d'une ligne existante du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et conventionnel, lorsque l'application de ces STI compromet la viabilité économique du projet et/ou la cohérence du système ferroviaire belge;

d) lorsque, à la suite d'un accident ou d'une catastrophe naturelle, les conditions de rétablissement rapide du réseau ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et conventionnel ne permettent pas économiquement ou techniquement l'application partielle ou totale des STI correspondantes;

e) pour les wagons de marchandises destiné à circuler sur le réseau conventionnel en provenance ou à destination d'un pays tiers dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union européenne.

Dans tous les cas, le Ministre ou son délégué notifie préalablement son intention de dérogation à la Commission européenne et lui communique un dossier présentant les STI ou les parties de STI qu'il souhaite ne pas voir appliquées, ainsi que les spécifications correspondantes qu'il souhaite appliquer.

Dans les cas visés à l'alinéa 1^{er}, b), c) et e), la dérogation est adoptée après décision du comité.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou les entreprises ferroviaires peuvent formuler des propositions de dérogation aux STI dans les cas visés à l'alinéa 1^{er}. Le Ministre ou son délégué rend une décision sur la proposition ainsi formulée dans un délai de trois mois à compter de son introduction. Ce délai peut être prorogé d'un délai de six mois, non renouvelable.

Section III. — Absence de STI

Art. 10. En l'absence de STI, le Ministre arrête la liste des normes et spécifications techniques en usage sur le réseau belge de transport ferroviaire pour l'application des exigences essentielles.

Il en informe les autres Etats membres de l'Union européenne et la Commission européenne.

TITRE III

Mise sur le marché des constituants d'interopérabilité

CHAPITRE I^{er}. — Principes généraux

Art. 11. Les constituants d'interopérabilité ne peuvent être mis sur le marché que s'ils permettent de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel en satisfaisant aux exigences essentielles.

Ils sont utilisés dans leur domaine d'emploi conformément à leur destination et sont installés et entretenus convenablement.

Le présent article ne fait pas obstacle à la mise sur le marché de ces constituants pour d'autres applications.

Le Ministre fixe les modalités d'introduction de la demande et la procédure de mise sur le marché des constituants d'interopérabilité.

Art. 12. § 1^{er}. Un constituant d'interopérabilité est présumé satisfaire aux exigences essentielles lorsqu'il est conforme aux conditions fixées par les STI correspondantes ou aux spécifications européennes particulières édictées pour satisfaire à ces conditions.

§ 2. Les constituants d'interopérabilité sont considérés comme conformes aux exigences essentielles lorsqu'ils sont munis de la déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi.

§ 3. La déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi accompagne les constituants d'interopérabilité suite à la procédure d'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi indiquée dans la STI correspondante.

CHAPITRE II. — Etablissement de la déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi

Art. 13. § 1^{er}. Pour établir la déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité, le fabricant ou son mandataire doit appliquer les dispositions prévues par les STI le concernant.

b) voor elk project voor de vernieuwing of de herinrichting van een bestaande lijn van het trans-Europese hogesnelheids- en conventionele spoorwegsysteem, wanneer het profiel, de breedte of tussenafstand van het spoor, of de elektrische spanning die in deze TSI's zijn bepaald, niet verenigbaar zijn met die van de bestaande lijn;

c) voor elk project betreffende de vernieuwing, uitbreiding of herinrichting van een bestaande lijn van het trans-Europese hogesnelheids- en conventionele spoorwegsysteem, wanneer de toepassing van deze TSI's de economische levensvatbaarheid van het project en/of de samenhang van het Belgische spoorwegsysteem in gevaar brengt;

d) wanneer het, na een ongeval of een natuurramp, omwille van de noodzakelijke snelle herstelling van het trans-Europese hogesnelheids- en conventionele net economisch of technisch niet mogelijk is de overeenkomstige TSI's geheel of gedeeltelijk toe te passen;

e) voor de goederenwagens bestemd voor het conventionele net, met een plaats van herkomst of bestemming in een derde land met een andere spoorbreedte dan die van het hoofdspoorwagetrack van de Europese Unie.

In alle gevallen stelt de Minister of zijn gemachtigde de Commissie vooraf in kennis van zijn voornemen af te wijken en doet hij haar een dossier toekomen met de TSI's of delen daarvan die hij niet toegepast wenst te zien, alsmede met de betrokken specificaties die hij wenst toe te passen.

In de gevallen bedoeld in eerste lid, b), c) en e), wordt de afwijking vastgesteld na beslissing van het comité.

De beheerder van de spoorweginfrastructuur of de spoorwondernemingen mogen voorstellen tot afwijking aan de TSI's formuleren in de gevallen, bedoeld in het eerste lid. De Minister of zijn gemachtigde beslist over het voorstel binnen een termijn van drie maanden vanaf het indienen. Deze termijn kan verlengd worden voor een niet hernieuwbare periode van zes maanden.

Afdeling III. — Ontbreken van TSI's

Art. 10. Bij afwezigheid van TSI's bepaalt de Minister de lijst van de normen en technische specificaties die gelden op het Belgisch spoorwagetrack om te voldoen aan de essentiële eisen.

Hij stelt de overige Lidstaten en de Commissie van de Europese Unie hiervan in kennis.

TITEL III

Het in de handel brengen van interoperabiliteitsonderdelen

HOOFDSTUK I. — Algemene beginselen

Art. 11. De interoperabiliteitsonderdelen mogen enkel in de handel worden gebracht, indien zij de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van het conventionele spoorwegsysteem mogelijk maken door te voldoen aan de essentiële eisen.

Zij worden binnen hun toepassingsgebied gebruikt overeenkomstig hun bestemming en worden naar behoren geïnstalleerd en onderhouden.

Dit artikel vormt geen belemmering om deze onderdelen voor andere toepassingen in de markt te brengen.

De Minister legt de modaliteiten vast voor het indienen van een aanvraag en de procedure om interoperabiliteitsonderdelen in de handel te brengen.

Art. 12. § 1. Een interoperabiliteitsonderdeel wordt verondersteld te voldoen aan de essentiële eisen, wanneer het overeenstemt met de voorwaarden die zijn vastgelegd in de corresponderende TSI's of in de bijzondere Europese specificaties die werden uitgevaardigd om aan deze voorwaarden te voldoen.

§ 2. De interoperabiliteitsonderdelen worden beschouwd als conform de desbetreffende essentiële eisen, wanneer zij voorzien zijn van de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik.

§ 3. De EG-verklaring van conformiteit op geschiktheid voor gebruik worden gevoegd bij de interoperabiliteitsonderdelen, als gevolg van de procedure ter beoordeling van de conformiteit op de geschiktheid voor gebruik, vastgelegd in de corresponderende TSI.

HOOFDSTUK II. — Opstelling van de "EG" verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik

Art. 13. § 1. Voor de opstelling van de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel moet de fabrikant of diens gemachtigde de desbetreffende TSI's hanteren.

§ 2. Lorsque les STI l'imposent, l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité est instruite par l'organisme notifié auprès duquel le fabricant ou son mandataire établi dans un Etat membre de l'Union européenne a introduit une demande.

§ 3. Lorsque des constituants d'interopérabilité font l'objet de réglementations portant sur d'autres aspects que ceux réglés au présent arrêté, la déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi indique, dans ce cas, que les constituants d'interopérabilité répondent également à ces réglementations.

§ 4. Lorsque ni le fabricant, ni son mandataire n'ont satisfait aux obligations visées aux §§ 1^{er}, 2 et 3, ces obligations incombent à tout intervenant qui met le constituant d'interopérabilité sur le marché. Les mêmes obligations s'appliquent à celui qui assemble des constituants d'interopérabilité ou une partie des constituants d'interopérabilité d'origine diverse ou qui fabrique les constituants d'interopérabilité pour son propre usage.

CHAPITRE III. — Restrictions ou interdiction à l'emploi des constituants d'interopérabilité

Art. 14. En application des articles 12, 2^o et 13, de la loi, lorsque l'autorité de sécurité constate qu'un constituant d'interopérabilité, muni de la déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi, mis sur le marché et utilisé conformément à sa destination, risque de ne pas satisfaire aux exigences essentielles visées à l'article 2, elle peut restreindre son domaine d'application ou en interdire l'emploi ou le retirer du marché.

L'autorité de sécurité informe immédiatement la Commission européenne des mesures prises et indique les raisons de sa décision, en précisant notamment si la non-conformité résulte :

- d'un non-respect des exigences essentielles;
- d'une mauvaise application des spécifications européennes pour autant que l'application de ces spécifications soit invoquée;
- d'une insuffisance des spécifications européennes.

Art. 15. En application des articles 12, 2^o et 13 de la loi, lorsque l'autorité de sécurité constate qu'un constituant d'interopérabilité muni de la déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi, est non conforme aux exigences essentielles visées à l'article 2, elle restreint son domaine d'application, en interdit l'emploi ou le retire du marché. L'autorité de sécurité informe la Commission européenne et les autres Etats membres de l'Union européenne.

Art. 16. § 1^{er}. Sans préjudice des articles 14 et 15, en cas d'établissement indu de la déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi, l'autorité de sécurité met, en application des articles 12, 2^o et 13, de la loi, le fabricant ou son mandataire en demeure de mettre le constituant d'interopérabilité en conformité.

§ 2. Dans le cas où la non-conformité persiste, l'autorité de sécurité restreint, en application des articles 12, 2^o et 13, de la loi, le domaine d'application du constituant d'interopérabilité concerné ou en interdit l'emploi ou le retire du marché, selon les procédures prévues aux articles 14 et 15.

Art. 17. Excepté les cas où la circulation ferroviaire est mise en péril ou les normes et règles de sécurité imposées par d'autres réglementations ferroviaires sont violées, l'autorité de sécurité ne peut pas interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché des constituants d'interopérabilité pour leur utilisation sur les systèmes ferroviaires belges faisant partie du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel lorsqu'ils satisfont aux dispositions du présent arrêté.

En particulier, elle ne peut pas exiger des vérifications qui ont déjà été effectuées dans le cadre de la procédure de déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi définie à l'annexe V.

TITRE IV. — Mise en service des sous-systèmes

CHAPITRE 1^{er}. — Principes généraux

Art. 18. En application de l'article 12, 1^o, de la loi, la mise en service de tout sous-système de nature structurelle implanté ou exploité en Belgique doit être autorisée par l'autorité de sécurité, conformément au présent titre.

§ 2. Telkens de TSI's het vereisen, wordt de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel uitgevoerd door de aangemelde instantie waarbij de fabrikant of diens in de Europese Unie gevestigde gemachtigde daartoe een aanvraag heeft ingediend.

§ 3. Wanneer op interoperabiliteitsonderdelen andere regelgevingen betreffende andere aspecten van toepassing zijn, geeft de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik aan dat de betrokken interoperabiliteitsonderdelen eveneens aan de eisen van die andere regelgevingen voldoen.

§ 4. Wanneer noch de fabrikant, noch diens gemachtigde de in de §§ 1, 2 en 3 genoemde verplichtingen heeft vervuld, gaan deze verplichtingen over op eenieder die het interoperabiliteitsonderdeel in de handel brengt. Dezelfde verplichtingen gelden voor degene die interoperabiliteitsonderdelen van diverse herkomst of delen daarvan assembleert dan wel voor eigen gebruik vervaardigt.

HOOFDSTUK III. — Beperkingen of verbod op het gebruik van interoperabiliteitsonderdelen

Art. 14. In toepassing van de artikelen 12, 2^o en 13, van de wet, wanneer de veiligheidsinstantie vaststelt dat een van de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik voorzien interoperabiliteitsonderdeel dat in de handel wordt gebracht en wordt gebruikt overeenkomstig zijn bestemming, de naleving van de essentiële eisen bedoeld in artikel 2 in het gedrang dreigt te brengen, neemt ze alle dienstige maatregelen om het toepassingsgebied van dat onderdeel te beperken, het gebruik ervan te verbieden of het uit de handel te nemen.

De veiligheidsinstantie stelt de Europese Commissie onmiddellijk in kennis van de genomen maatregelen en geeft de redenen van zijn besluit aan, en met name of het gebrek aan conformiteit het gevolg is van:

- het niet voldoen aan de essentiële eisen;
- een gebrekkige toepassing van de Europese specificaties, voor zover de toepassing van deze specificaties wordt aangehaald;
- de ontoereikendheid van de Europese specificaties.

Art. 15. In toepassing van de artikelen 12, 2^o en 13, van de wet, wanneer de veiligheidsinstantie vaststelt dat een interoperabiliteitsonderdeel dat voorzien is van de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik, niet conform blijkt te zijn met de essentiële eisen bedoeld in artikel 2, neemt ze passende maatregelen om het toepassingsgebied van dat onderdeel te beperken, verbiedt ze het gebruik ervan of neemt het uit de handel. De veiligheidsinstantie stelt de Commissie en de overige lidstaten van de Europese Unie daarvan in kennis.

Art. 16. § 1. Onverminderd het bepaalde in de artikelen 14 en 15 verplicht de veiligheidsinstantie in geval van een ten onrechte opgestelde EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik, in toepassing van de artikelen 12, 2^o en 13, van de wet, de fabrikant of zijn mandataris het betrokken interoperabiliteitsonderdeel in overeenstemming te brengen.

§ 2. Wanneer het betrokken interoperabiliteitsonderdeel niet in overeenstemming wordt gebracht, beperkt de veiligheidsinstantie, in toepassing van de artikelen 12, 2^o en 13 van de wet, haar toepassingsgebied of verbiedt zij het gebruik ervan, of neemt zij het uit de handel volgens de procedures van artikel 14 en 15.

Art. 17. Uitgezonderd de gevallen waarin het spoorwegverkeer in het gedrang komt of de normen en veiligheidsregels, opgelegd door andere spoorwegreglementen worden geschonden, mag de veiligheidsinstantie, het in de handel brengen op hun grondgebied van interoperabiliteitsonderdelen met het oog op het gebruik daarvan voor het Belgische hogesnelheidsspoorwegsysteem en het Belgische conventionele spoorwegsysteem niet verbieden, beperken of belemmeren, wanneer deze onderdelen aan de bepalingen van dit besluit voldoen.

In het bijzonder mag zij geen verificaties verlangen die al zijn verricht in het kader van de procedure die tot de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik heeft geleid, zoals aangeven in bijlage V.

TITEL IV. — Ingebruikneming van de subsystemen

HOOFDSTUK I. — Algemene beginselen

Art. 18. In toepassing van artikel 12, 1^o, van de wet dient de ingebruikneming van elk subsysteem van structurele aard ingeplant of uitgebaat in België, te worden toegelaten door de veiligheidsinstantie, overeenkomstig deze titel.

Art. 19. § 1^{er}. Les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel ne peuvent être mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés de façon à ne pas compromettre le respect des exigences essentielles les concernant.

L'autorité de sécurité vérifie la compatibilité de ces sous-systèmes avec le système dans lequel il s'intègre.

§ 2. Les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel sont considérés comme interoperables et conformes aux exigences essentielles les concernant quand ils sont munis de la déclaration "CE" de vérification définie à l'annexe V.

Art. 20. § 1^{er}. La vérification de l'interopérabilité, dans le respect des exigences essentielles, d'un sous-système de nature structurelle constitutif du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel, est établie par référence aux STI lorsqu'elles existent.

§ 2. En l'absence de STI, y compris lorsqu'une dérogation a été notifiée en application de l'article 9, la vérification de l'interopérabilité, dans le respect des exigences essentielles, d'un sous-système de nature structurelle constitutif du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel, est établie par référence aux normes et spécifications techniques en usage visées à l'article 10.

Art. 21. S'il apparaît que les STI ne satisfont pas entièrement aux exigences essentielles, l'autorité de sécurité en informe la Commission européenne afin de saisir le comité, en vue de prévoir une révision des STI concernées.

CHAPITRE II. — *Etablissement de la déclaration "CE" de vérification et de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage*

Section I^{re}. — La déclaration "CE" de vérification

Art. 22. § 1^{er}. L'entité adjudicatrice ou son mandataire fait instruire à ses frais la procédure de vérification "CE" définie à l'annexe VI, par un organisme notifié qu'il a choisi à cet effet.

§ 2. La mission de l'organisme notifié chargé de la vérification "CE" d'un sous-système, commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système.

Elle couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre, en se basant sur les informations disponibles dans les STI concernées et dans les registres prévus à l'article 36.

§ 3. L'organisme notifié est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration "CE" de vérification. Ce dossier technique doit contenir tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système ainsi que, le cas échéant, toutes les pièces attestant la conformité des constituants d'interopérabilité. Il doit aussi contenir tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes d'entretien, de surveillance continue ou périodique, de réglage et de maintenance.

Art. 23. En application des articles 12, 1^o et 13, de la loi, lorsque l'autorité de sécurité constate qu'un sous-système de nature structurelle, muni de la déclaration "CE" de vérification accompagnée du dossier technique, ne satisfait pas entièrement aux dispositions du présent arrêté et notamment aux exigences essentielles, elle demande à l'organisme notifié que des vérifications complémentaires soient réalisées aux frais de l'entité adjudicatrice ou de son mandataire et en informe la Commission européenne, ainsi que les autres Etats membres de l'Union européenne.

Section II. — La déclaration de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage

Art. 24. § 1^{er}. En l'absence de STI ou en cas de dérogations à celles-ci, l'entité adjudicatrice ou son mandataire fait instruire à ses frais la procédure de vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage visées à l'article 10, par l'organisme désigné.

§ 2. La mission de l'organisme désigné chargé de la vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage d'un sous-système, commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système.

Art. 19. § 1. De subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en het conventionele spoorwegsysteem mogen enkel in gebruik genomen worden op voorwaarde dat zij zodanig zijn ontworpen, gebouwd en ingericht dat zij de eerbiediging van de essentiële eisen die erop betrekking hebben, niet in het gedrang brengen.

De veiligheidsinstantie onderzoekt de compatibiliteit van deze subsystemen met het systeem waarin het wordt opgenomen.

§ 2. De van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en het conventionele spoorwegsysteem deel uitmakende subsystemen van structurele aard die zijn voorzien van de EG-keuringsverklaring, worden beschouwd als interoperabel en conform de desbetreffende essentiële eisen. De onderdelen van deze procedure zijn aangegeven in bijlage V.

Art. 20. § 1. De verificatie van de interoperabiliteit, met inachtneming van de essentiële eisen, van een subsysteem van structurele aard dat deel uitmaakt van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en het conventionele spoorwegsysteem, geschiedt aan de hand van de TSI's, indien deze bestaan.

§ 2. Bij afwezigheid van de TSI's, met in begrip van de gevallen waarin een afwijking werd aangemeld in toepassing van artikel 9, geschiedt de verificatie van de interoperabiliteit, met inachtneming van de essentiële eisen, van een subsysteem van structurele aard dat deel uitmaakt van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van het conventionele spoorwegsysteem, aan de hand van de gehanteerde normen en technische specificaties zoals bedoeld in artikel 10.

Art. 21. Indien blijkt dat de TSI's niet geheel voldoen aan de essentiële eisen, licht de veiligheidsinstantie de Europese Commissie hierover in, teneinde deze TSI's aan het comité ter herziening voor te leggen.

HOOFDSTUK II. — *Opstelling van de EG-keuringsverklaring en de verklaring van conformiteit met de van toepassing zijnde normen en technische specificaties*

Afdeling I. — De EG-keuringsverklaring

Art. 22. § 1. De aanbestedende dienst of zijn gemachtigde doet op eigen kosten de EG-keuringsprocedure inleiden door de aangemelde instantie die hij daartoe heeft gekozen, aangegeven in bijlage VI.

§ 2. De taak van de met de EG-keuring van een subsysteem belaste aangemelde instantie begint in het ontwerpstadium en bestrijkt de gehele bouwperiode tot het stadium van de oplevering voor de ingebruikneming van het subsysteem.

Tot die taak behoort ook de keuring van de interfaces van het betrokken subsysteem met het systeem waarvan het deel uitmaakt, gebaseerd op de informatie in de desbetreffende TSI's en in de registers bedoeld in artikel 36.

§ 3. De aangemelde instantie is verantwoordelijk voor de samenstelling van het technische dossier waarvan de EG-keuringsverklaring vergezeld moet gaan. Dit technische dossier moet alle nodige documenten betreffende de kenmerken van het subsysteem bevatten, alsmede in voorkomend geval alle stukken waaruit de conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen blijkt. Ook moet het alle gegevens inzake de gebruiksvoorwaarden en -beperkingen, alsmede inzake de voorschriften voor onderhoud, permanent of periodiek toezicht, afregeling en instandhouding bevatten.

Art. 23. Indien de veiligheidsinstantie vaststelt dat een subsysteem van structurele aard dat voorzien is van de EG-keuringsverklaring, vergezeld van het technische dossier, niet geheel aan de bepalingen van dit besluit en met name aan de essentiële eisen voldoet, kan ze in toepassing van de artikelen 12, 1^o en 13, van de wet, de aangemelde of aangewezen instantie erom verzoeken dat aanvullende keuringen worden verricht. Dit geschiedt op kosten van de aanbestedende dienst of zijn gemachtigde. Zij stelt de Europese Commissie alsook de overige Lidstaten van de Europese Unie hiervan in kennis.

Afdeling II. — De verklaring van conformiteit met de van toepassing zijnde normen en technische specificaties

Art. 24. § 1. Bij afwezigheid van TSI's of in geval ervan wordt afgeweken doet de aanbestedende dienst of zijn gemachtigde op eigen kosten de keuringsprocedure van conformiteit met de van toepassing zijnde normen en technische specificaties die zijn bedoeld in artikel 10, inleiden door de aangewezen instantie.

§ 2. De taak van de aangewezen instantie die is belast met de keuring van conformiteit met de van toepassing zijnde normen en technische specificaties begint in het ontwerpstadium en bestrijkt de gehele bouwperiode tot het stadium van de oplevering voor de ingebruikneming van het subsysteem.

Elle couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre.

§ 3. L'organisme désigné est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage. Ce dossier technique doit contenir tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système ainsi que, le cas échéant, toutes les pièces attestant la conformité des constituants d'interopérabilité. Il doit aussi contenir tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes d'entretien, de surveillance continue ou périodique, de réglage et de maintenance.

CHAPITRE III. — Modalités de mise en service des sous-systèmes

Art. 25. Le Ministre fixe la procédure et les modalités d'introduction de la demande de mise en service des sous-systèmes.

Art. 26. Dans le cas d'un renouvellement ou d'un réaménagement, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou les entreprises ferroviaires introduisent auprès de l'autorité de sécurité un dossier technique. Après examen du dossier, en tenant compte, le cas échéant, de la stratégie de mise en œuvre indiquée dans la STI applicable, l'autorité de sécurité décide si l'importance des travaux justifie la nécessité d'une nouvelle autorisation de mise en service au sens du présent arrêté.

Une nouvelle autorisation de mise en service est nécessaire chaque fois que le niveau global de sécurité du sous-système concerné peut être affecté par les travaux envisagés.

En ce qui concerne le système ferroviaire conventionnel, si une nouvelle autorisation est requise, l'autorité de sécurité décide de la mesure dans laquelle les STI doivent être appliquées au projet. L'autorité de sécurité notifie sa décision à la Commission européenne et aux autres Etats membres.

Art. 27. Lorsque l'autorité de sécurité autorise la mise en service de matériel roulant, elle est tenue de veiller à ce qu'un code alphanumérique soit attribué à chaque véhicule. Ce code doit être apposé sur chaque véhicule et figurer dans un registre d'immatriculation national.

Ce registre répond aux critères suivants :

- a) le registre respecte les spécifications communes éventuellement adoptées par le comité;
- b) le registre est tenu et mis à jour par l'autorité de sécurité;
- c) le registre est accessible à l'organisme d'enquête; il est également accessible, pour toute demande légitime, à l'organisme de contrôle désigné sur la base de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, à l'Agence, au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et aux entreprises ferroviaires.

Art. 28. En cas de matériel roulant mis en service pour la première fois dans un pays tiers à l'Union européenne, l'autorité de sécurité peut accepter des véhicules clairement identifiés selon un système de codification différent de celui visé à l'article 27.

Toutefois, l'autorité de sécurité veille à ce que les données suivantes relatives à ce matériel soient répertoriées dans le registre visé à l'article 27 :

- l'identification du propriétaire du véhicule ou de son locataire;
- les restrictions éventuelles concernant l'utilisation du véhicule;
- les données pertinentes en matière de sécurité applicables au programme d'entretien du véhicule.

Art. 29. Excepté les cas où la circulation ferroviaire est mise en péril ou les normes et règles de sécurité imposées par d'autres réglementations ferroviaires sont violées, l'autorité de sécurité ne peut pas interdire, restreindre ou entraver la construction, la mise en service et l'exploitation de sous-systèmes de nature structurelle constitutifs des systèmes ferroviaires à grande vitesse et conventionnel qui satisfont aux exigences essentielles et aux STI qui le concernent. En particulier, il ne peut pas exiger des vérifications qui ont déjà été effectuées dans le cadre de la procédure donnant lieu à la déclaration "CE" de vérification définie à l'annexe V.

Tot die taak behoort ook de keuring van de interfaces van het betrokken subsysteem met het systeem waarvan het deel uitmaakt.

§ 3. De aangewezen instantie is verantwoordelijk voor de samenstelling van het technische dossier dat vergezeld moet gaan van de verklaring van conformiteit met de toepassing zijnde normen en technische specificaties. Dit technische dossier moet alle nodige documenten betreffende de kenmerken van het subsysteem bevatten, alsmede in voorkomend geval alle stukken waaruit de conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen blijkt. Ook moet het alle gegevens inzake de gebruiksvoorwaarden en -beperkingen, alsmede inzake de voorschriften voor onderhoud, permanent of periodiek toezicht, afregeling en instandhouding bevatten.

HOOFDSTUK III. — Modaliteiten van ingebruikneming van de subsystemen

Art. 25. De Minister bepaalt de procedure en de modaliteiten voor de indiening van de aanvraag tot ingebruikneming van de subsystemen.

Art. 26. In geval van vernieuwing of herinrichting dient de spoorweginfrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming bij de veiligheidsinstantie een technisch dossier in. De veiligheidsinstantie bestudeert dit dossier en besluit, mede in het licht van de uitvoeringsstrategie in de desbetreffende TSI, of de omvang van de werkzaamheden het nodig maakt dat er opnieuw toestemming voor ingebruikneming in de zin van dit besluit wordt gegeven.

Een nieuwe toestemming voor ingebruikneming is altijd vereist, wanneer de voorgenomen werkzaamheden gevolgen kunnen hebben voor de algehele veiligheid van het desbetreffende subsysteem.

Wat het conventionele spoorwegsysteem betreft, als een nieuwe toestemming nodig is, besluit de veiligheidsinstantie in hoeverre de TSI's op het project moeten worden toegepast. De veiligheidsinstantie stelt de Commissie en de andere lidstaten van dit besluit in kennis.

Art. 27. Wanneer de veiligheidsinstantie de toestemming geeft voor de ingebruikneming van het rollend materieel, moet ze erop toekijken dat er aan ieder voertuig een alfanumerieke code wordt toegekend. Deze code moet op ieder voertuig worden aangebracht en voorkomen in een nationaal inschrijvingsregister.

Dit register beantwoordt aan de volgende criteria:

- a) het register eerbiedigt de gemeenschappelijke specificaties die in voorkomend geval aangenomen zijn door het comité;
- b) het register wordt gehouden en bijgewerkt door de veiligheidsinstantie;
- c) het register is toegankelijk voor het onderzoeksorgaan; het is eveneens toegankelijk bij elke gewettigde vraag voor het toezichthoudende orgaan, aangewezen op basis van wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, voor het Bureau, voor de spoorweginfrastructuurbeheerder en voor de spoorwegondernemingen.

Art. 28. Indien rollend materieel voor de eerste keer in gebruik wordt genomen in een land dat niet behoort tot de Europese Unie, kan de veiligheidsinstantie voertuigen aanvaarden die duidelijk zijn geïdentificeerd volgens een coderingssysteem dat verschillend is van het systeem bedoeld in artikel 27.

Niettemin ziet de veiligheidsinstantie erop toe dat de volgende gegevens met betrekking tot dit rollend materieel opgenomen worden in het register, bedoeld in artikel 27:

- de identificatie van de eigenaar van het voertuig of van zijn lessee;
- de eventuele beperkingen betreffende het gebruik van het voertuig;
- De relevante gegevens inzake veiligheid die op het onderhoudsprogramma van het voertuig van toepassing zijn.

Art. 29. Uitgezonderd de gevallen waarin het spoorwegverkeer in het gedrang komt of de normen en veiligheidsregels, opgelegd door andere spoorwegreglementen worden geschonden, kan de veiligheidsinstantie de bouw, de ingebruikneming en de exploitatie van subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het hogesnelheidsspoorwegsysteem en het conventionele spoorwegsysteem en die aan de essentiële eisen en aan de TSI's voldoen, niet verbieden, beperken of belemmeren. In het bijzonder mag zij geen keuringen verlangen die al zijn verricht in het kader van de procedure die tot de EG-keuringsverklaring heeft geleid. De onderdelen van deze procedure zijn aangegeven in bijlage V.

Art. 30. Pour l'application des articles 14 à 29, l'autorité de sécurité peut à tout moment requérir l'assistance technique du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des entreprises ferroviaires ou de l'instance reconnue désignée ou notifiée pour les contrôles techniques ou des institutions ou entreprises ayant prouvé leur capacité professionnelle dans le domaine de la certification et l'analyse de risques.

CHAPITRE IV. — Organismes notifiés

Art. 31. § 1^{er}. Le Ministre ou son délégué agréé en vue de leur notification les organismes répondant aux critères de l'annexe VII, chargés d'effectuer la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ainsi que la procédure de vérification "CE" des sous-systèmes, en indiquant pour chacun d'eux le domaine de compétence.

§ 2. Le Ministre ou son délégué notifie à la Commission européenne et aux autres Etats membres de l'Union européenne les organismes qu'il a agréés et leur numéro d'identification obtenu au préalable auprès de la Commission européenne, ainsi que le retrait de l'agrément à un organisme qui ne satisfait plus aux critères visés à l'annexe VII.

Art. 32. S'il apparaît qu'un organisme notifié par un autre Etat membre de l'Union européenne ne satisfait pas aux critères de notification, le Ministre ou son délégué en informe la Commission européenne.

Art. 33. Pour pouvoir être notifiés par le Ministre, les organismes intéressés doivent faire la preuve qu'ils sont accrédités conformément aux dispositions de la loi du 20 juillet 1990 concernant l'accréditation des organismes de certification et de contrôle ainsi que des laboratoires d'essais, et de l'arrêté royal du 31 janvier 2006 portant création du système BELAC d'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité.

Le Ministre fixe les modalités d'introduction du dossier d'agrément et de la demande de notification.

Art. 34. Le Ministre peut notifier des organismes qui ne peuvent prouver qu'ils disposent de l'accréditation visée à l'article 33, à condition qu'ils s'engagent à apporter cette preuve avant le 7 juillet 2008, sous peine de voir leur notification retirée.

CHAPITRE V. — Organismes désignés

Art. 35. § 1^{er}. Le Ministre ou son délégué désigne les organismes répondant aux critères de l'annexe VII, chargés d'effectuer la procédure de vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage des sous-systèmes dans le cas de l'application de règles nationales en usage visées à l'article 10, en l'absence de STI ou en cas de dérogations à celles-ci.

§ 2. Le Ministre ou son délégué indique pour chacun d'eux le domaine de compétence.

§ 3. Le Ministre ou son délégué communique à la Commission européenne et aux autres Etats membres de l'Union européenne la liste des organismes visés aux §§ 1^{er} et 2.

Art. 36. Pour pouvoir être désignés par le Ministre, les organismes intéressés doivent faire la preuve qu'ils satisfont aux critères visés à l'annexe VII.

Le Ministre fixe les modalités d'introduction de la demande de désignation.

TITRE V

Registres de l'infrastructure ferroviaire et du matériel roulant

Art. 37. § 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire tient un registre de l'infrastructure ferroviaire et un registre du matériel roulant. Ces registres et leurs mises à jour sont publiés chaque année par extraits au *Moniteur belge*.

§ 2. Ces registres présentent, pour chaque sous-système ou partie de sous-système concerné, les caractéristiques principales, et leur concordance par rapport aux caractéristiques prescrites par les STI applicables.

§ 3. Une copie des registres visés au § 1^{er} est transmise par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à l'Agence, ainsi qu'aux autorités de sécurité des autres Etats membres de l'Union européenne.

Art. 30. Voor de toepassing van de artikelen 14 tot 29, kan de veiligheidsinstantie op elk moment technische assistentie vragen van de beheerder van de spoorweginfrastructuur, de erkende aangemelde of aangewezen instantie voor de technische keuringen of de instellingen of ondernemingen die hun vakbekwaamheid op het gebied van certificering en risicoanalyse bewezen hebben.

HOOFDSTUK IV. — Aangemelde instanties

Art. 31. De Minister of zijn gemachtigde erkent met het oog op hun aanmelding de instanties, die voldoen aan de criteria van bijlage VII, en die belast worden met de uitvoering van de procedure voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen alsook van de EG-keuringsprocedure van de subsystemen onder vermelding van hun respectieve bevoegdheidsgebieden.

§ 2. De Minister of zijn gemachtigde meldt, de Commissie en de overige Lidstaten de instanties die hij heeft erkent en hun identificatienummer dat voorafgaandelijk van de Europese Commissie bekomen werd, alsook de intrekking van de erkenning van een instantie die niet meer aan de criteria van bijlage VII voldoet.

Art. 32. Indien blijkt dat een door een andere lidstaat van de Europese Unie aangemelde instantie niet voldoet aan de aanmeldingscriteria, stelt de Minister of zijn gemachtigde de Europese Commissie hiervan in kennis.

Art. 33. Om door de Minister te kunnen worden aangemeld, moeten de betrokken instanties bewijzen dat zij geaccrediteerd zijn overeenkomstig de bepalingen van de wet van 20 juli 1990 betreffende de accreditatie van certificatie- en keuringsinstellingen alsmede van beproevingslaboratoria en van het koninklijk besluit van 31 januari 2006 tot oprichting van het BELAC accreditatiesysteem van instellingen voor de conformiteitsbeoordeling.

De Minister bepaalt de regels voor het indienen van een erkenning-dossier en de aanmeldingsaanvraag.

Art. 34. De Minister kan instanties aanmelden die niet kunnen bewijzen dat zij over de in artikel 33 bedoelde accreditatie beschikken mits zij er zich toe verbinden dit bewijs te leveren voor 7 juli 2008, zonder hetwelk hun notificatie wordt ingetrokken.

HOOFDSTUK V. — Aangewezen instanties

Art. 35. § 1. De Minister of zijn gemachtigde wijst de instanties aan, die voldoen aan de criteria van bijlage VII, en die met de uitvoering van de keuringsprocedure van conformiteit met de van toepassing zijnde normen en technische specificaties van de subsystemen zijn belast, wanneer de gehanteerde nationale voorschriften bedoeld in artikel 10, van toepassing zijn bij afwezigheid van TSI's of in geval van afwijkingen hiervan.

§ 2. De Minister of zijn gemachtigde vermeldt voor alle instanties hun respectieve bevoegdheden.

§ 3. De Minister of zijn gemachtigde bezorgt de Europese Commissie en de overige Lidstaten van de Europese Unie de lijst van de in §§ 1 en 2 bedoelde instanties.

Art. 36. Om door de Minister te kunnen worden aangeduid, moeten de betrokken instanties bewijzen dat zij voldoen aan de criteria opgenomen in de bijlage VII.

De Minister bepaalt de regels voor het indienen van de aanwijzing-aanvraag.

TITEL V

Infrastructuurregisters en registers van het rollend materieel

Art. 37. §1. De beheerder van de spoorweginfrastructuur houdt een register van de spoorweginfrastructuur en een register van het rollend materieel bij. Deze registers en hun bijwerkingen worden jaarlijks aan de hand van uittreksels in het *Belgisch Staatsblad* gepubliceerd.

§ 2. In deze registers worden voor elk betrokken subsysteem of deel daarvan de belangrijkste kenmerken aangegeven en in hoeverre deze overeenstemmen met de kenmerken die voorgeschreven zijn in de desbetreffende TSI's.

§ 3. Een kopie van de onder § 1 bedoelde registers wordt aan het Bureau door de beheerder van de spoorweginfrastructuur toegezonden, alsook aan de veiligheidsinstanties van de overige lidstaten van de Europese Unie.

TITRE VI. — Dispositions finales

Art. 38. L'arrêté royal du 3 avril 2000 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et l'arrêté royal du 15 mai 2003 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel sont abrogés.

Art. 39. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de l'entrée en vigueur de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

Art. 40. Notre Ministre de la Mobilité est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 28 décembre 2006.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

TITEL VI. — Slotbepalingen

Art. 38. Het koninklijk besluit van 3 april 2000 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem en het koninklijk besluit van 15 mei 2003 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem worden opgeheven.

Art. 39. Dit besluit treedt in werking de dag waarop de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen in werking treedt.

Art. 40. Onze Minister van Mobiliteit is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 28 december 2006.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT

TABLEAU DE CONCORDANCE

**ARRETE ROYAL RELATIF A L'INTEROPERABILITE DU SYSTEME FERROVIAIRE TRANSEUROPEEN
A GRANDE VITESSE ET DU SYSTEME FERROVIAIRE CONVENTIONNEL
DIRECTIVES 96/48/CE ET 2001/16/CE**

Art. de A.R	Art. de la Directive 96/48/CE	Art. de la Directive 2001/16/CE
1	-	-
2	2	2
3	1 § 1	1 § 1
4	-	1 § 3
5	4 § 1	4 § 1
6	14 § 2	14 § 2
7	5 § 2	5 § 2
8	5 § 4	5 § 6
9 a-e	7 a-e	7 a-f
10	16 § 3	16 § 3
11	8	8
12 §§ 1, 2, 3	10 §§ 1, 2, 3	10 §§ 1, 2, 3
13 §§ 1-4	13 §§ 1-4	13 §§ 1-4
14	12 § 1	12 § 1
15	12 § 3	12 § 3
16 § 1	13 § 5 a	13 § 5 a
16 § 2	13 § 5 b	13 § 5 b
17	15	15
17, Annexe V	15	15 + Annexe V
18	14 § 1	14 § 1
19 § 1	14 § 1	14 § 1
19 § 2	16 § 1	16 § 1
20 § 1	16 § 2	16 § 2
20 § 2	16 § 3	16 § 3
21	17 al.1	17 al.1
22 § 1	18 § 1	18 § 1
22 § 2	18 § 2	18 § 2
22 § 3	18 § 3	18 § 3
23	19 §§ 1-2	19 §§ 1-2
24 § 1	16 § 3	16 § 3
24 § 2	18 § 2	18 § 2
24 § 3	18 § 3	18 § 3

Art. de A.R	Art. de la Directive 96/48/CE	Art. de la Directive 2001/16/CE
25	-	-
26	14 § 3	14 § 3
27	14 § 4	14 § 4
28	14 §§ 4 et 5 c,d,e	14 §§ 4 et 5 c,d,e
29	15	15
30	-	-
31 §§ 1-2	20 §§ 1-2	20 §§ 1-2
32	20 § 3	20 § 3
33	-	-
34	-	-
35	20 §§ 1-2	20 §§ 1-2
36	-	-
37 §§ 1-2		24 § 1
37 § 3		24 § 2
37 §§ 4-5	14 § 5 a-e	14 § 5 a-e
38	-	-
39	-	-
40	-	-
ANNEXE I, I.1		ANNEXE I.1
ANNEXE I, I.2		ANNEXE I.2
ANNEXE I, I.2		ANNEXE I.3
ANNEXE I, II.1	ANNEXE I.1	
ANNEXE I, II.2	ANNEXE I.2	
ANNEXE I, II.3	ANNEXE I.3	
ANNEXE II, I.1		ANNEXE II.1
ANNEXE II, I.2		ANNEXE II.2
ANNEXE II, II.1	ANNEXE II.1	
ANNEXE II, II.2	ANNEXE II.2	
ANNEXE III, I.		ANNEXE III
ANNEXE III, II	ANNEXE III	
ANNEXE IV, I		ANNEXE IV
ANNEXE IV, II	ANNEXE IV	
ANNEXE V, I		ANNEXE V
ANNEXE V, II	ANNEXE V	
ANNEXE VI, I		ANNEXE VI
ANNEXE VI, II	ANNEXE VI	
ANNEXE VII, I		ANNEXE VII
ANNEXE VII, II	ANNEXE VII	

TABLEAU DE CONCORDANCE

DIRECTIVES 96/48/CE ET 2001/16/CE
ARRETE ROYAL RELATIF A L'INTEROPERABILITE DU SYSTEME FERROVIAIRE TRANSEUROPEEN
A GRANDE VITESSE ET DU SYSTEME FERROVIAIRE CONVENTIONNEL

Art. de la Directive 96/48/CE	Art. de la Directive 2001/16/CE	Art. de A.R
1 § 1	1 § 1	3
1 § 2	1 § 2	-
-	1 § 3	4
2	2	2
3	-	-
4 § 1	4 § 1	5
4 § 2	4 § 2	-
5 § 1	5 § 1	-
5 § 2	5 § 2	7
5 § 3	5 § 3	-
5 § 4		8
	5 § 4	-
5 § 5	5 § 5	-
	5 § 6	8
-	5 § 7	-
6 §§ 1-8	6 §§ 1-8	-
7 a-e	7 a-e	9
-	7 -f	9
8	8	11
9	9	17
10 §§ 1, 2, 3	10 §§ 1, 2, 3	12 §§ 1, 2, 3
11	11	-
12 § 1	12 § 1	14
12 § 2	12 § 2	-
12 § 3	12 § 3	15
12 § 4	12 § 4	-
13 §§ 1-4	13 §§ 1-4	13 §§ 1-4
13 § 5 a	13 § 5 a	16 § 1
13 § 5 b	13 § 5 b	16 § 2
14 § 1	14 § 1	18,19 § 1
14 § 2	14 § 2	6
14 § 3	14 § 3	26
14 § 4 al.1	14 § 4 al.1	27
14 § 4 al.2	14 § 4 al.2	28
14 § 5 a-e	14 § 5 a-e	37 §4-5
14 § 5 c,d,e	14 § 5 c,d,e	28,37
15	15 + Annexe V	17, 29, Annexe V
16 § 1	16 § 1	19 § 2
16 § 2	16 § 2	20 § 1
16 § 3	16 § 3	10, 20 § 2, 24 §1

Art. de la Directive 96/48/CE	Art. de la Directive 2001/16/CE	Art. de A.R
17 al.1	17 al.1	21
17 al.2	17 al.2	-
18 § 1	18 § 1	22 § 1
18 § 2	18 § 2	22 § 2, 24 § 2
18 § 3	18 § 3	22 § 3, 24 § 3
19 § 1-2	19 § 1-2	23
20 §§ 1-2	20 §§ 1-2	31 §§ 1-2, 35
20 § 3	20 § 3	32
20 § 4	20 § 4	-
21	21	-
22	22	-
	23	-
	24	-
23-26		-
	25-30	-
	ANNEXE I.1	ANNEXE I, I.1
	ANNEXE I.2	ANNEXE I, I.2
	ANNEXE I.3	ANNEXE I, I.2
ANNEXE I.1		ANNEXE I, II.1
ANNEXE I.2		ANNEXE I, II.2
ANNEXE I.3		ANNEXE I, II.3
	ANNEXE II.1	ANNEXE II, I.1
	ANNEXE II.2	ANNEXE II, I.2
ANNEXE II.1		ANNEXE II, II.1
ANNEXE II.2		ANNEXE II, II.2
	ANNEXE III	ANNEXE III, I.
ANNEXE III		ANNEXE III, II
	ANNEXE IV	ANNEXE IV, I
ANNEXE IV		ANNEXE IV, II
	ANNEXE V	ANNEXE V, I
ANNEXE V		ANNEXE V, II
	ANNEXE VI	ANNEXE VI, I
ANNEXE VI		ANNEXE VI, II
	ANNEXE VII	ANNEXE VII, I
ANNEXE VII		ANNEXE VII, II

ANNEXE I^{re}LE SYSTEME FERROVIAIRE TRANSEUROPEEN A GRANDE VITESSE
ET LE SYSTEME FERROVIAIRE CONVENTIONNEL

I. GRANDE VITESSE

1. LES INFRASTRUCTURES

Les infrastructures du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse sont celles des lignes du réseau transeuropéen de transport identifiées dans la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, ou reprises dans toute mise à jour de ladite décision résultant de la révision prévue en son article 21.

Les lignes à grande vitesse comprennent :

- * les lignes spécialement construites pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses généralement égales ou supérieures à 250 km/h,
- * les lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses de l'ordre de 200 km/h,
- * les lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse à caractère spécifique en raison de contraintes topographiques, de relief ou d'environnement urbain, dont la vitesse doit être adaptée cas par cas.

Lignes et gares	Catégorie		
	1	2	3
1) Ligne 1 (frontière française - Lembeek) Ligne 96N (Lembeek - Bruxelles Midi)	x	x	
2) Bruxelles (JNM) Ligne 36N (Bruxelles Nord - Leuven) Leuven Ligne 2 (Leuven - Ans) Ligne 36 (Ans - Liège-Guillemins) Liège Ligne 37 (Liège - Chênée) Ligne 3 (Chênée-Welkenraedt/Hergenrath) Ligne37 (Welkenraedt/Hergenrath-frontière allemande)	x	x	x x x x x
3) Ligne 25 + 27 (Bruxelles Nord-Antwerpen) Antwerpen Ligne 4 (Antwerpen-frontière néerlandaise)	x		x x
4) Ligne 161 (Bruxelles Nord - Namur) Namur Ligne 162 (Namur-frontière luxembourgeoise)			x x x

Ces infrastructures comportent les systèmes de gestion du trafic, de localisation et de navigation : installations techniques de traitement des données de télécommunication prévues pour le transport de voyageurs sur ces lignes afin de garantir l'exploitation sûre et harmonieuse du réseau et la gestion efficace du trafic.

2. LE MATERIEL ROULANT

Le matériel roulant visé par la présente Directive comprend les trains conçus pour circuler :

- soit sur les lignes spécialement construites pour la grande vitesse, à une vitesse d'au moins 250 km/h, tout en permettant, dans des circonstances appropriées, d'atteindre des vitesses dépassant 300 km/h,
- soit sur les lignes mentionnées au point 1, lorsque cela est compatible avec les niveaux de performance de ces lignes, à une vitesse de l'ordre de 200 km/h.

3. COHERENCE DES INFRASTRUCTURES ET DU MATERIEL ROULANT

La qualité du transport ferroviaire européen nécessite entre autres une excellente cohérence entre les caractéristiques de l'infrastructure (au sens large du terme, c'est-à-dire comprenant les parties fixes de tous les sous-systèmes concernés) et celle du matériel roulant (incluant les parties embarquées de tous les sous-systèmes concernés). De cette cohérence dépendent les niveaux de performances, de sécurité, de qualité du service et leur coût.

II. CONVENTIONNEL

1. LES INFRASTRUCTURES

Les infrastructures du système ferroviaire conventionnel seront celles des lignes du réseau transeuropéen de transport identifiées dans la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (*) ou reprises dans toute mise à jour de cette décision résultant de la révision prévue en son article 21.

Pour les besoins de la présente réglementation, ce réseau peut être subdivisé selon les catégories suivantes :

- * lignes prévues pour le trafic " voyageurs ",
- * lignes prévues pour le trafic mixte (voyageurs et marchandises),
- * lignes spécialement conçues ou aménagées pour le trafic " marchandises ",
- * nœuds " voyageurs ",
- * nœuds " fret ", y compris les terminaux intermodaux,
- * voies de raccordement entre les éléments ci-dessus.

Ces infrastructures comportent les systèmes de gestion du trafic, de localisation et de navigation : installations techniques de traitement des données et de télécommunication prévues pour le transport de voyageurs à longue distance et le transport de marchandises sur ce réseau afin de garantir l'exploitation sûre et harmonieuse du réseau et la gestion efficace du trafic.

2. LE MATERIEL ROULANT

Le matériel roulant comprendra tous les matériels aptes à circuler sur tout ou partie du réseau ferroviaire transeuropéen conventionnel, y compris :

- les rames automotrices à moteurs thermiques ou électriques,
- les motrices de traction à moteurs thermiques ou électriques,
- les voitures de voyageurs,
- les wagons de marchandises, y compris le matériel roulant conçu pour le transport de camions.

Le matériel roulant de construction et d'entretien des infrastructures ferroviaires est inclus mais n'est pas la priorité première.

Chacune de ces catégories ci-dessus doit être subdivisée en :

- matériel roulant à usage international;
- matériel roulant à usage national.

3. COHERENCE DU SYSTEME FERROVIAIRE EUROPEEN CONVENTIONNEL

La qualité du transport ferroviaire européen nécessite entre autres une excellente cohérence entre les caractéristiques de l'infrastructure (au sens large du terme, c'est-à-dire comprenant les parties fixes de tous les sous-systèmes concernés) et celle du matériel roulant (incluant les parties embarquées de tous les sous-systèmes concernés). De cette cohérence dépendent les niveaux de performances, de sécurité, de qualité du service et leur coût.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 28 décembre 2006, relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité
R. LANDUYT

ANNEXE II

SOUS-SYSTEMES DU SYSTÈME FERROVIAIRE TRANSEUROPEEN A GRANDE VITESSE ET DU SYSTÈME FERROVIAIRE CONVENTIONNEL

I. GRANDE VITESSE

LISTE DES SOUS-SYSTEMES

Pour les besoins de la présente réglementation, le système constituant le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse est divisé selon les sous-systèmes suivants, correspondant :

a) soit à des domaines de nature structurelle :

- * infrastructures,
- * énergie,
- * contrôle-commande et signalisation,
- * exploitation et gestion du trafic,
- * matériel roulant;

b) soit à des domaines de nature fonctionnelle :

- * entretien,
- * applications télématiques aux services "voyageurs" et "marchandises".

II. CONVENTIONNEL

LISTE DES SOUS-SYSTEMES

Pour les besoins de la présente réglementation, le système constituant le système ferroviaire conventionnel est divisé selon les sous-systèmes suivants correspondant, soit :

a) à des domaines de nature structurelle :

- * infrastructures;
- * énergie;
- * contrôle-commande et signalisation :
- * exploitation et gestion du trafic;
- * matériel roulant.

soit :

b) à des domaines de nature fonctionnelle :

- * maintenance;
- * applications télématiques au service des passagers et au service de fret.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 28 décembre 2006, relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

ANNEXE III

EXIGENCES ESSENTIELLES DU SYSTEME FERROVIAIRE TRANSEUROPEEN A GRANDE VITESSE
ET DU SYSTEME FERROVIAIRE CONVENTIONNEL

I. GRANDE VITESSE

1. EXIGENCES DE PORTEE GENERALE

1.1. Sécurité

1.1.1. La conception, la construction ou la fabrication, la maintenance et la surveillance des composants critiques pour la sécurité et, plus particulièrement, des éléments participant à la circulation des trains doivent garantir la sécurité au niveau correspondant aux objectifs fixés sur le réseau, y compris dans les situations dégradées spécifiées.

1.1.2. Les paramètres intervenant dans le contact roue-rail doivent respecter les critères de stabilité de roulement nécessaires pour garantir une circulation en toute sécurité à la vitesse maximale autorisée.

1.1.3. Les composants utilisés doivent résister aux sollicitations normales ou exceptionnelles spécifiées pendant leur durée de service. Leurs défaillances fortuites doivent être limitées dans leurs conséquences sur la sécurité par des moyens appropriés.

1.1.4. La conception des installations fixes et des matériels roulants ainsi que le choix des matériaux utilisés doivent viser à limiter la production, la propagation et les effets du feu et des fumées en cas d'incendie.

1.1.5. Les dispositifs destinés à être manœuvrés par les usagers doivent être conçus de façon à ne pas compromettre leur sécurité en cas d'utilisation prévisible non conforme aux instructions affichées.

1.2. Fiabilité et disponibilité

La surveillance et la maintenance des éléments fixes ou mobiles participant à la circulation des trains doivent être organisées, menées et quantifiées de manière à maintenir leur fonction dans les conditions prévues.

1.3. Santé

1.3.1. Les matériaux susceptibles, dans leur mode d'utilisation, de mettre en danger la santé des personnes y ayant accès ne doivent pas être utilisés dans les trains et les infrastructures ferroviaires.

1.3.2. Le choix, la mise en oeuvre et l'utilisation de ces matériaux doivent viser à limiter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux, notamment en cas d'incendie.

1.4. Protection de l'environnement

1.4.1. Les incidences sur l'environnement de l'implantation et de l'exploitation du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse doivent être évaluées et prises en compte lors de la conception de ce système selon les dispositions communautaires en vigueur.

1.4.2. Les matériaux utilisés dans les trains et dans les infrastructures doivent éviter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux pour l'environnement, notamment en cas d'incendie.

1.4.3. Les matériels roulants et les systèmes d'alimentation en énergie doivent être conçus et réalisés pour être compatibles, en matière électromagnétique, avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés avec lesquels ils risquent d'interférer.

1.5. Compatibilité technique

Les caractéristiques techniques des infrastructures et des installations fixes doivent être compatibles entre elles et avec celles des trains appelés à circuler sur le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse.

Lorsque le respect de ces caractéristiques se révèle difficile dans certaines parties du réseau, des solutions temporaires, garantissant la compatibilité future, pourraient être mises en oeuvre.

2. EXIGENCES PARTICULIERES A CHAQUE SOUS-SYSTEME

2.1. Infrastructures

2.1.1. Sécurité

Des dispositions adaptées doivent être prises pour éviter l'accès ou les intrusions indésirables dans les installations des lignes parcourues à grande vitesse.

Des dispositions doivent être prises pour limiter les dangers encourus par les personnes, notamment lors du passage dans les gares des trains circulant à grande vitesse.

Les infrastructures auxquelles le public a accès doivent être conçues et réalisées de manière à limiter les risques pour la sécurité des personnes (stabilité, incendie, accès, évacuation, quai, etc.).

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels de grande longueur.

2.2. Energie

2.2.1. Sécurité

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie ne doit compromettre la sécurité ni des trains à grande vitesse, ni des personnes (usagers, personnel d'exploitation, riverains et tiers).

2.2.2. Protection de l'environnement

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie ne doit pas perturber l'environnement au-delà des limites spécifiées.

2.2.3. Compatibilité technique

Les systèmes d'alimentation en énergie électrique utilisés sur le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse doivent:

- permettre aux trains de réaliser les performances spécifiées,
- être compatibles avec les dispositifs de captage installés sur les trains.

2.3. Contrôle-commande et signalisation

2.3.1. Sécurité

Les installations et les opérations de contrôle-commande et de signalisation utilisées pour le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse doivent permettre une circulation des trains présentant le niveau de sécurité correspondant aux objectifs fixés sur le réseau.

2.3.2. Compatibilité technique

Toute nouvelle infrastructure à grande vitesse et tout nouveau matériel roulant à grande vitesse construits ou développés après l'adoption de systèmes de contrôle-commande et de signalisation compatibles doivent être adaptés à l'utilisation de ces systèmes.

Les équipements de contrôle-commande et de signalisation, installés au sein des postes de conduite des trains doivent permettre une exploitation normale, dans les conditions spécifiées, sur le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse.

2.4. Matériel roulant

2.4.1. Sécurité

Les structures des matériels roulants et des liaisons entre les véhicules doivent être conçues de manière à protéger les espaces où se trouvent les passagers et les espaces de conduite en cas de collision ou de déraillement.

Les équipements électriques ne doivent pas compromettre la sécurité de fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Les techniques de freinage ainsi que les efforts exercés doivent être compatibles avec la conception des voies, des ouvrages d'art et des systèmes de signalisation.

Des dispositions doivent être prises en matière d'accès aux constituants sous tension pour ne pas mettre en danger la sécurité des personnes.

En cas de danger, des dispositifs doivent permettre aux passagers d'avertir le conducteur et au personnel d'accompagnement d'entrer en contact avec celui-ci.

Les portes d'accès doivent être dotées d'un système de fermeture et d'ouverture qui garantisse la sécurité des passagers.

Des issues de secours doivent être prévues et signalées.

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels de grande longueur.

Un système d'éclairage de secours d'une intensité et d'une autonomie suffisantes est obligatoire à bord des trains.

Les trains doivent être équipés d'un système de sonorisation permettant la transmission de messages aux passagers par le personnel de bord et de contrôle au sol.

2.4.2. Fiabilité et disponibilité

La conception des équipements vitaux, de roulement, de traction et de freinage ainsi que de contrôle-commande, doit permettre, en situation dégradée spécifiée, la poursuite de la mission du train sans conséquences néfastes pour les équipements restant en service.

2.4.3. Compatibilité technique

Les équipements électriques doivent être compatibles avec le fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Les caractéristiques des dispositifs de captage de courant doivent permettre la circulation des trains sous les systèmes d'alimentation en énergie du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse.

Les caractéristiques du matériel roulant doivent lui permettre de circuler sur toutes les lignes sur lesquelles son exploitation est prévue.

2.4.4. Contrôle

Les trains doivent être équipés d'un appareil enregistreur. Les données collectées par cet appareil et le traitement des informations doivent être harmonisés.

2.5. Maintenance

2.5.1. Santé

Les installations techniques et les procédés utilisés dans les centres de maintenance ne doivent pas porter atteinte à la santé des personnes.

2.5.2. Protection de l'environnement

Les installations techniques et les procédés utilisés dans les centres de maintenance ne doivent pas dépasser les niveaux de nuisance admissibles pour le milieu environnant.

2.5.3. Compatibilité technique

Les installations de maintenance traitant les trains à grande vitesse doivent permettre d'effectuer les opérations de sécurité, d'hygiène et de confort sur tous les trains pour lesquelles elles ont été conçues.

2.6. Environnement

2.6.1. Santé

L'exploitation du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse doit respecter les niveaux réglementaires en matière de nuisances sonores.

2.6.2. Protection de l'environnement

L'exploitation du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ne doit pas être à l'origine, dans le sol, d'un niveau de vibrations inadmissible pour les activités et le milieu traversé proches de l'infrastructure et en état normal d'entretien.

2.7. Exploitation

2.7.1. Sécurité

La mise en cohérence des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification des conducteurs et du personnel de bord doivent garantir une exploitation internationale sûre.

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel d'entretien ainsi que le système d'assurance qualité mis en place dans les centres de maintenance des opérateurs concernés doivent garantir un haut niveau de sécurité.

2.7.2. Fiabilité et disponibilité

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel d'entretien et le système d'assurance qualité mis en place par les exploitants concernés dans les centres de maintenance doivent garantir un haut niveau de fiabilité et de disponibilité du système.

2.7.3. Compatibilité technique

La mise en cohérence des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification des conducteurs, du personnel de bord et du personnel chargé de la gestion de la circulation doivent garantir l'efficacité de l'exploitation sur le système ferroviaire trans-européen à grande vitesse.

II. CONVENTIONNEL

1 EXIGENCES DE PORTEE GENERALE

1.1. Sécurité

1.1.1. La conception, la construction ou la fabrication, la maintenance et la surveillance des composants critiques pour la sécurité et, plus particulièrement, des éléments participant à la circulation des trains doivent garantir la sécurité au niveau correspondant aux objectifs fixés sur le réseau, y compris dans les situations dégradées spécifiées.

1.1.2. Les paramètres intervenant dans le contact roue-rail doivent respecter les critères de stabilité de roulement nécessaires pour garantir une circulation en toute sécurité à la vitesse maximale autorisée.

1.1.3. Les composants utilisés doivent résister aux sollicitations normales ou exceptionnelles spécifiées pendant leur durée de service. Leurs défaillances fortuites doivent être limitées dans leurs conséquences sur la sécurité par des moyens appropriés.

1.1.4. La conception des installations fixes et des matériels roulants ainsi que le choix des matériaux utilisés doivent viser à limiter la production, la propagation et les effets du feu et des fumées en cas d'incendie.

1.1.5. Les dispositifs destinés à être manœuvrés par les usagers doivent être conçus de façon à ne pas compromettre l'exploitation sûre des dispositifs ou la santé et la sécurité des usagers en cas d'utilisation prévisible non conforme aux instructions affichées.

1.2. Fiabilité et disponibilité

La surveillance et la maintenance des éléments fixes ou mobiles participant à la circulation des trains doivent être organisées, menées et quantifiées de manière à maintenir leur fonction dans les conditions prévues.

1.3. Santé

1.3.1. Les matériaux susceptibles, dans leur mode d'utilisation, de mettre en danger la santé des personnes y ayant accès ne doivent pas être utilisés dans les trains et les infrastructures ferroviaires.

1.3.2. Le choix, la mise en œuvre et l'utilisation de ces matériaux doivent viser à limiter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux, notamment en cas d'incendie.

1.4. Protection de l'environnement

1.4.1. Les incidences sur l'environnement de l'implantation et de l'exploitation du système ferroviaire conventionnel doivent être évaluées et prises en compte lors de la conception de ce système selon les dispositions communautaires en vigueur.

1.4.2. Les matériaux utilisés dans les trains et dans les infrastructures doivent éviter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux pour l'environnement, notamment en cas d'incendie.

1.4.3. Les matériels roulants et les systèmes d'alimentation en énergie doivent être conçus et réalisés pour être compatibles, en matière électromagnétique, avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés avec lesquels ils risquent d'interférer.

1.4.4. L'exploitation du système ferroviaire conventionnel doit respecter les niveaux réglementaires en matière de nuisances sonores.

1.4.5. L'exploitation du système ferroviaire conventionnel ne doit pas être à l'origine, dans le sol, d'un niveau de vibrations inadmissible pour les activités et le milieu traversés proches de l'infrastructure et en état normal d'entretien.

1.5. Compatibilité technique

Les caractéristiques techniques des infrastructures et des installations fixes doivent être compatibles entre elles et avec celles des trains appelés à circuler sur le système ferroviaire conventionnel.

Lorsque le respect de ces caractéristiques se révèle difficile dans certaines parties du réseau, des solutions temporaires, garantissant la compatibilité future, pourraient être mises en œuvre.

2 EXIGENCES PARTICULIERES A CHAQUE SOUS-SYSTEME

2.1. Infrastructures

2.1.1. Sécurité

Des dispositions adaptées doivent être prises pour éviter l'accès ou les intrusions indésirables dans les installations.

Des dispositions doivent être prises pour limiter les dangers encourus par les personnes, notamment lors du passage des trains dans les gares.

Les infrastructures auxquelles le public a accès doivent être conçues et réalisées de manière à limiter les risques pour la sécurité des personnes (stabilité, incendie, accès, évacuation, quai, etc.)

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels de grande longueur.

2.2. Energie

2.2.1. Sécurité

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie ne doit compromettre la sécurité ni des trains, ni des personnes (usagers, personnel d'exploitation, riverains et tiers).

2.2.2. Protection de l'environnement

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie électrique ou thermique ne doit pas perturber l'environnement au-delà des limites spécifiées.

2.2.3. Compatibilité technique.

Les systèmes d'alimentation en énergie électrique/thermique utilisés doivent :

* permettre aux trains de réaliser les performances spécifiées,

* dans le cas des systèmes d'alimentation en énergie électrique, être compatibles avec les dispositifs de captage installés sur les trains.

2.3. Contrôle-commande et signalisation

2.3.1. Sécurité

Les installations et les opérations de contrôle-commande et de signalisation utilisées doivent permettre une circulation des trains présentant le niveau de sécurité correspondant aux objectifs fixés sur le réseau. Les systèmes de contrôle-commande et de signalisation doivent continuer à permettre la circulation en toute sécurité des trains autorisés à rouler en situation dégradée spécifiée.

2.3.2. Compatibilité technique.

Toute nouvelle infrastructure et tout nouveau matériel roulant construits ou développés après l'adoption des systèmes de contrôle-commande et de signalisation compatibles, doivent être adaptés à l'utilisation de ces systèmes.

Les équipements de contrôle-commande et de signalisation installés au sein des postes de conduite des trains doivent permettre une exploitation normale, dans les conditions spécifiées, sur le système ferroviaire conventionnel.

2.4. Matériel roulant

2.4.1. Sécurité

Les structures des matériels roulants et des liaisons entre les véhicules doivent être conçues de manière à protéger les espaces où se trouvent les passagers et les espaces de conduite en cas de collision ou de déraillement.

Les équipements électriques ne doivent pas compromettre la sécurité de fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Les techniques de freinage ainsi que les efforts exercés doivent être compatibles avec la conception des voies, des ouvrages d'art et des systèmes de signalisation.

Des dispositions doivent être prises en matière d'accès aux constituants sous tension pour ne pas mettre en danger la sécurité des personnes.

En cas de danger, des dispositifs doivent permettre aux passagers d'avertir le conducteur et au personnel d'accompagnement d'entrer en contact avec celui-ci.

Les portes d'accès doivent être dotées d'un système de fermeture et d'ouverture qui garantisse la sécurité des passagers.

Des issues de secours doivent être prévues et signalées.

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels de grande longueur.

Un système d'éclairage de secours d'une intensité et d'une autonomie suffisantes est obligatoire à bords des trains.

Les trains doivent être équipés d'un système de sonorisation permettant la transmission de messages aux passagers par le personnel de bord et de contrôle au sol.

2.4.2. Fiabilité et disponibilité

La conception des équipements vitaux, de roulement, de traction et de freinage ainsi que de contrôle-commande, doit permettre en situation dégradée spécifiée, la poursuite de la mission du train sans conséquences néfastes pour les équipements restant en service.

2.4.3. Compatibilité technique

Les équipements électriques doivent être compatibles avec le fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Dans le cas de la traction électrique, les caractéristiques des dispositifs de captage de courant doivent permettre la circulation des trains sous les systèmes d'alimentation en énergie du système ferroviaire conventionnel.

Les caractéristiques du matériel roulant doivent lui permettre de circuler sur toutes les lignes sur lesquelles son exploitation est prévue.

2.4.4. Contrôle

Les trains doivent être équipés d'un appareil enregistreur. Les données collectées par cet appareil et le traitement des informations doivent être harmonisés.

2.5. Maintenance

2.5.1. Santé et sécurité

Les installations techniques et les procédés utilisés dans les centres de maintenance doivent garantir une exploitation sûre du sous-système concerné et ne pas constituer un danger pour la santé et la sécurité.

2.5.2. Protection de l'environnement.

Les installations techniques et les procédés utilisés dans les centres de maintenance ne doivent pas dépasser les niveaux de nuisance admissibles pour le milieu environnant.

2.5.3. Compatibilité technique.

Les installations de maintenance traitant le matériel roulant conventionnel ou à grande vitesse doivent permettre d'effectuer les opérations de sécurité, d'hygiène et de confort sur tout le matériel pour lesquelles elles ont été conçues.

2.6. Exploitation et gestion du trafic

2.6.1. Sécurité

La mise en cohérence des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification des conducteurs et du personnel de bord et des centres de contrôle doivent garantir une exploitation sûre, en tenant compte des exigences différentes des services transfrontaliers et intérieurs.

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel d'entretien et des centres de contrôle, ainsi que le système d'assurance qualité mis en place dans les centres de contrôle et de maintenance des exploitants concernés doivent garantir un haut niveau de sécurité.

2.6.2. Fiabilité et disponibilité

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel d'entretien et des centres de contrôle, ainsi que le système d'assurance qualité mis en place par les exploitants concernés dans les centres de contrôle et de maintenance doivent garantir un haut niveau de fiabilité et de disponibilité du système.

2.6.3. Compatibilité technique

La mise en cohérence des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification des conducteurs, du personnel de bord et du personnel chargé de la gestion de la circulation doivent garantir l'efficacité de l'exploitation sur le système ferroviaire conventionnel, en tenant compte des exigences différentes des services transfrontaliers et intérieurs.

2.7. Applications télématiques au service des passagers et du fret

2.7.1. Compatibilité technique

Les exigences essentielles dans le domaine des applications télématiques garantissant une qualité de service minimum aux voyageurs et aux clients du secteur marchandises concernent plus particulièrement la compatibilité technique.

Pour ces applications, il faut veiller à ce que :

* les bases de données, les logiciels et les protocoles de communication des données soient développés de sorte à garantir un maximum de possibilités d'échanges de données d'une part entre applications différentes, d'autre part entre exploitants différents, en excluant les données commerciales confidentielles;

* les informations soient aisément accessibles aux utilisateurs.

2.7.2. Fiabilité, disponibilité

Les modes d'utilisation, de gestion, de mise à jour et de maintenance de ces bases de données, logiciels et protocoles de communication de données doivent garantir l'efficacité de ces systèmes et la qualité du service.

2.7.3. Santé

Les interfaces de ces systèmes avec les utilisateurs doivent respecter les règles minimales en matière ergonomique et de protection de la santé.

2.7.4. Sécurité

Des niveaux d'intégrité et de fiabilité suffisants doivent être assurés pour le stockage ou la transmission d'informations liées à la sécurité.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 28 décembre 2006, relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

ANNEXE IV

CONSTITUANTS D'INTEROPERABILITE DU SYSTEME FERROVIAIRE TRANSEUROPEEN A GRANDE VITESSE ET DU SYSTEME FERROVIAIRE CONVENTIONNEL

Déclaration "CE"

- de conformité
- d'aptitude à l'emploi

I. GRANDE VITESSE

1. CONSTITUANTS D'INTEROPERABILITE

La déclaration "CE" s'applique aux constituants d'interopérabilité concernés par l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, visés à l'article 3. Ces constituants d'interopérabilité peuvent être :

1.1 Des constituants banalisés

Ce sont les constituants qui ne sont pas propres au système ferroviaire et qui peuvent être utilisés tels quels dans d'autres domaines.

1.2 Des constituants banalisés avec des caractéristiques spécifiques

Ce sont les constituants qui ne sont pas en tant que tels propres au système ferroviaire mais qui doivent démontrer des performances spécifiques lorsqu'ils sont utilisés dans le domaine ferroviaire.

1.3 Des constituants spécifiques

Ce sont les constituants qui sont propres aux applications ferroviaires.

2. DOMAINE D'APPLICATION

La déclaration "CE" concerne:

- soit l'évaluation, par un (des) organisme(s) notifié(s), de la conformité intrinsèque d'un constituant d'interopérabilité, considéré isolément, aux spécifications techniques qu'il doit respecter,
- soit l'évaluation/appréciation, par un (des) organisme(s) notifié(s), de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité, considéré dans son environnement ferroviaire, en particulier dans le cas où des interfaces sont en jeu, par rapport aux spécifications techniques, notamment de nature fonctionnelle, qui doivent être vérifiées.

Les procédures d'évaluation mises en oeuvre par les organismes notifiés, au stade de la conception ainsi qu'à celui de la production, font appel aux modules définis dans la décision 93/465/CEE du Conseil du 22 juillet 1993 suivant les modalités indiquées dans les STI.

3. CONTENU DE LA DECLARATION "CE"

La déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi et les documents qui l'accompagnent doivent être datés et signés.

Cette déclaration doit être rédigée dans la même langue que la notice d'instruction et comprendre les éléments suivants :

- références de la Directive,
- nom et adresse du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté (indiquer la raison sociale et l'adresse complète; en cas de mandataire, indiquer également la raison sociale du fabricant ou constructeur),
- description du constituant d'interopérabilité (marque, type, etc.),
- indication de la procédure suivie pour déclarer la conformité ou l'aptitude à l'emploi,
- toutes les descriptions pertinentes auxquelles répond le constituant d'interopérabilité et en particulier les conditions d'utilisation,
- nom et adresse de l'organisme (des organismes) notifié(s) qui est (sont) intervenus dans la procédure suivie en ce qui concerne la conformité ou l'aptitude à l'emploi et date du certificat d'examen assortie, le cas échéant, de la durée et des conditions de validité du certificat,
- le cas échéant, référence des spécifications européennes,
- identification du signataire ayant reçu pouvoir d'engager le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté.

II. CONVENTIONNEL

1. CONSTITUANTS D'INTEROPERABILITE

La déclaration "CE" s'applique aux constituants d'interopérabilité concernés par l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel. Ces constituants d'interopérabilité peuvent être :

1.1. des constituants banalisés

Ce sont les constituants qui ne sont pas propres au système ferroviaire et qui peuvent être utilisés tels quels dans d'autres domaines.

1.2. des constituants banalisés avec des caractéristiques spécifiques

Ce sont les constituants qui ne sont pas en tant que tels propres au système ferroviaire mais qui doivent démontrer des performances spécifiques lorsqu'ils sont utilisés dans le domaine ferroviaire.

1.3. des constituants spécifiques

Ce sont les constituants qui sont propres aux applications ferroviaires.

2. DOMAINE D'APPLICATION

La déclaration "CE" concerne :

* soit l'évaluation, par un (des) organisme(s) notifié(s), de la conformité intrinsèque d'un constituant d'interopérabilité, considéré isolément, aux spécifications techniques qu'il doit respecter;

* soit l'évaluation/appréciation, par un (des) organisme(s) notifié(s), de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité, considéré dans son environnement ferroviaire, en particulier dans le cas où des interfaces sont en jeu, par rapport aux spécifications techniques, notamment de nature fonctionnelle, qui doivent être vérifiées.

Les procédures d'évaluation mises en œuvre par les organismes notifiés, au stade de la conception ainsi qu'à celui de la production, font appel aux modules définis dans la décision 93/465/CEE suivant les modalités indiquées dans les STI.

3. CONTENU DE LA DECLARATION "CE"

La déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi et les documents qui l'accompagnent doivent être datés et signés.

Cette déclaration doit être rédigée dans la même langue que la notice d'instruction et comprendre les éléments suivants :

- * références à la présente réglementation,
- * nom et adresse du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté (indiquer la raison sociale et l'adresse complète; en cas de mandataire, indiquer également la raison sociale du fabricant ou constructeur),
- * description du constituant d'interopérabilité (marque, type, etc.),
- * indication de la procédure suivie pour déclarer la conformité ou l'aptitude à l'emploi,
- * toutes les descriptions pertinentes auxquelles répond le constituant d'interopérabilité et en particulier les conditions d'utilisation,
- * nom et adresse de l'organisme (des organismes) notifié(s) qui est (sont) intervenu(s) dans la procédure suivie en ce qui concerne la conformité ou l'aptitude à l'emploi et date du certificat d'examen assortie, le cas échéant, de la durée et des conditions de validité du certificat,
- * le cas échéant, référence des spécifications européennes,
- * identification du signataire ayant reçu pouvoir d'engager le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 28 décembre 2006, relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

ANNEXE V

DECLARATION "CE" DE VERIFICATION DES SOUS-SYSTEMES DU SYSTEME FERROVIAIRE TRANSEUROPEEN
A GRANDE VITESSE ET DU SYSTEME FERROVIAIRE CONVENTIONNEL

I. GRANDE VITESSE

La déclaration "CE" de vérification et les documents qui l'accompagnent doivent être datés et signés.

Cette déclaration doit être rédigée dans la même langue que le dossier technique et comprendre les éléments suivants :

- références à la présente réglementation,
- nom et adresse de l'entité adjudicatrice ou de son mandataire établi dans la Communauté (indiquer la raison sociale et l'adresse complète; en cas de mandataire, indiquer également la raison sociale de l'entité adjudicatrice),
- description succincte du sous-système,
- nom et adresse de l'organisme notifié qui a procédé à la vérification "CE", visée à l'article 22,
- références des documents contenus dans le dossier technique,
- toutes les dispositions pertinentes provisoires ou définitives auxquelles doit répondre le sous-système, et en particulier, s'il y a lieu, les restrictions ou conditions d'exploitation,
- durée de validité de la déclaration, "CE", si celle-ci est provisoire,
- identification du signataire.

II. CONVENTIONNEL

La déclaration "CE" de vérification et les documents qui l'accompagnent doivent être datés et signés.

Cette déclaration doit être rédigée dans la même langue que le dossier technique et comprendre les éléments suivants :

- références à la présente réglementation,
- nom et adresse de l'entité adjudicataire ou de son mandataire établi dans la Communauté (indiquer la raison sociale et l'adresse complète; en cas de mandataire, indiquer également la raison sociale de l'entité adjudicataire),
- description succincte du sous-système,
- nom et adresse de l'organisme notifié qui a procédé à la vérification "CE", visée à l'article 22,
- références des documents contenus dans le dossier technique,
- toutes les dispositions pertinentes provisoires ou définitives auxquelles doit répondre le sous-système, et en particulier, s'il y a lieu, les restrictions ou conditions d'exploitation,
- durée de validité de la déclaration "CE" si celle-ci est provisoire,
- identification du signataire.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 28 décembre 2006, relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

ANNEXE VI

VERIFICATION "CE" DES SOUS-SYSTEMES DU SYSTEME FERROVIAIRE TRANSEUROPEEN
A GRANDE VITESSE ET DU SYSTEME FERROVIAIRE CONVENTIONNEL

I. GRANDE VITESSE

1 INTRODUCTION

La vérification "CE" est la procédure par laquelle un organisme notifié vérifie et atteste, à la demande de l'entité adjudicatrice ou de son mandataire dans la Communauté, qu'un sous-système est :

- conforme à la présente réglementation,
- conforme aux autres dispositions réglementaires qui sont d'application dans le respect du traité, et qu'il peut être mis en service.

2 ETAPES

La vérification du sous-système comprend les étapes suivantes :

- conception d'ensemble,
- construction du sous-système, comprenant notamment l'exécution des travaux de génie civil, le montage des constituants, le réglage de l'ensemble,
- essais du sous-système terminé.

3 ATTESTATION

L'organisme notifié qui est responsable de la vérification - "CE" établit l'attestation de conformité destinée à l'entité adjudicatrice ou son mandataire dans la Communauté, qui à son tour établit la déclaration "CE" de vérification destinée à l'autorité de sécurité.

4 DOSSIER TECHNIQUE

Le dossier technique qui accompagne la déclaration de vérification doit être constitué comme suit :

- pour les infrastructures: plans des ouvrages, procès-verbaux de réception des fouilles et du ferrailage, rapports d'essai et de contrôle des bétons,
- pour les autres sous-systèmes: plans généraux et de détail conformes à l'exécution, schémas électriques et hydrauliques, schémas des circuits de commande, description des systèmes informatiques et des automatismes, notices de fonctionnement et d'entretien, etc.,
- liste des constituants d'interopérabilité incorporés dans le sous-système,
- copies des déclarations "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi dont lesdits constituants doivent être munis conformément aux dispositions de l'article 13 de la directive, accompagnées, s'il y a lieu, des notes de calculs correspondantes et d'une copie des comptes rendus des essais et examens effectués par des organismes notifiés sur la base des spécifications techniques communes,
- attestation de l'organisme notifié chargé de la vérification "CE", certifiant que le projet est conforme aux dispositions de la directive, accompagnée des notes de calculs correspondantes et visée par ses soins, précisant, s'il y a lieu, les réserves formulées durant l'exécution des travaux qui n'auraient pas été levées; l'attestation est également accompagnée des rapports de visite et d'audit que l'organisme a établis dans le cadre de sa mission, comme précisé aux points 5.3 et 5.4.

5 SURVEILLANCE

5.1. Le but de la surveillance "CE" est de s'assurer que, pendant la réalisation du sous-système, les obligations découlant du dossier technique ont été remplies.

5.2. L'organisme notifié chargé de vérifier la réalisation doit avoir accès en permanence aux chantiers, aux ateliers de fabrication, aux aires de stockage et, s'il y a lieu, de préfabrication, aux installations d'essai, et plus généralement à tous les lieux qu'il pourrait juger nécessaires pour l'accomplissement de sa mission. L'entité adjudicatrice ou son mandataire dans la Communauté doit lui remettre ou lui faire remettre tous les documents utiles à cet effet, notamment les plans d'exécution et la documentation technique relative au sous-système.

5.3. L'organisme notifié chargé de vérifier la réalisation effectue périodiquement des audits afin de s'assurer que les dispositions de la Directive sont respectées. Il fournit à cette occasion un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation. Il peut exiger d'être convoqué à certaines phases du chantier.

5.4. En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées sur le chantier ou dans les ateliers de fabrication. À l'occasion de ces visites, l'organisme notifié peut procéder à des audits complets ou partiels. Il fournit un rapport de visite et, le cas échéant, un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation.

6 DEPOT

Le dossier complet visé au point 4 est déposé auprès de l'entité adjudicatrice ou de son mandataire dans la Communauté à l'appui de l'attestation de conformité délivrée par l'organisme notifié chargé de la vérification du sous-système en ordre de marche. Le dossier est joint à la déclaration "CE", de vérification que l'entité adjudicatrice adresse à l'autorité de sécurité.

Une copie du dossier est conservée par l'entité adjudicatrice pendant toute la durée de vie du sous-système. Le dossier est communiqué aux autres Etats membres qui en font la demande.

7 PUBLICATION

Chaque organisme notifié publie périodiquement les informations pertinentes concernant :

- les demandes de vérification "CE" reçues,
- les attestations de conformité délivrées,
- les attestations de conformité refusées.

8 LANGUE

Les dossiers et la correspondance se rapportant aux procédures de vérification "CE" sont rédigés conformément aux lois en vigueur relatives à l'emploi des langues en matière administrative. A défaut, ils sont accompagnés d'une traduction dans une des langues nationales, vérifiés par un traducteur juré.

II. CONVENTIONNEL

1 INTRODUCTION

La vérification "CE" est la procédure par laquelle un organisme notifié vérifie et atteste, à la demande de l'entité adjudicatrice ou de son mandataire dans la Communauté, qu'un sous-système est :

- * conforme à la présente réglementation,
- * conforme aux autres dispositions réglementaires,

et qu'il peut être mis en service.

2 ETAPES

La vérification du sous-système comprend les étapes suivantes :

- * conception d'ensemble,
- * construction du sous-système, comprenant notamment l'exécution des travaux de génie civil, le montage des constituants, le réglage de l'ensemble,
- * essais du sous-système terminé.

3 ATTESTATION

L'organisme notifié qui est responsable de la vérification "CE" établit l'attestation de conformité destinée à l'entité adjudicatrice ou son mandataire dans la Communauté, qui à son tour établit la déclaration "CE" de vérification destinée à l'autorité de sécurité.

4 DOSSIER TECHNIQUE

Le dossier technique qui accompagne la déclaration de vérification doit être constitué comme suit :

- * pour les infrastructures, plan des ouvrages, procès-verbaux de réception des fouilles et du ferrailage, rapports d'essai et de contrôle des bétons,
- * pour les autres sous-systèmes : plans généraux et de détail conformes à l'exécution; schémas électriques et hydrauliques, schémas des circuits de commande, description des systèmes informatiques et des automatismes, notices de fonctionnement et d'entretien etc.,
- * liste des constituants d'interopérabilité incorporés dans le sous-système,
- * copies des déclarations "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi dont lesdits constituants doivent être munis conformément aux dispositions de l'article 12 du présent arrêté, accompagnées, s'il y a lieu, des notes de calcul correspondantes et d'une copie des comptes rendus des essais et examens effectués par les organismes notifiés sur la base des spécifications techniques communes,
- * attestation de l'organisme notifié chargé de la vérification "CE", certifiant que le projet est conforme aux dispositions de la Directive, accompagnée des notes de calcul correspondantes et visées par ses soins, précisant, s'il y a lieu, les réserves formulées durant l'exécution des travaux qui n'auraient pas été levées; l'attestation est également accompagnée des rapports de visite et d'audit que l'organisme a établis dans le cadre de sa mission, comme précisé aux points 5.3 et 5.4.

5 SURVEILLANCE

5.1. Le but de la surveillance "CE" est de s'assurer que, pendant la réalisation du sous-système, les obligations découlant du dossier technique ont été remplies.

5.2. L'organisme notifié chargé de vérifier la réalisation du sous-système doit avoir accès en permanence aux chantiers, aux ateliers de fabrication, aux aires de stockage et, s'il y a lieu, des préfabriques, aux installations d'essai, et plus généralement à tous les lieux qu'il pourrait juger nécessaires pour l'accomplissement de sa mission. L'entité adjudicatrice ou son mandataire dans la Communauté doit lui remettre ou lui faire remettre tous les documents utiles à cet effet, notamment les plans d'exécution et la documentation technique relative au sous-système.

5.3. L'organisme notifié chargé de vérifier la réalisation effectue périodiquement des audits afin de s'assurer que les dispositions de la directive sont respectées. Il fournit à cette occasion un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation. Il peut exiger d'être convoqué à certaines phases du chantier.

5.4. En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées sur le chantier ou dans les ateliers de fabrication. A l'occasion de ces visites, l'organisme notifié peut procéder à des audits complets ou partiels. Il fournit un rapport de visite et, le cas échéant, un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation.

6 DEPOT

Le dossier complet visé au point 4 est déposé auprès de l'entité adjudicatrice ou de son mandataire dans la Communauté à l'appui de l'attestation de conformité délivrée par l'organisme notifié chargé de la vérification du sous-système en ordre de marche. Le dossier est joint à la déclaration "CE" de vérification que l'entité adjudicatrice adresse à l'autorité de sécurité.

Une copie du dossier est conservée par l'entité adjudicatrice pendant toute la durée de vie du sous-système. Le dossier est communiqué aux autres Etats membres qui en font la demande.

7 PUBLICATION

Chaque organisme notifié publie périodiquement les informations pertinentes concernant

- * les demandes de vérifications "CE" reçues,
- * les attestations de conformité délivrées,
- * les attestations de conformité refusées.

8 LANGUE

Les dossiers et la correspondance se rapportant aux procédures de vérification "CE" sont rédigés conformément aux lois en vigueur relatives à l'emploi des langues en matière administrative. A défaut, ils sont accompagnés d'une traduction dans une des langues nationales, vérifiés par un traducteur juré.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 28 décembre 2006, relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
R. LANDUYT

ANNEXE VII

CRITERES MINIMAUX POUR LA NOTIFICATION DES ORGANISMES DU SYSTEME FERROVIAIRE TRANS-EUROPEEN A GRANDE VITESSE ET DU SYSTEME FERROVIAIRE CONVENTIONNEL ET POUR LA DESIGNATION D'ORGANISMES DANS LE CAS DE L'APPLICATION DES REGLES NATIONALES EN USAGE

I. GRANDE VITESSE

1. L'organisme, le responsable technique et le personnel chargé d'exécuter les opérations de vérification ne peuvent pas intervenir, ni directement, ni comme mandataires, dans la conception, la fabrication, la construction, la commercialisation ou l'entretien des constituants d'interopérabilité ou des sous-systèmes, ni dans l'exploitation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant ou le constructeur et l'organisme.

1.1. Le responsable technique est chargé de la direction et de la gestion des activités pour lesquelles l'organisme a été notifié ou désigné et en assume l'entière responsabilité.

2. L'organisme, le responsable technique et le personnel chargé du contrôle ne peuvent être ni le concepteur, ni le fabricant, ni le fournisseur, ni l'installateur des équipements qu'ils contrôlent, ni le mandataire de l'une de ces personnes; ils doivent exécuter les opérations de vérification avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus

grande compétence technique et doivent être libres de toutes les pressions et incitations, notamment d'ordre financier, pouvant influencer leur jugement ou les résultats de leur contrôle, en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressés par les résultats des vérifications.

En particulier, l'organisme et le personnel chargés des vérifications doivent être fonctionnellement indépendants des autorités désignées pour délivrer les autorisations de mise en service, dans le cadre de la présente réglementation, les licences, dans le cadre de la Directive 95/18/CE du conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires, et les certificats de sécurité, dans le cadre de la Directive 2004/49/CE, ainsi que des entités chargées des enquêtes en cas d'accident.

3. L'organisme doit disposer du personnel et posséder les moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les tâches techniques et administratives liées à l'exécution des vérifications; il doit également avoir accès au matériel nécessaire pour les vérifications exceptionnelles.

4. Le personnel chargé des contrôles doit posséder :

- une bonne formation technique et professionnelle,
- une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux contrôles qu'il effectue et une pratique suffisante de ces contrôles,
- l'aptitude requise pour rédiger les attestations, les procès-verbaux et les rapports qui constituent la matérialisation des contrôles effectués.

5. L'indépendance du personnel chargé du contrôle doit être garantie. La rémunération de chaque agent ne doit être fonction ni du nombre de contrôles qu'il effectue, ni des résultats de ces contrôles.

6. L'organisme doit souscrire une assurance en responsabilité civile.

7. Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions.

II. CONVENTIONNEL

1. L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les opérations de vérification ne peuvent pas intervenir, ni directement, ni comme mandataires, dans la conception, la fabrication, la construction, la commercialisation ou l'entretien des constituants d'interopérabilité ou des sous-systèmes, ni dans l'exploitation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant ou le constructeur et l'organisme.

Le responsable technique est chargé de la direction et de la gestion des activités pour lesquelles l'organisme a été notifié ou désigné et en assume l'entière responsabilité.

2. L'organisme et le personnel chargé du contrôle doivent exécuter les opérations de vérification avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique et doivent être libres de toutes les pressions et incitations, notamment d'ordre financier, pouvant influencer leur jugement ou les résultats de leur contrôle, en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressés par les résultats des vérifications.

En particulier, l'organisme et le personnel chargés des vérifications doivent être fonctionnellement indépendants des autorités désignées pour délivrer les autorisations de mise en service, dans le cadre de la présente Directive, les licences, dans le cadre de la Directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires, et les certificats de sécurité, dans le cadre de la Directive 2004/49/CE, ainsi que des entités chargées des enquêtes en cas d'accident.

3. L'organisme doit disposer du personnel et posséder les moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les tâches administratives liées à l'exécution des vérifications; il doit également avoir accès au matériel nécessaire pour les vérifications exceptionnelles.

4. Le personnel chargé des contrôles doit posséder :

- * une bonne formation technique et professionnelle,
- * une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux contrôles qu'il effectue et une pratique suffisante de ces contrôles,
- * l'aptitude requise pour rédiger les attestations, les procès-verbaux et les rapports qui constituent la matérialisation des contrôles effectués.

5. L'indépendance du personnel chargé du contrôle doit être garantie. La rémunération de chaque agent ne doit être fonction ni du nombre de contrôles qu'il effectue, ni des résultats de ces contrôles.

6. L'organisme doit souscrire une assurance de responsabilité civile.

7. Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 28 décembre 2006, relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
R LANDUYT

—
Note

(*)JO L 228 du 9 septembre 1996, p. 1. Décision modifiée par la décision n° 1346/2001/CE (JO L 185 du 6 juillet 2004, p. 1).

OVEREENSTEMMINGSTABEL
KONINKLIJK BESLUIT BETREFFENDE DE INTEROPERABILITEIT
VAN HET TRANS-EUROPESE HOGESNELHEIDSSPOORWEGSYSTEEM
EN VAN HET CONVENTIONELE SPOORWEGSYSTEEM - RICHTLIJNEN 96/48/EG EN 2001/16/EG

Art. van K.B.	Art. van richtlijn 96/48/EG	Art. van richtlijn 2001/16/EG
1	-	-
2	2	2
3	1 § 1	1 § 1
4	-	1 § 3
5	4 § 1	4 § 1
6	14 § 2	14 § 2
7	5 § 2	5 § 2
8	5 § 4	5 § 6
9 a-e	7 a-e	7 a-f
10	16 § 3	16 § 3
11	8	8
12 §§ 1, 2, 3	10 §§ 1, 2, 3	10 §§ 1, 2, 3
13 §§ 1-4	13 §§ 1-4	13 §§ 1-4
14	12 § 1	12 § 1
15	12 § 3	12 § 3
16 § 1	13 § 5 a	13 § 5 a
16 § 2	13 § 5 b	13 § 5 b
17	15	15
17, Bijlage V	15	15 + Bijlage V
18	14 § 1	14 § 1
19 § 1	14 § 1	14 § 1
19 § 2	16 § 1	16 § 1
20 § 1	16 § 2	16 § 2
20 § 2	16 § 3	16 § 3
21	17 al.1	17 al.1
22 § 1	18 § 1	18 § 1
22 § 2	18 § 2	18 § 2
22 § 3	18 § 3	18 § 3
23	19 §§ 1-2	19 §§ 1-2
24 § 1	16 § 3	16 § 3
24 § 2	18 § 2	18 § 2
24 § 3	18 § 3	18 § 3
25	-	-
26	14 § 3	14 § 3
27	14 § 4	14 § 4
28	14 §§ 4 et 5 c, d, e	14 §§ 4 et 5 c, d, e
29	15	15
30	-	-
31 §§ 1-2	20 §§ 1-2	20 §§ 1-2
32	20 § 3	20 § 3
33	-	-
34	-	-
35	20 §§ 1-2	20 §§ 1-2
36	-	-

Art. van K.B.	Art. van richtlijn 96/48/EG	Art. van richtlijn 2001/16/EG
37 §§ 1-2		24 § 1
37 § 3		24 § 2
37 §§ 4-5	14 § 5 a-e	14 § 5 a-e
38	-	-
39	-	-
40	-	-
BIJLAGE I, I.1		BIJLAGE I.1
BIJLAGE I, I.2		BIJLAGE I.2
BIJLAGE I, ICE2		BIJLAGE I.3
BIJLAGE I, II.1	BIJLAGE I.1	
BIJLAGE I, II.2	BIJLAGE I.2	
BIJLAGE I, II.3	BIJLAGE I.3	
BIJLAGE II, I.1		BIJLAGE II.1
BIJLAGE II, I.2		BIJLAGE II.2
BIJLAGE II, II.1	BIJLAGE II.1	
BIJLAGE II, II.2	BIJLAGE II.2	
BIJLAGE III, I.		BIJLAGE III
BIJLAGE III, II	BIJLAGE III	
BIJLAGE IV, I		BIJLAGE IV
BIJLAGE IV, II	BIJLAGE IV	
BIJLAGE V, I		BIJLAGE V
BIJLAGE V, II	BIJLAGE V	
BIJLAGE VI, I		BIJLAGE VI
BIJLAGE VI, II	BIJLAGE VI	
BIJLAGE VII, I		BIJLAGE VII
BIJLAGE VII, II	BIJLAGE VII	

OVEREENSTEMMINGSTABEL
 RICHLIJNEN 96/48/EG EN 2001/16/EG - KONINKLIJK BESLUIT BETREFFENDE DE INTEROPERABILITEIT VAN
 HET TRANS-EUROPESE HOGESNELHEIDSSPOORWEGSYSTEEM EN VAN HET CONVENTIONELE SPOOR-
 WEGSYSTEEM

Art. van richtlijn 96/48/EG	Art. van richtlijn 2001/16/EG	Art. van K.B.
1 § 1	1 § 1	3
1 § 2	1 § 2	-
-	1 § 3	4
2	2	2
3	-	-
4 § 1	4 § 1	5
4 § 2	4 § 2	-
5 § 1	5 § 1	-
5 § 2	5 § 2	7
5 § 3	5 § 3	-
5 § 4		8
	5 § 4	-
5 § 5	5 § 5	-
	5 § 6	8
-	5 § 7	-
6 §§ 1-8	6 §§ 1-8	-
7 a - e	7 a - e	9
-	7 -f	9
8	8	11
9	9	17
10 §§ 1, 2, 3	10 §§ 1, 2, 3	12 §§ 1, 2, 3
11	11	-
12 § 1	12 § 1	14
12 § 2	12 § 2	-
12 § 3	12 § 3	15
12 § 4	12 § 4	-
13 §§ 1-4	13 §§ 1-4	13 §§ 1-4
13 § 5 a	13 § 5 a	16 § 1
13 § 5 b	13 § 5 b	16 § 2
14 § 1	14 § 1	18,19 § 1
14 § 2	14 § 2	6
14 § 3	14 § 3	26
14 § 4 lid 1	14 § 4 al.1	27
14 § 4 lid 2	14 § 4 al.2	28
14 § 5 a - e	14 § 5 a - e	37 §4-5
14 § 5 c, d, e	14 § 5 c, d, e	28,37
15	15 + Bijlage V	17, 29, Bijlage V
16 § 1	16 § 1	19 § 2
16 § 2	16 § 2	20 § 1
16 § 3	16 § 3	10, 20 § 2, 24 § 1

Art. van richtlijn 96/48/EG	Art. van richtlijn 2001/16/EG	Art. van K.B.
17 lid 1	17 al.1	21
17 lid 2	17 al. 2	-
18 § 1	18 § 1	22 § 1
18 § 2	18 § 2	22 § 2, 24 § 2
18 § 3	18 § 3	22 § 3, 24 § 3
19 § 1-2	19 § 1-2	23
20 §§ 1-2	20 §§ 1-2	31 §§ 1-2, 35
20 § 3	20 § 3	32
20 § 4	20 § 4	-
21	21	-
22	22	-
	23	-
	24	-
23-26		-
	25-30	-
	BIJLAGE I.1	BIJLAGE I, I.1
	BIJLAGE I.2	BIJLAGE I, I.2
	BIJLAGE I.3	BIJLAGE I, I.2
BIJLAGE I.1		BIJLAGE I, II.1
BIJLAGE I.2		BIJLAGE I, II.2
BIJLAGE I.3		BIJLAGE I, II.3
	BIJLAGE II.1	BIJLAGE II, I.1
	BIJLAGE II.2	BIJLAGE II, I.2
BIJLAGE II.1		BIJLAGE II, II.1
BIJLAGE II.2		BIJLAGE II, II.2
	BIJLAGE III	BIJLAGE III, I.
BIJLAGE III		BIJLAGE III, II
	BIJLAGE IV	BIJLAGE IV, I
BIJLAGE IV		BIJLAGE IV, II
	BIJLAGE V	BIJLAGE V, I
BIJLAGE V		BIJLAGE V, II
	BIJLAGE VI	BIJLAGE VI, I
BIJLAGE VI		BIJLAGE VI, II
	BIJLAGE VII	BIJLAGE VII, I
BIJLAGE VII		BIJLAGE VII, II

BIJLAGE I

HET TRANS-EUROPESE HOGERSNELHEIDSSPOORWEGSYSTEEM
EN HET CONVENTIONELE SPOORWEGSYSTEEM

I. HOGESNELHEID

1. INFRASTRUCTUUR

De infrastructuur van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem komt overeen met die van de lijnen van het trans-Europese vervoersnetwerk die zijn genoemd in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europese transportnet, of die naderhand zijn opgenomen in een bijwerking van de beschikking in het kader van een herziening van de richtsnoeren overeenkomstig artikel 21 van de beschikking.

Het hogesnelheidsnet omvat :

- de speciaal aangelegde hogesnelheidslijnen, die zijn uitgerust voor snelheden van gewoonlijk ten minste 250 km/u.;
- de lijnen die speciaal zijn aangepast voor hoge snelheden en die zijn uitgerust voor snelheden van ongeveer 200 km/u.;
- de lijnen die speciaal zijn aangepast voor hoge snelheden en die een specifiek karakter hebben omdat de snelheid per geval moet worden afgestemd op topografische belemmeringen, het reliëf of de stedelijke bebouwing.

Lijnen en stations	Categorie		
	1	2	3
1) Lijn 1 (Franse grens - Lembeek) Lijn 96N (Lembeek - Brussel Zuid)	x	x	
2) Brussel (NZV) Lijn 36N (Brussel Noord - Leuven) Leuven Lijn 2 (Leuven - Ans) Lijn 36 (Ans - Luik-Guillemins) Luik Lijn 37 (Luik - Chênée) Lijn 3 (Chênée-Welkenraedt/Hergenrath) Lijn 37 (Welkenraedt/Hergenrath-Duitse grens)		x	x x x x
3) Lijn 25 + 27 (Brussel Noord-Antwerpen) Antwerpen Lijn 4 (Antwerpen-Nederlandse grens)	x		x x
4) Lijn 161 (Brussel Noord - Namen) Namen Lijn 162 (Namen-Luxemburgse grens)			x x x

De infrastructuur omvat verkeersleidings-, plaatsbepalings- en navigatiesystemen : technische installaties voor gegevensverwerking en telecommunicatie ten behoeve van het personenvervoer op deze lijnen, om een veilige en soepele exploitatie van het net en een efficiënte verkeersleiding te waarborgen.

2. ROLLEND MATERIEEL

Het in deze Richtlijn bedoelde rollend materieel bestaat uit de treinen die zijn ontworpen om te rijden :

- op speciaal voor hoge snelheid aangelegde lijnen, met een snelheid van ten minste 250 km/u., waarbij onder geschikte omstandigheden snelheden van meer dan 300 km/u kunnen worden bereikt;
- of met een snelheid van ongeveer 200 km/u. op de in punt 1 genoemde lijnen, voorzover het prestatieniveau van die lijnen dit toelaat.

3. COMPATIBILITEIT VAN DE INFRASTRUCTUUR EN HET ROLLEND MATERIEEL

Voor een kwalitatief hoogwaardig Europees spoorvervoer is onder andere een uitstekende compatibiliteit tussen de kenmerken van de infrastructuur (in de ruime betekenis van het woord, dus met inbegrip van de vaste componenten van alle betrokken subsystemen) en het rollend materieel (met inbegrip van de in alle subsystemen opgenomen delen) een randvoorwaarde. Deze compatibiliteit is bepalend voor het niveau van de prestaties, de veiligheid, de kwaliteit van de dienstverlening en voor de kosten daarvan.

II. CONVENTIONEEL

1. INFRASTRUCTUUR

De infrastructuur van het conventionele spoorwegsysteem komt overeen met die van de lijnen van het trans-Europese vervoersnet die zijn genoemd in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een Trans-Europees transportnet (*), of die naderhand zijn opgenomen in een bijwerking van de beschikking in het kader van een herziening van de richtsnoeren overeenkomstig artikel 21 van de beschikking.

Voor de toepassing van deze reglementering wordt dit netwerk onderverdeeld in de volgende categorieën :

- lijnen voor personenvervoer;
- lijnen voor gemengd vervoer (personen, goederen);
- lijnen die speciaal zijn ontworpen of aangelegd voor het goederenvervoer;
- knooppunten voor het personenvervoer;
- knooppunten voor het goederenvervoer, met inbegrip van intermodale terminals;
- de verbindingen tussen bovengenoemde onderdelen.

Deze infrastructuur omvat verkeersleidings-, plaatsbepalings- en navigatiesystemen: technische installaties voor gegevensverwerking en telecommunicatie ten behoeve van het langeafstandsreizigersvervoer en het goederenvervoer over dit net om een veilige en soepele exploitatie van het net en een efficiënte verkeersleiding te waarborgen.

2. ROLLEND MATERIEEL

Het rollend materieel omvat alle uitrusting die geschikt is om te rijden op het gehele of op een gedeelte van het trans-Europese conventionele spoorwegnet, met inbegrip van :

- al dan niet elektrische motortreinstellen;
- al dan niet elektrische tractievoertuigen;
- reizigersrijtuigen;

- wagons voor vrachtvervoer met inbegrip van het rollend materieel dat ontworpen is voor het vervoer van vrachtwagens.

Het rollend materieel voor de bouw en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur is inbegrepen maar vormt niet de eerste prioriteit.

Elk van deze categorieën moet worden onderverdeeld in :

- rollend materieel voor internationaal gebruik;
- rollend materieel voor nationaal gebruik.

3. COMPATIBILITEIT BINNEN HET CONVENTIONELE SPOORWEGSYSTEEM

Voor een kwalitatief hoogwaardig Europees spoorvervoer is onder andere een uitstekende compatibiliteit tussen de kenmerken van de infrastructuur (in de ruime betekenis van het woord, dus met inbegrip van de vaste componenten van alle betrokken subsystemen) en het rollend materieel (met inbegrip van de in alle subsystemen opgenomen delen) een randvoorwaarde. Deze compatibiliteit is bepalend voor het niveau van de prestaties, de veiligheid en de kwaliteit van de dienstverlening en voor de kosten daarvan.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 28 december 2006, betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegstelsel en van het conventionele spoorwegstelsel.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit
R. LANDUYT

BIJLAGE II

SUBSYSTEMEN VAN HET TRANS-EUROPESE HOGESNELHEIDSSPOORWEGSYSTEEM EN HET CONVENTIONELE SPOORWEGSYSTEEM

I. HOGESNELHEID

LIJST VAN SUBSYSTEMEN

Voor de toepassing van deze Richtlijn wordt het systeem dat het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegstelsel vormt, onderverdeeld in subsystemen die overeenkomen met:

a. gebieden van structurele aard :

- infrastructuur,
- energie,
- besturing en seingeving,
- exploitatie en verkeersleiding,
- rollend materieel;

b. gebieden van functionele aard:

- onderhoud,
- telematicatoepassingen voor passagiers en vracht.

II. CONVENTIONEEL

LIJST VAN SUBSYSTEMEN

Voor de toepassing van deze reglementering wordt het systeem dat het conventionele spoorwegstelsel vormt, naargelang van de overeenkomende hierna genoemde subsystemen, onderverdeeld, ofwel :

a. in gebieden van structurele aard :

- infrastructuur;
- energie;
- besturing en seingeving;
- exploitatie en verkeersleiding;
- rollend materieel.

ofwel :

b. in gebieden van functionele aard :

- onderhoud;
- telecommunicatietoepassingen voor reizigersdiensten en vrachtvervoer.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 28 december 2006, betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegstelsel en van het conventionele spoorwegstelsel.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT

BIJLAGE III

ESSENTIELE EISEN VAN HET TRANS-EUROPESE HOGESNELHEIDSSPOORWEGSYSTEEM
EN HET CONVENTIONELE SPOORWEGSYSTEEM

I. HOGESNELHEID

1. ALGEMENE EISEN

1.1. Veiligheid

1.1.1. Het ontwerp, de bouw of de fabricage, het onderhoud van en het toezicht op voor de veiligheid kritieke uitrustingen en meer bepaald de bij het treinverkeer betrokken onderdelen, moeten de veiligheid waarborgen op het niveau dat beantwoordt aan de voor het net gestelde doelstellingen, ook in de nader omschreven situaties met beperkte werkingsmogelijkheden.

1.1.2. De parameters die van invloed zijn op het contact tussen wiel en rail moeten voldoen aan de criteria inzake rijstabiliteit die noodzakelijk zijn om veilig verkeer bij de toegestane maximumsnelheid te waarborgen.

1.1.3. De gebruikte onderdelen moeten tijdens hun gebruiksduur bestand zijn tegen de normale of de nader omschreven uitzonderlijke belastingen. De gevolgen van onverwachte storingen voor de veiligheid moeten met behulp van geschikte middelen worden beperkt.

1.1.4. De vaste installaties en het rollend materieel moeten zodanig zijn ontworpen en de gebruikte materialen moeten zodanig zijn gekozen dat bij brand het ontstaan, de verspreiding en de gevolgen van vuur en rook zoveel mogelijk worden beperkt.

1.1.5. Inrichtingen die zijn bestemd om door de gebruikers te worden bediend, moeten zodanig zijn ontworpen dat de veiligheid van de gebruikers niet in gevaar wordt gebracht wanneer de inrichtingen worden gebruikt op een wijze die wel te voorzien is maar niet in overeenstemming is met de aangegeven instructies.

1.2. Betrouwbaarheid en beschikbaarheid

Het toezicht op en het onderhoud van de vaste of mobiele elementen die bij het treinverkeer zijn betrokken, moeten zodanig worden georganiseerd, uitgevoerd en gekwantificeerd dat de werking daarvan in te voorziene omstandigheden in stand wordt gehouden

1.3. Gezondheid

1.3.1. De materialen die, bij normaal gebruik, de gezondheid van de personen die daartoe toegang hebben, in gevaar kunnen brengen, mogen niet gebruikt worden in de treinen en de spoorweginfrastructuren.

1.3.2. Deze materialen moeten zodanig worden gekozen, aangewend en gebruikt dat de emissie van rook of schadelijke en gevaarlijke gassen, met name bij brand, wordt beperkt.

1.4. Bescherming van het milieu

1.4.1. Bij het ontwerpen van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegstelsel moeten de gevolgen voor het milieu van de aanleg en de uitbating van dat systeem worden beoordeeld en in aanmerking worden genomen overeenkomstig de geldende Gemeenschapsbepalingen.

1.4.2. De in de treinen en de infrastructuur gebruikte materialen moeten de emissie van rook of van voor het milieu gevaarlijke en schadelijke gassen, met name bij brand, voorkomen.

1.4.3. Het rollend materieel en de energievoorzieningssysteem moeten zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat zij uit elektromagnetisch oogpunt verenigbaar zijn met de installaties, voorzieningen en openbare of particuliere netten waarmee zij kunnen interfereren.

1.5. Technische compatibiliteit

De technische eigenschappen van de infrastructuur en de vaste installaties moeten onderling en met die van de treinen die op het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegstelsel rijden verenigbaar zijn.

Wanneer het op bepaalde gedeelten van het net moeilijk is om deze technische eigenschappen in acht te nemen, mogen tijdelijke oplossingen, waardoor de compatibiliteit in de toekomst wordt gewaarborgd, ten uitvoer worden gebracht.

2. BIJZONDERE EISEN VOOR ELK SUBSYSTEEM

2.1. Infrastructuur

2.1.1. Veiligheid

Er moeten aangepaste maatregelen worden getroffen om de toegang tot of ongewenste binnendringing in de installaties van spoorlijnen voor hogesnelheidsverkeer te voorkomen.

Er moeten maatregelen worden getroffen om de gevaren voor personen te beperken, met name in stations waar hogesnelheidstreinen passeren.

Infrastructuren die voor het publiek toegankelijk zijn, moeten zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat de gevaren voor de veiligheid van personen beperkt zijn (stabiliteit, brand, toegang, ontruiming, perron, enz.).

Er moeten passende maatregelen worden getroffen om rekening te houden met de bijzondere veiligheidsomstandigheden in tunnels met een aanzienlijke lengte.

2.2. Energie

2.2.1. Veiligheid

De werking van de energievoorzieningsinstallaties mag de veiligheid van hogesnelheidstreinen of personen (gebruikers, spoorwegpersoneel, aanwonenden en derden) niet in gevaar brengen.

2.2.2. Bescherming van het milieu

De werking van de energievoorzieningsinstallaties mag geen verstoring van het milieu teweegbrengen die de aangegeven grenzen overschrijft.

2.2.3. Technische compatibiliteit

De stroomvoorzieningssysteem die op het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegstelsel worden gebruikt, moeten:

- de treinen in staat stellen de opgegeven prestaties te verrichten;
- verenigbaar zijn met de op de treinen gemonteerde stroomafname-inrichtingen.

2.3. Besturingsuitrusting en seininrichting

2.3.1. Veiligheid

De besturings- en seingevinginstallaties en -handelingen die voor het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem worden gebruikt, moeten treinverkeer mogelijk maken op het veiligheidsniveau dat beantwoordt aan de doelstellingen voor het net.

2.3.2. Technische compatibiliteit

Nieuwe infrastructures en nieuw rollend materieel voor hogesnelheidsverkeer die zijn ontwikkeld of gebouwd na de invoering van compatibele besturings- en seinstelsels moeten aan de toepassing van deze systemen worden aangepast.

Besturings- en seingevinginstallaties in de stuurcabine van een trein moeten een normale exploitatie in de opgegeven omstandigheden in het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem mogelijk maken.

2.4. Rollend materieel

2.4.1. Veiligheid

De constructie van het rollend materieel en van de verbindingen tussen de rijtuigen moet zodanig zijn ontworpen dat de ruimten waar zich de reizigers en de bestuurder bevinden bij botsing of ontsporing beschermd zijn.

De elektrische uitrusting mag de veilige werking van de besturings- en seingevinginstallaties niet in gevaar brengen.

De remtechnieken en de uitgeoefende krachten moeten compatibel zijn met het ontwerp van de sporen, de kunstwerken en de seinstelsels.

Er moeten maatregelen worden getroffen met betrekking tot de toegang tot onder spanning staande onderdelen, teneinde de veiligheid van personen niet in gevaar te brengen.

Er moeten inrichtingen zijn aangebracht die het mogelijk maken dat de reizigers gevaren melden aan de bestuurder en dat het treinpersoneel bij gevaar in contact kan treden met de bestuurder.

De toegangsdeuren moeten van een systeem voor het openen en sluiten daarvan zijn voorzien dat de veiligheid van de reizigers waarborgt.

Er moet in nooduitgangen en in de bewegwijzering daarvan zijn voorzien.

Er moeten passende maatregelen worden getroffen om rekening te houden met de bijzondere veiligheidsomstandigheden in tunnels met een aanzienlijke lengte.

Een noodverlichtingssysteem van voldoende sterkte en met voldoende eigen voeding is verplicht aan boord van de treinen.

De treinen moeten zijn voorzien van een geluidsinstallatie waarmee het treinpersoneel en de verkeersleiding berichten kunnen doorgeven aan de passagiers.

2.4.2. Betrouwbaarheid en beschikbaarheid

Het ontwerp van de vitale rij-, tractie-, rem- en besturingsuitrusting moet het mogelijk maken dat de trein in een nader omschreven situatie met beperkte werking de reis voortzet zonder nadelige gevolgen voor de uitrusting die nog functioneert.

2.4.3. Technische compatibiliteit

De elektrische uitrusting moet verenigbaar zijn met de werking van de besturings- en signalisatie-uitrusting.

De eigenschappen van de stroomafname-inrichtingen moeten het treinverkeer met de verschillende energievoorzieningssystemen van het trans-Europese Hogesnelheidsspoorwegsysteem mogelijk maken.

De eigenschappen van het rollend materieel moeten het rijden op alle lijnen waarop de exploitatie ervan is gepland, mogelijk maken.

2.4.4. Controle

Treinen moeten worden uitgerust met een registratieapparaat. De met dit apparaat verkregen gegevens en de verwerking ervan moeten worden geharmoniseerd.

2.5. Onderhoud

2.5.1. Gezondheid

De technische installaties en de methoden die in de onderhoudscentra worden toegepast, mogen geen gevaar voor de gezondheid van personen inhouden.

2.5.2. Bescherming van het milieu

De technische installaties en de methoden die in de onderhoudscentra worden toegepast, mogen het toegestane niveau van schadelijke gevolgen voor het omgevingsmilieu niet overschrijden.

2.5.3. Technische compatibiliteit

De onderhoudsinstallaties voor hogesnelheidstreinen moeten het mogelijk maken op alle treinen de veiligheids-, hygiëne- en comfortbehandelingen te verrichten waarvoor zij zijn ontworpen.

2.6. Milieu

2.6.1. Gezondheid

Bij de exploitatie van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem moet worden voldaan aan de voorgescreven niveaus inzake geluidshinder.

2.6.2. Bescherming van het milieu

De exploitatie van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem mag in de bodem geen trillingsniveau veroorzaken dat ontoelaatbaar is voor de activiteiten en het milieu in de nabijheid van de infrastructuur in normale onderhoudstoestand.

2.7. Exploitatie

2.7.1. Veiligheid

Het op elkaar afstemmen van de exploitatievoorschriften van de netten en de kwalificatie van de bestuurders en het treinpersoneel moeten een veilige internationale exploitatie waarborgen.

De periodieke onderhoudsbeurten, de opleiding, de kwalificatie van het onderhoudspersoneel en het kwaliteitswaarborgingssysteem dat in de onderhoudscentra van de betrokken exploitanten is opgezet moet een hoog veiligheidsniveau waarborgen.

2.7.2. Betrouwbaarheid en beschikbaarheid

De periodieke onderhoudsbeurten, de opleiding, de kwalificatie van het onderhoudspersoneel en het kwaliteitswaarborgingssysteem dat door de betrokken exploitanten in de onderhoudscentra is opgezet, moeten een hoog niveau van betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het systeem waarborgen.

2.7.3. Technische compatibiliteit

Het op elkaar afstemmen van de exploitatievoorschriften van de netten, alsmede de kwalificatie van de bestuurders, het treinpersoneel en de verkeersleiding moeten de doeltreffendheid van de exploitatie op het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem waarborgen.

II. CONVENTIONEEL

1. ALGEMENE EISEN

1.1. Veiligheid

1.1.1. Het ontwerp, de bouw of de fabricage, het onderhoud aan en het toezicht op voor de veiligheid kritieke inrichtingen en meer bepaald de bij het treinverkeer betrokken onderdelen, moeten de veiligheid waarborgen op een niveau dat beantwoordt aan de voor het net gestelde doelstellingen, ook in de nader omschreven situaties met beperkte werking.

1.1.2. De parameters die van invloed zijn op het contact tussen wiel en rail moeten voldoen aan de criteria inzake rijstabiliteit die noodzakelijk zijn om veilig verkeer bij de toegestane maximumsnelheid te waarborgen.

1.1.3. De gebruikte onderdelen moeten tijdens hun gebruiksduur bestand zijn tegen de normale of de nader omschreven uitzonderlijke belastingen. De gevolgen van onverwachte storingen voor de veiligheid moeten met behulp van geschikte middelen worden beperkt.

1.1.4. De vaste installaties en het rollend materieel moeten zodanig zijn ontworpen en de gebruikte materialen moeten zodanig zijn gekozen dat bij brand het ontstaan, de verspreiding en de gevolgen van vuur en rook zoveel mogelijk worden beperkt.

1.1.5. Inrichtingen die zijn bestemd om door de gebruikers te worden bediend, moeten zodanig zijn ontworpen dat het veilig gebruik van de inrichtingen of de gezondheid en de veiligheid van de gebruikers niet in gevaar wordt gebracht wanneer de inrichtingen worden gebruikt op een wijze die wel voorzien is maar niet in overeenstemming is met de aangegeven methode.

1.2. BETROUWBAARHEID EN BESCHIKBAARHEID

Het toezicht op en het onderhoud van de vaste of mobiele elementen die bij het treinverkeer zijn betrokken, moeten zodanig worden georganiseerd, uitgevoerd en gekwantificeerd dat de werking daarvan in te voorziene omstandigheden in stand wordt gehouden.

1.3. GEZONDHEID

1.3.1. De materialen die, bij het beoogde gebruik, de gezondheid van de personen die daartoe toegang hebben, in gevaar kunnen brengen, mogen niet gebruikt worden in de treinen en de spoorweginfrastructuren.

1.3.2. Deze materialen moeten zodanig worden gekozen, aangewend en gebruikt dat de emissie van rook of schadelijke en gevaarlijke gassen, met name bij brand, wordt beperkt.

1.4. BESCHERMING VAN HET MILIEU

1.4.1. Bij het ontwerpen van het conventionele spoorwegsysteem moeten de gevolgen voor het milieu van de aanleg en exploitatie van dat systeem worden beoordeeld en in aanmerking worden genomen overeenkomstig de geldende Gemeenschapsbepalingen.

1.4.2. De in de treinen en de infrastructuur gebruikte materialen moeten de emissie van rook of voor het milieu gevaarlijke en schadelijke gassen, met name bij brand, voorkomen.

1.4.3. Het rollend materieel en de energievoorzieningssysteem moeten zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat zij uit elektromagnetisch oogpunt compatibel zijn met de installaties, voorzieningen en openbare of particuliere netten waarmee zij kunnen interfereren.

1.4.4. Bij de exploitatie van het conventionele spoorwegnet moeten de wettelijke normen inzake geluidshinder in acht worden genomen.

1.4.5. De exploitatie van het conventionele spoorwegnet mag geen trillingsniveau in de bodem veroorzaken dat ontoelaatbaar is met het oog op de activiteiten en het milieu in de nabijheid van de infrastructuur en in normale staat van onderhoud.

1.5. TECHNISCHE COMPATIBILITEIT

De technische eigenschappen van de infrastructuur en de vaste installaties moeten onderling en met die van de treinen die op het conventionele spoorwegnet rijden compatibel zijn.

Wanneer het op bepaalde gedeelten van het net moeilijk is om deze technische eigenschappen in acht te nemen, mogen tijdelijke oplossingen, waardoor de compatibiliteit in de toekomst wordt gewaarborgd, ten uitvoer worden gelegd.

2. BIJZONDERE EISEN VOOR ELK SUBSISTEEM

2.1. INFRASTRUCTUUR

2.1.1. Veiligheid

Er moeten aangepaste maatregelen worden getroffen om de toegang tot of ongewenste binnendringing in de installaties te voorkomen.

Er moeten maatregelen worden getroffen om de gevaren voor personen te beperken, met name in stations waar treinen passeren.

Infrastructuren die voor het publiek toegankelijk zijn, moeten zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat de gevaren voor de veiligheid van personen beperkt zijn (stabiliteit, brand, toegang, ontruiming, perron, enz.).

Er moeten passende maatregelen worden getroffen om rekening te houden met de bijzondere veiligheidsomstandigheden in tunnels met een aanzienlijke lengte.

2.2. ENERGIE

2.2.1. Veiligheid

De werking van de energievoorzieningsinstallaties mag de veiligheid van treinen of personen (gebruikers, spoorwegpersoneel, aanwonenden en derden) niet in gevaar brengen.

2.2.2. Bescherming van het milieu

De werking van de elektrische of thermische energievoorzieningsinstallaties mag geen verstoring van het milieu teweegbrengen die de aangegeven grenzen overschrijdt.

2.2.3. Technische compatibiliteit

De elektrische of thermische energievoorzieningssystemen die worden gebruikt, moeten:

- de treinen in staat stellen de opgegeven prestaties te verrichten;
- bij elektrische energievoorziening compatibel zijn met de op de treinen gemonteerde stroomafname-inrichtingen.

2.3. BESTURING EN SEINGEVING

2.3.1. Veiligheid

De besturings- en seingevingsinstallaties en -handelingen die voor het spoorwegsysteem worden gebruikt, moeten treinverkeer mogelijk maken op het veiligheidsniveau dat beantwoordt aan de doelstellingen voor het net.

De besturings- en seingevingsinstallaties moeten te allen tijde zo functioneren dat treinen die in welbepaalde moeilijke situaties mogen rijden, volkomen veilig kunnen circuleren.

2.3.2. Technische compatibiliteit

Nieuwe infrastructures en nieuw rollend materieel die zijn ontwikkeld of gebouwd na de invoering van compatibele besturings- en seinstelsels moeten aan de toepassing van deze systemen worden aangepast.

Besturings- en seingevingsinstallaties in de stuurcabine van een trein moeten een normale exploitatie in de opgegeven omstandigheden in het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem mogelijk maken.

2.4. Rollend materieel

2.4.1. Veiligheid

De constructie van het rollend materieel en van de verbindingen tussen de rijtuigen moet zodanig zijn ontworpen dat de ruimten voor de reizigers en de bestuurder bij botsing of ontsporing beschermd zijn.

De elektrische uitrusting mag de veilige werking van de besturings- en seingevingsinstallaties niet in gevaar brengen.

De remtechnieken en de uitgeoefende krachten moeten compatibel zijn met het ontwerp van de sporen, de kunstwerken en de seinstelsels.

Er moeten maatregelen worden getroffen met betrekking tot de toegang tot onder spanning staande onderdelen, teneinde de veiligheid van personen niet in gevaar te brengen.

Er moeten inrichtingen zijn aangebracht die het mogelijk maken dat de reizigers gevaren melden aan de bestuurder en dat het treinpersoneel bij gevaar in contact kan treden met de bestuurder.

De toegangsdeuren moeten van een systeem voor het openen en sluiten daarvan zijn voorzien dat de veiligheid van de reizigers waarborgt.

Er moet in nooduitgangen en in de aanduiding daarvan zijn voorzien.

Er moeten passende maatregelen worden getroffen om rekening te houden met de bijzondere veiligheidsomstandigheden in tunnels met een aanzienlijke lengte.

Een noodverlichtingssysteem van voldoende sterkte en met voldoende eigen voeding is verplicht aan boord van de treinen.

De treinen moeten zijn voorzien van een geluidsinstallatie waarmee het treinpersoneel en de verkeersleiding berichten kunnen doorgeven aan de passagiers.

2.4.2. Betrouwbaarheid en beschikbaarheid

Het ontwerp van de vitale rij-, tractie-, rem- en besturingsuitrusting moet het mogelijk maken dat de trein in een nader omschreven situatie met beperkte werking de reis voortzet zonder nadelige gevolgen voor de uitrusting die nog functioneert.

2.4.3. Technische compatibiliteit

De elektrische uitrusting moet compatibel zijn met de werking van de besturings- en seingevinginstallaties.

In het geval van elektrische tractie, moeten de eigenschappen van de stroomafname-inrichtingen het treinverkeer met de verschillende energievoorzieningssystemen van het conventionele spoorwegsysteem mogelijk maken.

De eigenschappen van het rollend materieel moeten het rijden op alle lijnen waarop de exploitatie ervan is gepland, mogelijk maken.

2.4.4. Controle

Treinen moeten worden uitgerust met een registratieapparaat. De met dit apparaat verkregen gegevens en de verwerking ervan moeten worden geharmoniseerd.

2.5. Onderhoud

2.5.1. Gezondheid en veiligheid

De technische installaties en de methoden die in de centra worden toegepast, moeten een veilig gebruik van het betrokken subsysteem garanderen en mogen geen gevaar vormen voor de gezondheid en de veiligheid.

2.5.2. Bescherming van het milieu

De technische installaties en de methoden die in de onderhoudscentra worden toegepast, mogen het toegestane niveau van schadelijke gevolgen voor het omgevingsmilieu niet overschrijden.

2.5.3. Technische compatibiliteit

De onderhoudsinstallaties voor het conventionele rollend materieel moeten het mogelijk maken op al het materieel de veiligheids-, hygiëne- en comfortbehandelingen te verrichten waarvoor zij zijn ontworpen.

2.6. Exploitatie en verkeersleiding

2.6.1. Veiligheid

Het op elkaar afstemmen van de exploitatievoorschriften van de netten en de kwalificatie van de bestuurders, het treinpersoneel en het personeel van de onderhoudscentra moeten een veilige exploitatie waarborgen, rekening houdend met de verschillende eisen van grensoverschrijdende en binnenlandse diensten.

De periodieke onderhoudsbeurten, de opleiding en de kwalificatie van het onderhoudspersoneel en de onderhoudscentra en het kwaliteitsborgingssysteem dat in de controle- en onderhoudscentra van de betrokken exploitanten is opgezet, moeten een hoog veiligheidsniveau waarborgen.

2.6.2. Betrouwbaarheid en beschikbaarheid

De periodieke onderhoudsbeurten, de opleiding en de kwalificatie van het onderhoudspersoneel en de onderhoudscentra en het kwaliteitsborgingssysteem dat door de betrokken exploitanten in de controle- en onderhoudscentra is opgezet, moeten een hoog niveau van betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het systeem waarborgen.

2.6.3. Technische compatibiliteit

Het op elkaar afstemmen van de exploitatievoorschriften van de netten, alsmede de kwalificatie van de bestuurders, het treinpersoneel en de verkeersleiding moeten de doeltreffendheid van de exploitatie op het conventionele spoorwegsysteem waarborgen, rekening houdend met de verschillende eisen van grensoverschrijdende en binnenlandse diensten.

2.7. Telematicatoepassingen voor passagiers en vracht

2.7.1. Technische compatibiliteit

De essentiële eisen op het gebied van telematicatoepassingen die een minimumdienstverleningskwaliteit voor de reizigers en de klanten in de goederenvervoersector moeten garanderen, hebben meer bepaald betrekking op de technische compatibiliteit.

Wat deze toepassingen betreft moet ervoor worden gezorgd dat :

- de databanken, de programma's en de communicatieprotocollen voor gegevensoverdracht zodanig worden ontwikkeld dat de mogelijkheden voor gegevensuitwisseling tussen verschillende toepassingen en tussen verschillende exploitanten maximaal zijn met uitzondering van vertrouwelijke commerciële gegevens;

- de gebruikers gemakkelijk toegang hebben tot de informatie.

2.7.2. Betrouwbaarheid en beschikbaarheid

De wijze van gebruik, het beheer, de bijwerking en het onderhoud van deze databanken, programma's en communicatieprotocollen voor gegevensoverdracht, moeten de doelmatigheid van deze systemen en de kwaliteit van de dienstverlening waarborgen.

2.7.3. Gezondheid

De interfaces tussen deze systemen en de gebruikers moeten voldoen aan minimumvoorschriften op het gebied van ergonomie en bescherming van de gezondheid.

2.7.4. Veiligheid

Voor de opslag en doorgifte van gegevens die verband houden met de veiligheid zijn adequate integriteits- en betrouwbaarheidsniveaus vereist.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 28 december 2006, betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van het conventionele spoorwegsysteem.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,

R. LANDUYT

BIJLAGE IV

INTEROPERABILITEITSONDERDELEN VAN HET TRANS-EUROPESE HOGESNELHEIDSSPOORWEGSYSTEEM EN VAN HET CONVENTIONELE SPOORWEGSYSTEEM

"EG"-verklaring

- van conformiteit

- van geschiktheid voor gebruik

I. HOGESNELHEID

1. Interoperabiliteitsonderdelen

De "EG"-verklaring geldt voor de in artikel 3 bedoelde interoperabiliteitsonderdelen die van belang zijn voor de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem. Deze interoperabiliteitsonderdelen kunnen de vorm aannemen van:

1.1. Onderdelen voor algemeen gebruik

Dit zijn onderdelen die niet specifiek zijn ontworpen voor het spoorwegsysteem en die in ongewijzigde vorm voor andere toepassingen kunnen worden gebruikt;

1.2. Onderdelen voor algemeen gebruik met specifieke eigenschappen

Dit zijn onderdelen die niet specifiek voor het spoorwegsysteem zijn ontworpen, maar die specifieke prestaties moeten leveren bij gebruik in de spoorwegsector;

1.3. Specifieke onderdelen

Dit zijn onderdelen die specifiek zijn ontworpen voor spoorwegtoepassingen.

2. Toepassingsgebied

De "EG"-verklaring heeft betrekking op:

- hetzij de beoordeling, door (een) aangemelde instantie(s), van de intrinsieke conformiteit van een afzonderlijk interoperabiliteitsdeel met de technische specificaties waaraan het moet voldoen;

- hetzij de beoordeling/waardering, door (een) aangemelde instantie(s), van de geschiktheid voor gebruik van een binnen de spoorwegsector beschouwd interoperabiliteitsonderdelen, met name wanneer dit van belang is voor interfaces, aan de hand van de technische specificaties, in het bijzonder van functionele aard, waarvan de inachtneming moet worden nagegaan.

Bij de beoordelingsprocedures die door de aangemelde instanties zowel in het ontwerp- als in het productiestadium worden gevolgd, wordt gebruik gemaakt van de in het Besluit 93/465/EEG van de Raad van 22 juli 1993 opgenomen modules volgens de voorschriften van de TSI.

3. Inhoud van de "EG"-verklaring

De "EG"-verklaring van conformiteit of van geschiktheid voor gebruik, alsmede de bijgevoegde documenten, moeten gedateerd en ondertekend worden.

Deze verklaring moet worden opgesteld in dezelfde taal als de handleiding en moet de volgende gegevens bevatten :

- de referenties van de Richtlijn;
- naam en adres van de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde (firmanaam en volledig adres en, wanneer het een gemachtigde betreft, ook de firmanaam van de fabrikant of constructeur);
- beschrijving van het interoperabiliteitsonderdeel (merk, type, enz.);
- omschrijving van de voor de opstelling van de verklaring van conformiteit, respectievelijk geschiktheid voor gebruik, gevolgde procedure;
- alle relevante beschrijvingen waaraan het interoperabiliteitsonderdeel beantwoordt en met name de gebruiksvoorwaarden;
- naam en adres van de aangemelde instantie(s) die betrokken is (zijn) bij de voor de beoordeling van de conformiteit, respectievelijk de geschiktheid voor gebruik, gevolgde procedure, en datum van het onderzoekscertificaat, in voorkomend geval met vermelding van de geldigheidsduur en van de voorwaarden waaronder het certificaat geldig is;
- in voorkomend geval, de referentie van de Europese specificaties;
- de identiteit van de ondertekenaar aan wie de bevoegdheid is verleend om, namens de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde, verplichtingen aan te gaan.

II. CONVENTIONEEL

1 INTEROPERABELE ONDERDELEN

De EG-verklaring heeft betrekking op de interoperabele onderdelen van het conventionele spoorwegsysteem. Deze interoperabele onderdelen komen voor als :

1.1 onderdelen voor algemeen gebruik

Dit zijn onderdelen die niet specifiek zijn ontworpen voor het spoorwegsysteem en die in ongewijzigde vorm voor andere toepassingen kunnen worden gebruikt.

1.2 onderdelen voor algemeen gebruik met specifieke eigenschappen

Dit zijn onderdelen die niet specifiek voor het spoorwegsysteem zijn ontworpen, maar die specifieke prestaties moeten leveren bij gebruik in de spoorwegsector.

1.3 specifieke onderdelen

Dit zijn onderdelen die specifiek zijn ontworpen voor spoorwegtoepassingen.

2 TOEPASSINGSGEBIED

De EG-verklaring heeft betrekking op :

- hetzij de beoordeling, door (een) aangemelde instantie(s), van de intrinsieke conformiteit van een op zichzelf beschouwd interoperabel onderdeel met de technische specificaties waaraan het moet voldoen;
- hetzij de beoordeling/ waardering, door (een) aangemelde instantie(s), van de geschiktheid voor gebruik van een interoperabel onderdeel dat binnen de spoorwegsector wordt beschouwd, en met name wanneer dit van belang is voor interfaces, waarvan aan de hand van de technische specificaties, in het bijzonder van functionele aard, moet worden nagegaan of die in rekening worden genomen.

Bij de beoordelingsprocedures die door de aangemelde instanties zowel in het ontwerp- als in het productiestadium worden gevolgd, wordt gebruik gemaakt van de in Beslissing 93/465/EEG opgenomen modules volgens de voorschriften van de TSI's.

3 INHOUD VAN DE EG-VERKLARING

De EG-verklaring van conformiteit of van geschiktheid voor gebruik, alsmede de bijgevoegde documenten, moeten gedateerd en ondertekend worden.

Deze verklaring moet worden opgesteld in dezelfde taal als de handleiding en moet de volgende gegevens bevatten :

- de referenties van deze reglementering;
- naam en adres van de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde (firmanaam en volledig adres en, wanneer het een gemachtigde betreft, ook de firmanaam van de fabrikant of constructeur);
- beschrijving van het interoperabel onderdeel (merk, type, enz.);
- omschrijving van de voor de opstelling van de verklaring van conformiteit, respectievelijk geschiktheid voor gebruik, gevolgde procedure;
- alle relevante beschrijvingen waaraan het interoperabel onderdeel beantwoordt en met name de gebruiksvoorwaarden;
- naam en adres van de aangemelde instantie(s) die is (zijn) betrokken bij de voor de beoordeling van de conformiteit, respectievelijk de geschiktheid voor gebruik, gevolgde procedure en datum van het onderzoekscertificaat, in voorkomend geval met vermelding van de geldigheidsduur en van de voorwaarden waaronder het certificaat geldig is;
- in voorkomend geval, de referentie van de Europese specificaties;
- de identiteit van de ondertekenaar aan wie de bevoegdheid is verleend om, namens de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde, verbintenissen aan te gaan.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 28 december 2006, betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van het conventionele spoorwegsysteem.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,

R. LANDUYT

BIJLAGE V

"EG"-KEURINGSVERKLARING VOOR DE SUBSYSTEMEN VAN HET TRANS-EUROPESE HOGESNELHEIDSSPOORWEGSYSTEEM EN VAN HET CONVENTIONELE SPOORWEGSYSTEEM

I. HOGESNELHEID

De "EG"-keuringsverklaring en de bijgevoegde documenten moeten gedateerd en ondertekend worden.

Deze verklaring moet in dezelfde taal als die van het technische dossier worden opgesteld en moet de volgende gegevens bevatten :

- de referenties van de huidige reglementering;
- naam en adres van de aanbestedende dienst of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde (firmanaam en volledig adres en, wanneer het een gemachtigde betreft, ook de firmanaam van de aanbestedende dienst);
- een beknopte beschrijving van het subsysteem;
- naam en adres van de aangemelde instantie die de in artikel 22 bedoelde "EG"-keuring heeft uitgevoerd;
- de referenties van de documenten in het technische dossier;
- alle voorlopige of definitieve relevante bepalingen waaraan het subsysteem moet voldoen, met name, in voorkomend geval, exploitatiebepalingen of -voorwaarden;
- de geldigheidsduur van de "EG"-verklaring, indien deze voorlopig is;
- de identiteit van de ondertekenaar.

II. CONVENTIONEEL

De EG-keuringsverklaring en de bijgevoegde documenten moeten gedateerd en ondertekend worden.

Deze verklaring moet in dezelfde taal als die van het technische dossier worden opgesteld en moet de volgende gegevens bevatten:

- de referenties van de huidige reglementering;
- naam en adres van de aanbestedende dienst of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde (firmanaam en volledig adres en, wanneer het een gemachtigde betreft, ook de firmanaam van de aanbestedende dienst);
- een beknopte beschrijving van het subsysteem;
- naam en adres van de aangemelde instantie die de in artikel 22 bedoelde EG-keuring heeft uitgevoerd;
- de referenties van de documenten in het technische dossier;
- alle voorlopige of definitieve relevante bepalingen waaraan het subsysteem moet voldoen, met name, in voorkomend geval, exploitatiebeperkingen of -voorwaarden;
- de geldigheidsduur van de EG-verklaring, indien deze voorlopig is;
- de identiteit van de ondertekenaar.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 28 december 2006, betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van het conventionele spoorwegsysteem.

ALBERT

Van Koningswege :
De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT

BIJLAGE VI

"EG"-KEURING VAN DE SUBSYSTEMEN VAN HET TRANS-EUROPESE HOGESNELHEIDSSPOORWEGSYSTEEM EN VAN HET CONVENTIONELE SPOORWEGSYSTEEM

I. HOGESNELHEID

1 INLEIDING

De "EG"-keuring is de procedure volgens welke een aangemelde instantie, op verzoek van de aanbestedende dienst of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde, nagaat en verklaart dat een subsysteem:

- in overeenstemming is met de bepalingen van de huidige reglementering,
- in overeenstemming is met de overige wettelijke bepalingen die met inachtneming van het Verdrag worden toegepast, en dat het in gebruik mag worden genomen.

2 STADIA VAN DE KEURING

De keuring van het subsysteem omvat de volgende stadia :

- algemeen ontwerp;
- constructie van het subsysteem, met name de uitvoering van bouwtechnische werken, het inbouwen van onderdelen en de afregeling van het geheel;
- beproeving van het voltooide subsysteem.

3 VERKLARING

De voor de "EG"-keuring verantwoordelijke aangemelde instantie stelt de conformiteitsverklaring op, die bestemd is voor de aanbestedende dienst of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde; deze stelt op zijn beurt de "EG"-keuringsverklaring op, die bestemd is voor de veiligheidsinstantie.

4 TECHNISCH DOSSIER

Het technische dossier bij de keuringsverklaring moet de volgende stukken bevatten :

- voor infrastructuur: plannen van de werken, processen-verbaal van de oplevering van de grondwerken en de betonwapening, rapporten over de proeven en de controle van het beton;
- voor andere systemen: algemene en detailplannen conform de uitvoering, elektrische en hydraulische schema's, schema's van de besturingscircuits, een beschrijving van de geautomatiseerde systemen, handleidingen voor bediening en onderhoud, enz.;
- een lijst van de interoperabele onderdelen, die in het subsysteem zijn verwerkt;
- kopieën van de "EG"-verklaringen van conformiteit of geschiktheid voor gebruik, waarvan genoemde onderdelen krachtens artikel 13 van de richtlijn voorzien moeten zijn, in voorkomend geval vergezeld van de betrokken berekeningen en van een kopie van de processen-verbaal van de proeven en onderzoeken die op basis van de gemeenschappelijke technische specificaties door de aangemelde instanties zijn uitgevoerd;
- een verklaring van de met de "EG"-keuring belaste aangemelde instantie, dat het project in overeenstemming is met de bepalingen van de richtlijn, vergezeld van de door haar geïmplementeerde betrokken berekeningen, met vermelding van een eventueel tijdens de uitvoering van de werkzaamheden gemaakt voorbehoud dat niet is ingetrokken, en vergezeld van de inspectie- en auditrapporten die zij in het kader van haar opdracht heeft opgesteld, zoals nader aangegeven in de hierna volgende punten 5.3 en 5.4.

5 TOEZICHT

5.1. Het doel van het "EG"-toezicht is na te gaan of tijdens de totstandbrenging van het subsysteem de uit het technische dossier voortvloeiende verplichtingen zijn vervuld.

5.2. De met het toezicht belaste aangemelde instantie moet permanent toegang hebben tot bouwplaatsen, constructiewerkplaatsen, opslagplaatsen, eventuele locaties voor prefabricage, beproevingsinstallaties en meer in het algemeen alle plaatsen die zij noodzakelijk acht voor de vervulling van haar taak. De aanbestedende dienst of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde moet haar alle documenten die daarbij van nut kunnen zijn, met name de plannen voor de uitvoering van en de technische documentatie met betrekking tot het subsysteem, toezenden of laten toezenden.

5.3. De met het toezicht belaste aangemelde instantie voert periodiek audits uit om na te gaan of de bepalingen van de Richtlijn worden nageleefd, waarna zij een auditverslag voorlegt aan de met de uitvoering belaste beroepslui. Zij kan eisen uitgenodigd te worden voor bepaalde fasen van de werkzaamheden.

5.4. Daarnaast kan de aangemelde instantie onaangekondigde bezoeken brengen aan de bouwplaats of de constructiewerkplaatsen. Bij deze bezoeken kan de aangemelde instantie volledige of gedeeltelijke audits uitvoeren. Zij legt een verslag van deze bezoeken en in voorkomend geval een auditverslag voor aan de met de uitvoering belaste beroepslui.

6 DEPOT

Het volledige in punt 4 bedoelde dossier wordt ter staving van de conformiteitsverklaring die is afgegeven door de met de keuring van het bedrijfsklare subsysteem belaste aangemelde instantie, ingediend bij de aanbestedende dienst of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde. Het dossier wordt gevoegd bij de "EG"-keuringsverklaring die de aanbestedende dienst aan de veiligheidsinstantie doet toekomen.

Een kopie van het dossier wordt door de aanbestedende dienst bewaard gedurende de hele levensduur van het subsysteem. Andere lidstaten kunnen desgewenst inzage krijgen in het dossier.

7 PUBLICATIE

Ieder aangemelde instantie publiceert periodiek alle relevante informatie over:

- de ontvangen aanvragen om "EG"-keurings;
- de afgegeven conformiteitsverklaringen;
- de geweigerde conformiteitsverklaringen.

De dossiers en briefwisseling met betrekking tot de "EG"-keuringsprocedures worden gesteld in een officiële taal van de lidstaat waar de aanbestedende dienst of zijn gemachtigde in de Gemeenschap is gevestigd, dan wel in een door de aanbestedende dienst aanvaarde taal in overeenstemming met de van kracht zijnde wetten met betrekking tot het gebruik der talen in bestuurszaken. Indien dit niet het geval is gaan zij vergezeld van een vertaling in één van de nationale talen. Deze vertaling is door een beëdigd vertaler nagezien.

II. CONVENTIONEEL

1 INLEIDING

De EG-keuring is de procedure volgens welke een aangemelde instantie, op verzoek van de aanbestedende dienst of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde, nagaat en verklaart dat een subsysteem :

- in overeenstemming is met deze reglementering;
- in overeenstemming is met de overige wettelijke bepalingen;

en dat het in gebruik mag worden genomen.

2 STADIA VAN DE KEURING

De keuring van het subsysteem omvat de volgende stadia :

- het algemeen ontwerp;
- de bouw van het subsysteem, met name de uitvoering van de werken burgerlijke bouwkunde, de montage van onderdelen en de afregeling van het geheel;
- de beproeving van het afgewerkte subsysteem.

3 VERKLARING

De aangemelde instantie die voor de EG keuring verantwoordelijk is, stelt de conformiteitsverklaring op, die bestemd is voor de aanbestedende dienst of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde; deze stelt op zijn beurt de EG-keuringsverklaring op, die bestemd is voor de veiligheidsinstantie.

4 TECHNISCH DOSSIER

Het technisch dossier bij de keuringsverklaring moet de volgende stukken bevatten:

- voor de infrastructuur: plannen van de werken, processen-verbaal van de oplevering van het grondwerk en de betonbewapening, rapporten over de beproeving en de controle van het beton;
- voor de andere subsystemen: algemene en detailplannen zoals die worden uitgevoerd, elektrische en hydraulische schema's, schema's van de besturingcircuits, een beschrijving van de informatica- en de geautomatiseerde systemen, handleidingen voor bediening en onderhoud, enz.;
- een lijst van de interoperabele onderdelen, die in het subsysteem zijn verwerkt;
- kopieën van de EG-verklaringen van conformiteit of geschiktheid voor gebruik, waarvan genoemde onderdelen krachtens artikel 12 van dit koninklijk besluit voorzien moeten zijn, in voorkomend geval vergezeld van de desbetreffende berekeningen en van een kopie van de processen-verbaal van de proeven en onderzoeken die op basis van de gemeenschappelijke technische specificaties door de aangemelde instanties zijn uitgevoerd;
- een attest van de met de EG-keuring belaste aangemelde instantie, dat het project in overeenstemming is met de bepalingen van de richtlijn, vergezeld van de bijbehorende, door haar geveerde berekeningen, met vermelding van een eventueel tijdens de uitvoering van de werkzaamheden gemaakt voorbehoud dat niet is ingetrokken; het attest gaat eveneens vergezeld van de inspectie- en auditrapporten die de instantie in het kader van haar opdracht heeft opgesteld, zoals nader aangegeven in de hierna volgende punten 5.3 en 5.4.

5 TOEZICHT

5.1 Het doel van het EG-toezicht is te verzekeren dat bij de verwezenlijking van het subsysteem de verplichtingen die uit het technische dossier voortvloeien zijn nagekomen.

5.2 De met het toezicht belaste aangemelde instantie moet permanent toegang hebben tot de bouwplaatsen, de constructiewerkplaatsen, de opslagruimten, de eventuele locaties voor prefabricatie, de testinstallaties en meer in het algemeen tot alle plaatsen die zij noodzakelijk acht voor de vervulling van haar opdracht. De aanbestedende dienst of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde moet haar alle documenten die daarbij van nut kunnen zijn, met name de uitvoeringsplannen van en de technische documentatie met betrekking tot het subsysteem, toezenden of laten toezenden.

5.3 De met het toezicht belaste aangemelde instantie voert periodiek audits uit om na te gaan of de bepalingen van de Richtlijn worden nageleefd, waarna zij een auditverslag voorlegt aan de met de uitvoering belaste bedrijven. Zij kan eisen uitgenodigd te worden voor bepaalde fasen van de werkzaamheden.

5.4 Daarnaast kan de aangemelde instantie onaangekondigde bezoeken brengen aan de bouwplaats of de constructiewerkplaatsen. Bij deze bezoeken kan de aangemelde instantie volledige of gedeeltelijke audits uitvoeren. Zij legt een verslag van deze bezoeken en in voorkomend geval een auditverslag voor aan de met de uitvoering belaste bedrijven.

6 DEPOT

Het volledige in punt 4 bedoelde dossier wordt ter staving van de conformiteitsverklaring die is afgegeven door de met de keuring van het bedrijfsklare subsysteem belaste aangemelde instantie, ingediend bij de aanbestedende dienst of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde. Het dossier wordt gevoegd bij de EG-keuringsverklaring die de aanbestedende dienst aan de veiligheidsinstantie doet toekomen.

Een kopie van het dossier wordt door de aanbestedende dienst bewaard gedurende de hele levensduur van het subsysteem. Andere lidstaten kunnen desgewenst inzage krijgen in het dossier.

7 PUBLICATIE

Iedere aangemelde instantie publiceert periodiek alle relevante informatie over :

- de ontvangen aanvragen om EG-keuringen;
- de afgegeven conformiteitsverklaringen;
- de geweigerde conformiteitsverklaringen.

8 TAAL

De dossiers en briefwisseling met betrekking tot de EG-keuringsprocedures worden gesteld in overeenstemming met de van kracht zijnde wetten met betrekking tot het gebruik der talen in bestuurszaken. Indien dit niet het geval is gaan zij vergezeld van een vertaling in één van de nationale talen. Deze vertaling is door een beëdigde vertaler nagezien.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 28 december 2006, betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van het conventionele spoorwegsysteem.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT

BIJLAGE VII

MINIMUMCRITERIA BIJ DE AANMELDING VAN INSTANTIES VOOR HET SPOORWEGSYSTEEM EN BIJ DE AANWIJZING VAN INSTANTIES WANNEER DE GEHANTEERDE NATIONALE VOORSCHRIFTEN VAN TOEPASSING ZIJN

I. HOGESNELHEID

1. Het organisme, de technische verantwoordelijke en het met de keuring belaste personeel mogen bij het ontwerp, de fabricage, de constructie, de verkoop of het onderhoud van de interoperabele onderdelen of subsystemen en bij de exploitatie noch rechtstreeks, noch als gemachtigden optreden. Uitwisseling van technische informatie tussen de fabrikant of constructeur en het organisme wordt door deze bepaling niet uitgesloten.

1.1. De technisch verantwoordelijke is belast met de leiding en het beheer van de activiteiten waarvoor de instantie werd aangemeld of aangewezen en draagt er de volledige verantwoordelijkheid voor.

2. De instantie, de technisch verantwoordelijke en het personeel dat met de controle is belast, dienen de proeven met de grootste beroepsintegriteit en technische bekwaamheid uit te voeren en dienen vrij te zijn van elke druk en beïnvloeding, met name van financiële aard, die hun beoordeling of de uitkomst van de controle kan beïnvloeden, inzonderheid door personen of groepen die bij de resultaten van de keuring belang hebben.

Met name dienen de instantie en het met de keuringen belaste personeel vanuit functioneel oogpunt onafhankelijk te zijn van de overheden die zijn aangewezen voor de afgifte van vergunningen voor ingebruikneming in het kader van deze richtlijn, van vergunningen in het kader van de Richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en van veiligheidscertificaten in het kader van de Richtlijn 2004/49/EG, alsmede van de diensten die belast zijn met onderzoek bij ongevallen.

3. De instantie dient te beschikken over het nodige personeel en de nodige middelen te bezitten om de met de uitvoering van de keuringen verbonden technische en administratieve taken op passende wijze te vervullen; tevens dient de instantie toegang te hebben tot het nodige materiaal voor bijzondere keuringen.

4. Het personeel dat met de controle is belast, dient :

- een goede technische en vakopleiding te hebben;

- een voldoende kennis te bezitten van de voorschriften betreffende de controles die het verricht, en voldoende ervaring met deze controles te hebben;

- de vereiste bekwaamheid te bezitten om op basis van de verrichte controles de nodige verklaringen, processen-verbaal en verslagen op te stellen.

5. De onafhankelijkheid van het personeel dat met de controle wordt belast, dient te zijn gewaarborgd. De bezoldiging van elke controleur mag niet afhangen van het aantal controles dat hij verricht, noch van de uitslag van de controles.

6. De instantie dient een verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid te sluiten, tenzij deze aansprakelijkheid door de Staat wordt gedekt of de controles rechtstreeks door deze laatste worden verricht.

7. Het personeel van de instantie is gebonden door het beroepsgeheim ten aanzien van alles wat het verneemt bij de uitoefening van zijn taken.

II. CONVENTIONEEL

1. De instantie, de technisch verantwoordelijke daarvan en het met de keuring belaste personeel mogen bij het ontwerp, de fabricatie, de constructie, de verkoop of het onderhoud van de interoperabele onderdelen of subsystemen en bij de exploitatie ervan noch rechtstreeks, noch als gemachtigden optreden. Uitwisseling van technische informatie tussen de fabrikant of constructeur en de instantie wordt door deze bepaling niet uitgesloten.

De technisch verantwoordelijke is belast met de leiding en het beheer van de activiteiten waarvoor de instantie werd aangemeld of aangewezen en draagt er de volledige verantwoordelijkheid voor.

2. De instantie en het personeel dat met de controle is belast, dienen de proeven met de grootste beroepsintegriteit en technische bekwaamheid uit te voeren en dienen vrij te zijn van elke druk en beïnvloeding, met name van financiële aard, die hun beoordeling of de uitkomst van de controle kunnen beïnvloeden, inzonderheid door personen of groepen die bij de resultaten van de keuring belang hebben.

Met name dienen de instantie en het met de keuringen belaste personeel vanuit functioneel oogpunt onafhankelijk te zijn van de overheden die zijn aangewezen voor de afgifte van vergunningen voor ingebruikneming in het kader van deze Richtlijn, van vergunningen in het kader van de Richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en van veiligheidscertificaten in het kader van de Richtlijn 2004/49/EG, alsmede van de diensten die belast zijn met onderzoek bij ongevallen.

3. De instantie dient te beschikken over het nodige personeel en in het bezit te zijn van de nodige middelen om de met de uitvoering van de keuringen verbonden technische en administratieve taken op passende wijze te vervullen; tevens dient de instantie toegang te hebben tot het nodige materiaal voor bijzondere keuringen.

4. Het personeel dat met de controle is belast, dient:

- een goede technische - en vakopleiding te hebben;

- voldoende kennis te bezitten van de voorschriften betreffende de controles die het verricht, en voldoende ervaring met deze controles te hebben;

- de vereiste bekwaamheid te bezitten om op basis van de verrichte controles de nodige verklaringen, processen-verbaal en verslagen op te stellen.

5. De onafhankelijkheid van het personeel dat met de controle wordt belast, dient te zijn gewaarborgd. De bezoldiging van elke bediende mag niet afhangen van het aantal controles die hij verricht, noch van de uitslag van de controles.

6. De instantie dient een verzekering tegen burgerlijke aansprakelijkheid af te sluiten.

7. Het personeel van de instantie is gebonden door het beroepsgeheim ten aanzien van alles wat het verneemt bij de uitoefening van zijn taken

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 28 december 2006, betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van het conventionele spoorwegsysteem.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit

R. LANDUYT

—
Nota

(*) *PB* L 228 van 9 september 1996, blz. 1. Beschikking gewijzigd bij Beschikking nr. 1346/2001/EG (*PB* L 185 van 6 juli 2001, blz. 1)