

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2007 — 3375

[C — 2007/14257]

26 JUILLET 2007. — Arrêté ministériel portant adoption d'un cahier des charges des circulations touristiques effectuées avec du matériel historique sur l'infrastructure ferroviaire

AVIS 43.259/4 DU 13 JUNI 2007

DE LA SECTION DE LEGISLATION DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Ministre de la Mobilité, le 8 juin 2007, d'une demande d'avis, dans un délai de cinq jours ouvrables, sur un projet d'arrêté ministériel "portant adoption d'un cahier des charges des circulations touristiques effectuées avec du matériel historique sur l'infrastructure ferroviaire", a donné l'avis suivant :

Compte tenu du moment où le présent avis est donné, le Conseil d'Etat attire l'attention sur le fait qu'en raison de la démission du Gouvernement, la compétence de celui-ci se trouve limitée à l'expédition des affaires courantes. Le présent avis est toutefois donné sans qu'il soit examiné si le projet relève bien de la compétence ainsi limitée, la section de législation n'ayant pas connaissance de l'ensemble des éléments de fait que le Gouvernement peut prendre en considération lorsqu'il doit apprécier la nécessité d'arrêter ou de modifier des dispositions réglementaires.

Suivant l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, inséré par la loi du 4 août 1996 et remplacé par la loi du 2 avril 2003, la demande d'avis doit spécialement indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

En l'occurrence, cette motivation, telle qu'elle figure dans la lettre de demande d'avis, est la suivante :

« En raison de l'urgence motivée par le fait qu'il est impérieux de permettre la poursuite de la mission de service public de la SNCB-Holding reprise à l'article 3.1, 4^o, du contrat de gestion qui la lie à l'Etat, et qui consiste en la conservation du patrimoine historique relatif à l'exploitation ferroviaire, [...].

En effet, la SNCB avait dans un premier temps communiqué sa décision de ne plus vouloir assurer la circulation des trains touristiques sous son certificat de sécurité, ce qui était la pratique développée. Sur la base de cette décision, la SNCB-Holding a émis le souhait d'organiser elle-même les circulations touristiques effectuées par du matériel historique sur pied de sa mission de service public. Pour cette raison et eu égard au statut particulier reconnu à ce matériel dans les directives européennes relatives à l'interopérabilité ferroviaire, l'arrêté royal du 16 janvier 2007 relatif à l'agrément de sécurité et au certificat de sécurité, à la mise en circulation du matériel roulant ainsi qu'au rapport annuel de sécurité a exclu de son champ d'application les services organisés régulièrement ou exceptionnellement avec du matériel historique. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire a informé l'Etat dans un deuxième temps qu'il ne permettra plus de circulations touristiques effectuées avec du matériel historique qui ne répondent pas à des règles adoptées par les pouvoirs publics. D'après lui, l'approche consensuelle décrite dans les contrats de gestion liant l'Etat avec les entités du groupe SNCB ne correspond plus à l'environnement juridique actuel. Il en va ainsi par exemple de l'article 33 du contrat de gestion qui lie la SNCB-Holding avec l'Etat et portant que « la SNCB Holding veille à assurer la conservation et la mise en valeur du patrimoine historique relatif à l'exploitation ferroviaire, qui contribue à la valorisation et à la promotion de l'image des chemins de fer. Elle conclut des conventions en la matière avec Infrabel et la SNCB ».

Le Conseil d'Etat, section de législation, se limite, conformément à l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, à examiner le fondement juridique, la compétence de l'auteur de l'acte ainsi que l'accomplissement des formalités prescrites.

Le projet ainsi examiné appelle les observations suivantes.

Caractère réglementaire du projet

Les articles 12 et 15 de l'arrêté royal du 16 janvier 2007 portant des exigences et procédures de sécurité applicables au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et aux entreprises ferroviaires, habilite le Ministre à adopter le cahier des charges du personnel de sécurité occupé par une entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et le cahier des charges du matériel roulant.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2007 — 3375

[C — 2007/14257]

26 JULI 2007. — Ministerieel besluit tot aanneming van een bestek voor toeristische spoorwegritten met historisch materieel op de spoorweginfrastructuur

ADVIES 43.259/4 VAN 13 JUNI 2007

VAN DE AFDELING WETGEVING VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 8 juni 2007 door de Minister van Mobiliteit verzocht hem, binnen een termijn van vijf werkdagen, van advies te dienen over een ontwerp van ministerieel besluit "tot aanneming van een bestek voor toeristische spoorwegritten met historisch materieel op de spoorweginfrastructuur", heeft het volgende advies gegeven :

Rekening houdend met het tijdstip waarop dit advies gegeven wordt, vestigt de Raad van State de aandacht op het feit dat, wegens het ontslag van de Regering, de bevoegdheid van deze laatste beperkt is tot het afhandelen van de lopende zaken. Dit advies wordt evenwel gegeven zonder dat wordt nagegaan of dit ontwerp in die beperkte bevoegdheid kan worden ingepast, aangezien de afdeling wetgeving geen kennis heeft van het geheel van de feitelijke gegevens welke de Regering in aanmerking kan nemen als zij te oordelen heeft of het vaststellen of wijzigen van een verordening noodzakelijk is.

Overeenkomstig artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996 en vervangen bij de wet van 2 april 2003, moeten in de adviesaanvraag in het bijzonder de redenen worden aangegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In het onderhavige geval luidt die motivering in de brief met de adviesaanvraag aldus :

« En raison de l'urgence motivée par le fait qu'il est impérieux de permettre la poursuite de la mission de service public de la SNCB-Holding reprise à l'article 3.1, 4^o, du contrat de gestion qui la lie à l'Etat, et qui consiste en la conservation du patrimoine historique relatif à l'exploitation ferroviaire, [...].

En effet, la SNCB avait dans un premier temps communiqué sa décision de ne plus vouloir assurer la circulation des trains touristiques sous son certificat de sécurité, ce qui était la pratique développée. Sur la base de cette décision, la SNCB-Holding a émis le souhait d'organiser elle-même les circulations touristiques effectuées par du matériel historique sur pied de sa mission de service public. Pour cette raison et eu égard au statut particulier reconnu à ce matériel dans les directives européennes relatives à l'interopérabilité ferroviaire, l'arrêté royal du 16 janvier 2007 relatif à l'agrément de sécurité et au certificat de sécurité, à la mise en circulation du matériel roulant ainsi qu'au rapport annuel de sécurité a exclu de son champ d'application les services organisés régulièrement ou exceptionnellement avec du matériel historique. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire a informé l'Etat dans un deuxième temps qu'il ne permettra plus de circulations touristiques effectuées avec du matériel historique qui ne répondent pas à des règles adoptées par les pouvoirs publics. D'après lui, l'approche consensuelle décrite dans les contrats de gestion liant l'Etat avec les entités du groupe SNCB ne correspond plus à l'environnement juridique actuel. Il en va ainsi par exemple de l'article 33 du contrat de gestion qui lie la SNCB-Holding avec l'Etat et portant que « la SNCB Holding veille à assurer la conservation et la mise en valeur du patrimoine historique relatif à l'exploitation ferroviaire, qui contribue à la valorisation et à la promotion de l'image des chemins de fer. Elle conclut des conventions en la matière avec Infrabel et la SNCB ».

Overeenkomstig artikel 84, § 3, eerste lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, bepaalt de Raad van State, afdeling wetgeving, zich tot het onderzoek van de rechtsgrond, van de bevoegdheid van de steller van de handeling, alsmede van de vraag of aan de voorgeschreven vormvereisten is voldaan.

Het aldus onderzochte ontwerp geeft aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Verordenende aard van het ontwerp

Bij de artikelen 12 en 15 van het koninklijk besluit van 16 januari 2007 houdende veiligheidsvereisten en -procedures van toepassing op de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen, wordt de Minister gemachtigd om het bestek aan te nemen voor het veiligheidspersoneel dat werkt voor rekening van een spoorwegonderneming of van de spoorweginfrastructuurbeheerder alsmede het bestek voor het rollend materieel.

En vertu de son point 1, le cahier des charges

« précise les obligations générales et les conditions auxquelles la SNCB-Holding et les associations touristiques ferroviaires doivent répondre afin de pouvoir utiliser le réseau ferroviaire belge. Le cahier des charges décrit également les règles auxquelles le personnel de sécurité et le matériel roulant doivent satisfaire. »

Un tel cahier des charges qui est une disposition générale arrêtée - et non pas seulement approuvée - par le Ministre et édictant des obligations et conditions à respecter par la SNCB-Holding et les associations touristiques, présente un caractère réglementaire au sens de l'article 3 des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat (1).

Formalités préalables

1. En vertu de l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les Gouvernements régionaux doivent être associés à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport.

En l'espèce, la procédure d'association des Gouvernements régionaux n'a pas eu lieu.

Cette lacune doit être comblée.

2. En vertu des articles 12, alinéa 1^{er}, et 15, alinéa 1^{er}, de l'arrêté royal du 16 janvier 2007 précité, les cahiers des charges sont adoptés après avis préalable, circonstancié et motivé, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Cet avis ne figure pas au dossier.

Cette lacune doit être comblée.

3. Si des modifications devaient être apportées au texte soumis pour avis à la section de législation à la suite de l'accomplissement de ces formalités préalables, l'avis de la section de législation du Conseil d'Etat devrait à nouveau être sollicité.

Examen du projet

Préambule

1. Conformément à l'article 84, § 1^{er}, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, l'urgence spécialement motivée invoquée dans la lettre de demande d'avis doit être reproduite dans le préambule de l'arrêté en projet.

2. L'attention de l'auteur du projet est toutefois attirée sur ce que l'urgence invoquée à l'appui de la demande d'avis ne semble pas tenir compte du mécanisme transitoire prévu par l'article 18 de l'arrêté royal du 16 janvier 2007 précité.

C'est sous cette réserve que le présent avis est donné.

Compétence de l'auteur de l'acte et fondement légal

1. Il est renvoyé à l'observation 1 formulée sous les formalités préalables.

2. Le préambule de l'arrêté en projet vise notamment l'article 6, § 2, alinéas 1^{er} et 2, de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, en tant que celui-ci constitue le fondement légal des articles 12 et 15 de l'arrêté royal du 16 janvier 2007 précité, lesquels comportent à leur tour les habilitations sur lesquelles se fonde le Ministre pour prendre l'arrêté en projet.

Il résulte des articles 3 et 4 de la loi du 19 décembre 2006 précitée que cette loi trouve à s'appliquer à tout utilisateur de l'infrastructure ferroviaire, à l'exception des cas expressément visés à l'article 4.

L'un de ces cas concerne les lignes désaffectées, non démantelées, mais utilisées à des fins touristiques, de même que les entreprises opérant uniquement sur ces réseaux (2).

Or, le cahier des charges présentement examiné a vocation à s'appliquer non pas à cette exclusion, ce qui n'aurait pas de sens (3), mais bien à l'infrastructure ferroviaire belge. La loi du 19 décembre 2006 précitée ne réserve, par ailleurs, pas une quatrième hypothèse qui serait celle de la circulation à des fins touristiques effectuée avec du matériel historique sur le réseau ferroviaire belge.

Luidens punt 1 van het bestek worden daarin

« de algemene verplichtingen (verduidelijkt) en de voorwaarden waaraan (de) NMBS-Holding en de toeristische spoorwegverenigingen moeten voldoen om het Belgische spoorwegnet te mogen gebruiken. Het bestek beschrijft eveneens de regels waaraan het veiligheidspersoneel en het rollend materieel moeten voldoen. »

Zulk een bestek, dat een algemene beschikking is die uitgevaardigd - en niet alleen goedgekeurd - wordt door de Minister, en verplichtingen en voorwaarden vaststelt die door de NMBS-Holding en de toeristische verenigingen in acht genomen moeten worden, vormt een reglementair besluit in de zin van artikel 3 van de gecoördineerde wetten op de Raad van State (1).

Voorafgaande vormvereisten

1. Krachtens artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen moeten de gewestregeringen betrokken worden bij de totstandbrenging van de regels van algemene politie en de regelgeving inzake verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen.

In casu heeft de procedure ter zake van het erbij betrekken van de gewestregeringen niet plaatsgevonden.

Dat moet worden verholpen.

2. Krachtens de artikelen 12, eerste lid, en 15, eerste lid, van het voornoemde koninklijk besluit van 16 januari 2007 worden de bestekken aangenomen na voorafgaand gemotiveerd en uitvoerig advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder.

Dat advies is niet bij het dossier gevoegd.

Dat moet worden verholpen.

3. Indien als gevolg van het vervullen van die voorafgaande vormvereisten, wijzigingen zouden worden aangebracht aan de tekst die voor advies aan de afdeling wetgeving is voorgelegd, moet opnieuw het advies van de afdeling wetgeving van de Raad van State worden ingewonnen.

Onderzoek van het ontwerp

Aanhef

1. Overeenkomstig artikel 84, § 1, tweede lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, moet de motivering van het spoedeisend karakter, die in de aanvraag wordt opgegeven, in de aanhef van het ontworpen besluit worden overgenomen.

2. De aandacht van de steller van het ontwerp wordt er evenwel op gevestigd dat bij de spoedeisendheid die wordt aangevoerd ter adstructie van de adviesaanvraag geen rekening lijkt te zijn gehouden met de overgangsregeling waarin artikel 18 van het voornoemde koninklijk besluit van 16 januari 2007 voorziet.

Dit advies wordt onder dat voorbehoud gegeven.

Bevoegdheid van de steller van de handeling en rechtsgrond

1. Verwezen wordt naar opmerking 1 gemaakt bij de voorafgaande vormvereisten.

2. In de aanhef van het ontworpen besluit wordt inzonderheid verwezen naar artikel 6, § 2, eerste en tweede lid, van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen als rechtsgrond van de artikelen 12 en 15 van het voornoemde koninklijk besluit van 16 januari 2007, die op hun beurt de machtigingen bevatten waarop de Minister steunt om het ontworpen besluit uit te vaardigen.

Uit de artikelen 3 en 4 van de voornoemde wet van 19 december 2006 blijkt dat deze wet van toepassing is op iedere gebruiker van de spoorweginfrastructuur, met uitzondering van de gevallen die uitdrukkelijk vermeld worden in artikel 4.

Eén van die gevallen heeft betrekking op de buiten dienst gestelde maar niet ontmantelde lijnen die gebruikt worden voor toeristische doeleinden en op de ondernemingen waarvan de activiteit beperkt is tot deze lijnen (2).

Het is evenwel niet de bedoeling dat het thans voorliggende bestek van toepassing is op die uitzondering, wat geen zin zou hebben (3), maar wel op de Belgische spoorweginfrastructuur. De voornoemde wet van 19 december 2006 voorziet voor het overige niet in een vierde geval, namelijk dat van ritten met historisch materieel op het Belgische spoorwegnet voor toeristische doeleinden.

Outre le champ d'application de la loi ainsi rappelé, il résulte expressément de l'article 6, § 2, alinéas 1^{er} et 2, de la loi du 19 décembre 2006 précitée, que les habilitations conférées au Roi et au Ministre ne peuvent viser que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et que les entreprises ferroviaires utilisant le réseau ferroviaire belge au sens de cette loi (4).

Dans le délai qui lui est imparti, la section de législation n'a pas été à même de vérifier si la SNCB-Holding, par l'entremise de laquelle pourrait également intervenir ou agir une association touristique ferroviaire (5), est, effectivement, une entreprise ferroviaire au sens de la loi du 19 décembre 2006 précitée. Il appartient donc à l'auteur du projet de s'assurer que tel est bien le cas. A défaut, la section de législation, toujours dans le délai qui lui a été imparti, n'aperçoit pas le fondement légal sur lequel pourrait se fonder l'arrêté en projet.

C'est sous réserve de cette observation préalable que le projet est examiné plus avant.

3. L'article 13 de l'arrêté royal du 16 janvier 2007 précité précise les points que doit notamment contenir le cahier des charges du personnel.

Or, le cahier des charges qui constitue l'annexe de l'arrêté examiné ne contient pas, en ce qui concerne les circulations touristiques, tous les points mentionnés à l'article 13 précité.

Le cahier des charges sera, dès lors, complété.

Dispositif

Article 1^{er}

1. Il y a lieu d'insérer un article 1^{er} mentionnant que l'arrêté transpose partiellement la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la Directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la Directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire), conformément à l'article 33 de cette directive.

Article 2

Pour ne pas créer de confusion avec la technique de l'approbation, il est suggéré d'écrire, à l'article unique devenant l'article 2 :

« Le cahier des (6) charges des circulations touristiques effectuées avec du matériel historique sur l'infrastructure ferroviaire est arrêté conformément au texte figurant à l'annexe du présent arrêté. »

Plus fondamentalement encore, la section de législation n'aperçoit pas l'utilité de recourir à la technique de l'annexe. Mieux vaut faire du cahier des charges le dispositif de l'arrêté en projet et le présenter sous forme d'articles (et non de points). Cette technique a notamment l'avantage de faciliter l'identification des dispositions de l'annexe lorsque celles-ci doivent être modifiées ou lorsqu'il doit y être fait référence.

Annexe

1. Dans l'intitulé, il y a lieu d'ajouter, in fine, "sur l'infrastructure ferroviaire", à l'instar de l'intitulé de l'arrêté lui-même.

2. Au point 4, alinéa 1^{er}, il est renvoyé à un "Cahier des charges relatif au personnel de sécurité".

Si un tel cahier des charges existe, il y a lieu de l'identifier de manière plus précise (7). S'il n'existe pas, il y a lieu de supprimer ce renvoi.

Afgezien van de werkingssfeer van de wet zoals die hier in herinnering is gebracht, blijkt uitdrukkelijk uit artikel 6, § 2, eerste en tweede lid, van de voornoemde wet van 19 december 2006, dat de machtigingen die aan de Koning en aan de Minister zijn verleend alleen betrekking kunnen hebben op de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen die gebruik maken van het Belgische spoorwegnet in de zin van deze wet (4).

Binnen de termijn die haar is toebedeeld heeft de afdeling wetgeving niet kunnen nagaan of de NMBS-Holding, via welke ook een toeristische spoorwegvereniging zou kunnen optreden of handelen (5), daadwerkelijk een spoorwegonderneming is in de zin van de voornoemde wet van 19 december 2006. De steller van het ontwerp moet dus nagaan of dat zo is, zo niet is het de afdeling Wetgeving, nog steeds binnen de termijn die haar is toegemeten, niet duidelijk op welke rechtsgrond het ontworpen besluit kan steunen.

Het ontwerp wordt onder voorbehoud van deze voorafgaande opmerking voort onderzocht.

3. In artikel 13 van het voornoemde koninklijk besluit van 16 januari 2007 worden de punten genoemd die het bestek voor het personeel onder meer moet bevatten.

In het bestek dat de bijlage bij het voorliggende besluit vormt, staan, wat het toeristische verkeer betreft, echter niet alle punten die vermeld worden in het voornoemde artikel 13.

Het bestek moet dan ook worden aangevuld.

Dispositief

Artikel 1

1. Er moet een artikel 1 worden ingevoegd waarin staat dat bij het besluit Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering (Spoorwegveiligheidsrichtlijn), gedeeltelijk wordt omgezet, overeenkomstig artikel 33 van die richtlijn.

Artikel 2

Om verwarring met de werkwijze van goedkeuring te voorkomen, wordt voorgesteld in het enige artikel, dat artikel 2 wordt, het volgende te schrijven :

« Het als bijlage bij dit besluit gevoegde bestek (6) voor toeristische spoorwegritten met historisch materieel op de spoorweginfrastructuur, wordt vastgesteld overeenkomstig de tekst van de bijlage bij dit besluit. »

Meer fundamenteel nog is het de afdeling wetgeving niet duidelijk welk nut het heeft te werken met een bijlage. Het zou beter zijn van het bestek het dispositief van het ontworpen besluit te maken en het in te delen in artikelen (en niet in punten). Die werkwijze heeft onder meer als voordeel dat de bepalingen van de bijlage gemakkelijker aangeduid kunnen worden wanneer deze gewijzigd moeten worden of wanneer daarnaar verwezen moet worden.

Bijlage

1. Aan het einde van het opschrift moeten de woorden "op de spoorweginfrastructuur" worden toegevoegd, naar analogie met wat in het opschrift van het besluit zelf staat.

2. In punt 4, eerste alinea, wordt verwezen naar een "Bestek voor het veiligheids personeel".

Indien zulk een bestek bestaat, moet nauwkeuriger worden aangegeven om welke tekst het gaat (7). Indien het niet bestaat, moet deze verwijzing vervallen.

La chambre était composée de :

MM. :

Ph. Hanse, président de chambre;

P. Lienardy et J. Jaumotte, conseillers d'Etat;

Mme C. Gigot, greffier.

Le rapport a été présenté par M. A. Lefèbvre, auditeur.

(...)

Le greffier,

C. Gigot.

Le président,

Ph. Hanse.

Notes

(1) Dans le même sens (implicitement), voir l'avis 25.245/9 donné par la section de législation du Conseil d'Etat le 26 juin 1996 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 1996 arrêtant le cahier des charges auquel est soumise la Société des Transports intercommunaux de Bruxelles.

Comparez avec l'avis 36.856/2 donné le 26 avril 2004 par la section de législation du Conseil d'Etat sur un projet d'arrêté du Gouvernement wallon "portant exécution du décret du 29 janvier 2004 relatif au plan d'accompagnement des reconversions". Selon cet avis, l'approbation du cahier des charges type constitue un acte de haute tutelle administrative. Un tel acte n'est pas un acte de nature réglementaire au sens de l'article 3, § 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat. Il échappe à la compétence d'avis de la section de législation du Conseil d'Etat.

(2) Voir, dans le même sens, les articles 3 et 4 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

(3) A cet égard, l'article 2.2, alinéa 4, du cahier des charges ne constitue qu'une simple reproduction de la loi et est inutile.

(4) Article 5, 3^o et 4^o.

(5) Ni les définitions qui figurent sous l'article 2.1 du cahier des charges, ni son champ d'application tel qu'il résulte de l'article 2.2, ne peuvent avoir pour effet d'assimiler, en matière utilisation du réseau ferroviaire belge, les associations touristiques ferroviaires à des entreprises ferroviaires au sens de la loi du 19 décembre 2006, ce que semblent pourtant laisser sous-entendre d'autres dispositions du cahier des charges.

(6) Et non "de".

(7) Comparez avec l'article 18, alinéa 1^{er}, de l'arrêté royal du 16 janvier 2007 précité.

26 JUILLET 2007. — Arrêté ministériel portant adoption d'un cahier des charges des circulations touristiques effectuées avec du matériel historique sur l'infrastructure ferroviaire

Le Ministre de la Mobilité,

Vu la loi du 19 décembre 2006, relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, notamment l'article 6, § 2, alinéa 2;

Vu l'arrêté royal du 16 janvier 2007 portant des exigences et procédures de sécurité applicables au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et aux entreprises ferroviaires, notamment les articles 12 et 15;

Vu l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, donné le 23 juillet 2007;

Vu l'association des gouvernements de région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis 43.259/4 du Conseil d'Etat, donné le 8 juin 2007;

Vu l'urgence motivée par le fait qu'il est impérieux de permettre la poursuite de la mission de service public de la SNCB Holding reprise à l'article 3.1, 4^o, du contrat de gestion qui la lie à l'Etat, et qui consiste en la conservation du patrimoine historique relatif à l'exploitation ferroviaire.

« En effet, la SNCB avait, dans un premier temps, communiqué sa décision de ne plus vouloir assurer la circulation des trains touristiques sous son certificat de sécurité, ce qui était la pratique développée.

De kamer was samengesteld uit :

De heren :

Ph. Hanse, kamervoorzitter;

P. Lienardy en J. Jaumotte, staatsraden;

Mevr. C. Gigot, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer A. Lefèbvre, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. Lienardy.

De griffier,

C. Gigot.

De voorzitter,

Ph. Hanse.

Nota's

(1) Zie in dezelfde zin (impliciet) advies 25.245/9 dat de afdeling wetgeving van de Raad van State op 26 juni 1996 heeft gegeven over een ontwerp dat geleid heeft tot het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 1996 tot bepaling van het lastenkohier waaraan de Maatschappij voor het Intercommuniaal Vervoer te Brussel onderworpen is.

Vergelijk met advies 36.856/2 dat de afdeling wetgeving van de Raad van State op 26 april 2004 heeft gegeven over een ontwerp van besluit van de Waalse Regering "portant exécution du décret du 29 janvier 2004 relatif au plan d'accompagnement des reconversions". Volgens dat advies is de goedkeuring van een modelbestek een handeling van hoog administratief toezicht. Zulk een handeling is geen reglementair besluit in de zin van artikel 3, § 1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State. Ze valt buiten de adviesbevoegdheid van de afdeling wetgeving van de Raad van State,

(2) Zie in dezelfde zin de artikelen 3 en 4 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

(3) Wat dat betreft wordt in artikel 2.2, vierde alinea, van het bestek de wet gewoon overgenomen, wat overbodig is.

(4) Artikel 5, 3^o en 4^o.

(5) Noch op basis van de definities die in artikel 2.1 van het bestek staan, noch op basis van de werkingssfeer van het bestek zoals die blijkt uit artikel 2.2 kunnen de toeristische spoorwegverenigingen wat betreft het gebruik van het Belgische spoorwegnet gelijkgesteld worden met spoorwegondernemingen in de zin van de wet van 19 december 2006, wat andere bepalingen van het bestek nochtans laten doorschemeren.

(6) In de Franse tekst schrijve men "des" in plaats van "de".

(7) Vergelijk met artikel 18, eerste lid, van het voornoemde koninklijk besluit van 16 januari 2007.

26 JULI 2007. — Ministerieel besluit tot aanneming van een bestek voor toeristische spoorwegritten met historisch materieel op de spoorweginfrastructuur

De Minister van Mobiliteit,

Gelet op de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, inzonderheid op artikel 6, § 2, tweede lid;

Gelet op het koninklijk besluit van 16 januari 2006 houdende veiligheidsvereisten en -procedures van toepassing op de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen, inzonderheid op de artikelen 12 en 15;

Gelet op het advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder, gegeven op 23 juli 2007;

Gelet op de omstandigheid dat de gewestregeringen bij het ontwerpen van dit besluit betrokken zijn;

Gelet op advies 43.259/4 van de Raad van State, gegeven op 8 juni 2007;

Gelet op het verzoek om spoedbehandeling, gemotiveerd door de omstandigheid dat het geboden is, de voortzetting mogelijk te maken van de openbare dienstverplichting van de NMBS Holding die opgenomen is in artikel 3.1, 4^o van haar beheerscontract met de Staat en die bestaat in de bewaring van het historisch patrimonium in verband met de spoorwegexploitatie.

« Eerst had immers de NMBS mededeling gedaan van haar beslissing om de ritten van de toeristische treinen niet meer, zoals de bestaande praktijk was, onder dekking van haar veiligheidscertificaat te laten verlopen.

Sur la base de cette décision, la SNCB Holding a émis le souhait d'organiser elle-même les circulations touristiques effectuées par du matériel historique sur pied de sa mission de service public.

Pour cette raison, et eu égard au statut particulier reconnu à ce matériel dans les directives européennes relatives à l'interopérabilité ferroviaire, l'arrêté royal du 16 janvier 2007 relatif à l'agrément de sécurité et au certificat de sécurité, à la mise en circulation du matériel roulant ainsi qu'au rapport annuel de sécurité, a exclu de son champ d'application les services organisés régulièrement ou exceptionnellement avec du matériel historique.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire a informé l'Etat dans un deuxième temps qu'il ne permettra plus de circulations touristiques effectuées avec du matériel historique qui ne répondent pas à des règles adoptées par les pouvoirs publics. D'après lui, l'approche consensuelle décrite dans les contrats de gestion liant l'Etat avec les entités du groupe SNCB ne correspond plus à l'environnement juridique actuel.

Il en va ainsi par exemple de l'article 33 du contrat de gestion qui lie la SNCB Holding avec l'Etat et portant que « la SNCB Holding veille à assurer la conservation et la mise en valeur du patrimoine historique relatif à l'exploitation ferroviaire, ce qui contribue à la valorisation et la promotion de l'image des chemins de fer. Elle conclut des conventions en la matière avec Infrabel et la SNCB »;

Considérant, suite à une remarque de la Section de Législation du Conseil d'Etat, que le présent arrêté vise à fournir une nouvelle réglementation eu égard à la situation décrite ci-dessus, et qui n'existait pas dans le passé, pas même dans les arrêtés royaux cités à l'article 18 de l'arrêté royal du 16 janvier 2007 portant des exigences et procédures de sécurité applicables au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et aux entreprises ferroviaires et que l'existence de ce dernier ne remédie donc aucunement à l'urgence invoquée;

Considérant, suite à une autre remarque de cette Section, que les points mentionnés à l'article 13 de cet arrêté et qui n'ont pas été repris dans l'annexe, ne doivent pas l'être parce que le point 4 de l'annexe au présent arrêté réfère aux normes et règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, approuvées par un arrêté royal du 21 avril 2004 et tenant lieu de cahier de charges du personnel de sécurité conformément à l'article 18 de l'arrêté royal du 16 janvier 2007 précité;

Considérant que le Conseil d'Etat, Section de Législation, a rappelé, d'une part, que la loi du 19 décembre 2006 s'applique à tout utilisateur de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, que l'article 6, § 2, alinéas 1^{er} et 2, de cette loi ne confèrent d'habilitation au Roi et au Ministre qu'en ce qui concerne des normes visant les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Il a ainsi invité l'auteur du projet à vérifier que la SNCB Holding est bien une entreprise ferroviaire, à défaut de quoi le présent arrêté n'a pas de base légale;

Considérant que la SNCB Holding n'est certes pas une entreprise ferroviaire, mais qu'elle est investie de la mission de service public visant à la conservation et la mise en valeur du patrimoine historique relatif à l'exploitation ferroviaire;

Que la SNCB Holding est, à cet égard, considérée comme utilisatrice de l'infrastructure ferroviaire;

Considérant que les habilitations conférées au Roi et au Ministre par l'article 6 § 2, alinéas 1^{er} et 2, de la loi du 19 décembre 2006 précitée ne concernent effectivement que des normes visant les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure. Que toutefois, si le législateur avait eu connaissance au moment de légiférer de ce que la SNCB refuserait à l'avenir d'organiser sous son certificat de sécurité les circulations touristiques, il aurait de la même manière que pour les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, habilité le Roi et le Ministre à adopter les exigences applicables au personnel de sécurité et au matériel roulant de la SNCB Holding en vue de la circulation de trains touristiques à l'aide de matériel historique. Que l'article 6, § 2, alinéa 2, confère dès lors une base légale suffisante au présent arrêté;

Voortgaande op die beslissing heeft de NMBS Holding de wens geuit, de toeristische ritten met historisch materieel zelf te organiseren op grond van haar openbare dienstverplichting.

Om die reden en gelet op het bijzonder statuut dat aan dat materieel wordt toegekend in de Europese richtlijnen betreffende de spoorweg-interopereerbaarheid, heeft het koninklijk besluit van 16 januari 2007 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat, de indienstelling van rollend materieel en het jaarlijks veiligheidsverslag, de diensten die regelmatig of uitzonderlijk met historisch materieel worden, van zijn toepassingsgebied uitgesloten.

Vervolgens heeft de spoorweginfrastructuurbeheerder de Staat erover ingelicht, dat hij geen toeristische ritten meer zal toestaan, die verricht worden met historisch materieel dat niet voldoet aan voorschriften die door de overheid zijn aangenomen. Volgens hem beantwoordt de consensuele benadering in de beheerscontracten van de Staat met de leden van de NMBS-Groep niet meer aan de huidige juridische context.

Dat is bijvoorbeeld het geval waar artikel 33 van het beheerscontract van de NMBS Holding met de Staat bepaalt dat « de NMBS Holding zorgt voor de bewaring en de valorisatie van het historisch patrimonium in verband met de spoorwegexploitatie, wat bijdraagt tot de valorisatie en de promotie van het imago van de spoorwegen. Ze sluit ter zake overeenkomsten met Infrabel en de NMBS »;

Overwegende, ingevolge een opmerking van de Afdeling Wetgeving van de Raad van State, dat dit besluit beoogt te zorgen voor een nieuwe reglementering die betrekking heeft op de boven beschreven toestand en die in het verleden niet bestond, zelfs niet in de koninklijke besluiten vermeld in artikel 18 van het koninklijk besluit van 16 januari 2007 houdende veiligheidsvereisten en –procedures van toepassing op de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen voorziet, zodat het bestaan van dit laatste de ingeroepen spoed dus geenszins wegneemt;

Overwegende, ingevolge een andere opmerking van die Afdeling dat de punten in artikel 13 van bovengenoemd besluit die niet in de bijlage werden overgenomen, daarin ook niet moeten worden overgenomen omdat punt 4 van de bijlage bij dit besluit verwijst naar de normen en voorschriften betreffende de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en haar gebruik, die werden goedgekeurd bij een koninklijk besluit van 21 april 2004 en die gelden als lastenboek van het veiligheidspersoneel overeenkomstig artikel 18 van het bovengemelde koninklijk besluit van 16 januari 2007;

Overwegende dat de Raad van State, Afdeling Wetgeving, er enerzijds aan herinnerd heeft dat de wet van 19 december 2006 van toepassing is op elke gebruiker van de spoorweginfrastructuur en anderzijds dat artikel 6, § 2, eerste en tweede lid, van die wet slechts bevoegdheid geven aan de Koning en aan de Minister wat betreft de normen die betrekking hebben op de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder. Derwijze heeft hij de steller van het ontwerp uitgenodigd, na te gaan of de NMBS Holding wel een spoorwegonderneming is, daar dit besluit anders geen rechtsgrond heeft;

Overwegende dat de NMBS Holding weliswaar geen spoorwegonderneming is, maar dat zij bekleed is met een opdracht van openbare dienst die de bewaring en de valorisatie van het historisch patrimonium met betrekking tot de spoorwegexploitatie beoogt;

Dat de NMBS Holding beschouwd wordt als gebruiker van de spoorweginfrastructuur in dat opzicht;

Overwegende dat de bevoegdheden die aan de Koning en aan de Minister worden toevertrouwd door artikel 6, § 2, eerste en tweede lid, van de bovengenoemde wet van 19 december 2006 inderdaad slechts slaan op de normen die betrekking hebben op de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder, maar dat, indien de wetgever ten tijde van het wetgevend proces had geweten dat de NMBS voor de toekomst zou weigeren, de toeristische ritten te organiseren onder dekking van haar veiligheidscertificaat, hij op dezelfde manier als voor de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder, aan de Koning en de Minister bevoegdheid zou hebben gegeven om met het oog op de toeristische treinritten met historisch materieel de vereisten aan te nemen die van toepassing zouden zijn op het veiligheidspersoneel en het rollend materieel van de NMBS Holding. Dat artikel 6, § 2, tweede lid, dan ook een voldoende rechtsgrond verleent aan dit besluit;

Considérant, en rapport avec la recommandation de la Section de Législation d'incorporer l'annexe dans le dispositif, que la forme de l'annexe, moins idéale il est vrai, ne peut être adaptée dans un court délai,

Arrête :

Article 1^{er}. Le présent arrêté transpose partiellement la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la Directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la Directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

Art. 2. Le cahier des charges des circulations touristiques effectuées avec du matériel historique sur l'infrastructure ferroviaire est arrêté conformément au texte figurant à l'annexe du présent arrêté.

Art. 3. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 26 juillet 2007.

R. LANDUYT

Annexe à l'arrêté ministériel portant sur l'adoption d'un cahier des charges des circulations touristiques effectuées avec du matériel historique sur l'infrastructure ferroviaire

Cahier des charges des circulations touristiques effectuées avec du matériel historique sur l'infrastructure ferroviaire

Contenu

1. Introduction
2. Prescriptions générales
 - 2.1. Définitions
 - 2.2. Champ d'application
 - 2.3. Transport exceptionnel (TE)
3. Obligations générales
 - 3.1. Procédure à suivre
 - 3.2. Le dossier technique
 - 3.2.1. Partie A : présentation du service demandeur ou de l'association
 - 3.2.2. Partie B : aptitude du personnel de sécurité
 - 3.2.3. Partie C : aptitude du matériel
 - 3.3. Informations mises à disposition par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire
- 3.4. Contrôles
- 3.5. Contrat d'utilisation
4. Le personnel de sécurité
5. Le matériel historique
 - 5.1. Agrément du matériel historique
 - 5.1.1. Généralités
 - 5.1.2. Délai d'examen
 - 5.1.3. Demande d'agrément
 - 5.1.4. Procédure d'agrément
 - 5.1.5. Frais
 - 5.1.6. Validité de l'agrément
 - 5.2. Maintenance du matériel
 - 5.2.1. Généralités
 - 5.2.2. Schéma de maintenance
 - 5.3. Prescriptions techniques
 - 5.3.1. Compatibilité avec l'infrastructure ferroviaire
 - 5.3.2. Compatibilité avec l'alimentation électrique
 - 5.3.3. Compatibilité avec la signalisation et les équipements nécessaires à la sécurité du trafic
 - 5.3.4. Exigences relatives au freinage et à la traction
 - 5.3.5. Exigences pour le matériel à voyageurs
 - 5.3.6. Divers
 - 5.3.7. Exigences relatives à l'environnement
6. Annexes
 - 6.1. Annexe 1^{re}
 - 6.2. Annexe 2

Overwegende, in verband met de aanbeveling van de Afdeling Wetgeving om de bijlage op te nemen in het dispositief van het besluit, dat de vorm van bijlage weliswaar minder ideaal is, maar niet kan worden aangepast op korte termijn,

Besluit :

Artikel 1. Dit besluit zet Richtlijn 2001/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering, gedeeltelijk om.

Art. 2. Het bestek voor toeristische spoorwegritten met historisch materieel op de spoorweginfrastructuur, wordt vastgesteld overeenkomstig de tekst van de bijlage bij dit besluit.

Art. 3. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Brussel, 26 juli 2007.

R. LANDUYT

Bijlage bij het ministerieel besluit tot aanneming van een bestek voor toeristische wegritten met historisch materieel op de spoorweginfrastructuur

Bestek voor toeristische spoorwegritten met historisch materieel op de spoorweginfrastructuur

Inhoud

1. Inleiding
2. Algemene voorschriften
 - 2.1. Definities
 - 2.2. Toepassingsgebied
 - 2.3. Buitengewoon vervoer (BV)
3. Algemene verplichtingen
 - 3.1. Te volgen procedure
 - 3.2. Het technische dossier
 - 3.2.1. Deel A : voorstelling van de aanvragende dienst of vereniging
 - 3.2.2. Deel B : geschiktheid van het veiligheidspersoneel
 - 3.2.3. Deel C : geschiktheid van het materieel
 - 3.3. Door de spoorweginfrastructuurbeheerder ter beschikking gestelde informatie
- 3.4. Controles
- 3.5. Gebruiksovereenkomst
4. Het veiligheidspersoneel
5. Het historisch materieel
 - 5.1. Goedkeuring van het historisch materieel
 - 5.1.1. Algemeen
 - 5.1.2. Onderzoekstermijn
 - 5.1.3. Aanvraag tot goedkeuring
 - 5.1.4. Goedkeuringsprocedure
 - 5.1.5. Kosten
 - 5.1.6. Geldigheid van de goedkeuring
 - 5.2. Onderhoud van het materieel
 - 5.2.1. Algemeen
 - 5.2.2. Onderhoudschema
 - 5.3. Technische voorschriften
 - 5.3.1. Verenigbaarheid met de spoorweginfrastructuur
 - 5.3.2. Verenigbaarheid met de elektrische stroomvoorziening
 - 5.3.3. Verenigbaarheid met de seinrichting en de uitrustingen die nodig zijn voor de veiligheid van het verkeer
 - 5.3.4. Vereisten betreffende tractie en remming
 - 5.3.5. Vereisten voor het reizigersmaterieel
 - 5.3.6. Allerlei
 - 5.3.7. Vereisten betreffende het milieu
6. Bijlagen
 - 6.1. Bijlage 1
 - 6.2. Bijlage 2

Cahier des charges des circulations touristiques effectuées avec du matériel historique sur l'infrastructure ferroviaire

1. Introduction

Le présent cahier des charges précise les obligations générales et les conditions auxquelles la SNCB Holding et les associations touristiques ferroviaires doivent répondre afin de pouvoir utiliser le réseau ferroviaire belge. Le cahier des charges décrit également les règles auxquelles le personnel de sécurité et le matériel roulant doivent satisfaire.

2. Prescriptions générales

2.1. Définitions

— Entreprise ferroviaire reconnue :

Une entreprise ferroviaire (EF) est considérée comme reconnue et accède au réseau ferroviaire belge lorsqu'elle est en possession :

- * d'une licence ferroviaire;
- * d'un certificat de sécurité;

* de capacités de l'infrastructure ferroviaire disponibles accordées par le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire.

— Associations touristiques ferroviaires :

Toute personne physique ou morale ou association qui ne dispose pas du statut d'entreprise ferroviaire reconnue, mais qui peut utiliser le réseau ferroviaire belge afin d'y organiser des circulations ferroviaires touristiques exceptionnelles ou temporaires avec du matériel historique en vue de contribuer à la revalorisation et à la promotion du patrimoine ferroviaire historique.

— SNCB Holding :

SA de droit public qui en tant que propriétaire de matériel historique, peut utiliser le réseau ferroviaire belge afin d'y organiser des circulations ferroviaires touristiques exceptionnelles ou provisoires à bord de matériel historique en vue de contribuer à la revalorisation et à la promotion du patrimoine ferroviaire historique.

— Utilisateur de l'infrastructure (UI)

Outre les utilisateurs de l'infrastructure définis dans le "Cahier des charges relatif au personnel de sécurité" sont également considérés comme UI :

* la SNCB Holding et les associations touristiques ferroviaires, dans la mesure où les circulations ferroviaires touristiques effectuées avec du matériel historique sur l'infrastructure ferroviaire sont couvertes par une assurance de la SNCB Holding.

— Matériel historique :

Matériel qui a été soustrait au service commercial et qui ne fait pas partie du matériel agréé (voir LST Tome III) d'une EF.

La SNCB Holding couvre, par une assurance suffisante et appropriée, sa responsabilité et celle des associations touristiques ferroviaires, pour autant qu'elles soient parvenues à prouver au gestionnaire d'infrastructure qu'elles respecteront les règles et normes de sécurité et plus précisément, celles qui concernent le personnel et le matériel roulant.

2.2. Champ d'application

L'objectif des prescriptions du présent cahier des charges consiste à informer la SNCB Holding et les associations touristiques ferroviaires des obligations générales et des conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire belge.

Les prescriptions s'appliquent à la SNCB Holding et aux associations touristiques ferroviaires qui :

— organisent des parcours dans des cas exceptionnels, dans le cadre de circulations ferroviaires touristiques effectuées avec du matériel historique;

— organisent des circulations à vide avec du matériel historique en vue de la formation de trains ou de la participation à des représentations (tournages de films,...) afin de réaliser le transport susmentionné;

— organisent un parcours afin de permettre le transport de son propre matériel roulant historique homologué ou du matériel roulant historique homologué qui appartient à la SNCB Holding ou à une autre association touristique ferroviaire reconnue.

Seule une circulation touristique sans but lucratif est autorisée.

2.3. Transport exceptionnel (TE)

La circulation de matériel historique non agréé sur le réseau d'Infrabel est autorisée au moyen de matériel de traction propre ou de matériel de traction appartenant à une entreprise ferroviaire agréée. Cette circulation est possible uniquement sous le couvert d'un transport exceptionnel (matériel tracté).

Bestek voor toeristische spoorwegritten met historisch materieel op de spoorweginfrastructuur

1. Inleiding

Onderhavig document verduidelijkt de algemene verplichtingen en de voorwaarden waaraan NMBS Holding en de toeristische spoorwegverenigingen moeten voldoen om het Belgische spoorwegnet te mogen gebruiken. Het bestek beschrijft eveneens de regels waaraan het veiligheidspersoneel en het rollend materieel moeten voldoen.

2. Algemene voorschriften

2.1. Definities

— Erkende spoorwegonderneming :

Een spoorwegonderneming (SO) wordt als erkend beschouwd en heeft toegang tot het Belgische spoorwegnet als ze in het bezit is van :

- * een spoorwegvergunning;
- * een veiligheidscertificaat;

* beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteiten toegekend door de spoorweginfrastructuurbeheerder.

— Toeristische spoorwegvereniging :

Iedere natuurlijk persoon, rechtspersoon of vereniging die niet het statuut heeft van erkende spoorwegonderneming maar die het Belgische spoorwegnet mag gebruiken om er uitzonderlijk of tijdelijk toeristisch spoorwegvervoer met historisch materieel te organiseren dat bijdraagt tot de herwaardering en tot het promoten van het historische spoorwegpatrimonium.

— NMBS Holding :

NV van publiek recht die als bezitter van historisch materieel het Belgische spoorwegnet mag gebruiken om er uitzonderlijk of tijdelijk toeristisch spoorwegvervoer met historisch materieel te organiseren dat bijdraagt tot de herwaardering en tot het promoten van het historische spoorwegpatrimonium.

— Infrastructuurgebruiker (afgekort IG) :

worden, naast de infrastructuurgebruikers bepaald in het « Bestek voor het veiligheidspersoneel », eveneens als IG beschouwd :

* NMBS Holding en de toeristische spoorwegverenigingen voor zover de toeristische spoorwegritten met historisch materieel die zij uitvoeren op de spoorweginfrastructuur gedekt zijn door een verzekering van NMBS Holding.

— Historisch materieel :

Materieel dat onttrokken is aan de commerciële dienst en geen deel uitmaakt van het goedgekeurd materieel (zie BVT Deel III) van een SO.

NMBS Holding dekt door middel van een toereikende en passende verzekering de aansprakelijkheid van zichzelf en van de toeristische spoorwegverenigingen voor zover zij aan de infrastructuurbeheerder aangetoond hebben dat ze de veiligheidsregels en -normen zullen respecteren en in het bijzonder die betreffende het personeel en het rollend materieel.

2.2. Toepassingsgebied

De voorschriften van onderhavig document hebben als doel NMBS Holding en de toeristische spoorwegvereniging op de hoogte te brengen van de algemene verplichtingen en van de gebruiksvoorwaarden tot de Belgische spoorweginfrastructuur.

De voorschriften zijn van toepassing op NMBS Holding en de toeristische spoorwegverenigingen die :

— in uitzonderlijke gevallen vervoer organiseren in het kader van toeristische spoorwegritten met historisch materieel;

— ritten organiseren met leeg rijdend historisch materieel met het oog op de vorming van treinen of deelname aan tentoonstellingen (filmopnames...) om het hierboven vermelde vervoer te realiseren;

— vervoer organiseren om het transport van eigen goedgekeurd historisch rollend materieel of goedgekeurd historisch rollend materieel dat toebehoort aan NMBS Holding of aan een andere erkende toeristische spoorwegvereniging mogelijk te maken.

Enkel toeristisch vervoer zonder winstoogmerk is toegestaan.

2.3. Buitengewoon vervoer (BV)

Het verkeer van niet-goedgekeurd historisch materieel op het net van Infrabel is toegelaten met eigen tractiematerieel of met tractiematerieel dat toebehoort aan een erkende spoorwegonderneming. Het is enkel mogelijk onder dekking van een buitengewoon vervoer (gesleept materieel).

La demande relative à l'organisation du TE est transmise par la SNCB Holding ou l'association touristique ferroviaire au BTE (Bureau Transport Exceptionnel).

Le dossier de demande comprend :

- toutes les données techniques liées au matériel roulant concerné;
- l'attestation de reconnaissance (voir annexe 1).

Ensuite, le BTE envoie toutes les données concernant l'agrément provisoire au gestionnaire de la capacité (I-AR 12).

Tous les frais de dossier, d'étude, d'essais et de visite aussi bien pour l'agrément que pour le renouvellement de l'agrément sont à charge du demandeur.

3. Obligations générales

3.1. Procédure à suivre

Les dispositions suivantes s'appliquent à la SNCB Holding et aux associations touristiques ferroviaires qui souhaitent utiliser le réseau ferroviaire belge :

— l'association touristique ferroviaire doit s'identifier auprès de la SNCB Holding en tant qu'organisatrice de circulations touristiques effectuées avec du matériel historique. A cet égard, elle transmet un dossier technique (cf. § 3.2) à la SNCB Holding;

— la SNCB Holding fournit le dossier à Infrabel "Accès au Réseau" après étude et dans les quinze jours après réception qui vérifie alors si les normes de sécurité relatives au personnel et au matériel roulant sont bien respectées;

— si la SNCB Holding souhaite organiser elle-même des circulations touristiques à bord de matériel historique, elle élabore un dossier technique et le transmet à Infrabel direction "Accès au Réseau" qui vérifie à son tour que les normes de sécurité relatives au personnel et au matériel roulant sont respectées;

— Infrabel - direction "Accès au Réseau" fait part au plus vite de ses constatations à la SNCB Holding (au plus tard 60 jours de calendrier suivant la réception du dossier technique);

— au besoin, Infrabel peut demander des renseignements complémentaires à la SNCB Holding — lorsque le demandeur est une association touristique ferroviaire, les renseignements sont demandés via la SNCB Holding (le délai de 60 jours est suspendu jusqu'à la réception des renseignements demandés);

— si le dossier répond aux normes de sécurité prescrites comme stipulé dans le présent document, Infrabel confirme à la SNCB Holding au moyen d'une attestation de reconnaissance (cf. annexe 1^{re}) que son dossier ou le dossier de l'association touristique ferroviaire est conforme aux prescriptions afin de satisfaire aux normes de sécurité requises. L'attestation de reconnaissance est valable 1 an;

— la SNCB Holding qui est en possession de l'attestation de reconnaissance délivrée par le gestionnaire d'infrastructure couvre au moyen d'une assurance responsabilité, la circulation touristique effectuée avec du matériel historique qui est organisée sur le réseau ferroviaire par la SNCB Holding ou par l'association touristique ferroviaire concernée et en informe Infrabel - direction "Accès au Réseau";

— la SNCB Holding et/ou l'association touristique ferroviaire qui est couverte par une assurance responsabilité demande(nt) ensuite au gestionnaire d'infrastructure les sillons sur lesquels elles souhaitent rouler. Une copie de cette demande est transmise à la SNCB Holding.

3.2. Le dossier technique

Le demandeur (SNCB Holding, association touristique ferroviaire) rédige un dossier technique qui renferme tous les renseignements nécessaires concernant son organisation, son personnel et le matériel. Le dossier se compose d'un original et d'une copie.

Le dossier est constitué de 3 parties :

- partie A - présentation du service demandeur ou de l'association;
- partie B - aptitude du personnel;
- partie C - aptitude du matériel.

Toute modification du service de transport demandé dans le dossier technique (nature du transport, matériel utilisé, infrastructure à utiliser, fonctions de sécurité exercées) requiert l'introduction d'une nouvelle demande.

De aanvraag voor de organisatie van het BV wordt door NMBS Holding of de toeristische spoorwegvereniging bezorgd aan het BBV (Bureau Buitengewoon Vervoer).

Het dossier van aanvraag bevat :

- alle technische gegevens betreffende het betrokken rollend materieel;
- het erkenningsattest (zie bijlage 1).

Vervolgens zendt het BBV alle gegevens betreffende de voorlopige toelating aan de capaciteitsbeheerder (I-TN 12).

Alle dossierkosten, studiekosten, kosten van proeven en schouwingen zijn, zowel voor een toelating als voor een hernieuwing van de toelating, ten laste van de aanvrager.

3. Algemene verplichtingen

3.1. Te volgen procedure

Volgende bepalingen zijn van toepassing op NMBS Holding en toeristische spoorwegverenigingen die het Belgische spoorwegnet wensen te gebruiken :

— de toeristische spoorwegvereniging dient zich te identificeren als organisator van toeristische spoorwegritten met historisch materieel bij NMBS Holding. Hiertoe bezorgt zij een technisch dossier (zie § 3.2) aan NMBS Holding;

— NMBS Holding bezorgt na studie en binnen de vijftien dagen na ontvangst, het dossier aan Infrabel - directie « Toegang tot het Net » die naziet of de veiligheidsnormen betreffende het personeel en het rollend materieel nageleefd worden;

— indien NMBS Holding zelf toeristische spoorwegritten met historisch materieel wenst te organiseren, stelt zij een technisch dossier op en bezorgt dit aan Infrabel directie « Toegang tot het Net » die naziet of de veiligheidsnormen betreffende het personeel en het rollend materieel nageleefd worden;

— Infrabel - directie « Toegang tot het Net » bezorgt zo vlug mogelijk haar bevinding aan NMBS Holding (uiterlijk 60 kalenderdagen na ontvangst van het technische dossier);

— indien nodig kan Infrabel aan NMBS Holding bijkomende inlichtingen vragen - wanneer de aanvrager een toeristische spoorwegvereniging is, worden de inlichtingen gevraagd via NMBS Holding (de termijn van 60 dagen wordt opgeschort tot de ontvangst van de gevraagde inlichtingen);

— indien het dossier beantwoordt aan de voorgeschreven veiligheidsnormen zoals bepaald in onderhavig document bevestigt Infrabel door middel van een erkenningsattest (zie bijlage 1) aan NMBS Holding dat haar dossier of het dossier van de betrokken toeristische spoorwegvereniging conform is aan de voorschriften om te voldoen aan de vereiste veiligheidsnormen. Het erkenningsattest is 1 jaar geldig;

— NMBS Holding die in het bezit is van het erkenningsattest afgeleverd door de infrastructuurbeheerder, dekt door middel van een aansprakelijkheidsverzekering het toeristisch spoorwegvervoer met historisch materieel dat georganiseerd wordt op het spoorwegnet door NMBS Holding of door de betrokken toeristische spoorwegvereniging en licht Infrabel - directie « Toegang tot het Net » hierover in;

— NMBS Holding en/of de toeristische spoorwegvereniging die gedekt zijn door een aansprakelijkheidsverzekering vragen vervolgens bij de infrastructuurbeheerder de rijpaden aan die zij effectief wensen te berijden. Een kopie hiervan wordt bezorgd aan NMBS Holding.

3.2. Het technische dossier

De aanvrager (NMBS Holding - toeristische spoorwegvereniging) stelt een technisch dossier op dat alle noodzakelijke inlichtingen bevat betreffende zijn organisatie, zijn personeel en materieel. Het dossier bestaat uit een origineel en een kopie.

Het dossier is samengesteld uit 3 delen :

- deel A - voorstelling van de aanvragende dienst of vereniging;
- deel B - geschiktheid van het personeel;
- deel C - geschiktheid van het materieel.

Elke wijziging van de in het technische dossier aangevraagde vervoerdienst (aard van het vervoer, gebruikt materieel, te berijden infrastructuur, uitgeoefende veiligheidsfuncties) vereist het indienen van een nieuwe aanvraag.

3.2.1. Partie A : présentation du service demandeur ou de l'association

La partie A consiste en la présentation générale du service demandeur de la SNCB Holding ou de l'association touristique ferroviaire. Elle comprend 4 chapitres :

— Le chapitre 1^{er} comprend :

- * des données sur le statut du service ou de l'association;
- * l'organigramme du service ou association;

* les données de contact du responsable de la société ou de l'association et de la personne qui est responsable de la sécurité d'exploitation de l'activité au sein de la société ou de l'association.

— le chapitre 2 comprend le service de transport que le demandeur en question souhaite exercer, à savoir :

- * la nature du transport (transport de personnes, matériel voyageurs vide, matériel marchandises vide);
- * le matériel utilisé;
- * l'infrastructure à utiliser;
- * les périodes et la fréquence de l'utilisation de l'infrastructure.

— Le chapitre 3 se compose :

* d'une énumération des fonctions de sécurité (cf. législation et cahier des charges relatif au personnel de sécurité) qui seront exercées;

* une description des tâches exercées par le personnel de sécurité;

* un aperçu des différentes formations prévues à l'intention du personnel de sécurité (pour le personnel de conduite et d'accompagnement : renvoi aux organismes de formation agréés - pour les autres fonctions de sécurité : préciser qui assure la formation et l'endroit où elle se déroule, ainsi que la manière et l'organisme qui procèdera à la certification);

* les mesures qui seront prises en cas de situation anormale ou de perturbation du trafic ferroviaire (organisation des calamités);

* les équipements que la société met à la disposition du personnel de conduite et d'accompagnement afin d'assurer la communication avec le gestionnaire d'infrastructure en cas de situation normale ou anormale.

— le chapitre 4 comprend :

* les documents de sécurité liés à la disposition du personnel de sécurité;

* les mesures qui sont prises afin que le personnel de sécurité concerné puisse disposer à tout moment d'une documentation adaptée en matière de sécurité (gestion des documents).

3.2.2. Partie B : aptitude du personnel de sécurité

3.2.2.1. Personnel de train

La SNCB Holding et l'association touristique ferroviaire utilisent du personnel de sécurité certifié d'une EF reconnue (cf. § 4) pour l'exercice des fonctions de sécurité "conduite" et "accompagnement". Dans ce cas, il suffit dans la partie B, de renvoyer au personnel de sécurité certifié, ainsi qu'à l'EF reconnue dont ce personnel dépend.

La SNCB Holding et l'association touristique ferroviaire tiennent à jour une liste des noms et fonctions du personnel de sécurité utilisé, ainsi que le numéro de la licence du conducteur en question ou de l'attestation de l'accompagnateur concerné.

3.2.2.2. Autre personnel de sécurité

Le personnel de sécurité, à l'exception du personnel qui exerce la fonction de sécurité "conduite" et "accompagnement" peut être formé par la SNCB Holding ou l'association touristique ferroviaire.

Dans ce cas, la SNCB Holding ou l'association touristique ferroviaire décrit dans la partie B, de quelle manière il est satisfait aux exigences relatives à l'aptitude physique, aux connaissances professionnelles et à la formation de ce personnel de sécurité. Avant d'exercer les activités sur le réseau ferroviaire belge, le personnel de sécurité doit suivre la formation requise et être certifié conformément à la législation belge et au "Cahier des charges relatif au personnel de sécurité".

3.2.1. Deel A : voorstelling van de aanvragende dienst of vereniging

Het deel A bestaat uit een algemene voorstelling van de aanvragende dienst van NMBS Holding of van de toeristische spoorwegvereniging. Het bevat 4 hoofdstukken :

— hoofdstuk 1 omvat :

- * gegevens over het statuut van de dienst of vereniging;
- * het organigram van de dienst of vereniging;

* de contactgegevens van de bedrijfs- of verenigingsverantwoordelijke en van de persoon die binnen het bedrijf of de vereniging verantwoordelijk is voor de exploitatieveiligheid van de activiteit.

— hoofdstuk 2 omvat de vervoerdienst die de betrokken aanvrager wenst uit te oefenen, namelijk :

- * de aard van het vervoer (personenvervoer, ledig reizigersmaterieel, ledig goederenmaterieel);
- * het gebruikte materieel;
- * de te berijden infrastructuur;
- * de periodes en frequentie van het gebruik van de infrastructuur.

— hoofdstuk 3 bestaat uit :

* een opsomming van de veiligheidsfuncties (zie wetgeving en het bestek voor het veiligheidspersoneel) die zullen uitgeoefend worden;

* een beschrijving van de door het veiligheidspersoneel uitgeoefende taken;

* een overzicht van de verschillende opleidingen voorzien voor het veiligheidspersoneel; (voor het besturings- en het vergezellend personeel : verwijzen naar de in de wetgeving erkende opleidingsinstellingen - voor de andere veiligheidsfuncties : vermelden wie de opleiding verstrekt en waar de opleidingen plaatsvinden alsook hoe en door wie de certificatie uitgevoerd wordt);

* de maatregelen die zullen genomen worden ingeval van abnormale toestand of verstoord treinverkeer (calamiteitenorganisatie);

* de uitrustingen die het bedrijf ter beschikking stelt van het besturings- en vergezellend personeel om communicatie met de infrastructuurbeheerder te verzekeren in normale en abnormale toestand.

— hoofdstuk 4 behelst :

* de veiligheidsdocumenten die ter beschikking gesteld worden van het veiligheidspersoneel;

* de maatregelen die genomen worden om het betrokken veiligheidspersoneel op elk ogenblik te laten beschikken over aangepaste veiligheidsdocumentatie (documentenbeheer).

3.2.2. Deel B : geschiktheid van het veiligheidspersoneel

3.2.2.1. Treinpersoneel

NMBS Holding en de toeristische spoorwegvereniging maken voor het uitoefenen van de veiligheidsfuncties « besturen » en « vergezellen » gebruik van gecertificeerd veiligheidspersoneel van een erkende SO (zie § 4). In dat geval volstaat het om in deel B te verwijzen naar dat ingezette, gecertificeerde veiligheidspersoneel alsook naar de erkende SO waarvan dit personeel afhangt.

NMBS Holding en de toeristische spoorwegvereniging houden een lijst bij met de naam en de functie van het ingezette veiligheidspersoneel alsook met het nummer van de vergunning van de betrokken bestuurder of van het attest van de betrokken begeleider.

3.2.2.2. Ander veiligheidspersoneel

Veiligheidspersoneel, met uitzondering van personeel dat de veiligheidsfunctie « besturen » en « vergezellen » uitoefent, mag worden opgeleid door NMBS Holding of de toeristische spoorwegvereniging.

In dat geval beschrijft NMBS Holding of de toeristische spoorwegvereniging in deel B hoe wordt voldaan aan de eisen betreffende de fysieke geschiktheid, de professionele kennis en de opleiding van dat veiligheidspersoneel. Het veiligheidspersoneel moet vooraleer het activiteiten op het Belgische spoorwegnet uitoefent, de vereiste opleiding krijgen en gecertificeerd worden conform de Belgische wetgeving en het « Bestek voor het veiligheidspersoneel ».

A cet égard, le demandeur décrit le système qu'il applique pour :

— garantir que son personnel de sécurité répond toujours aux critères médicaux requis tels que prescrits dans la législation belge et dans le "Cahier des charges relatif au personnel de sécurité". Il doit également établir qu'il dispose d'un système qui permet de vérifier l'exécution des contrôles périodiques obligatoires;

— donner les formations requises au personnel de sécurité qu'il emploie (formation fondamentale);

— garantir que le personnel de sécurité maintient ses connaissances professionnelles à niveau (formation permanente).

La SNCB Holding et l'association touristique ferroviaire tiennent à jour un dossier personnel pour chaque travailleur.

3.2.3. Partie C : aptitude du matériel

Dans cette partie, le demandeur doit pouvoir prouver que :

— son matériel répond aux exigences telles que décrites dans le présent cahier des charges;

— qu'il applique un schéma de maintenance et de visite conforme aux obligations de sécurité requises (cf. présent document).

De plus, la SNCB Holding et les associations touristiques ferroviaires doivent tenir à jour une liste de leur matériel roulant.

La partie C doit comporter les éléments suivants pour chaque engin ferroviaire :

— caractéristiques générales d'un plan général, une description du véhicule, la tare, la charge autorisée et le rayon de courbure;

— un plan + un tableau de calcul du gabarit d'encombrement;

— les schémas pneumatiques et les schémas électriques;

— une description (succincte) des organes de freinage (robinet de frein, robinet de frein automatique, répartiteurs), ainsi que leur type, numéro de série, tout comme la date de leur dernier contrôle dans un atelier agréé et leur fiche de suivi;

— des plans et descriptions des essieux, ainsi que leur numéro de série, date de fabrication, ainsi que la date de leur dernier contrôle dans un atelier agréé et leur fiche de suivi;

— pour les chaudières (tant pour la traction que pour le chauffage), un certificat valable – qui autorise l'utilisation de la chaudière – délivré par un organisme agréé;

— les certificats de contrôle des réservoirs sous pression, délivrés par un organisme agréé;

— prestations : puissance nominale, vitesse maximale (autonome et tractée), force de freinage.

3.3. Informations mises à disposition par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire (GI)

Le demandeur (SNCB Holding - association touristique ferroviaire) doit veiller à ce que le personnel concerné qu'il emploie connaisse et puisse appliquer les normes techniques et règles liées à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et de son utilisation. Ces normes et règles peuvent être commandées sur simple demande adressée au GI (Infrabel, I-AR 22, rue Bara 110, 1060 Bruxelles) ou via le site web www.railaccess.be. Dès que la SNCB Holding et/ou l'association touristique ferroviaire s'inscrivent, elles reçoivent un mot de passe qui leur permet d'accéder à la réglementation publiée sur le site web.

Les documents techniques (plans de signalisation schématiques – PSS, profils longitudinaux des différentes lignes du réseau,...) peuvent être demandés par la SNCB Holding et l'association touristique ferroviaire au GI aux adresses qui sont indiquées dans le Livret du Service des Trains – Partie III. L'envoi et la facturation des documents requis sont effectués par les services concernés.

Pour l'envoi de télégrammes et bulletins (ART, ACPA, BNX pour travaux et autres BNX qui ont un impact sur la circulation ferroviaire,...), le GI demande à un autre UI l'adresse à laquelle il doit lui faire parvenir les télégrammes et bulletins qui lui sont destinés. Les adresses de l'UI sont reprises dans les consignes pour l'envoi de télégrammes des organes de régulation (consigne 11/2). L'UI accuse bonne réception des communications et prend en interne et au moment opportun, les mesures qui s'imposent.

La SNCB Holding et l'association touristique ferroviaire sont responsables de la distribution des instructions requises à leur personnel de sécurité.

Daartoe beschrijft de aanvrager het systeem dat hij toepast om :

— te waarborgen dat zijn veiligheidspersoneel steeds voldoet aan de vereiste medische criteria zoals voorgeschreven in de Belgische wetgeving en het « Bestek voor het veiligheidspersoneel ». Hij dient ook aan te tonen dat hij beschikt over een systeem dat toelaat de uitvoering van de verplichte periodieke onderzoeken na te zien;

— de vereiste opleidingen te verstrekken aan het veiligheidspersoneel dat hij tewerkstelt (fundamentele opleiding);

— te waarborgen dat het veiligheidspersoneel haar professionele kennis behoudt (permanente opleiding).

NMBS Holding en de toeristische spoorwegvereniging houden voor elke werknemer een persoonlijk dossier bij.

3.2.3. Deel C : geschiktheid van het materieel

In dit deel dient de aanvrager aan te tonen dat :

— zijn materieel beantwoordt aan de eisen zoals beschreven in onderhavig document;

— hij een onderhouds- en schouwingschema toepast dat conform is met de vereiste veiligheidsverplichtingen (zie onderhavig document).

Daarnaast moeten NMBS Holding en de toeristische spoorwegverenigingen een lijst van hun rollend materieel bijhouden.

Deel C dient voor elk spoorvoertuig volgende elementen te bevatten :

— algemene karakteristieken met een algemeen plan, een beschrijving van het voertuig, de tarra, de toelaatbare last en de boogstraal;

— een plan + een berekeningstabel van het omgrenzingsprofiel;

— de pneumatische schema's en elektrische schema's;

— beschrijving (beknopt) van de remorganen (remkraan, automatische remkraan, verdelers), alsook hun type, serienummer alsook de datum van hun laatste controle in een erkende werkplaats en hun volgfiche;

— plannen en beschrijvingen van de assen alsook hun serienummer, fabricatiedatum alsook de datum van hun laatste controle in een erkende werkplaats en hun volgfiche;

— voor de stoomketels (zowel voor tractie als verwarming), een geldig certificaat - die het gebruik van de stoomketel toelaat - afgeleverd door een erkend organisme;

— de controlecertificaten van de drukvaten, afgeleverd door een erkend organisme;

— prestaties : nominaal vermogen, maximale snelheid (autonoom en gesleept), remkracht.

3.3. Door de spoorweginfrastructuurbeheerder (IB) ter beschikking gestelde informatie

De aanvrager (NMBS Holding – toeristische spoorwegvereniging) dient ervoor te zorgen dat het betrokken personeel dat hij tewerkstelt de technische normen en regels met betrekking tot de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en het gebruik ervan, kent en kan toepassen. Die normen en regels kunnen bij de IB (Infrabel, I-TN 22, Barastraat 110, 1060 Brussel) worden besteld op eenvoudige aanvraag of via de website www.railaccess.be. Zodra NMBS Holding en/of de toeristische spoorwegvereniging zich ingeschreven hebben, ontvangen zij een wachtwoord waarmee ze toegang verkrijgen tot de reglementering gepubliceerd op de website.

De technische documenten (Schematische Seinrichtingsplannen – SSP, lengteprofielen van de verschillende lijnen van het net,...) kunnen door NMBS Holding en de toeristische spoorwegvereniging aangevraagd worden bij de IB op de adressen die aangeduid zijn in het Boek van de Treindienst – Deel III. De verzending en de facturatie van de gevraagde documenten worden uitgevoerd door de betrokken diensten.

Voor de verzending van telegrammen en bulletins (BTS, BVNS, BNX voor werken en andere BNX die gevolgen hebben voor het treinverkeer,...) vraagt de IB aan iedere IG het adres waarnaar hij de aan hen gerichte telegrammen en bulletins moet zenden. De adressen van de IG zijn opgenomen in de consignes voor het verzenden van telegrammen van de regelingsorganen (consigne 11/2). De IG meldt ontvangst voor de mededelingen en neemt intern, op het gepaste ogenblik, de maatregelen die ze vereisen.

NMBS Holding en de betrokken toeristische spoorwegvereniging zijn verantwoordelijk voor de verdeling van de nodige onderrichtingen aan hun veiligheidspersoneel.

3.4. Contrôles

La SNCB Holding et les associations touristiques ferroviaires peuvent faire l'objet de contrôles relatifs à la conformité du personnel et du matériel roulant, tels que décrits dans la loi sur l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Ces contrôles sont effectués par le gestionnaire d'infrastructure et/ou par le Service Sécurité et Interopérabilité des Chemins de fer (SSICF).

Lorsque le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire constate que le matériel utilisé ou le personnel de sécurité menace la sécurité du trafic ferroviaire, il peut prendre les mesures requises; y compris l'interdiction de leur circulation. Le gestionnaire d'infrastructure en informe le Service Sécurité et Interopérabilité des Chemins de Fer.

Le gestionnaire d'infrastructure peut :

— contrôler l'identité et les brevets et autres documents qui attestent la certification du personnel de sécurité;

— contrôler l'état du matériel roulant et y accéder.

3.5. Contrat d'utilisation

La SNCB Holding et l'association touristique ferroviaire doivent conclure un contrat d'utilisation avec Infrabel.

L'utilisation de l'infrastructure ferroviaire est subordonnée à l'existence d'un contrat conclu entre le demandeur et le GI. Ce contrat reprend les dispositions techniques, administratives et financières qui sont nécessaires à l'utilisation de l'infrastructure. Les conditions générales sont décrites dans le document de référence du réseau (DRR).

4. Le personnel de sécurité

Pour le personnel de sécurité qui est employé par la SNCB Holding et l'association touristique ferroviaire, les prescriptions conformes à la législation belge et au "Cahier des charges relatif au personnel de sécurité" visé à l'article 12 de l'arrêté royal du 16 janvier 2007 portant des exigences et procédures de sécurité applicables au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et aux entreprises ferroviaires sont d'application.

Une attention particulière doit être apportée au régime des prestations du personnel de sécurité. Les temps de parcours et de repos doivent être respectés. Aussi bien l'entreprise ferroviaire reconnue que la SNCB Holding et/ou l'association touristique sont responsables de cette observation.

La SNCB Holding et l'association touristique ferroviaire doivent obligatoirement utiliser du personnel de sécurité certifié d'une EF reconnue pour l'exercice des fonctions de sécurité "conduite" et "accompagnement". Par ailleurs, le personnel de sécurité qui exerce la fonction de sécurité "conduite" doit être en possession des annexes 1^{re} et 2 (attestation de connaissance de ligne et attestation de connaissance du matériel) requises pour l'exercice de la fonction de sécurité concernée.

Lorsque la SNCB Holding ou l'association touristique ferroviaire utilise du matériel de traction historique, elle délivre – en remplacement de l'annexe 2 – une attestation au conducteur concernant la connaissance du matériel historique concerné requise pour l'exercice de la fonction de sécurité.

Pour l'exercice des fonctions de sécurité restantes, la SNCB Holding et les associations touristiques ferroviaires peuvent :

— soit, utiliser du personnel de sécurité certifié d'une EF reconnue;

— soit, former elles-mêmes ce personnel de sécurité.

L'EF reconnue qui met son personnel de sécurité à la disposition de la SNCB Holding ou d'une association touristique ferroviaire doit confirmer son accord par écrit à la SNCB Holding ou à l'association touristique ferroviaire. Cet accord doit être annexé au dossier technique de demande.

5. Le matériel historique

5.1. Agrément du matériel historique

5.1.1. Généralités

Sauf mention contraire, lorsque les normes ou fiches UIC, citées dans le texte ci-dessous, comportent à la fois des prescriptions obligatoires et des recommandations, seules les prescriptions obligatoires doivent être respectées. Lorsque les documents prévoient plusieurs variantes de construction, l'option retenue sera mentionnée explicitement dans la demande d'agrément.

3.4. Controles

NMBS Holding en de betrokken toeristische spoorwegverenigingen kunnen onderworpen worden aan controles betreffende de conformiteit van het personeel en het rollend materieel zoals voorgeschreven in de wet betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Die controles worden uitgevoerd door de infrastructuurbeheerder en/of door de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS).

Wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder vaststelt dat het gebruikte materieel of het veiligheidspersoneel de veiligheid van het spoorwegverkeer in gevaar brengt, kan hij de nodige maatregelen treffen met inbegrip van het verbieden van hun verkeer. De infrastructuurbeheerder licht de Dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit hierover in.

De spoorweginfrastructuurbeheerder kan :

— de identiteit en de brevetten en andere documenten die de certificering van het veiligheidspersoneel attesteren controleren;

— de staat van het rollend materieel controleren en dit betreden.

3.5. Gebruiksovereenkomst

NMBS Holding en de toeristische spoorwegvereniging dienen een gebruiksovereenkomst af te sluiten met Infrabel.

Het gebruik van de spoorweginfrastructuur is ondergeschikt aan het bestaan van een contract dat door de aanvrager met de IB werd afgesloten. Dit contract bevat de technische, administratieve en financiële bepalingen die noodzakelijk zijn voor het gebruik van de infrastructuur. De algemene voorwaarden staan beschreven in de Netverklaring (NV).

4. Het veiligheidspersoneel

Voor het veiligheidspersoneel dat door NMBS Holding en de toeristische spoorwegvereniging tewerkgesteld wordt, gelden de voorschriften conform de Belgische wetgeving en het « Bestek voor het veiligheidspersoneel » bedoeld in artikel 12 van het koninklijk besluit van 16 januari 2007 houdende veiligheidsvereisten en –procedures van toepassing op de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen.

Bijzondere aandacht dient besteed aan het stelsel van de prestaties van het veiligheidspersoneel. De geldende rij- en rusttijden dienen gerespecteerd te worden. Zowel de erkende SO als NMBS Holding en/of de toeristische spoorwegvereniging zijn verantwoordelijk voor de naleving ervan.

NMBS Holding en de toeristische spoorwegvereniging moeten voor het uitoefenen van de veiligheidsfuncties «besturen» en «vergezellen» verplicht gebruik maken van gecertificeerd veiligheidspersoneel van een erkende SO. Daarenboven dient het veiligheidspersoneel dat de veiligheidsfunctie « besturen » uitoefent in het bezit te zijn van de bijlagen 1 en 2 (attest van lijnkennis en attest van materieelkennis) vereist voor het uitoefenen van de betrokken veiligheidsfunctie.

Wanneer NMBS Holding of de toeristische spoorwegvereniging historisch tractiematerieel gebruikt, levert zij, ter vervanging van bijlage 2, een attest af aan de bestuurder betreffende de kennis van het betrokken historisch materieel vereist voor het uitoefenen van de veiligheidsfunctie.

Voor het uitoefenen van de overige veiligheidsfuncties mogen NMBS Holding en de toeristische spoorwegverenigingen :

— ofwel, gebruik maken van gecertificeerd veiligheidspersoneel van een erkende SO;

— ofwel, dit veiligheidspersoneel zelf opleiden.

De erkende SO die haar veiligheidspersoneel ter beschikking stelt van NMBS Holding of van een toeristische spoorwegvereniging moet haar akkoord schriftelijk bevestigen aan NMBS Holding of aan de betrokken toeristische spoorwegvereniging. Dit akkoord wordt bijgevoegd bij het technische dossier van aanvraag.

5. Het historisch materieel

5.1. Goedkeuring van het historisch materieel

5.1.1. Algemeen

Wanneer de in de onderstaande tekst genoemde normen of UIC-fiches zowel bindende als aanbevolen voorschriften bevatten, moeten alleen de bindende voorschriften worden nageleefd, behalve indien anders vermeld. Indien de documenten meerdere variaties op constructies voorzien, moet de weerhouden keuze expliciet vermeld staan in de goedkeuringsaanvraag.

Le matériel peut être agréé après examen par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire (GI) pour autant que sa vitesse de circulation soit limitée à 40 km/h. Autrement ($V > 40$ km/h), le matériel doit être agréé par un organisme reconnu. Sa circulation est réglée par les dispositions réglementaires en vigueur.

5.1.2. Délai d'examen

Réservé.

5.1.3. Demande d'agrément

Le propriétaire du matériel doit présenter une demande d'agrément par engin avant toute première mise en circulation de celui-ci.

Cette demande d'agrément est accompagnée :

- d'un dossier technique;
- d'un schéma de maintenance.

L'agrément est accordé nominativement pour chaque engin.

L'agrément n'est accordé que pour la circulation sur le réseau ferroviaire belge.

L'agrément signifie que le véhicule respecte, à la date d'agrément, les règles ferroviaires essentielles de sécurité. Cette réglementation ne modifie en rien l'application d'autres réglementations légales (arrêtés royaux, normes,...).

Il ne s'applique pas au transit temporaire de et/ou vers un réseau étranger (considéré comme transport exceptionnel).

5.1.4. Procédure d'agrément

L'agrément est attribué à l'issue d'une procédure qui a pour but de s'assurer que la conception du véhicule le rend apte à circuler sur les voies et à les occuper conformément aux prescriptions et règlements en vigueur.

La procédure comporte des visites et des essais.

Dans certains cas, un agrément provisoire comportant des limitations peut être accordé. Dans ce cas, la date limite de validité et les restrictions éventuelles sont mentionnées sur le certificat d'agrément.

À l'issue de cette procédure, l'agrément est matérialisé par un document. La preuve que l'agrément a été accordé à un véhicule donné s'exprime d'une part, par la remise d'un document (lettre d'agrément) et d'autre part, par l'apport d'une marque externe sur le véhicule, dont un modèle est repris en annexe 2.

5.1.5. Frais

Tous les frais de dossier, d'étude, d'essais et de visite aussi bien pour l'agrément que pour le renouvellement de l'agrément sont à charge du demandeur.

5.1.6. Validité de l'agrément

5.1.6.1. Généralités

La validité de l'agrément est d'1 an, pour autant que les conditions du § 5.1.6.2 soient respectées. Après quoi, le matériel doit être revisité par un représentant du GI afin de renouveler l'agrément. Il appartient à la SNCB Holding et à l'association touristique ferroviaire de demander le renouvellement de l'agrément. Le renouvellement est accordé par le GI après avoir vérifié que les conditions et caractéristiques requises sont remplies.

Durant cette période, le GI se réserve le droit de contrôler le véhicule et peut procéder à la suspension ou à la modification de l'agrément s'il est constaté un non-respect des prescriptions en vigueur. Dans ce but, il peut imposer des visites périodiques de sa propre initiative.

Un nouvel agrément doit être demandé dans les cas suivants :

- changement de propriétaire;
- déraillement ou avarie grave;
- modification des éléments concernant la sécurité de la circulation.

Het materieel kan goedgekeurd worden na onderzoek door de spoorweginfrastructuurbeheerder (IB) voorzover de snelheid van dat materieel beperkt is tot 40 km/h. In het andere geval ($V > 40$ km/h) wordt het materieel goedgekeurd door een aangewezen instantie. Hun verkeer wordt geregeld door de van kracht zijnde reglementaire beschikkingen.

5.1.2. Onderzoekstermijn

Voorbehouden.

5.1.3. Aanvraag tot goedkeuring

Het behoort tot de verplichtingen van de eigenaar om voor elk voertuig een aanvraag tot goedkeuring in te dienen vóór de eerste in verkeersstelling.

Deze aanvraag wordt vergezeld van :

- een technisch dossier;
- een onderhoudsschema.

De goedkeuring wordt nominatief verleend voor het voertuig.

De goedkeuring wordt slechts verleend voor verkeer op het Belgische spoorwegennetwerk.

De goedkeuring van het krachtvoertuig betekent dat, op de datum van aanname, het krachtvoertuig aan de spoorwegreglementering betreffende de veiligheid beantwoordt. Deze reglementering wijzigt niets betreffende de toepassing van andere wettelijke reglementeringen (koninklijke besluiten, normen...).

Deze goedkeuring is niet van toepassing voor tijdelijk transit komende en/of vertrekkende naar een vreemd net (beschouwd als buitengewoon vervoer).

5.1.4. Goedkeuringsprocedure

De goedkeuring wordt verleend na afloop van een procedure die tot doel heeft er zich van te vergewissen dat het concept van het voertuig het geschikt maakt om te rijden op de sporen en ze te bezetten in overeenstemming met de van kracht zijnde voorschriften en reglementen.

De procedure houdt schouwingen en proeven in.

In bepaalde gevallen kan een voorlopige goedkeuring met beperkingen verleend worden. In dat geval worden de beperkingen en de vervaldatum op de goedkeuringsbrief vermeld.

Tenslotte wordt de goedkeuring gematerialiseerd door een document. Het bewijs dat de goedkeuring voor een bepaald krachtvoertuig werd verleend, wordt kenbaar gemaakt door het enerzijds afleveren van een document (goedkeuringsbrief) en anderzijds door het aanbrenge van een merkteken op het krachtvoertuig waarvan een model in bijlage 2 wordt weergegeven.

5.1.5. Kosten

Alle dossierkosten, studiekosten, kosten van proeven en schouwingen en dit zowel voor een toelating als voor een hernieuwing van de toelating zijn ten laste van de aanvrager.

5.1.6. Geldigheid van de goedkeuring

5.1.6.1. Algemeen

De geldigheid van de goedkeuring is 1 jaar voorzover voldaan wordt aan de voorwaarden van § 5.1.6.2. Daarna moet het materieel herkeurd worden door een vertegenwoordiger van de IB en dit teneinde de geldigheid van de goedkeuring te vernieuwen. Het vernieuwen van de goedkeuring dient door NMBS Holding en de toeristische spoorwegvereniging aangevraagd te worden. Het vernieuwen wordt toegestaan door de IB wanneer de vereiste voorwaarden en karakteristieken vervuld zijn.

Gedurende deze periode kan de IB het nodig achten het krachtvoertuig te controleren en over te gaan tot het schorsen of het wijzigen van de goedkeuring, en dit indien vastgesteld wordt dat de van kracht zijnde richtlijnen niet nageleefd worden. Op eigen initiatief kan de IB hiervoor periodieke schouwingen opleggen.

Het is nodig over te gaan tot een vernieuwing in geval van :

- verandering van eigenaar;
- ontsparing of zware averij;
- wijziging van de elementen die betrekking hebben op de verkeersveiligheid.

5.1.6.2. Contrôle trimestriel

De plus, la SNCB Holding et l'association touristique ferroviaire doivent soumettre ce matériel aux examens suivants tous les 3 mois :

- mesure du profil des roues;
- visite approfondie du matériel (détail);
- essai de frein complet.

Ces contrôles peuvent être effectués par une EF reconnue. Les résultats doivent être transmis au GI.

Dans le cas contraire, les contrôles sont effectués à la demande, tous les 3 mois par le personnel qualifié du GI.

5.1.6.3. Retrait de l'agrément

Tout retrait, décidé par le propriétaire, doit faire l'objet d'un avis adressé au GI.

5.2. Maintenance du matériel

5.2.1. Généralités

La SNCB Holding et les associations touristiques ferroviaires doivent mettre en place un schéma de maintenance et de visite du matériel conforme avec ses obligations générales en matière de sécurité.

La SNCB Holding et les associations touristiques ferroviaires restent à tout moment responsables de la qualité et du bon fonctionnement de leur matériel.

Tout incident ou accident qui met en cause le matériel et/ou son bon fonctionnement tombe sous la responsabilité de la SNCB Holding et des associations touristiques ferroviaires.

5.2.2. Schéma de maintenance

La SNCB Holding et l'association touristique ferroviaire doivent établir un schéma de maintenance pour leurs véhicules agréés.

Les organes suivants doivent être déposés et vérifiés selon les échéances fixées par la SNCB Holding et l'association touristique ferroviaire. Cependant, les échéances ne peuvent pas dépasser les limites indiquées dans le tableau ci-dessous.

Frein	Partie pneumatique	— 10 ans	Rem	Pneumatische gedeelte	— 10 jaar
	Partie mécanique	— 20 ans		Mechanisch gedeelte	— 20 jaar
Essieux montés boîtés	Boîtes à rouleaux	— Révision essieux : 15 ans	Wielstellen	Aspotten met rollagers	— Revisie wielstel : 15 jaar
	Boîtes à rouleaux (à huile)	— Remplacer l'huile annuellement — Révision essieux : 15 ans		Aspotten met rollagers (olie)	— Annuelijks olie vervangen — Revisie wielstel : 15 jaar
Indicateur de vitesse et enregistreur de vitesse		— 10 ans	Snelheidsaanduiders en snelheidsopnemer		— 10 jaar

5.3. Prescriptions techniques

5.3.1. Compatibilité avec l'infrastructure ferroviaire

5.3.1.1. Compatibilité avec le profil d'intercirculation

* Pour accéder à l'ensemble du réseau, le matériel roulant doit être conforme aux prescriptions obligatoires (O) et recommandées (R) de la fiche UIC 505-1. D'autres véhicules peuvent être admis sur demande, dans le cadre d'un accord spécial conclu sur la base d'un gabarit élargi propre à l'infrastructure ferroviaire belge. (Un plan et des notes de calcul doivent être fournis.)

5.3.1.2. Aptitude à la circulation dans la plage 0 km/h —> VL

— Sécurité de marche

* Le matériel concerné est considéré comme du matériel ayant déjà circulé sur le réseau à écartement 1435 mm.

En ce qui concerne la stabilité de marche, la vitesse maximale de ce matériel est d'office limitée à 80 km/h.

* Afin de permettre le passage dans les appareils de voie, les caractéristiques géométriques des essieux doivent être conformes à la fiche UIC 510-2. (Dossier technique)

* Les roues de l'essieu de tête des véhicules, ainsi que l'essieu de tête des voitures pilotes doivent être protégées par un chasse-pierres.

5.1.6.2. Driemaandelijkse controles

Daarnaast moeten NMBS Holding en de toeristische spoorwegvereniging hun materieel om de 3 maanden aan volgende controles onderwerpen :

- metingen van het profiel van de wielen;
- grondige schouwing van het materieel (detail);
- uitgebreide remproef.

Deze controles kunnen uitgevoerd worden door een erkende SO. De resultaten dienen te worden overgemaakt aan de IB.

In het andere geval, worden de controles op aanvraag om de 3 maanden uitgevoerd door gekwalificeerd personeel van de IB.

5.1.6.3. Intrekken goedkeuring

Ieder intrekken, beslist door de eigenaar, dient het voorwerp uit te maken van een aan de IB gerichte mededeling.

5.2. Onderhoud van het materieel

5.2.1. Algemeen

NMBS Holding en de toeristische spoorwegvereniging moeten een onderhoudsschema opstellen voor het onderhoud en de controle van hun materieel conform de algemene vereisten in verband met de veiligheid.

NMBS Holding en toeristische spoorwegvereniging zijn te allen tijde verantwoordelijk voor de goede en veilige werking van hun materieel.

NMBS Holding en toeristische spoorwegvereniging zijn verantwoordelijk voor ieder voorval of ongeval dat te wijten is aan de toestand en/of de werking van hun materieel.

5.2.2. Onderhoudsschema

NMBS Holding en de toeristische spoorwegvereniging moeten een onderhoudsschema opstellen voor hun goedgekeurde voertuigen.

Volgende organen moeten uit het voertuig gehaald worden en nagezien worden met periodiciteiten bepaald door NMBS Holding en de toeristische spoorwegvereniging. De periodiciteiten mogen de waarden in volgende tabel niet overschrijden.

5.3. Technische voorschriften

5.3.1. Verenigbaarheid met de spoorweginfrastructuur

5.3.1.1. Verenigbaarheid met het doorgangsprofiel

* Voor de toegang tot het volledige net moet het rollend materieel voldoen aan de bindende (O) en de aanbevolen (R) voorschriften van UIC-fiche 505-1. Andere voertuigen kunnen op verzoek worden toegelaten in het kader van een speciale overeenkomst op basis van een verbreed vrijruimteprofiel dat eigen is aan de Belgische spoorweginfrastructuurbeheerder. (Een plan en berekeningsnota moeten voorgelgd worden.)

5.3.1.2. Geschiktheid om te rijden tussen 0 km/h —> VL

— Rijveiligheid

* Het betrokken materieel wordt beschouwd als materieel dat reeds op sporen met spoorbreedte 1435 mm heeft gereden.

Wat betreft de ritstabiliteit, wordt de maximumsnelheid vastgelegd op 80 km/h.

* Ten einde de doorrit in spoortoestellen mogelijk te maken, moeten de geometrische kenmerken van de wielstellen conform de UIC-fiche 510-2 zijn. (Technisch dossier)

* De uiterste wielstellen van de krachtvoertuigen alsook het voorste wielstel van de stuurrijtuigen moeten beschermd zijn door spoorstaafruimers.

— Sollicitation de la voie, des appareils de voie et des ouvrages d'art

* La disposition et la charge des essieux du matériel doivent être conformes à la fiche UIC 700 selon la catégorie de ligne des itinéraires demandés.

* Les efforts verticaux statiques maximaux doivent être compatibles avec le diamètre des roues selon la fiche UIC 510-2.

* Pour le franchissement de certains ouvrages d'art, des restrictions particulières peuvent être imposées (Etude par GI).

* Pour limiter les efforts longitudinaux, les accélérations moyennes maximales positives ou négatives ne doivent pas dépasser 2 m/s^2 .

* Le dispositif de sablage ne peut pas fonctionner automatiquement. Il ne peut agir qu'à la demande du conducteur au moyen d'une commande manuelle située sur le pupitre de conduite.

5.3.1.3. Exigences concernant les bogies, les véhicules à deux essieux et les essieux montés

* La SNCB Holding et l'association touristique ferroviaire doivent soumettre les plans d'ensemble des organes de roulement ainsi que les fiches de suivi et le schéma d'entretien des essieux.

* Dans la mesure du possible, les boîtes d'essieux doivent être équipées de paliers à rouleaux. Le GI peut imposer la modification des véhicules en ce sens.

5.3.2. Compatibilité avec l'alimentation électrique

* Les engins de traction à alimentation électrique via la caténaire sont interdits jusqu'à nouvel ordre.

5.3.3. Compatibilité avec la signalisation et les équipements nécessaires à la sécurité du trafic

5.3.3.1. Compatibilité avec les systèmes de signalisation

— Dispositions géométriques

* La distance entre les essieux consécutifs doit être inférieure à 27 m.

* La forme du boudin des roues doit être conforme aux exigences de la fiche UIC 510-2.

* Le matériel roulant ne doit pas comporter de pièces métalliques autres que les boudins des roues dans la zone de sensibilité des détecteurs de roues.

* Le diamètre minimum des roues et la distance minimale entre les essieux seront tels que le fonctionnement des compteurs d'essieux soit garanti (fiche UIC 790R).

— Shuntage électrique des rails par les essieux

* La résistance électrique entre les roues de chaque essieu monté et la masse minimale par essieu doivent respecter les prescriptions obligatoires (O) et recommandées (R) de la fiche UIC 512.

* Le matériel roulant susceptible de circuler isolément et dont la tare est inférieure à 30 t, doit être équipé d'un dispositif d'aide au shuntage. Par ailleurs, en cas de problèmes répétitifs de shuntage dans certaines zones géographiques, ou pour certains types de matériels, le GI pourra imposer l'installation de dispositifs d'aide au shuntage au matériel dont la tare est plus élevée que celle indiquée ci-dessus.

— Compatibilité électromagnétique avec les systèmes de détection des trains, ainsi qu'avec la transmission et les câbles de signalisation

* Le cas échéant, le document de référence MI.01-EMC-75.2.0 de la Direction Infrastructure décrit les procédures de test et les critères de sécurité à respecter par le matériel roulant. La procédure d'homologation est décrite dans la norme EN 50 238 Pr.

5.3.3.2. Compatibilité avec d'autres équipements

— Transmission entre la voie et le matériel roulant

* Systèmes brosse-crocodile (répétition des signaux) : les caractéristiques de la brosse de contact doivent être conformes au plan C-3-114M. La résistance en courant continu entre la brosse et la masse doit se situer entre 250 et 80 ohm.

* Aucune perturbation des systèmes d'échange d'information entre la voie et le matériel roulant n'est autorisée.

— Fonctionnement des détecteurs de boîtes chaudes

* Dans la mesure du possible, les températures de fonctionnement des boîtes doivent être cohérentes avec les seuils de détection et d'alerte des détecteurs de boîtes chaudes placés le long de la voie.

* La géométrie des boîtes et des bogies doit permettre une bonne visibilité des parties chaudes des boîtes par les détecteurs de boîtes chaudes, compte tenu des axes de visée des détecteurs (voir plans 101.2.088M et 101.2.089M).

* Dans les cas où une détection correcte s'avère impossible (par ex. engins à bielles), la SNCB Holding et/ou l'association touristique ferroviaire mettra au point un système de contrôle et de visite afin de prévenir une surchauffe des boîtes d'essieux.

— Belasting van het spoor, spoortoestellen en kunstwerken

* De schikking en de belasting van de assen van de voertuigen moeten voldoen aan UIC-fiche 700 volgens de lijncategorie van de gevraagde trajecten.

* De maximale verticale statische krachten moeten verenigbaar zijn met de wieldiameter volgens UIC-fiche 510-2.

* Voor het rijden over bepaalde kunstwerken kunnen bijzondere beperkingen gelden (Onderzoek door IB).

* Om de krachten in de langsrichting te beperken, mogen de positieve of negatieve gemiddelde maximumversnellingen niet meer bedragen dan 2 m/s^2 .

* De zandstrooier mag niet automatisch werken. Hij mag maar in werking treden na een manueel commando van de bestuurder op de stuurtafel.

5.3.1.3. Vereisten betreffende de draaistellen, twee-assige voertuigen en wielstellen

* NMBS Holding en de toeristische spoorwegvereniging moeten de plannen van het loopwerk voorleggen alsook de volgfiches en het onderhoudsschema van de wielstellen.

* In de mate van het mogelijke moeten de voertuigen voorzien zijn van draagpotten met rollagers. De IB kan verplichten de voertuigen aan te passen.

5.3.2. Verenigbaarheid met de elektrische stroomvoorziening

* De tractievoertuigen met elektrische stroomvoorziening via de bovenleiding zijn verboden tot nader bericht.

5.3.3. Verenigbaarheid met de seininrichting en de uitrustingen die nodig zijn voor de veiligheid van het verkeer

5.3.3.1. verenigbaarheid met de seininrichtingssystemen

— Geometrische bepalingen

* De afstand tussen de opeenvolgende assen moet kleiner zijn dan 27 m.

* De vorm van de wielflenzen moet in overeenstemming zijn met de eisen volgens de UIC-fiche 510-2.

* Behalve de wielflenzen, mag het rollend materieel geen metalen delen omvatten in de gevoeligheidszone van de wieldetectors.

* De minimum wieldiameter en de minimum radstand moeten zodanig zijn dat de assentellerfunctie gewaarborgd is (UIC-fiche 790R).

— Shunten van de spoorstaven door de wielstellen

* De elektrische weerstand tussen de wielen van elk wielstel en de minimummassa per as moeten in overeenstemming zijn met de bindende (O) en aanbevolen (R) voorschriften van UIC-fiche 512.

* Rollend materieel dat afzonderlijk moet rijden en waarvan de tarra lager is dan 30 t, moet uitgerust zijn met een hulpinrichting voor het shunten. Wanneer er zich bovendien geregeld problemen met het shunten voordoen in bepaalde geografische zones of bij bepaalde types van materieel, kan de IB verplichten hulp-shuntinrichtingen te laten installeren op materieel waarvan de tarra hoger is dan de bovenvermelde tarra.

— Elektromagnetische verenigbaarheid met de treindetectiesystemen alsook met de transmissie en de signalisatiekabels

* In voorkomend geval beschrijft het document MI.01-EMC-75.2.0 van de Directie Infrastructuur de testprocedures en veiligheidscriteria die het rollend materieel in acht moet nemen. De certificatieprocedure is beschreven in de norm EN 50.238.Pr.

5.3.3.2. verenigbaarheid met andere uitrustingen

— Transmissie tussen spoor en rollend materieel

* Systemen borstel-krocodil (seinherhaling) : de karakteristieken van de contactborstel moeten in overeenstemming zijn met het plan C-3-114M. De gelijkstroomweerstand tussen borstel en massa moet gelegen zijn tussen 250 en 80 ohm.

* Er is geen enkele storing toegelaten van de systemen voor informatieoverdracht tussen het spoor en het rollend materieel.

— Werking van de warme asbus detectoren

* In de mate van het mogelijke moeten de werkingstemperaturen van de draagpotten stroken met de detectiedrempels en waarschuwingdrempels van de detectoren van warme asbussen die langsheen het spoor zijn opgesteld.

* De geometrie van de draagpotten en de draaistellen moet zo zijn dat de detectoren van warmlopers de warme onderdelen van de draagpotten goed kunnen waarnemen, rekening houdend met de richtassen van de detectoren (zie plan 101.2.088M en 101.2.089M).

* Voor de gevallen waarbij een correcte detectie onmogelijk is (vb. voertuigen met drijfstanen) moet NMBS Holding en/of de toeristische spoorwegvereniging een systeem van controle en schouwing op punt stellen zodanig dat een oververhitting van de asbussen voorkomen wordt.

De plus, la SNCB Holding et/ou l'association touristique ferroviaire prendront les mesures nécessaires afin d'éviter de provoquer des alarmes intempestives.

5.3.3.3. Exigences concernant la présence d'équipements de sécurité

— Equipement et ergonomie des postes de conduite

* Avertisseur sonore selon fiche UIC 644

* Dispositif de veille automatique selon les fiches UIC 641 et 651 § 4.3.2.6 actif pour toutes les vitesses. Une dérogation à cette exigence est admise pour les locomotives à vapeur, à condition qu'il y ait dans le poste de conduite, un deuxième agent initié à la desserte du frein et à l'immobilisation du convoi. (Dossier technique avec PV d'essais)

* Un dispositif de captation de l'état des signaux composé de 2 brosses téléc (une à l'avant, l'autre à l'arrière de l'engin moteur). La hauteur de ces brosses doit être la moins dépendante possible de la charge de l'engin moteur. En cas de non-réaction du conducteur aux signaux restrictifs, le dispositif doit provoquer un freinage d'urgence. Pour les locomotives à vapeur, le dispositif doit actionner un signal acoustique efficace.

* Un indicateur de vitesse (en km/h) dans chaque poste de conduite.

* un dispositif d'enregistrement de vitesse (en km/h) et des principaux événements observés durant le parcours.

* Le conducteur doit disposer d'un moyen de communication qui le met en contact avec le Traffic Control (gestion du trafic).

— Autres équipements.

* Pour les feux et les porte-signaux des engins à moteur en général, les paragraphes 2.1, 2.2, 2.4 et 3.1 de la fiche UIC 534 sont d'application. Des dérogations peuvent être admises pour les cotes d'emplacement des feux. Les feux ne peuvent pas être aveuglants.

* Pour le matériel remorqué, les paragraphes 1^{er}, 2.1 et 3.0.1 de la fiche UIC 523 sont d'application.

* Le signal d'alerte lumineux alternatif gauche – droite donnant 30 à 40 fois clignotements des projecteurs par minute sur les feux blancs. Ceci uniquement sur les engins à moteur, locomotives et voitures pilotes.

* Présence des agrès de sécurité selon le § 3.9.2 du RGUIF 3.1.3 et outillage nécessaire.

5.3.4. Exigences relatives au freinage et à la traction

5.3.4.1. Freinage

— Principe général

* Le système de freinage du matériel doit être conforme aux fiches UIC 540 et réglable au serrage et desserrage.

* La sollicitation de l'adhérence au freinage ne doit pas dépasser la limite de 0,13.

* L'utilisation de l'air du circuit de la conduite automatique de frein à d'autres usages est interdite.

— Equipement

* La capacité de production et de stockage d'air comprimé doit être suffisante pour alimenter les équipements de l'engin moteur et des véhicules remorqués. Le nombre d'essieux remorqués est déterminé par le tableau 6 du pr EN 14033-1.

* A l'exception des locomotives à vapeur, les engins moteurs doivent être dotés d'un dispositif qui coupe la traction dès que la pression dans la conduite de frein automatique est inférieure à $4,1 \pm 0,2$ bar. La traction peut être autorisée dès que cette pression est supérieure à $4,6 \pm 0,2$ bar.

* Un robinet de secours (min $3/4$ pouce) à commande directe, branché sur la CGFA doit être placé dans chaque poste de conduite. La conduite d'échappement de ce robinet doit être différente de celle du robinet de frein automatique.

* Les engins moteurs doivent être équipés d'un dispositif permettant de détecter une fuite anormale à la conduite du frein automatique, si le robinet de frein a un débit plus grand que celui prescrit dans la fiche UIC 541-03 et que plus de 6 véhicules sont susceptibles d'être remorqués.

* Le système de freinage du train doit être muni d'un dispositif de freinage d'urgence (application maximale du frein) en cas de défaut d'alimentation à la CGFA ($P_{arl} < 2,6$ bar) ou au réservoir principal ($P_{hr} < 4$ bar).

* Les locomotives et les véhicules remorqués doivent disposer au minimum d'un régime de freinage P.

* Les organes de freinage doivent être équipés d'un dispositif de rattrapage automatique du jeu lié à l'usure des semelles et garnitures, la simple action est obligatoire sur les locomotives et automoteurs à caisse simple.

S'il n'y a pas de jeu, les périodicités de réglage du jeu, ainsi que la cote maximale de la course du piston des cylindres de frein doivent être reprises dans le schéma de maintenance.

Te meer zal NMBS Holding en/of de toeristische spoorwegvereniging de nodige maatregelen nemen teneinde valse alarmsignalen te voorkomen.

5.3.3.3. Eisen betreffende de aanwezigheid van veiligheidsuitrustingen

— Uitrusting en ergonomie van de stuurcabines

* Claxon volgens UIC-fiche 644.

* Automatische waakinrichting volgens UIC-fiches 641 en 651 § 4.3.2.6. werkzaam bij elke snelheid. Een uitzondering wordt toegestaan voor de stoomlocomotieven op voorwaarde dat er in de stuurpost een tweede bediende aanwezig is die opgeleid is om de rem te bedienen en het konvooi te immobiliseren. (Technisch dossier met PV van de proeven.)

* Een inrichting voor het opvangen van de stand van de seinen bestaande uit 2 borstels - één vooraan en één achteraan het krachtvoertuig. De hoogte van deze borstels moet zo min mogelijk afhankelijk zijn van de last van het krachtvoertuig. In geval van uitblijven van reactie van de bestuurder ten aanzien van de beperkende seinen, moet deze inrichting een noodremming veroorzaken. Voor stoomlocomotieven moet deze inrichting een doeltreffend akoestisch signaal teweegbrengen.

* Een snelheidsaanduider (in km/h) in elke stuurpost.

* Een inrichting voor registratie van de snelheid (in km/h) alsook de voornaamste gebeurtenissen gedurende de rit.

* De bestuurder moet over een communicatiemiddel beschikken die hem in contact kan stellen met Traffic Control (verkeersleiding).

— Andere uitrustingen

* Voor de lichten en de seinhouders van de krachtvoertuigen in het algemeen zijn de paragrafen 2.1, 2.2, 2.4 en 3.1 van de UIC-fiche 534 van toepassing. Voor de afstanden tussen de lichten kunnen er uitzonderingen worden toegestaan. De lichten mogen niet verblindend zijn.

* Voor het getrokken materieel zijn de paragrafen 1, 2.1 en 3.0.1 van de UIC-fiche 532 van toepassing.

* Lichtalarmsignaal dat de koplichten alternatief links – rechts 30 tot 40 keer per minuut laat knipperen. Dit enkel op de krachtvoertuigen, locomotieven en stuurrijtuigen.

* Aanwezigheid van de veiligheidsmiddelen volgens § 3.9.2 van het ARGSI 3.1.3 en nodige gereedschap.

5.3.4. Vereisten betreffende tractie en remming

5.3.4.1. Remming

— Algemeen principe

* Het remsysteem moet conform de fiches UIC-540 zijn en regelbaar bij remmen en lossen.

* De adhesiebelasting bij het remmen mag niet meer bedragen dan 0,13.

* De lucht van de leiding van de automatische rem mag niet voor andere doeleinden worden gebruikt.

— Uitrusting

* De productie- en opslagcapaciteit van de perslucht moet toereikend zijn om de uitrustingen van het krachtvoertuig en de getrokken voertuigen te voeden. Het aantal getrokken assen wordt bepaald door de tabel 6 van de pr EN 14033-1.

* Uitzonderd de stoomlocomotieven, moeten de krachtvoertuigen voorzien zijn van een inrichting die de tractie onderbreekt vanaf een druk in de ARL lager dan $4,1 \pm 0,2$ bar en de tractie terug toelaat vanaf $4,6 \pm 0,2$ bar.

* Een noodkraan (min $3/4$ duim) met rechtstreekse bediening, gekoppeld aan de ARL moet in elke stuurcabine geplaatst worden. De ontsappingsleiding moet verschillend zijn van die van de automatische remkraan.

* De krachtvoertuigen moeten uitgerust zijn met een inrichting die een abnormaal lek in de leiding van de automatische rem kan opsporen, wanneer de remkraan een groter debiet levert als het in de UIC-fiche 541-03 voorziene maximum en er meer dan 6 voertuigen worden gesleept.

* Het remsysteem van de trein moet voorzien zijn van een noodremsysteem (maximale aansluiting van de rem) in geval van gebrek aan voeding van de ARL ($P_{arl} < 2,6$ bar) of het hoofdreservoir ($P_{hr} < 4$ bar).

* De locomotieven en de getrokken voertuigen moeten minstens over een remregime P beschikken.

* De remorganen moeten uitgerust zijn met een inrichting die automatisch de speling compenseert die te wijten is aan de sleet van remblokken en -voeringen; de enkelvoudige werking is verplicht op éénledige motorvoertuigen en locomotieven.

Indien er geen compensatiespeling is, dienen de periodiciteiten voor de regeling van de speling alsook de maximale koers van de zuiger van de remcilinder te worden opgenomen in het onderhoudsplan.

* Les engins moteurs et automoteurs doivent être équipés d'un frein d'immobilisation (frein à vis) pouvant développer un effort suffisant que pour permettre une immobilisation certaine sur une pente de 35 %. Pour le matériel remorqué, les prescriptions de la fiche UIC 543 sont d'application.

* Chaque poste de conduite doit être équipé de manomètres de contrôle de la pression des circuits de frein (conduite générale, réservoir principal et cylindres de frein).

5.3.4.2. Traction

* La charge maximale ainsi que la rampe la plus difficile de l'itinéraire envisagé ou des itinéraires de détournement doivent être compatibles avec les capacités de démarrage et d'accélération des engins moteurs et automoteurs utilisés.

5.3.5. Exigences pour le matériel à voyageurs

5.3.5.1. Equipements obligatoires

* Les caisses du matériel à voyageurs doivent être métalliques.

* Le matériel à voyageurs doit disposer d'un éclairage intérieur suffisant.

* Les portes d'accès doivent pouvoir être verrouillées.

* Quand l'ouverture des fenêtres est possible, il doit être indiqué clairement qu'il est interdit de se pencher par la fenêtre.

* Les voitures munies de portes d'intercirculation doivent également être équipées de passerelles et de soufflets garantissant une intercirculation en toute sécurité. A défaut de soufflets, les portes d'intercirculation doivent pouvoir être verrouillées.

* Les installations et aménagements intérieurs ne peuvent représenter un danger quelconque pour les voyageurs et le personnel d'accompagnement.

* L'équipement sanitaire des voitures (toilettes, lavabos) doit être en bon état, garantissant un degré de propreté et d'hygiène suffisant. Il convient de se baser sur les règles générales de la fiche UIC 563.

* Les portes d'accès à commande automatique doivent être munies d'ouvertures de secours.

* Les marchepieds et mains courantes doivent permettre d'accéder au véhicule sans danger.

5.3.5.2. Equipements de secours obligatoires

* Le matériel doit être équipé de marteaux brise-vitre ou certaines vitres du matériel doivent être du type éjectable (§ 6 de la fiche UIC 564-1). Dans tous les cas, des sorties de secours en nombre suffisant doivent être prévues.

* Le matériel en général doit être muni d'extincteurs en nombre suffisant.

* Le matériel voyageurs doit être équipé de signaux d'alarme. Les signaux d'alarme doivent être facilement repérables et plombés.

5.3.6. Divers

5.3.6.1. Intégrité du train

* Les organes de choc et traction du train doivent être dimensionnés de manière telle que le train constitue un ensemble, compte tenu des forces longitudinales lors de la traction et du freinage (conformément à la fiche UIC 520 pour l'attelage classique ou 522 pour l'attelage automatique à traction simple).

5.3.6.2. Aptitude à être secouru

— Couplabilité mécanique

* Si le train n'est pas équipé à des extrémités d'organes de choc et traction classiques (crochet et tampons) selon la fiche UIC 520, il doit être doté d'attelages de secours permettant la pousse ou la traction par des engins équipés d'organes de choc et traction selon la fiche UIC 520.

* Le train doit pouvoir se coupler pneumatiquement (conduite générale et conduite principale) avec un engin ou une rame équipée de liaisons conformes à la fiche UIC 648.

— Relevage

* Le matériel roulant doit pouvoir être relevé à l'aide du train de relevage de la SNCB, conformément au RGM 218. Un schéma de relevage et une fiche technique de relevage doivent être présentés.

* Si des agrès spécifiques sont requis, ceux-ci doivent être disponibles sur les trains ou fournis par la SNCB Holding et/ou l'association touristique ferroviaire et mis à disposition dans le train de relevage de la SNCB.

* Un véhicule dont un essieu est bloqué doit pouvoir être tracté ou poussé en utilisant un wagonnet de dépannage conforme au plan SNCB AM 33067 LU ou au modèle TGV selon le plan S6-02-00-70 (AC Salzannes).

* De kracht- en motorvoertuigen moeten over een immobilisatierem (schroefrem) beschikken die voldoende kracht ontwikkelt om een immobilisatie op een helling van 35 % te waarborgen. Voor het getrokken materieel zijn de voorschriften van UIC-fiche 543 van toepassing.

* Elke stuurpost moet voorzien zijn van manometers ter controle van de druk in de remsystemen (algemene remleiding, hoofdreservoir en cilinders).

5.3.4.2. Tractie

* De maximumbelasting alsook de lastigste helling op de voorziene reisweg of van de omleidingstrajecten moeten verenigbaar zijn met het aanzet- en versnellingsvermogen van de kracht- en motorvoertuigen.

5.3.5. Vereisten voor het reizigersmaterieel

5.3.5.1. Verplichte uitrustingen

* De kasten van het reizigersmaterieel moeten uit metaal vervaardigd zijn.

* Het reizigersmaterieel moet over voldoende binnenverlichting beschikken.

* De toegangsdeuren moeten kunnen vergrendeld worden.

* Indien het mogelijk is de vensters te openen, moet aangegeven worden dat het verboden is uit het venster te leunen.

* De rijtuigen die uitgerust zijn met doorgangsdeuren, moeten ook uitgerust zijn met overloopbruggen en vouwbalgen teneinde een veilige doorgang mogelijk te maken. In geval de vouwbalgen ontbreken, moeten de doorgangsdeuren vergrendeld worden.

* De binneninstallaties en binneninrichtingen mogen geen enkel gevaar betekenen voor de reizigers en het begeleidende personeel.

* De sanitaire uitrusting van de rijtuigen (wc's, wastafels) moet in goede staat zijn teneinde een voldoende hygiëne en netheid te garanderen. Het is aangewezen zich te baseren op de algemene regels van de UIC-fiche 563.

* De toegangsdeuren met automatische bediening moeten voorzien zijn van noodopeningen.

* De voettreden en de handgrepen moeten het mogelijk maken het voertuig zonder gevaar te betreden.

5.3.5.2. Verplichte nooduitrusting

* Het materieel moet uitgerust zijn met noodhamers ofwel moeten sommige vensters van het uitwerpbare type zijn. (§ 6 van de UIC-fiche 564-1). In elk geval moet een voldoende aantal nooduitgangen aanwezig zijn.

* Het materieel moet in het algemeen met een voldoende aantal brandblustoestellen uitgerust zijn.

* Het reizigersmaterieel moet uitgerust zijn met noodseinen. De noodseinen moeten makkelijk te vinden zijn en moeten verlood zijn.

5.3.6. Allerlei

5.3.6.1. Integriteit van de trein

* Het stoot- en trekwerk van de trein moet zo gedimensioneerd zijn dat de trein één geheel blijft vormen rekening houdend met de langskrachten bij tractie en remming (in overeenstemming met UIC-fiche 520 met klassieke koppeling of 522 met automatische koppeling bij enkelvoudige tractie).

5.3.6.2. Geschiktheid om gedepanneerd te worden

— Mechanische koppelbaarheid

* Indien de trein niet uitgerust is met klassiek stoot- en trekwerk (trekhaak en buffers) volgens de UIC-fiche 520, moet deze uitgerust zijn met noodkoppelingen die een sleping of een opduwbeweging toelaten door voertuigen uitgerust met stoot- en trekorganen volgens de UIC-fiche 520.

* De trein moet pneumatisch (automatische remleiding en voedingsleiding) gekoppeld kunnen worden met een voertuig of een stel uitgerust met verbindingen volgens UIC-fiche 648.

— Lichten

* Het rollend materieel moet kunnen worden gelicht met behulp van de hersporingstrein van de NMBS overeenkomstig ARM 218. Een lichtingsschema en technische lichtingsfiche moeten worden voorgelegd.

* Wanneer speciaal gereedschap vereist is, moet dit beschikbaar zijn op de treinen of door NMBS Holding en/of de toeristische spoorwegvereniging geleverd worden en in de NMBS-hersporingstrein ter beschikking gesteld zijn.

* Een voertuig met een geblokkeerde as moet kunnen worden getrokken of geduwd met een depanneerwagentje in overeenstemming met tekening NMBS AM 33067 LU of met een depanneerwagentje model TGV volgens plan S 6-02-00-70 (CW Salzannes).

5.3.7. Exigences relatives à l'environnement

Matériaux et produits interdits ou soumis à restrictions (amiante, PCB, CFC...)

* En la matière, il appartient à la SNCB Holding et à l'association touristique ferroviaire de s'assurer que leur matériel respecte les lois et règlements en vigueur sur le territoire national. (Du ressort de la SNCB Holding et de l'association touristique ferroviaire.)

6. Annexe

6.1. Annexe 1^{re}

5.3.7. Vereisten betreffende het milieu

Materialen en producten die verboden zijn of onderhevig zijn aan beperkingen (Asbest, PCB, CFC,...)

* NMBS Holding en de toeristische spoorwegvereniging dienen zich ervan te vergewissen dat hun materieel voldoet aan de op het Belgische territorium van kracht zijnde wetten en reglementen. (Bevoegdheid van NMBS Holding en de toeristische spoorwegvereniging.)



Bruxelles,

Direction Accès au Réseau
Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge
Rue Bara 110, 1070 BRUXELLES

ATTESTATION DE RECONNAISSANCE N°.


Délivrée à:

Conformément à la législation belge et le cahier des charges des circulations touristiques effectuées avec du matériel historique.

La présente attestation de reconnaissance est valable
du au pour:

Le directeur général

6.2. Annexe 2

	
HOMOLOGATIE I-TN.231	AGREMENT I-AR.231
A . XXXXX . X	
Geldig tot :	
Valide jusqu'au :	
Voertuig/Engin :	
Eigenaar/Propriétaire :	
Max snelheid : - Losse rit - Haut-le-pied: xx km/h	
Vitesse max : - Als tractievoertuig - Comme engin de traction: xx km/h	
- Als gesleept voertuig - Comme engin tracté: xx km/h	
Tara :	
Remgewicht :	
Totale lengte :	

Vu pour être annexé à l'arrêté ministériel du 26 juillet 2007 portant adoption d'un cahier des charges des circulations touristiques effectuées avec du matériel historique sur l'infrastructure ferroviaire.

Le Ministre de la Mobilité

R. LANDUYT

6. Bijlagen

6.1. Bijlage 1



Brussel,

Directie Toegang tot het Net
Beheerder van de Belgische spoorweginfrastructuur
Barastraat 110, 1070 BRUSSEL

ERKENNINGSATTEST NR.

Afgeleverd aan:


conform de Belgische wetgeving en het bestek voor toeristische spoorwegritten met historisch materieel.

Onderhavig erkenningsattest is geldig

van tot voor:

De directeur-generaal

Bijlage 2

	AGREMENT I-AR.231
HOMOLOGATIE I-TN.231	A. XXXXX.X
Geldig tot :	
Valide jusqu'au :	
Voertuig/Engin :	
Eigenaar/Propriétaire :	
Max snelheid :	- Losse rit - Haut-le-pied: xx km/h
Vitesse max :	- Als tractievoertuig - Comme engin de traction: xx km/h
	- Als gesleept voertuig - Comme engin tracté: xx km/h
Tara :	
Remgewicht :	
Totale lengte :	

Gezien om te worden gevoegd bij het ministerieel besluit van 26 juli 2007 tot aanneming van een bestek voor toeristische spoorwegritten met historisch materieel op de spoorweginfrastructuur.

De Minister van Mobiliteit,

R. LANDUYT