

# WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2016/14084]

19 FEBRUARI 2016. — Koninklijk besluit tot uitvoering van de artikelen 13, 24 en 25 van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en bescherming van de kritieke infrastructuren, voor de sector Vervoer, deelsector spoorvervoer

### VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Dit koninklijk besluit heeft tot doel om de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuren, met name de artikelen 13, § 2, tweede lid, en 6, derde en vierde lid, 24, § 2 en 3, gewijzigd bij de wet van 25 april 2014, en artikel 25, § 2, uit te voeren.

Dit koninklijk besluit moet onderscheiden worden van het koninklijk besluit van 26 januari 2006 tot oprichting van een nationale autoriteit voor de beveiliging van het spoorwegvervoer en houdende diverse maatregelen voor de beveiliging van het intermodaal vervoer, dat van toepassing is op de gehele spoorbeveiliging.

De kritieke infrastructuur zijn inderdaad de eersten die op prioritaire wijze dienen beschermd te worden.

In dit besluit, in de Franse tekst, dient het woord “sécurité” begrepen te worden als “sûreté”, met uitzondering van het gebruik ervan in artikel 7, § 1, tweede en derde lid.

### Commentaar per artikel

#### Artikel 1

Het toepassingsgebied van dit besluit beperkt zich tot de bescherming en de beveiliging van kritieke infrastructuur voor de sector Vervoer, deelsector spoorvervoer.

#### Artikel 2

De uitsluitingen uit het toepassingsgebied van dit besluit zijn overgenomen uit de Spoorcodex.

#### Artikel 3

1° dit punt heeft geen commentaar;

2° dit punt heeft geen commentaar;

3° het begrip “spoorwegexploitant” kan zowel Infrabel als NMBS viseren.

Het begrip “spoorwegexploitant” viseert enerzijds Infrabel als beheerder van de spoorweginfrastructuur, wanneer deze of een deel ervan is aangeduid als kritieke infrastructuur in de zin van artikel 3, 4° van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuur.

Het begrip “spoorwegexploitant” viseert ook de NMBS rekening houdend met haar maatschappelijk doel en met haar opdrachten van openbare dienst, zoals deze zijn beschreven in de artikelen 155, 156, 156bis en 156quater van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, wanneer de door dit maatschappelijk doel en door deze opdrachten beoogde infrastructuur aangeduid zijn als kritieke infrastructuur in de zin van artikel 3, 4°, van de vermelde wet van 1 juli 2011;

4° wanneer de spoorwegexploitanten beveiligingsbeoordelingen uitvoeren om de beveiligingszones te bepalen, moeten zij overleg plegen met de beheerders van deze zones en van de aangrenzende zones indien deze laatste een invloed hebben op de beveiliging van het spoorweginfrastructuur.

Bovendien is het nodig dat de interne beveiligingsmaatregelen die de spoorwegexploitant in het beveiligingsplan van de exploitant voorziet, rekening houden met het belang voor de beveiliging van aan kritieke infrastructuur aangrenzende zones, met name de toegangszones tot kritieke infrastructuur.

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2016/14084]

19 FEVRIER 2016. — Arrêté royal portant exécution des articles 13, 24 et 25 de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques, pour le secteur du Transport, sous-secteur du transport ferroviaire

### RAPPORT AU ROI

Sire,

Cet arrêté royal vise à mettre en œuvre la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques, et en particulier les articles 13, § 2, alinéa 2, et 6, alinéas 3 et 4, 24, §§ 2 et 3, modifiés par la loi du 25 avril 2014, et l'article 25, § 2.

Cet arrêté royal doit être distingué de l'arrêté royal du 26 janvier 2006 relatif à la création d'une autorité nationale de sûreté ferroviaire et portant diverses mesures pour la sûreté du transport intermodal, qui s'applique à l'ensemble de la sûreté du transport ferroviaire.

En effet, les infrastructures critiques sont les premières qui doivent être protégées de façon prioritaire.

Dans le présent arrêté, dans le texte français, le terme « sécurité » doit être entendu au sens de « sûreté », à l'exception de son emploi à l'article 7, § 1<sup>er</sup>, alinéas 2 et 3.

### Commentaire article par article

#### Article 1<sup>er</sup>

Le champ d'application du présent arrêté se limite à la protection et à la sécurité des infrastructures critiques dans le secteur du Transport, sous-secteur du transport ferroviaire.

#### Article 2

Les exclusions du champ d'application du présent arrêté sont calquées sur celles du Code ferroviaire.

#### Article 3

1° ce point n'appelle pas de commentaire;

2° ce point n'appelle pas de commentaire;

3° la notion d'« exploitant ferroviaire » peut viser à la fois Infrabel et la SNCB.

La notion d'« exploitant ferroviaire » vise d'une part Infrabel, en tant que gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, lorsque celle-ci ou partie de celle-ci est désignée comme infrastructure critique au sens de l'article 3, 4°, de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques.

La notion d'« exploitant ferroviaire » vise également la SNCB compte tenu de son objet social et de ses missions de service public, tels qu'ils sont définis aux articles 155, 156, 156bis et 156quater de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, lorsque les infrastructures visées par cet objet social et ces missions sont désignées comme infrastructure critique au sens de l'article 3, 4°, de ladite loi du 1<sup>er</sup> juillet 2011;

4° lorsqu'ils réalisent des évaluations de sûreté afin de définir des zones de sûreté, les exploitants ferroviaires doivent se concerter avec les gestionnaires de ces zones et des zones adjacentes si ces dernières ont une incidence sur la sûreté du réseau ferroviaire.

De plus, il est nécessaire que les mesures internes de sûreté, que l'exploitant ferroviaire prévoit dans le plan de sécurité de l'exploitant, prennent en compte l'importance pour la sûreté des zones adjacentes aux infrastructures critiques, notamment les zones d'accès aux infrastructures critiques.

Bijgevolg is het belangrijk dat deze aangrenzende zones, met name deze toegangszones, in rekening worden gebracht bij de beveiligingsbeoordelingen die de spoorwegexploitant uitvoert om de spoorbeveiligingszones in het spoorwegnet te bepalen;

5° het begrip “spoorweginfrastructuur” is beperkter dan het begrip “spoorwegnet” zoals gedefinieerd in de bepaling onder 7°;

6° dit punt behoeft geen commentaar;

7° het begrip “spoorwegnet” omvat met name het begrip “spoorweginfrastructuur”, gedefinieerd in de bepaling onder 5°, maar is daar niet toe beperkt;

8° dit punt behoeft geen commentaar.

#### Artikel 4

Dit artikel voorziet in de verplichting voor de spoorwegexploitant om specifieke beveiligingsbeoordelingen te maken om spoorbeveiligingszones in het spoorwegnet te bepalen.

Het geeft aan de documenten van het B.P.E. ook een confidentiële waarde door verwijzing naar het koninklijk besluit van 24 maart 2000 tot uitvoering van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen.

#### Artikel 5

Dit artikel voorziet in de verplichting voor de spoorwegexploitant om zijn B.P.E. uit te testen door middel van oefeningen met passende tussenpozen van niet meer dan drie jaar, en om, indien nodig, het B.P.E. te herzien in functie van de conclusies van de oefeningen, en om het in elk geval minstens eenmaal om de vijf jaar te evalueren.

#### Artikel 6

Dit artikel duidt de inspectiedienst aan die belast is met de controle op de naleving van de bepalingen van de wet en van haar uitvoeringsbesluiten door de spoorwegexploitanten van de deelsector spoorvervoer.

#### Artikel 7

Dit artikel bepaalt de voorwaarden waarin de inspecteurs van de dienst bedoeld in artikel 6 hun inspecties uitvoeren.

#### Artikel 8

De artikel behoeft geen commentaar.

#### Artikel 9

De artikel behoeft geen commentaar.

Ik heb de eer te zijn,

Sire,  
van Uwe Majesteit,  
de zeer eerbiedige  
en zeer getrouwe dienaar,

De Minister van Mobiliteit,  
Mevr. J. GALANT

ADVIES 58.680/4 VAN 11 JANUARI 2016 VAN DE RAAD VAN STATE, AFDELING WETGEVING, OVER EEN ONTWERP VAN KONINKLIJK BESLUIT 'TOT UITVOERING VAN DE ARTIKELLEN 13, 24 EN 25 VAN DE WET VAN 1 JULI 2011 BETREFFENDE DE BEVEILIGING EN BESCHERMING VAN DE NATIONALE EN EUROPESE KRITIEKE INFRASTRUCTUREN VOOR DE SECTOR VERVOER, DEELSECTOR SPOORVERVOER'

Op 15 december 2015 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van Mobiliteit verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van koninklijk besluit 'tot uitvoering van de artikelen 13, 24 en 25 van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en bescherming van de nationale en Europese Kritieke infrastructuren voor de sector Vervoer, deelsector spoorvervoer'.

Il importe donc que ces zones adjacentes, et notamment ces zones d'accès, soient prises en compte dans les évaluations de sûreté que l'exploitant ferroviaire réalise pour définir des zones de sûreté ferroviaire dans le réseau ferroviaire;

5° la notion d'« infrastructure ferroviaire » est plus restrictive que celle de « réseau ferroviaire » telle que visée au 7°;

6° ce point n'appelle pas de commentaire;

7° la notion de « réseau ferroviaire » inclut notamment, mais n'est pas limitée à la notion d'« infrastructure ferroviaire » définie au 5°;

8° ce point n'appelle pas de commentaire.

#### Article 4

Cet article prévoit l'obligation de l'exploitant ferroviaire de réaliser des évaluations de sûreté spécifiques visant à définir des zones de sûreté ferroviaire dans le réseau ferroviaire.

Il confère également aux documents du P.S.E. une valeur confidentielle, par référence à l'arrêté royal du 24 mars 2000 portant exécution de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitation, attestations et avis de sécurité.

#### Article 5

Cet article prévoit l'obligation pour l'exploitation ferroviaire de réaliser des tests de son P.S.E. au moyen de l'organisation d'exercices à des intervalles appropriés n'excédant pas trois ans et, au besoin, de revoir le P.S.E. en fonction des conclusions des exercices, et à le réévaluer à tout le moins une fois tous les cinq ans.

#### Article 6

Cet article désigne le service d'inspection chargé du contrôle du respect des dispositions de la loi et de ses arrêtés d'exécution par les exploitants ferroviaires du sous-secteur du transport ferroviaire.

#### Article 7

Cet article détermine les conditions dans lesquelles les inspecteurs du service visé à l'article 6 mènent leurs inspections.

#### Article 8

Cet article n'appelle pas de commentaire.

#### Article 9

Cet article n'appelle pas de commentaire.

J'ai l'honneur d'être,

Sire,  
de Votre Majesté,  
le très respectueux  
et très fidèle serviteur,

La Ministre de la Mobilité,  
Mme J. GALANT

AVIS 58.680/4 DU 11 JANVIER 2016 DU CONSEIL D'ETAT, SECTION DE LEGISLATION, SUR UN PROJET D'ARRETE ROYAL 'PORTANT EXECUTION DES ARTICLES 13, 24 ET 25 DE LA LOI DU 1<sup>ER</sup> JUILLET 2011 RELATIVE A LA SECURITE ET LA PROTECTION DES INFRASTRUCTURES CRITIQUES NATIONALES ET EUROPEENNES POUR LE SECTEUR DU TRANSPORT, SOUS-SECTEUR DU TRANSPORT FERROVIAIRE'

Le 15 décembre 2015, le Conseil d'Etat, section de législation, a été invité par la Ministre de la Mobilité à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal 'portant exécution des articles 13, 24 et 25 de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques nationales et européennes pour le secteur du Transport, sous-secteur du transport ferroviaire'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 11 januari 2016.

De kamer was samengesteld uit Pierre Liénardy, kamervoorzitter, Martine Baguet en Bernard Blero, staatsraden, Sébastien Van Drooghenbroeck en Marianne Dony, assessoren, en Colette Gigot, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 11 januari 2016.

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

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

#### Voorafgaande vormvereisten

Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3°, eerste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 'tot hervorming der instellingen', zijn de gewestregeringen betrokken bij het uitwerken van het voorliggende ontwerp.

In het kader van die procedure heeft de Vlaamse Regering op 16 oktober 2015 over het ontwerp een negatief advies uitgebracht. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft harerzijds op 10 december 2015 een voorwaardelijk positief advies uitgebracht.

Opdat dit voorafgaand vormvereiste geacht kan worden naar behoren vervuld te zijn, moeten de Vlaamse Regering en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op de hoogte worden gebracht van het gevolg dat gegeven is aan de opmerkingen die ze hebben gemaakt. Indien die opmerkingen ertoe leiden dat de oorspronkelijke tekst gewijzigd wordt, dienen de drie gewestregeringen daarvan op de hoogte te worden gebracht.

#### Onderzoek van het ontwerp

##### Opschrift

Het opschrift moet worden herzien om er geen enkele twijfel over te laten bestaan dat het juiste opschrift van de wet van 1 juli 2011 als volgt luidt: 'betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuren'.

Deze opmerking geldt eveneens voor artikel 1 van het ontwerp en de bijlage ervan.

##### Aanhef

1. In het eerste lid moet tevens artikel 24, § 3, van de wet van 1 juli 2011 als rechtsgrond van het ontwerp worden vermeld.

Ook dient daarin te worden vermeld dat de artikelen 13 en 24 van dezelfde wet gewijzigd zijn bij de wet van 25 april 2014.

2. Aangezien het niet gebruikelijk is reglementaire besluiten uitdrukkelijk te motiveren, dienen het zesde tot het veertiende lid, die niet noodzakelijk zijn voor een goed begrip van het besluit, te vervallen.

De griffier,

C. Gigot .

De voorzitter,

P. Liénardy.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 11 janvier 2016.

La chambre était composée de Pierre Liénardy, président de chambre, Martine Baguet et Bernard Blero, conseillers d'Etat, Sébastien Van Drooghenbroeck et Marianne Dony, assessesurs, et Colette Gigot, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, premier auditeur.

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

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 11 janvier 2016.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations suivantes.

#### Formalités préalables

Conformément à l'article 6, § 4, 3°, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles', le projet examiné a été soumis à la procédure d'association des gouvernements de région.

Dans le cadre de cette procédure, le Gouvernement flamand a formulé le 16 octobre 2015 un avis négatif sur le projet. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles—Capitale a, pour sa part, formulé le 10 décembre 2015 un avis positif conditionnel.

Pour que cette formalité préalable puisse être considérée comme valablement accomplie, il convient que le Gouvernement flamand et le Gouvernement de la Région de Bruxelles—Capitale soient informés des suites réservées aux observations qu'ils ont formulées. Si ces dernières entraînent la modification du texte initial, les trois gouvernements de régions doivent en être informés.

#### Examen du projet

##### Intitulé

L'intitulé doit être revu afin d'éviter toute erreur quant à la détermination de l'intitulé exact de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2011 'relative à la sécurité et à la protection des infrastructures critiques'.

Cette observation vaut également pour l'article 1<sup>er</sup> du projet et son annexe.

##### Préambule

1. A l'alinéa 1<sup>er</sup>, il convient de viser également, au titre de fondement légal du projet, l'article 24, § 3, de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2011.

Il convient également d'y mentionner que les articles 13 et 24 de la même loi ont été modifiés par la loi du 25 avril 2014.

2. Comme il n'est pas d'usage de motiver en la forme les arrêtés réglementaires, les alinéas 6 à 14, qui ne sont pas nécessaires pour la bonne compréhension de l'arrêté, seront omis.

Le greffier,

C. Gigot .

Le président,

P. Liénardy.



19 FEBRUARI 2016. — Koninklijk besluit tot uitvoering van de artikelen 13, 24 en 25 van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en bescherming van de kritieke infrastructuren, voor de sector Vervoer, deelsector spoorvervoer

FILIP, Koning der Belgen,  
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuren, de artikelen 13, §§ 2, tweede lid, en 6, derde en vierde lid, 24, §§ 2 en 3, gewijzigd bij de wet van 25 april 2014, en artikel 25, § 2;

Gelet op het advies van de inspecteur van Financiën, gegeven op 7 september 2015;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting, d.d. 10 september 2015;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op advies 58.680/4 van de Raad van State, gegeven op 11 januari 2016, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

#### HOOFDSTUK 1 — Toepassingsgebied

**Artikel 1.** Dit besluit is van toepassing op het geheel van de voorschriften met betrekking tot de bescherming en de beveiliging van de nationale en de Europese kritieke infrastructuren voor de sector Vervoer, deelsector spoorvervoer, zoals bedoeld in artikel 4, § 2, tweede lid, 2°, van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en bescherming van de kritieke infrastructuren.

**Art. 2.** Dit besluit is niet van toepassing op :

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

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

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

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

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

#### HOOFDSTUK 2 — Definities

**Art. 3.** Voor dit besluit, wordt verstaan onder :

1° “de wet” : de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuren;

2° “B.P.E.” : het beveiligingsplan van de exploitant bedoeld in artikel 13 van de wet;

3° “spoorwegexploitant” : de exploitant zoals gedefinieerd in artikel 3, 10°, van de wet, in de deelsector spoorvervoer;

4° “spoorbeveiligingszone” : elke zone van het spoorwegnet zoals bedoeld in punt 7° van dit artikel, dat essentieel is voor spoorbeveiliging en dat bepaald is door de spoorwegexploitant op basis van een specifieke beveiligingsbeoordeling;

19 FEVRIER 2016. — Arrêté royal portant exécution des articles 13, 24 et 25 de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques, pour le secteur du Transport, sous-secteur du transport ferroviaire

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

Vu la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques, les articles 13, §§ 2, alinéa 2, et 6, alinéas 3 et 4, 24, §§ 2 et 3, modifiés par la loi du 25 avril 2014, et l'article 25, § 2;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 7 septembre 2015;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 10 septembre 2015;

Vu l'association des gouvernements de région;

Vu l'avis 58.680/4 du Conseil d'État, donné le 11 janvier 2016, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition de la Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

#### CHAPITRE 1<sup>er</sup>. — Champ d'application

**Article 1<sup>er</sup>.** Le présent arrêté s'applique à l'ensemble des prescriptions relatives à la protection et à la sécurité des infrastructures critiques nationales et européennes dans le secteur du Transport, sous-secteur du transport ferroviaire, visé à l'article 4, § 2, alinéa 2, 2° de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques.

**Art. 2.** Le présent arrêté ne s'applique pas :

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

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

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

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

5° aux métros, aux tramways et à d'autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux faisant usage de light rail ou de tout autre mode lié au rail, pour autant que ces derniers ne circulent pas sur le réseau ferroviaire belge.

#### CHAPITRE 2. — Définitions

**Art. 3.** Au sens du présent arrêté, on entend par :

1° « la loi » : la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques;

2° « P.S.E. » : le plan de sécurité de l'exploitant visé à l'article 13 de la loi;

3° « exploitant ferroviaire » : l'exploitant tel que défini à l'article 3, 10° de la loi, dans le sous-secteur du transport ferroviaire;

4° « zone de sûreté ferroviaire » : toute zone du réseau ferroviaire tel que visé au point 7° du présent article, qui est essentielle pour la sûreté ferroviaire, et qui est déterminée par l'exploitant ferroviaire sur la base d'une évaluation de sûreté spécifique;

5° “spoorweginfrastructuur” : de spoorweginfrastructuur zoals gedefinieerd in artikel 3, 32°, van de Spoorcodex;

6° “inspectiedienst” : de Directie die bevoegd is voor het spoorbeleid binnen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

7° “spoorwegnet” : het netwerk zoals gedefinieerd in artikel 3, 59°, van de Spoorcodex alsook de onbemande stopplaatsen;

8° “tafeloefening” : simulatie-oefening in zaal gebaseerd op informatieberichten en bijzondere bevelen, die toegelicht worden na elk incident.

### HOOFDSTUK 3. — Bepalingen tot uitvoering van de wet

*Afdeling 1.* — Beveiligingsmaatregelen die opgenomen zijn in het B.P.E.

**Art. 4.** De spoorwegexploitant bepaalt de spoorbeveiligingszones in het spoorwegnet door een specifieke beveiligingsbeoordeling te maken. Deze zones kunnen een deel van het spoorwegnet omvatten dat groter is dan een infrastructuur die aangeduid is als kritiek en dit om rekening te houden met elementen van het spoorwegnet die een impact kunnen hebben op de bescherming van deze als kritiek aangeduide infrastructuur. De beveiligingsbeoordelingen die werden uitgevoerd om de beveiligingszones te bepalen, houden rekening met de bijzonderheden van de verschillende delen van het spoorwegnet en ook met de aangrenzende zones als deze laatste een invloed hebben op de beveiliging van het spoorwegnet.

Het B.P.E. houdt rekening met de verschillende door de spoorwegexploitant geïdentificeerde spoorbeveiligingszones van de infrastructuur.

De documenten van het B.P.E. worden gemerkt met de vermelding “beperkte verspreiding” zoals bedoeld in artikel 20 van het koninklijk besluit van 24 maart 2000 tot uitvoering van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen.

*Afdeling 2.* — Frequentie van de oefeningen en van de bijwerkingen van het B.P.E. en nadere regels van de deelneming van de hulp- en politiediensten aan de oefeningen georganiseerd door de spoorwegexploitant

**Art. 5.** § 1. Het B.P.E. wordt met passende tussenpozen van niet meer dan drie jaar uitgetest door middel van oefeningen.

§ 2. Wanneer meerdere infrastructuren van de spoorwegexploitant als kritiek werden aangeduid, en zij van hetzelfde type zijn en een identieke functie uitoefenen, kan het B.P.E. van één van deze infrastructuren worden getest binnen de in de eerste paragraaf bedoelde tussenpozen.

§ 3. De oefeningen kunnen plaatsvinden onder de vorm van tafeloefeningen of als realistische simulatioefeningen.

De hulp- en politiediensten worden systematisch uitgenodigd om deel te nemen aan de oefeningen. De termijn en de nadere regels van deze uitnodiging worden bepaald in gezamenlijk akkoord met deze diensten.

De oefeningen worden gebaseerd op geloofwaardige scenario's en worden gradueel opgebouwd op basis van de resultaten die eruit voortvloeien.

§ 4. De spoorwegexploitant informeert de inspectiedienst over het tijdstip en de aard van de oefening. De termijn en de nadere regels van deze uitnodiging worden bepaald in gezamenlijk akkoord met deze dienst.

§ 5. De inspectiedienst kan vrijblijvend deelnemen als waarnemer bij de oefeningen.

§ 6. Indien de diensten bedoeld in de paragrafen 3, tweede lid, en 5 deelnemen, organiseert de spoorwegexploitant met hen een voorafgaande overlegvergadering inzake de nadere regels van de oefening. De termijn en de nadere regels van deze uitnodiging worden bepaald in gezamenlijk akkoord met deze dienst.

§ 7. Het B.P.E. wordt, indien nodig, herzien in functie van de conclusies van de oefeningen. Het is in elk geval minstens eenmaal om de vijf jaar geëvalueerd.

§ 8. De spoorwegexploitant maakt een evaluatieverslag van de oefening en stuurt een kopie naar de inspectiedienst.

*Afdeling 3.* — Inspectiedienst en nadere regels van de controle

**Art. 6.** De inspectiedienst wordt belast met de controle op de naleving door de spoorwegexploitanten van de deelsector spoorvervoer van de bepalingen van de wet en van haar uitvoeringsbesluiten.

5° « infrastructure ferroviaire » : l'infrastructure ferroviaire telle que définie à l'article 3, 32°, du Code ferroviaire;

6° « service d'inspection » : la Direction qui a la politique ferroviaire dans ses compétences au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports;

7° « réseau ferroviaire » : le réseau tel que défini à l'article 3, 59°, du Code ferroviaire ainsi que les points d'arrêts non gardés;

8° « exercice de table » : exercice de simulation en salle basé sur des messages d'information et des ordres particuliers, commentés après chaque incident.

### CHAPITRE 3. — Dispositions exécutant la loi

*Section 1<sup>re</sup>.* — Mesures de sécurité qui figurent dans le P.S.E.

**Art. 4.** L'exploitant ferroviaire définit des zones de sûreté ferroviaire dans le réseau ferroviaire en faisant une évaluation de sûreté spécifique. Ces zones peuvent comprendre une partie du réseau ferroviaire plus grande qu'une infrastructure désignée comme critique afin de prendre en compte des éléments du réseau ferroviaire pouvant avoir un impact sur la protection de ces infrastructures désignées comme critiques. Les évaluations de sûreté réalisées pour définir ces zones de sûreté tiennent compte des particularités des différentes parties du réseau ferroviaire ainsi que des zones adjacentes si ces dernières ont une incidence sur la sûreté du réseau ferroviaire.

Le P.S.E. tient compte des différentes zones de sûreté ferroviaire de l'infrastructure identifiées par l'exploitant ferroviaire.

Les documents du P.S.E. sont revêtus de la mention « diffusion restreinte » telle que visée à l'article 20 de l'arrêté royal du 24 mars 2000 portant exécution de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité.

*Section 2.* — Fréquence des exercices et des mises à jour des P.S.E. et modalités de la participation des services de secours et de police aux exercices organisés par l'exploitant ferroviaire

**Art. 5.** § 1<sup>er</sup>. Le P.S.E. est testé au moyen de l'organisation d'exercices à des intervalles appropriés n'excédant pas trois ans.

§ 2. Lorsque plusieurs infrastructures de l'exploitant ferroviaire ont été désignées critiques, qu'elles sont de même type et exercent une fonction identique, le P.S.E. d'une seule de ces infrastructures peut être testé endéans les intervalles visés au paragraphe 1<sup>er</sup>.

§ 3. Les exercices peuvent avoir lieu sous la forme d'exercices de table ou d'exercices de simulation réalistes.

Les services de secours et les services de police sont systématiquement invités à participer aux exercices. Le délai et les modalités de cette invitation sont déterminés de commun accord avec ces services.

Les exercices sont basés sur des scénarios crédibles et sont développés de manière progressive sur la base des résultats qui en découlent.

§ 4. L'exploitant ferroviaire informe le service d'inspection de la date et de la nature de l'exercice. Le délai et les modalités de cette information sont déterminés de commun accord avec ce service.

§ 5. Le service d'inspection peut sans engagement participer aux exercices comme observateur.

§ 6. En cas de participation des services mentionnés aux paragraphes 3, alinéa 2, et 5, l'exploitant ferroviaire organise avec eux une réunion de concertation préalable relative aux modalités de l'exercice. Le délai et les modalités de cette réunion sont déterminés de commun accord avec ces services.

§ 7. Le P.S.E. est, au besoin, revu en fonction des conclusions des exercices. Il est de toute façon évalué au moins une fois tous les cinq ans.

§ 8. L'exploitant ferroviaire rédige un rapport d'évaluation de l'exercice et en envoie une copie au service d'inspection.

*Section 3.* — Service d'Inspection et modalités du contrôle

**Art. 6.** Le service d'inspection est chargé du contrôle du respect des dispositions de la loi et de ses arrêtés d'exécution par les exploitants ferroviaires du sous-secteur du transport ferroviaire.

De leden van de inspectiedienst beschikken over een legitimatiekaart waarvan het model bepaald wordt in de bijlage.

De inspectiedienst stuurt naar alle spoorwegexploitanten een lijst op met de namen en voornamen van de inspecteurs die bevoegd zijn om controles op de kritieke infrastructuur uit te voeren en die houder zijn van de legitimatiekaart, bedoeld in het tweede lid. Bij elke wijziging wordt een geactualiseerde lijst verstuurd.

**Art. 7. § 1.** Om toegang te krijgen tot de te controleren site, identificeert de inspecteur van de inspectiedienst zich aan de hand van :

- 1° zijn identiteitskaart;
- 2° zijn persoonlijke legitimatiekaart bedoeld in artikel 6, tweede lid.

§ 2. Na identificatie krijgt de inspecteur inzage in het B.P.E. en krijgt hij op verzoek een kopie ervan, en bekomt hij ook toegang tot alle informatie en plaatsen van de kritieke infrastructuur die aan zijn controle onderworpen zijn en die noodzakelijk zijn om zijn functie naar behoren uit te voeren overeenkomstig artikel 25, § 1, van de wet.

§ 3. De spoorwegexploitant verleent zijn volledige medewerking aan de inspecteur om deze zo goed mogelijk te informeren over alle bestaande beveiligingsmaatregelen.

De spoorwegexploitant stelt in voorkomend geval het veiligheidsmateriaal ter beschikking opdat de inspecteur voldoet aan de veiligheidsvoorschriften die gelden in de te controleren infrastructuur.

Onverminderd artikel 9 van de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk neemt de spoorwegexploitant de passende maatregelen om de veiligheid van de inspecteurs te garanderen gedurende de te realiseren inspecties. Indien deze inspecties vereisen dat in de sporen of in het vrije ruimteprofiel wordt getreden, kunnen deze maatregelen het verbod inhouden van spoorwegverkeer naar één of meerdere sporen.

De inspectiedienst en de spoorwegexploitant sluiten een protocol met betrekking tot de veiligheid van de inspecteurs tijdens de uitvoering van inspecties in de installaties van de spoorwegexploitant, zoals voorzien in artikel 9 van de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk. Het protocol voorziet in het bijzonder de te nemen maatregelen wanneer eventueel in de sporen of in het vrije ruimteprofiel wordt getreden.

§ 4. De inspectiedienst is ermee belast na te gaan :

- 1° of het B.P.E. voldoet aan de minimale inhoud opgelegd door en krachtens de wet;
- 2° of de interne beveiligingsmaatregelen zoals beschreven in het B.P.E. effectief worden uitgevoerd;
- 3° of de oefeningen uitgevoerd worden binnen de voorziene termijnen zoals bepaald in artikel 5, § 1;
- 4° of de spoorwegexploitant een beveiligingscontactpunt heeft aangesteld en of de aan de inspectiedienst meegedeelde contactgegevens actueel zijn;
- 5° of de spoorwegexploitant elke andere verplichting naleeft die hem eventueel krachtens de wet wordt opgelegd.

**Art. 8.** Na elke inspectie stelt de inspecteur een inspectierapport op en maakt kopie ervan over aan de spoorwegexploitant van de geïnspecteerde kritieke infrastructuur.

#### HOOFDSTUK 4 — Slotbepalingen

**Art. 9.** De minister bevoegd voor het spoorwegvervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel op 19 februari 2016.

FILIP

Van Koningswege :  
De Minister van Mobiliteit,  
Mevr. J. GALANT

Les membres du service d'inspection sont dotés d'une carte de légitimation dont le modèle est fixé en annexe.

Le service d'inspection envoie à tous les exploitants ferroviaires une liste reprenant les noms et prénoms des inspecteurs compétents pour effectuer les contrôles sur les infrastructures critiques et qui sont porteurs de la carte de légitimation, visée à l'alinéa 2. Une liste actualisée est envoyée à chaque modification.

**Art. 7. § 1<sup>er</sup>.** Pour accéder au site à contrôler, l'inspecteur du service d'inspection s'identifie au moyen de :

- 1° sa carte d'identité;
- 2° sa carte de légitimation visée à l'article 6, alinéa 2.

§ 2. Après s'être identifié, l'inspecteur prend connaissance du P.S.E. et en reçoit une copie à sa demande, et a accès à toutes les informations et tous les lieux de l'infrastructure critique soumis à son contrôle, nécessaires à la réalisation de sa fonction, conformément à l'article 25, § 1<sup>er</sup>, de la loi.

§ 3. L'exploitant ferroviaire apporte son entière collaboration à l'inspecteur pour informer ce dernier au mieux de toutes les mesures de sûreté existantes.

L'exploitant ferroviaire met, le cas échéant, à la disposition de l'inspecteur le matériel de sécurité nécessaire de manière à ce qu'il remplisse les consignes de sécurité qui s'appliquent dans l'infrastructure à contrôler.

Sans préjudice de l'article 9 de la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail, l'exploitant ferroviaire prend les mesures appropriées afin de garantir la sécurité des inspecteurs durant les inspections à réaliser. Lorsque les inspections impliquent une descente dans les voies ou dans le gabarit libre des voies, ces mesures peuvent comprendre l'interdiction des circulations ferroviaires vers une ou plusieurs voies.

Le service d'inspection et l'exploitant ferroviaire concluent un protocole ayant pour objet la sécurité des inspecteurs durant les inspections à réaliser dans les installations de l'exploitant ferroviaire, tel que prévu à l'article 9 de la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail. Le protocole prévoit en particulier les mesures à prendre dans l'éventualité d'une descente des inspecteurs dans les voies ferrées ou dans le gabarit libre des voies.

§ 4. Le service d'inspection est chargé de contrôler :

- 1° si le P.S.E. répond au contenu minimal imposé par et en vertu de la loi;
- 2° si les mesures internes de sécurité prévues dans le P.S.E. sont effectivement mises en œuvre;
- 3° si des exercices sont organisés dans les délais visés à l'article 5, § 1<sup>er</sup>;
- 4° si l'exploitant ferroviaire dispose d'un point de contact pour la sécurité et si les données de contact communiquées au service d'inspection sont exactes;
- 5° si l'exploitant ferroviaire respecte toute autre obligation qui lui est éventuellement imposée en vertu de la loi.

**Art. 8.** Après chaque inspection, l'inspecteur rédige un compte-rendu d'inspection et en transmet une copie à l'exploitant ferroviaire de l'infrastructure critique inspectée.

#### CHAPITRE 4 — Dispositions finales

**Art. 9.** Le ministre qui a le transport ferroviaire dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 19 février 2016.

PHILIPPE

Par le Roi :  
La Ministre de la Mobilité,  
Mme J. GALANT



Bijlage bij het koninklijk besluit van 19 februari 2016 tot uitvoering van de artikelen 13, 24 en 25 van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en bescherming van de kritieke infrastructuren, voor de sector Vervoer, deelsector spoorvervoer

Annexe à l'arrêté royal du 19 février 2016 portant exécution des articles 13, 24 et 25 de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques, pour le secteur du Transport, sous-secteur du transport ferroviaire

 <p><b>Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer</b>  <b>Service public fédéral Mobilité et Transports</b>  <b>Föderaler Öffentlicher Dienst Mobilität und Transportwesen</b></p> <p><b>Legitimatiekaart/Carte de légitimation/Legitimationskarte</b></p> <p>Inspectiedienst - Service d'inspection - Inspektionsdienst</p> <p>naam/nom/name: _____</p> <p>voornamen/prénoms/vorname: _____</p> <p>geboortedatum/date de naissance/geburstdatum: _____</p> <p>nationaliteit/nationalité/nationalität: _____</p> 	<p>De houder is belast met de vaststellingen bedoeld in artikel 24 van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuur voor wat het spoorvervoer betreft.</p> <p>Le titulaire est chargé des constats visés à l'article 24 de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2014 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques en ce qui concerne le transport ferroviaire.</p> <p>Der Inhaber ist mit den in Artikel 24 des Gesetzes vom 1. Juli 2014 über die Sicherheit und den Schutz der kritischen Infrastrukturen erwähnten Feststellungen hinsichtlich des Schienenverkehrs beauftragt.</p> <p>De Minister van Mobiliteit    La Ministre de la Mobilité    Der Minister für Mobilität</p> <p>_____</p> <p>naam/nom/name</p>
---	---

Gezien om te worden gevoegd bij ons besluit van 19 februari 2016 tot uitvoering van de artikelen 13, 24 en 25 van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en bescherming van de kritieke infrastructuur, voor de sector Vervoer, deelsector spoorvervoer

Vu pour être annexé à notre arrêté du 19 février 2016 portant exécution des articles 13, 24 et 25 de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques, pour le secteur du Transport, sous-secteur du transport ferroviaire

VAN KONINGSWEGE:

PAR LE ROI :

De Minister van Mobiliteit,

La Ministre de la Mobilité,

Jacqueline GALANT

Jacqueline GALANT