



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 76.669/2/V
du 2 aout 2024

advies 76.669/2/V
van 2 augustus 2024

sur

over

un projet d'arrêté royal 'relatif
aux exigences applicables à
l'infrastructure ferroviaire
concernant les conditions
d'autorisation de mise en
service du sous-système CCS
et son intégration en sécurité
dans le système ferroviaire
belge'

een ontwerp van koninklijk
besluit 'tot bepaling van de
vereisten van toepassing op
de spoorweginfrastructuur
betreffende de
vergunningsvoorwaarden voor
indienststelling van het
substelsysteem CCS en de veilige
integratie ervan in het
Belgische spoorwegsysteem'

Le 5 juin 2024, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Premier Ministre et Ministre de la Mobilité à communiquer un avis dans un délai de trente jours prorogé de trente jours[‡], sur un projet d'arrêté royal 'relatif aux exigences applicables à l'infrastructure ferroviaire concernant les conditions d'autorisation de mise en service du sous-système CCS et son intégration en sécurité dans le système ferroviaire belge'.

Le projet a été examiné par la deuxième chambre des vacations le 31 juillet 2024. La chambre était composée de Patrick RONVAUX, président de chambre, Dimitri YERNAULT et Laurence VANCRAVEBECK, conseillers d'État, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, 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 Patrick RONVAUX.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 2 août 2024.

[‡] Par courriel du 6 juin 2024.

*

Op 5 juni 2024 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit verzocht binnen een termijn van dertig dagen verlengd tot dertig dagen[‡] een advies te verstrekken over een ontwerp van koninklijk besluit 'tot bepaling van de vereisten van toepassing op de spoorweginfrastructuur betreffende de vergunningsvoorwaarden voor indienststelling van het subsysteem CCS en de veilige integratie ervan in het Belgische spoorwegsysteem'.

Het ontwerp is door de tweede vakantiekamer onderzocht op 31 juli 2024. De kamer was samengesteld uit Patrick RONVAUX, kamervoorzitter, Dimitri YERNAULT en Laurence VANCRAVEBECK, staatsraden, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, 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 Patrick RONVAUX.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 2 augustus 2024.

*

[‡] Bij email van 6 juni 2024.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, 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.

OBSERVATION PRÉALABLE

Compte tenu du moment où le présent avis est donné, la section de législation attire l'attention du demandeur d'avis sur le fait que la dissolution des Chambres législatives emporte que, depuis cette date et jusqu'à ce que, à la suite de l'élection des membres de la Chambre des représentants, le Roi nomme un nouveau Gouvernement, le Gouvernement ne dispose plus de la plénitude de ses compétences. Le présent avis est toutefois donné sans qu'il soit examiné si le projet relève bien des compétences ainsi limitées, 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.

EXAMEN DU PROJET

PRÉAMBULE

L'alinéa 1^{er} sera complété par la mention du remplacement de l'article 68 du Code ferroviaire par la loi du 23 juin 2020, et de l'insertion de l'article 179/1, § 11, par la loi du 20 janvier 2021.

En outre, il convient de remplacer les mots « articles 68, § 2, d), » par les mots « articles 68, § 2, 1^o, d), ».

DISPOSITIF

Article 3

1. Le 3^o définit la « STI CCS » comme étant

« le Règlement (UE) 2016/919 de la Commission du 27 mai 2016 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes 'contrôle-commande et signalisation' du système ferroviaire dans l'Union européenne ».

Ce règlement a cependant été abrogé par le règlement d'exécution (UE) 2023/1695 de la Commission du 10 août 2023 'relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes « contrôle-commande et signalisation » du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant le règlement (UE) 2016/919', entré en vigueur le 28 septembre 2023.

Comme en a convenu la fonctionnaire déléguée, c'est bien à ce nouveau règlement d'exécution (UE) 2023/1695 que le projet doit se référer. Le 3° sera revu en ce sens.

L'auteur du projet veillera en outre :

– à corriger les références aux dispositions de la STI CCS et à ses annexes figurant tant dans le préambule que dans le dispositif du projet ;

– plus fondamentalement, à vérifier si l'entrée en vigueur du règlement d'exécution (UE) 2023/1695 n'exige pas d'autres adaptations du projet et de ses annexes à cette évolution de la STI CCS.

2. Le 4° définit l'« ISA » comme étant « un assesseur indépendant de sécurité, à savoir, la tierce partie indépendante qui évalue la partie sécurité d'un projet relatif à un sous-système CCS, en tant qu'évaluateur des normes européennes ».

Interrogée sur cette fonction et ses conditions d'exercice, la fonctionnaire déléguée a communiqué les compléments d'informations suivants :

« De ISA is een onafhankelijke veiligheidsassessor, te weten, de derde onafhankelijke partij die het veiligheidsluik van een project met betrekking tot een subsysteem CCS evalueert, als beoordelaar van Europese normen. Die Europese normen zijn de EN-normen 50126, 50128, 50129 en 50159 die vermeld worden in de overwegingen van het koninklijk besluit.

[...]

In antwoord op uw [...] opmerking verwijzen wij naar punt 5.3.15 van de EN-norm 50129:2018 waarin de voorwaarden zijn vermeld waaronder de ISA zijn taken uitoefent :

‘L'évaluation indépendante de la sécurité est la formation d'un jugement, distinct et indépendant de tout personnel de conception, de développement, d'exploitation et de maintenance du système.

L'évaluation indépendante de la sécurité doit évaluer si :

- 1) les exigences du présent document ont été respectées ;
- 2) le processus de sécurité a été mis en œuvre de manière adéquate ;
- 3) le système considéré est adapté, du point de vue de la sécurité, à l'objectif attendu.

L'évaluation indépendante de la sécurité ne se limite pas à un examen documentaire. L'évaluation indépendante de la sécurité peut être réalisée par plusieurs évaluateurs de sécurité indépendants.

L'évaluateur de sécurité indépendant doit être accepté par le responsable d'exploitation ferroviaire conformément au cadre juridique, ou avoir son acceptation prévue dans le cadre juridique.

L'évaluateur de sécurité indépendant doit être libre de décider des méthodes d'évaluation appropriées telles que des entrevues, analyses, audits, attestation d'essais, inspections physiques.

Il convient que l'évaluateur de sécurité indépendant s'assure dès que possible que les personnes appropriées sont avisées de tout problème de sécurité identifié en dehors de sa responsabilité.

Pour l'intégrité de base, l'évaluateur de sécurité indépendant doit seulement évaluer la conformité et la validité du processus jusqu'à l'allocation des SIL (phases 4 et 5 du cycle de vie). Aucune autre activité n'est nécessaire.

Les résultats de l'évaluation indépendante de la sécurité doivent être présentés dans un rapport. Le rapport doit expliquer les activités déployées par l'évaluateur de sécurité indépendant pour déterminer si le système considéré a été conçu pour respecter ses exigences spécifiées. Le rapport peut spécifier d'autres conditions supplémentaires pour l'exploitation du système' ».

Article 5

Les mots « de l'annexe à la MSC évaluation des risques » seront remplacés par les mots « de l'annexe I à la MSC évaluation des risques ». Le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 'concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009' comprend en effet trois annexes.

Article 10

In fine, il sera précisé que le « nouveau critère d'acceptation » auquel il est fait référence est un critère d'acceptation des risques, afin d'utiliser la même terminologie qu'à l'article 5.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten ‘op de Raad van State’, gecoördineerd op 12 januari 1973, 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 die drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

VOORAFGAANDE OPMERKING

Rekening houdend met het ogenblik waarop dit advies gegeven wordt, vestigt de afdeling Wetgeving de aandacht van de adviesaanvrager erop dat de ontbinding van de wetgevende kamers tot gevolg heeft dat de regering sedert die datum en totdat, na de verkiezing van de Kamer van volksvertegenwoordigers, een nieuwe regering is benoemd door de Koning, niet meer over de volheid van haar bevoegdheid beschikt. Dit advies wordt evenwel gegeven zonder dat nagegaan wordt of dit ontwerp in die beperkte bevoegdheid ingepast kan worden, aangezien de afdeling Wetgeving geen kennis heeft van het geheel van de feitelijke gegevens die de regering in aanmerking kan nemen als ze te oordelen heeft of het vaststellen of het wijzigen van verordeningen noodzakelijk is.

ONDERZOEK VAN HET ONTWERP

AANHEF

Het eerste lid moet aldus aangevuld worden dat daarin vermeld wordt dat artikel 68 van de Spoorcodex vervangen is bij de wet van 23 juni 2020 en dat artikel 179/1, § 11, ingevoegd is bij de wet van 20 januari 2021.

Voorts dienen de woorden “artikelen 68, § 2, d)” vervangen te worden door de woorden “artikelen 68, § 2, 1°, d)”.

DISPOSITIEF

Artikel 3

1. In onderdeel 3° wordt de “TSI CCS” gedefinieerd als

“de Verordening (EU) 2016/919 van de Commissie van 27 mei 2016 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van de subsystemen besturing en seingeving van het spoorwegsysteem in de Europese Unie”.

Die verordening is evenwel opgeheven bij de uitvoeringsverordening (EU) 2023/1695 van de Commissie van 10 augustus 2023 ‘betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van de subsystemen besturing en seingeving van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EU) 2016/919’, die op 28 september 2023 in werking getreden is.

De gemachtigde ambtenaar is het ermee eens dat in het ontwerp wel degelijk naar die nieuwe uitvoeringsverordening (EU) 2023/1695 verwezen moet worden. Onderdeel 3° moet in die zin herzien worden.

Voorts moet de steller van het ontwerp ervoor zorgen dat:

- de verwijzingen, zowel in de aanhef als in het dispositief van het ontwerp, naar de bepalingen van de TSI CCS en naar de bijlagen ervan gecorrigeerd worden;
- fundamenteeler nog, nagegaan wordt of door de inwerkingtreding van de uitvoeringsverordening (EU) 2023/1695 het ontwerp en de bijlagen ervan niet op andere punten aangepast moeten worden aan die evolutie van de TSI CCS.

2. In onderdeel 4° wordt de “ISA” gedefinieerd als “een onafhankelijke veiligheidsassessor, te weten, de derde onafhankelijke partij die het veiligheidsluik van een project met betrekking tot een subsysteem CCS evalueert, als beoordelaar van Europese normen”.

Naar aanleiding van een vraag over die functie en over de voorwaarden voor de uitoefening ervan heeft de gemachtigde ambtenaar de volgende bijkomende informatie verstrekt:

“De ISA is een onafhankelijke veiligheidsassessor, te weten, de derde onafhankelijke partij die het veiligheidsluik van een project met betrekking tot een subsysteem CCS evalueert, als beoordelaar van Europese normen. Die Europese normen zijn de EN-normen 50126, 50128, 50129 en 50159 die vermeld worden in de overwegingen van het koninklijk besluit.

(...)

In antwoord op uw (...) opmerking verwijzen wij naar punt 5.3.15 van de EN-norm 50129:2018 waarin de voorwaarden zijn vermeld waaronder de ISA zijn taken uitoefent:

‘L’évaluation indépendante de la sécurité est la formation d’un jugement, distinct et indépendant de tout personnel de conception, de développement, d’exploitation et de maintenance du système.

L’évaluation indépendante de la sécurité doit évaluer si:

- 1) les exigences du présent document ont été respectées;
- 2) le processus de sécurité a été mis en œuvre de manière adéquate;
- 3) le système considéré est adapté, du point de vue de la sécurité, à l’objectif attendu.

L’évaluation indépendante de la sécurité ne se limite pas à un examen documentaire. L’évaluation indépendante de la sécurité peut être réalisée par plusieurs évaluateurs de sécurité indépendants.

L'évaluateur de sécurité indépendant doit être accepté par le responsable d'exploitation ferroviaire conformément au cadre juridique, ou avoir son acceptation prévue dans le cadre juridique.

L'évaluateur de sécurité indépendant doit être libre de décider des méthodes d'évaluation appropriées telles que des entrevues, analyses, audits, attestation d'essais, inspections physiques.

Il convient que l'évaluateur de sécurité indépendant s'assure dès que possible que les personnes appropriées sont avisées de tout problème de sécurité identifié en dehors de sa responsabilité.

Pour l'intégrité de base, l'évaluateur de sécurité indépendant doit seulement évaluer la conformité et la validité du processus jusqu'à l'allocation des SIL (phases 4 et 5 du cycle de vie). Aucune autre activité n'est nécessaire.

Les résultats de l'évaluation indépendante de la sécurité doivent être présentés dans un rapport. Le rapport doit expliquer les activités déployées par l'évaluateur de sécurité indépendant pour déterminer si le système considéré a été conçu pour respecter ses exigences spécifiées. Le rapport peut spécifier d'autres conditions supplémentaires pour l'exploitation du système.”

Artikel 5

De woorden “van de bijlage bij de GVM risico-evaluatie” moeten vervangen worden door de woorden “van bijlage I bij de GVM risico-evaluatie”. De uitvoeringsverordening (EU) nr. 402/2013 van de Commissie van 30 april 2013 ‘betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 352/2009’ bevat immers drie bijlagen.

Artikel 10

In fine moet gepreciseerd worden dat het “nieuw aanvaardingscriterium” waarnaar verwezen wordt een risico-aanvaardingscriterium is teneinde dezelfde terminologie te gebruiken als in artikel 5.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Patrick RONVAUX