

AGENCE FEDERALE DE CONTROLE NUCLEAIRE

[2017/205650]

22 OCTOBRE 2017. — Arrêté royal concernant le transport de marchandises dangereuses de la classe 7

Rapport au Roi

Sire,

J'ai l'honneur de soumettre à la signature de Votre Majesté un arrêté royal concernant le transport de marchandises dangereuses de la classe 7.

L'Agence fédérale de Contrôle nucléaire, conformément à la loi du 15 avril 1994 relative à la protection de la population et de l'environnement contre les dangers résultant des rayonnements ionisants et relative à l'Agence fédérale de Contrôle nucléaire, est l'autorité compétente pour assurer la protection de la population, des travailleurs et de l'environnement en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses de la classe 7.

L'option retenue est celle de la promulgation d'un arrêté royal à part entière plutôt que celle de l'intégration des exigences de la directive 2013/59/Euratom et de la version actuelle de la directive 2008/68/EC dans le règlement général de la protection de la population, des travailleurs et de l'environnement contre le danger des rayonnements ionisants (RGPRI, arrêté royal du 20 juillet 2001).

Le Conseil Supérieur pour la Prévention et la Protection au Travail a rendu le 11 janvier 2017 un avis positif sur le projet du présent arrêté royal.

Le Conseil Supérieur de la Santé a formulé quelques remarques dans l'avis du 24 janvier 2017.

Le projet de cet arrêté royal a été communiqué à la Commission européenne le 1^{er} septembre 2016. La Commission a répondu le 9 janvier 2017.

L'Inspection des Finances a formulé son avis le 5 avril 2017.

Le 30 mai 2017 le Ministre du Budget a donné son accord;

L'analyse d'impact de la réglementation est réalisée le 8 février 2016 conformément aux articles 6 et 7 de la loi du 15 décembre 2013 portant des dispositions diverses en matière de simplification administrative.

Le Conseil d'Etat a rendu le 10 août 2017 l'avis n° 61.766/2/V sur base de l'art. 84, § 1, premier alinéa, 2^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat. Le texte a été adapté sur base des commentaires du Conseil d'Etat, à l'exception du commentaire concernant l'article 145. Le quatrième alinéa de l'article 145 devait être supprimé dès lors que le Conseil d'Etat estimait son contenu superflu. Il a toutefois été décidé de le conserver dans un souci de clarté à l'égard des parties prenantes.

1. Introduction

L'arrêté royal modifie et remplace le chapitre VII de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 portant règlement général de la protection de la population, des travailleurs et de l'environnement contre le danger des rayonnements ionisants (RGPRI) en ce qui concerne le transport des substances radioactives.

Cet arrêté :

- transpose la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, comme modifiée par décision 2009/240/CE du 4 mars 2009, décision 2010/187/CE du 25 mars 2010, directive 2010/61/UE du 2 septembre 2010, décision 2011/26/CE du 14 janvier 2011, décision d'exécution 2012/188/CE du 4 avril 2012, directive 2012/45/UE du 3 décembre 2012, décision d'exécution 2013/218/UE du 6 mai 2013, directive 2014/103/UE du 21 novembre 2014, décisions d'exécution (UE) 2015/217 du 10 avril 2014, (UE) 2015/974 du 17 juin 2015 et (UE) 2016/629 du 20 avril 2016, directive (UE) 2016/2309 du 16 décembre 2016 et décision d'exécution (UE) 2017/695 du 7 avril 2017, en ce qui concerne les marchandises dangereuses de la classe 7 ; et,

- transpose également la directive 2013/59/Euratom du Conseil du 5 décembre 2013 fixant les normes de base relatives à la protection sanitaire contre les dangers résultant de l'exposition aux rayonnements ionisants et abrogeant les directives 89/618/Euratom, 90/641/Euratom, 96/29/Euratom, 97/43/Euratom et 2003/122/Euratom, en ce qui concerne le transport des matières radioactives

La révision de ce chapitre trouve son origine dans les faits suivants :

- Le chapitre VII de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 portant règlement général de la protection de la population, des travailleurs et de l'environnement contre le danger des rayonnements ionisants (règlement général), consacré au transport des matières radioactives, avait été largement repris de l'arrêté royal du 28 février 1963. Depuis la première

FEDERAAL AGENTSCHAP VOOR NUCLEAIRE CONTROLE

[2017/205650]

22 OKTOBER 2017. — Koninklijk besluit betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen van de klasse 7

Verslag aan de Koning

Sire,

Wij hebben de eer ter ondertekening van Uwe Majesteit een koninklijk besluit voor te leggen betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen van de klasse 7.

Het Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle is overeenkomstig de wet van 15 april 1994 betreffende de bescherming van de bevolking en van het leefmilieu tegen de uit ioniserende stralingen voortspruitende gevaren en betreffende het Federaal Agentschap voor nucleaire controle, de bevoegde autoriteit die instaat voor de bescherming van de bevolking, werknemers en leefmilieu voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke goederen van de klasse 7.

De gekozen optie bestaat in de uitvaardiging van een volledig nieuw koninklijk besluit, in plaats van in de integratie van de vereisten van de richtlijn 2013/59/Euratom en van de huidige versies van de richtlijn 2008/68/EG in het algemeen reglement op de bescherming van de bevolking, van de werknemers en het leefmilieu tegen het gevaar van de ioniserende stralingen (ARBIS, koninklijk besluit van 20 juli 2001).

De Hoge Raad voor Preventie en Bescherming op het werk verleende op 11 januari 2017 een positief advies over de ontwerp tekst van dit koninklijk besluit.

De Hoge Gezondheidsraad formuleerde in het advies van 24 januari 2017 enkele opmerkingen.

Op 1 september 2016 werd de ontwerp tekst van dit koninklijk besluit meegedeeld aan de Europese Commissie. De Commissie antwoordde op 9 januari 2017.

De inspectie van financiën formuleerde haar advies op 5 april 2017.

Op 30 mei 2017 verleende de Minister van Begroting, haar akkoord;

Op 8 februari 2016 werd de reguleringssimpactanalyse uitgevoerd overeenkomstig de artikelen 6 en 7 van de wet van 15 december 2013 houdende diverse bepalingen inzake administratieve vereenvoudiging.

De Raad van State verleende op 10 augustus 2017 het advies nr. 61.766/2/V op basis van art. 84, § 1, eerste lid, 2^o van de gecoördineerde wetten op de Raad van State. De tekst werd aangepast aan de opmerkingen van de Raad van State, met uitzondering van de opmerking met betrekking tot artikel 145. De vierde alinea van artikel 145 diende te worden geschrapt aangezien de inhoud ervan volgens de Raad van State overbodig was. Er werd gekozen om dit artikel toch te behouden omdat ze meer duidelijkheid verschaft aan de betrokken stakeholders.

1. Inleiding

Het koninklijk besluit vervangt het hoofdstuk VII van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 houdende algemeen reglement op de bescherming van de bevolking, de werknemers en het leefmilieu tegen de gevaren van ioniserende stralingen (ARBIS), betreffende het vervoer van radioactieve stoffen.

Dit besluit:

- zet de richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land, zoals gewijzigd bij beschikking 2009/240/EG van 4 maart 2009, besluit 2010/187/EU van 25 maart 2010, richtlijn 2010/61/EU van 2 september 2010, besluit 2011/26/EU van 14 januari 2011, uitvoeringsbesluit 2012/188/EU van 4 april 2012, richtlijn 2012/45/EU van 3 december 2012, uitvoeringsbesluit 2013/218/EU van 6 mei 2013, richtlijn 2014/103/EU van 21 november 2014, uitvoeringsbesluiten (EU) 2015/217 van 10 april 2014, (EU) 2015/974 van 17 juni 2015 en (EU) 2016/629 van 20 april 2016, richtlijn (EU) 2016/2309 van 16 december 2016 en uitvoeringsbesluit (EU) 2017/695 van 7 april 2017 om voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke goederen van de klasse 7; en,

- zet eveneens de richtlijn 2013/59/Euratom van de Raad van 5 december 2013 tot vaststelling van de basisnormen voor de bescherming tegen de gevaren verbonden aan de blootstelling aan ioniserende straling, en houdende intrekking van de Richtlijnen 89/618/Euratom, 90/641/Euratom, 96/29/Euratom, 97/43/Euratom en 2003/122/Euratom om, voor wat betreft de praktijk van het vervoer van radioactieve stoffen.

De oorsprong van de herziening van dit hoofdstuk is terug te vinden in volgende feiten:

- Hoofdstuk VII van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 houdende algemeen reglement op de bescherming van de bevolking, de werknemers en het leefmilieu tegen de gevaren van ioniserende stralingen (algemeen reglement), betreffende het vervoer van radioactieve stoffen werd grotendeels overgenomen uit een koninklijk besluit van

version de 1963, ce chapitre n'avait jamais été revu en profondeur, hormis quelques légers ajustements apportés ci et là au fil des ans, notamment à la suite de la publication de nouvelles réglementations connexes, comme les normes de base de protection contre les dangers liés à l'exposition aux rayonnements ionisants.

- Depuis cette époque, le transport des matières radioactives a subi de nombreux changements importants. Le transport doit désormais être placé dans un contexte européen voire international. L'actuel chapitre VII n'est plus adapté à la réalité du terrain. Le transport des matières radioactives est réglé au niveau international par des conventions et des accords portant sur le transport des marchandises dangereuses. En vertu de directives européennes, ces réglementations s'appliquent également au transport national.

- Plusieurs acteurs de la chaîne logistique n'étaient pas prévus dans la réglementation actuellement en vigueur.

Cet arrêté a pour objectif la mise en place d'une réglementation de transport qui est adaptée au contexte européen et international du transport des matières radioactives et qui constitue une simplification administrative pour toutes les parties prenantes sans perte d'information pour les autorités compétentes sur qui transporte quoi, quand et où. Bien évidemment, les dispositions générales en matière de radioprotection qui sont reprises dans l'arrêté royal du 20 juillet 2001 portant règlement général de la protection de la population, des travailleurs et de l'environnement contre le danger des rayonnements ionisants continuent de s'appliquer à tous les aspects du transport de marchandises dangereuses de la classe 7.

L'arrêté répond également à la recommandation de l'IRRS relative à l'extension des compétences de l'Agence pour établir des réglementations techniques contraignantes sous la forme notamment d'arrêtés AFCN ainsi qu'à la suggestion relative au renforcement de l'approche graduée pour le transport, entre autre, des matières radioactives à faible risque.

Cet arrêté a vu le jour en étroite concertation avec toutes les parties prenantes qui ont été consultées à un moment ou à un autre du processus. Les différents transporteurs autorisés : transporteurs routiers, transporteurs ferroviaires, lignes maritimes et compagnies aériennes ont été invités lors de toutes ces consultations, tout comme les sociétés de manutention des aéroports de Zaventem et de Liège et les opérateurs de quai connus du Port d'Anvers. Par la suite, les capitaineries des ports de Zeebrugge et d'Anvers, des représentants du SPF Mobilité & Transport (Administration de l'Aéronautique et Autorité nationale de sécurité (SSICF)), l'exploitant de l'aéroport de Zaventem et l'administration responsable de l'aéroport de Liège ont été impliqués dans ce processus de consultation.

Une première consultation a été organisée sous forme d'une enquête écrite. Les parties prenantes ont été sondées sur les premières idées lancées. Les commentaires, suggestions et remarques reçus ont été intégrés dans une nouvelle proposition qui a été présentée lors d'une table ronde. La phase suivante du processus de consultation s'est tenue au niveau sectoriel afin de tenir compte des spécificités de chacun des modes de transport. Enfin, le résultat final a été dévoilé lors d'une nouvelle table ronde. A la fin de 2016, le projet d'AR et les projets d'arrêtés de l'AFCN sous-jacents ont de nouveau été présentés aux parties prenantes par secteur. De même, certaines modalités pratiques qui résulteront de l'application de la nouvelle réglementation ont été exposées aux parties prenantes.

2. Exposé général

Ce nouvel arrêté royal ne porte pas uniquement sur le "déplacement" des matières radioactives, mais sur le transport des matières radioactives tel qu'il est prévu dans le règlement international de transport des matières radioactives publié par l'Agence internationale de l'Énergie atomique siégeant à Vienne. Les dispositions de ce règlement de l'IAEA sont reprises dans les conventions et règlements européens et internationaux relatifs au transport des marchandises dangereuses, dont font partie les matières radioactives, qui constituent la classe 7 parmi les 9 classes existantes. Dans ce contexte international, le transport regroupe toutes les opérations et conditions afférentes au déplacement des matières radioactives, y compris la conception, la fabrication, l'entretien, la réparation d'emballages et des matières radioactives ainsi que la préparation, l'expédition, le chargement, le transport, ainsi que les interruptions des transports, l'entreposage en transit, le déchargement et la réception des matières radioactives à leur destination finale. Par voie de conséquence, cet arrêté s'applique à des organisations qui sont bien plus nombreuses que celles concernées par l'actuel chapitre VII du RGPRI. Sur ce plan, l'arrêté élargit le champ d'application de la réglementation actuelle.

Le transport doit aussi être considéré dans un sens plus large que "le transport nucléaire national et international" défini dans la loi du 15/04/1994. Ces définitions sont spécifiques au déplacement des matières nucléaires dans le cadre de la sécurité de ces transports et ne constituent qu'une petite partie du transport visé dans le présent arrêté.

28 februari 1963. Sinds de eerste versie in 1963 werd dit hoofdstuk niet meer grondig herzien. Kleinere aanpassingen werden over de jaren heen wel gemaakt, vooral de aanpassingen naar aanleiding van nieuwe "andere" basisregelgevingen zoals o.a. de basisnormen voor de bescherming tegen de gevaren verbonden aan de blootstelling aan ioniserende straling.

- Ondertussen heeft het vervoer van radioactieve stoffen meerdere fundamentele wijzigingen doorgemaakt. Het vervoer moet in een Europese en ook een internationale context geplaatst worden. Het huidige hoofdstuk VII is daar niet meer aan aangepast. Het vervoer van radioactieve stoffen wordt op internationaal vlak geregeld door Conventies en Akkoorden voor het vervoer van gevaarlijke goederen. Via Europese richtlijnen zijn deze regelgevingen ook van toepassing op het nationale vervoer.

- Een aantal betrokken actoren van de logistieke keten zijn nu niet voorzien in de huidige regelgeving.

De doelstelling van dit besluit is het bekomen van een transportregelgeving aangepast aan de Europese en internationale context voor het vervoer van radioactieve stoffen welke een administratieve vereenvoudiging voor alle stakeholders inhoudt zonder verlies aan informatie voor de bevoegde overheid over wie, wat, wanneer en waar vervoert. Uiteraard blijven de algemene bepalingen met betrekking tot stralingsbescherming die opgenomen zijn in het koninklijk besluit van 20 juli 2001 houdend algemeen reglement op de bescherming van de werknemers, de bevolking en het leefmilieu tegen de gevaren van ioniserende stralingen van toepassing op alle aspecten van het vervoer van gevaarlijke goederen van de klasse 7.

Het besluit geeft ook een antwoord op de IRRS-aanbeveling betreffende het uitbreiden van de bevoegdheden van het Agentschap om bindende technisch regelgeving uit te vaardigen in de vorm van o.a. FANC besluiten, alsook aan de suggestie betreffende het versterken van de graduele aanpak voor het vervoer van o.a. de lage risico radioactieve stoffen.

Dit besluit kwam tot stand in nauw overleg met alle betrokken stakeholders die op verschillende momenten van het proces geconsulteerd werden. Tijdens al deze consultaties werden alle vergund vervoerders: wegvervoerders, spoorvervoerders, maritieme lijnen en de luchtvaartmaatschappijen uitgenodigd alsook als de gekende afhandelaars op de luchthaven van Zaventem en Luik en de gekende kaai-uitbaters in de haven van Antwerpen. Eveneens werden de havenkapiteinsdiensten in Antwerpen en Zeebrugge, vertegenwoordigers van de FOD Mobiliteit en vervoer (het Bestuur der Luchtvaart, de nationale veiligheidsverhoer van de spoorwegen (DVIS),...), de luchtvaartuiguitbater in Zaventem alsook de verantwoordelijke overheid op de luchthaven van Luik in dit stakeholdersoverleg betrokken.

Een eerste consultatie vond plaats via een schriftelijke enquête. Hierbij werden de eerste ideeën afgetoetst met de stakeholders. De commentaren, suggesties en opmerkingen die we ontvingen werden in een nieuw voorstel verwerkt en terug voorgelegd tijdens een ronde tafel. Een volgende overlegronde werd dan sectorieel gehouden om de specificiteiten van iedere vervoerswijze aan bod te laten komen. In een laatste fase werd het eindresultaat tijdens de ronde tafel voorgesteld. Einde 2016 werd het ontwerp koninklijk besluit en de ontwerp FANC-reglementen nogmaals sectorieel voorgesteld aan de stakeholders. Eveneens werden reeds een aantal praktisch regelingen die zullen volgen uit de toepassing van de nieuwe regeling aan de stakeholders voorgesteld.

2. Algemene toelichting

Dit nieuw koninklijk besluit behandelt niet enkel het "verplaatsen" van radioactieve stoffen maar gaat over het vervoer van radioactieve stoffen zoals voorzien in het internationaal reglement voor het vervoer van radioactieve stoffen uitgegeven door Internationale organisatie voor Atoomenergie te Wenen. De bepalingen van dit IAEA reglement worden overgenomen in de Internationale en Europese conventies en reglementeringen voor het vervoer van gevaarlijke goederen, waar de radioactieve stoffen deel van uitmaken namelijk de klasse 7 van in totaal 9 klassen. In deze internationale context omvat het vervoer alle operaties en omstandigheden verbonden met en betrokken bij het verplaatsen van radioactieve stoffen met inbegrip van het ontwerp, fabricatie, onderhoud en reparatie van verpakkingen en radioactieve materialen en de voorbereiding, verzenden, laden, het vervoer alsook het onderbreken van transporten, de opslag in transit, het ontladen en de ontvangst op de eindbestemming van radioactieve stoffen. Dit houdt uiteraard in dat dit besluit op meerdere soorten organisaties van toepassing is dan het huidige hoofdstuk VII van het ARBIS. Op dit vlak houdt het besluit een uitbreiding in ten opzichte van de bestaande regelgeving.

Dit vervoer moet ook ruimer gezien worden dan het "nationaal en internationaal nucleair vervoer" dat gedefinieerd is in de wet van 15/04/1994. Deze definities zijn specifiek gericht op het verplaatsen van nucleair materiaal in het kader van de beveiliging van deze transporten en maken maar een klein deel uit van het vervoer dat gevisieerd wordt door dit besluit.

Comme le transport des matières radioactives est régi par des conventions et accords internationaux et des directives européennes portant sur le transport des marchandises dangereuses, cet arrêté parle également de transport des marchandises dangereuses de la classe 7 et non pas de transport des matières radioactives. En vertu de cet arrêté, les dispositions de ces réglementations internationales s'appliquent également au transport de toutes les marchandises dangereuses de la classe 7 sur le territoire belge. Il s'agit d'une nécessité absolue au vu du contexte international de ces transports. Tout naturellement, ceci implique que la terminologie et les définitions de l'arrêté s'inspirent de ces réglementations internationales. Il a sciemment été choisi de se baser sur la réglementation internationale relative au transport des marchandises dangereuses de la classe 7 pour établir cet arrêté afin d'éviter toute différence entre les pays impliqués dans un même transport international de marchandises dangereuses de la classe 7. Ce choix a également été dicté par le fait que les organisations auxquelles s'applique cet arrêté connaissent bien mieux cette réglementation internationale que la réglementation nationale relative à la radioprotection. Pour ces raisons, l'arrêté ne fera plus référence à des définitions propres à l'utilisation des matières radioactives comme sources scellées ou radioisotopes, mais il sera rédigé en des termes spécifiques au transport comme matière radioactive sous forme spéciale, numéros UN, indice de transport...

Radioprotection

L'exposition aux rayonnements ionisants peut être nocive, mais elle est également nécessaire (comme en médecine). Dès lors, la réglementation en matière de radioprotection repose sur deux principes de base, celui de justification et celui d'optimisation, autour desquels existe un consensus international.

En vertu du principe de justification défini dans la directive 96/29/Euratom, les différentes activités impliquant une exposition aux rayonnements ionisants doivent "pouvoir être justifiées par leurs avantages économiques, sociaux ou autres par rapport au détriment sanitaire qu'elles sont susceptibles de provoquer".

Le principe ALARA, ou principe d'optimisation, implique que les expositions doivent non seulement être justifiées, mais qu'elles doivent en outre "être maintenues au niveau le plus faible raisonnablement possible, compte tenu des facteurs économiques et sociaux".

Ces principes sont consacrés dans la réglementation sur les activités nucléaires au niveau international, européen et national. En droit belge, ces principes sont fixés à l'article 20.1.1.1. a et b du RGPRI, lequel transpose la directive 96/29/Euratom.

Ces principes sont confirmés dans les nouvelles normes de base définies dans la directive 2013/59/Euratom du Conseil du 5 décembre 2013.

Le transport des matières radioactives est globalement perçu comme nécessaire et il est donc justifié dans le cadre des activités en lien avec l'utilisation des matières radioactives dans le secteur médical, agricole, industriel, dans celui de la recherche et dans celui de la production d'énergie nucléaire.

Le principe de justification implique que les différentes sortes de pratiques susceptibles d'entraîner une exposition aux rayonnements ionisants doivent, avant leur première autorisation ou leur adoption pour utilisation généralisée, être justifiées par les avantages qu'elles procurent, après avoir pris en compte l'ensemble des avantages et des inconvénients, y compris dans le domaine de la santé. Cependant, le transport des matières radioactives est accepté depuis suffisamment longtemps au niveau international pour que chaque transport ne doive faire l'objet d'une justification individuelle. Cet arrêté ne demande dès lors pas de justification préalable et individuelle pour le transport de marchandises dangereuses de la classe 7. La pratique, en ce compris le transport, est en effet déjà considérée comme justifiée.

Principes du transport international

Dans la réglementation internationale de transport des marchandises dangereuses, la sûreté du transport des matières radioactives s'articule autour de trois axes :

- Le colis.
- La fiabilité du transport.
- La prévention et la gestion des incidents et accidents.

Le colis est constitué de l'emballage et de son contenu radioactif. Plus la quantité de matières radioactives transportées dans un emballage est importante, plus les exigences auxquelles doit satisfaire l'emballage sont rigoureuses. La sûreté du transport doit être garantie en conditions de routine (sans incident), en conditions normales (= conditions de routine acceptant de légers incidents) et en conditions accidentelles.

Gezien het vervoer van radioactieve stoffen ingebed is in internationale conventies, akkoorden en Europese richtlijnen voor het vervoer van gevaarlijke goederen is er in dit besluit dan ook sprake van het vervoer van gevaarlijke goederen van de klasse 7 en niet van het vervoer van radioactieve stoffen. Met dit besluit worden de bepalingen van deze internationale regelgevingen ook van toepassing voor het vervoer van alle gevaarlijke goederen van de klasse 7 op Belgisch grondgebied. Dit is een absolute noodzaak gezien de internationale context van deze transporten. Dit houdt uiteraard ook in dat de terminologie en definities vaak ingegeven werden door deze internationale regelgevingen. Er werd bewust gekozen om de internationale regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke goederen van de klasse 7 als leidraad te gebruiken om te vermijden dat er verschillen ontstaan tussen de landen betrokken bij een internationaal vervoer van klasse 7 gevaarlijke goederen. Deze keuze werd ook ingegeven door het feit dat de organisaties waarop dit besluit van toepassing is, vertrouwd zijn met deze internationale regelgeving en minder met de nationale regelgeving stralingsbescherming. Omwille van deze redenen zal er in dit besluit geen verwijzing meer zijn naar specifieke gebruiksdefinities van radioactieve stoffen zoals bijvoorbeeld ingekapselde bronnen, radioisotopen,... maar zal er sprake zijn van specifieke transporttermen zoals: speciale vorm radioactief materiaal, UN-nummers, transportindex,...

Stralingsbescherming

Daar blootstelling aan ioniserende stralingen schadelijk kan zijn, maar ook noodzakelijk (zoals in de geneeskunde), is de reglementering inzake stralingsbescherming gebaseerd op twee basisprincipes, d.i. het justificatiebeginsel en het optimaliseringsprincipe, waar over beide een internationale consensus bestaat.

Het justificatiebeginsel, zoals gedefinieerd in Richtlijn 96/29/Euratom, houdt in dat de verschillende activiteiten met een blootstelling aan ioniserende stralingen tot gevolg, moeten kunnen "worden gerechtvaardigd door de economische, sociale en andere voordelen af te wegen tegen de gezondheidsschade die zij kunnen toebrengen".

Het ALARA-beginsel of optimaliseringsprincipe, houdt in dat de blootstellingen niet alleen gerechtvaardigd moeten worden, maar wat meer is, dat ze "zo laag wordt gehouden als redelijkerwijze mogelijk is, economische en sociale factoren in aanmerking genomen".

Deze beginselen zijn geconcretiseerd in de reglementering van nucleaire activiteiten op internationaal, Europees en nationaal vlak. In het Belgisch recht zijn deze beginselen neergelegd in artikel 20.1.1.1. a en b van het ARBIS, dat de omzetting vormt van Richtlijn 96/29/Euratom.

In de nieuwe basisnormen die vastgelegd zijn in de richtlijn 2013/59/Euratom van de Raad van 5 december 2013, blijven deze principes gehandhaafd.

Het transport van radioactieve stoffen wordt algemeen gezien als noodzakelijk en is derhalve gerechtvaardigd in het kader van activiteiten die te maken hebben met het gebruik van radioactief materiaal in de medische sector, landbouwsector, industrie, onderzoek en het opwekken van nucleaire energie.

Het rechtvaardigingsbeginsel houdt in dat de verschillende soorten handelingen die kunnen leiden tot een blootstelling aan ioniserende stralingen, vooraleer ze de eerste maal worden vergund of worden aangenomen voor veralgemeend gebruik, moeten worden gerechtvaardigd door de voordelen die ze bieden, nadat met alle voor- en nadelen werd rekening gehouden, deze op het gebied van de gezondheid inbegrepen. Welnu, het vervoer van radioactieve stoffen is reeds lang internationaal aanvaard en een individuele rechtvaardiging voor ieder vervoer is geen vereiste. In dit besluit wordt er daarom geen aparte en voorafgaandelijke justificatie voor het vervoer van gevaarlijke goederen van de klasse 7 gevraagd. De praktijk, inclusief het vervoer, is immers als gerechtvaardigd beoordeeld.

Principes van het internationaal vervoer

De veiligheid van het vervoer van radioactieve stoffen is in de internationale regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke goederen gebaseerd op 3 assen:

- Het collo.
- De betrouwbaarheid van het vervoer.
- Preventie en beheer van incidenten en ongevallen.

Het collo zijnde de verpakking met zijn radioactieve inhoud. Hoe meer radioactieve stoffen er in een verpakking vervoerd zullen worden, hoe hoger de eisen zijn die aan het verpakkingsmateriaal zullen gesteld worden. De veiligheid van het vervoer moet zowel in routine transportomstandigheden, normale omstandigheden (= routine maar inclusief kleine incidenten) als in ongevalsomstandigheden gegarandeerd blijven.

Cette protection s'effectue en limitant les 4 risques :

- Le confinement du contenu radioactif;
- La maîtrise de l'intensité du rayonnement externe;
- La prévention de la criticité;
- La prévention de tout dégât provoqué par le dégagement de chaleur.

Comme la sûreté et la radioprotection sont également assurées par la bonne manipulation du colis, la radioprotection des personnes impliquées dépend moins du moyen de transport. L'intensité maximale de rayonnement autorisée à la surface externe du colis ne varie pas en fonction du moyen de transport qui sera utilisé. Evidemment, des limites d'exposition supplémentaires seront imposées pour les différents moyens de transport en fonction de l'endroit où le public est susceptible d'entrer en contact avec le colis.

Pour ce qui est de la fiabilité du transport, les règles des règlements nationaux et internationaux doivent être respectées par tous les acteurs concernés. Pour cette raison, le champ d'application de cet arrêté a été élargi, notamment aux organisations impliquées dans la manipulation des colis lors d'un transport multimodal ou d'un changement de moyen de transport pour le mode maritime ou aérien. Les expéditeurs de colis de marchandises dangereuses de la classe 7 ne sont pas explicitement visés dans cet arrêté puisqu'ils sont déjà soumis à autorisation en vertu du chapitre II du règlement général. Ils figurent, par contre, explicitement dans les programmes annuels d'inspection en raison de leur responsabilité dans la préparation des colis (emballages et matières radioactives) avant leur expédition.

Principes du nouvel arrêté royal

Cet arrêté royal ne prévoit pas de trajet à suivre obligatoirement pour les transports de marchandises dangereuses de la classe 7. Pour le transport routier, le code de la route oblige d'emprunter les autoroutes dans la mesure du possible. Le mode de transport utilisé pour un envoi de marchandises dangereuses de la classe 7 doit être déterminé par l'expéditeur et, dans un contexte international, il dépend souvent de la bonne volonté des transporteurs aériens ou des lignes maritimes, qui décident d'accepter ou non ces marchandises. Pour des motifs de sûreté et de sécurité, l'autorité compétente (AFCN) peut, pour certains transports spécifiques, imposer des conditions supplémentaires qui peuvent éventuellement avoir trait à l'itinéraire.

Par "sûreté", on entend la création de conditions, la prévention des accidents et la limitation des conséquences des accidents en vue de protéger les travailleurs, la population et l'environnement contre les dangers des rayonnements ionisants. La sécurité désigne, quant à elle, la prévention, la détection et la réponse de tout acte de vol, de sabotage ou d'accès illégal en lien avec les marchandises dangereuses de la classe 7.

Le système de contrôle actuel est principalement basé sur la délivrance d'autorisations aux transporteurs, combinée à des inspections sur le terrain. La volonté est de faire évoluer ce système axé sur des autorisations administratives vers un système basé sur une approche graduée qui consiste à connaître et à agréer chaque organisation impliquée dans le transport, couplé à différents types d'inspections et sans perte de qualité au niveau des informations.

Chaque transporteur ou organisation impliquée dans le transport multimodal des marchandises dangereuses de la classe 7 doit être agréé. Ces dernières organisations sont principalement celles qui n'effectuent pas elles-mêmes ces transports, mais qui effectuent des opérations de transbordement, par exemple comme les exploitants de quais portuaires, y inclus les ouvriers portuaires ou les sociétés de manutention des aéroports (dans le transport maritime et aérien, le transbordement entre avions ou navires est également pris en charge par ces organisations).

Les interruptions de transport sont également considérées dans l'arrêté et les sites d'interruption de transport devront être agréés.

Cet agrément sera délivré selon le principe d'une approche graduée. Cette approche sera introduite par des groupes UN pour lesquels les transporteurs peuvent solliciter un agrément. Ces groupes UN sont déterminés en tenant compte de l'ampleur et de la nature spécifique des risques inhérents aux matières qu'ils désignent et ils regroupent des numéros UN. Dans la réglementation internationale relative au transport de marchandises dangereuses, ces numéros UN sont attribués à chaque matière dangereuse de manière à pouvoir identifier chaque marchandise dangereuse sans ambiguïté. Le groupe UN 1 regroupe les matières radioactives qui ne posent qu'un risque radioactif limité lors de leur transport, ainsi que toutes les autres marchandises dangereuses pour lesquelles la classe 7 est considérée comme risque subsidiaire. Le groupe UN 2 regroupe les matières radioactives dont le risque radiologique est plus important. Pour le transport des matières du

Deze bescherming wordt verkregen door beperking van de 4 risico's:

- De insluiting van de radioactieve inhoud;
- De beheersing van de intensiteit van de externe straling;
- Het voorkomen van criticaliteit;
- De preventie van de schade veroorzaakt door de warmteafgifte.

Gezien de veiligheid en ook de stralingsbescherming bepaald wordt door het correct gebruik van het collo, is de stralingsbescherming van de betrokkenen minder afhankelijk van het vervoersmiddel. De maximale intensiteit die aan de buitenzijde van een collo mag gemeten worden is onafhankelijk van het vervoersmiddel waarmee het vervoerd zal worden. Uiteraard worden er voor de verschillende vervoersmiddelen bijkomende stralingslimieten opgelegd in functie van de plaats waar er contact met het publiek mogelijk is.

Voor wat betreft de betrouwbaarheid van het vervoer is het van belang dat alle betrokken actoren de regels die voorzien zijn in de internationale en nationale reglementen naleven. Om die reden werd ook het toepassingsgebied van dit besluit uitgebreid naar o.a. de organisaties betrokken bij de behandelingen van colli tijdens het multimodale vervoer of tijdens het wijzigen van vervoersmiddel voor het maritieme en luchtvervoer. De afzenders van colli met gevaarlijke goederen van de klasse 7 werden niet expliciet opgenomen in dit besluit gezien zij reeds onderworpen zijn aan een vergunningsplicht via hoofdstuk II van het algemeen reglement. Zij worden wel expliciet opgenomen in de jaarlijkse inspectieplannen voor wat betreft hun verantwoordelijkheid bij het klaarmaken van colli (verpakkingen met de radioactieve stoffen) voor verzending.

Principes van het nieuwe koninklijke besluit

Op basis van dit koninklijk besluit moet er geen verplichte route worden opgelegd die moet worden gevolgd bij het uitvoeren van transporten van gevaarlijke goederen van de klasse 7. Voor het wegvervoer is er in de wegcode een verplichting ingeschreven om zoveel mogelijk de autosnelwegen te gebruiken. De wijze waarop een zending gevaarlijke goederen van de klasse 7 vervoerd wordt, dient bepaald te worden door de afzender en is in een internationale context vaak afhankelijk van de bereidwilligheid van o.a. luchtvervoerders of maritieme lijnen om deze goederen te accepteren. Omwille van veiligheids-of beveiligingsredenen kunnen er voor specifieke transporten wel bijkomende voorwaarden opgelegd worden door de bevoegde overheid (FANC) die eventueel ook met de routing te maken kunnen hebben.

Onder "veiligheid", in het Frans voor toepassing van dit besluit "sûreté", verstaan we het creëren van omstandigheden, het voorkomen van ongevallen of het beperken van de gevolgen van ongevallen met als doel bescherming van de werkers, bevolking en leefmilieu tegen de gevaren van ioniserende stralingen. Onder "beveiliging", in het Frans voor dit besluit "sécurité", verstaan we eerder het voorkomen, detecteren alsook een antwoord bieden op diefstal van, sabotage van, illegale toegang tot gevaarlijke goederen van de klasse 7.

Het huidige toezichtstelsel is gebaseerd op voornamelijk het afleveren van vergunningen aan vervoerders gecombineerd met reininspecties. Het doel is om van dit voornamelijk administratief vergunningsgebaseerd systeem over te schakelen naar een systeem waarbij iedere organisatie betrokken bij het vervoer gekend en erkend wordt met daarnaast een focus op verschillende soorten inspecties, en dit zonder verlies aan kwaliteit van informatie en gebaseerd op een geïntegreerde en graduele aanpak.

Iedere vervoerder of iedere organisatie betrokken bij het multimodaal vervoer van gevaarlijke goederen van de klasse 7 dient erkend te zijn. Met deze laatste organisaties worden deze bedoeld die zelf niet vervoeren maar wel overlaadoperaties uitvoeren tussen de verschillende vervoerswijzen zoals bvb kaai-uitbaters in de haven inclusief de havenarbeiders of afhandelaars op de luchthaven. (voor het maritiem en het luchtvervoer wordt het overladen tussen vliegtuigen of schepen ook door deze organisaties uitgevoerd).

Onderbrekingen van transport zijn eveneens voorzien in dit besluit. De onderbrekingssites dienen goedgekeurd te worden.

De erkenningen zullen afgeleverd worden volgens het principe van een graduele aanpak. Deze graduele aanpak wordt ingevoerd door UN-groepen waarvoor vervoerders zich kunnen laten erkennen. Deze UN-groepen worden bepaald rekening houdend met de aard en de specifieke risico's verbonden aan de stoffen die ze bevatten en zijn samengesteld uit UN-nummers. Deze laatste nummers worden in de internationale regelgevingen betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen gegeven aan elke gevaarlijke stof zodat een unieke identificatie van elk gevaarlijk goed mogelijk is. De UN-groep 1 bevat deze radioactieve stoffen waarbij er tijdens het vervoer enkel met een beperkt radiologisch risico rekening dient gehouden te worden, alsook alle andere gevaarlijke goederen waarbij klasse 7 als nevenrisico wordt beschouwd. De UN-groep 2 bevat de radioactieve stoffen met een groter radiologisch risico. Bij het vervoer van stoffen uit UN-groep 3

groupe UN 3, il convient de tenir compte non seulement d'un risque radiologique, mais également d'un risque de criticité. Le groupe UN 4 désigne l'hexafluorure d'uranium qui comporte un risque radiologique, mais surtout chimique et dont le risque de criticité varie selon le degré d'enrichissement.

Il se peut que les organisations impliquées dans le chargement et le déchargement soient confrontées à chacun de ces groupes UN. Un agrément a donc été instauré, il ne dépend pas des marchandises dangereuses de classe 7 à manipuler, mais se concentre davantage sur les opérations et les manipulations à effectuer.

Lors du processus d'agrément, l'Agence vérifiera principalement si l'organisation qui sollicite l'agrément a mis en place tous les processus et procédures possibles pour garantir que l'activité pour laquelle l'agrément est sollicité puisse être exécutée en toute sûreté et dans le respect de la réglementation.

En marge des agréments de l'organisation, certains transports devront encore faire l'objet d'une autorisation préalable. Une approche graduée a été instaurée à ce niveau également. Il a été choisi, d'une part, de n'autoriser que les seuls transports qui nécessitent une vérification préalable d'un point de vue de la radioprotection ou de la sécurité. D'autre part, les transports dont les modalités doivent préalablement être autorisées en vertu d'autres réglementations ont été identifiés. Il a bien évidemment été tenu compte de l'obligation d'approuver certaines expéditions dans le cadre de la réglementation internationale relative au transport des marchandises dangereuses de la classe 7.

Enfin, pour compléter cette approche graduée, certains transports doivent encore être notifiés avant que le transport ne puisse avoir lieu. Ici aussi, l'Agence a choisi les transports qui nécessitent une attention particulière pour des raisons de radioprotection ou de sécurité ou bien en vertu d'autres réglementations.

L'approche graduée prévue ne se limite pas uniquement au niveau du classement des marchandises dangereuses de la classe 7 ou de la définition des transports qui restent soumis à autorisation, mais elle se traduit également par des processus et procédures instaurés par cet arrêté.

Interruptions de transport

La nécessité de créer un cadre réglementaire pour les interruptions de transports s'explique par l'internationalisation croissante du transport des marchandises dangereuses de la classe 7, le rôle important des ports belges et notamment du Port d'Anvers, qui fait office de plaque tournante dans l'acheminement de certaines marchandises dangereuses de la classe 7 en Europe, les files toujours plus longues sur les routes, le manque de ponctualité des escales des navires ainsi que les exigences toujours plus élevées en matière de délais de livraison. Évidemment, les transports peuvent toujours être interrompus aux endroits autorisés, dans le cadre du chapitre II du règlement général, pour l'utilisation des matières radioactives transportées, mais il n'est pas possible de toujours interrompre les transports à ces endroits. En conséquence, cet arrêté permet d'interrompre les transports en fonction de leur durée sous certaines conditions spécifiques.

Une interruption de transport est définie comme l'interruption temporaire du transport dans un lieu prévu à cet effet lors de laquelle les colis, conteneurs ou citernes contenant des marchandises dangereuses de la classe 7 ne peuvent pas être déchargés du véhicule. Aucune manipulation de ces colis, conteneurs ou citernes n'est prévue lors de cette interruption. Le véhicule reste en "conditions de transport" afin de pouvoir poursuivre son itinéraire immédiatement et des mesures sont prises pour éviter tout accès illicite à ces transports. On distingue l'interruption "courte" de moins de 72 heures de l'interruption "longue" de plus de 72 heures limitée toutefois à 15 jours maximum.

Des conditions rigoureuses sont imposées durant l'interruption de telle sorte que l'Agence sache toujours où cette interruption s'opère.

L'interruption de plus de 72 heures ne peut avoir lieu que dans des endroits spécifiquement aménagés à cet effet et agréés par l'Agence.

Organisations impliquées dans le transport multimodal

Le chapitre 6 de l'arrêté définit des obligations pour une nouvelle catégorie de parties prenantes, à savoir les organisations impliquées dans le chargement et le déchargement de marchandises de la classe 7 pendant le transport multimodal. Il s'agit donc d'entreprises qui transbordent, d'un mode de transport à un autre ou d'un moyen de transport à un autre pour les modes maritime et aérien, des colis, conteneurs ou citernes contenant des marchandises dangereuses de la classe 7, comme par exemple les sociétés de manutention des aéroports ou les opérateurs de quai des ports.

moet er tijdens het vervoer niet alleen met een radiologisch risico rekening houden maar ook met een criticaliteitsrisico. UN-groep 4 bevat uraanhexafluoride waar er naast het radiologische vooral een chemisch risico aanwezig is, en afhankelijk van de verrijkingsgraad ook een criticaliteitsrisico.

De organisaties betrokken bij het laden en lossen kunnen geconfronteerd worden met elk van deze UN-groepen. Hiervoor werd dan ook een erkenning ingevoerd onafhankelijk van de klasse 7 gevaarlijke goederen die behandeld worden maar veeleer toegespitst op de behandelingen en manipulaties die moeten uitgevoerd worden en de wijze waarop ze uitgevoerd worden.

Tijdens het erkenningsproces zal er voornamelijk nagegaan worden of de organisatie die de erkenning vraagt, alle mogelijk processen en procedures in plaats heeft om te garanderen dat zij de activiteit waarvoor de erkenning gevraagd wordt op een veilige en reglementaire wijze kan uitvoeren.

Naast de erkenningen van de organisatie blijven er ook in dit besluit een aantal transporten aan een voorafgaandelijke vergunning onderworpen. Ook hier is er een graduele aanpak ingevoerd. Er werd enerzijds geopteerd om enkel de transporten te vergunnen waar vanuit radiologisch en/of beveiligingsoogpunt een voorafgaande verificatie dient te gebeuren. Anderzijds werden transporten geïdentificeerd waar er omwille van andere regelgevingen een nood is om vooraf de modaliteiten van deze transporten te vergunnen. Hierbij werd uiteraard rekening gehouden met de verplichting om bepaalde verzendingen goed te keuren in het kader van de internationale regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke goederen van de klasse 7.

Om de graduele aanpak af te ronden zijn er nog transporten waarvoor er een melding gevraagd zal worden alvorens het vervoer mag plaatsvinden. Ook hier is er steeds gekozen voor de transporten die omwille van stralingsbescherming, beveiliging of andere regelgevingen een bijzondere aandacht vragen.

De graduele aanpak die voorzien wordt, bevindt zich niet enkel op het niveau van de indeling van de gevaarlijke goederen van de klasse 7 en de bepaling van welke transporten nog aan een vergunning onderworpen zijn maar wordt eveneens uitgewerkt in de processen en procedures die dit besluit in praktijk brengt.

Onderbrekingen van het vervoer

Gezien de steeds groter wordende internationalisering van het vervoer van gevaarlijke goederen van de klasse 7, de belangrijkheid van de Belgische havens, voornamelijk de haven van Antwerpen, als Europese draaischijven voor bepaalde gevaarlijke goederen van de klasse 7, de steeds groter wordende files en het niet klokvast zijn van aanlegtijden van schepen alsook de steeds striktere eisen inzake levertermijnen, is er een noodzaak ontstaan om een reglementair kader te scheppen voor het onderbreken van transporten. Uiteraard mogen de transporten altijd onderbroken worden op plaatsen die vergund zijn in het kader van hoofdstuk II van het Algemeen reglement voor de radioactieve stoffen die vervoerd worden, te gebruiken, maar het is niet mogelijk om steeds op deze plaatsen de transporten te onderbreken. Daarom biedt dit besluit een mogelijkheid om afhankelijk van de duurtijd de transporten te onderbreken onder specifieke voorwaarden.

De definitie van onderbreking van transport is het tijdelijk onderbreken van het transport op een daarvoor bestemde plaats waarbij de colli, containers of tanks die de gevaarlijke goederen van de klasse 7 bevatten, niet van het voertuig wordt afgeladen. Tijdens de onderbreking wordt er geen manipulatie van de colli, containers of tanks voorzien. Het voertuig blijft in zijn "transportconditie" klaar om onmiddellijk zijn weg te vervolgen, waarbij wel maatregelen worden genomen om te vermijden dat onbevoegden toegang krijgen tot deze transporten. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen een "korte" onderbreking van minder dan 72 uren en een "langere" van meer dan 72 uren maar beperkt tot maximum 15 dagen.

Er worden strikte voorwaarden opgelegd tijdens deze onderbreking waarbij het Agentschap steeds op de hoogte moet zijn van waar deze onderbreking plaatsvindt.

De onderbreking van meer dan 72 uren kan enkel op plaatsen gebeuren die hiervoor specifiek erkend werden door het Agentschap.

Organisaties betrokken bij het multimodaal vervoer

Hoofdstuk 6 van het besluit legt verplichtingen op aan een nieuwe categorie van stakeholders namelijk de organisaties die betrokken zijn bij het laden en lossen van goederen van de klasse 7 tijdens het multimodale vervoer. Het gaat hier dus over organisaties die colli, containers of tanks met gevaarlijke goederen van de klasse 7 van ene transportmodus naar een andere overladen, en voor het maritiem en luchtvervoer overladen tussen verschillende vervoersmiddelen van dezelfde vervoerswijze. Het betreft onder andere de afhandelaars op de luchthaven en de goederenbehandelaars in de havens.

A ce jour, elles n'étaient pas soumises à des obligations légales concernant le transport de marchandises dangereuses de la classe 7. Toutefois, dès lors qu'elles jouent un rôle crucial dans le bon déroulement du transport et que le personnel de ces entreprises est susceptible d'être exposé aux rayonnements ionisants, ces entreprises requièrent une attention particulière. Dès l'entrée en vigueur de cet arrêté, elles devront obtenir un agrément de l'Agence en suivant une procédure similaire à celle des transporteurs. Elles seront toutefois agréées pour les manipulations qu'elles effectuent pour les différents transporteurs avec lesquels elles travaillent dans un lien contractuel.

3. Exposé spécifique

Lors de la préparation de l'arrêté, il a été décidé de reprendre quelques dispositions générales et d'ensuite baser sa structure sur les obligations imposées aux différentes parties prenantes pour améliorer sa lisibilité et sa fonctionnalité. Les arrêtés connexes de l'Agence seront également consacrés spécifiquement à l'un ou plusieurs de ces chapitres.

Le chapitre 1 de l'arrêté royal précise le champ d'application.

L'article 1 stipule que l'arrêté royal transpose partiellement deux directives européennes.

L'article 2 stipule que l'arrêté couvre tous les modes et moyens de transport, mais également la conception de modèles de colis, la fabrication, l'entretien et la réparation d'emballages, comme le prévoit la réglementation internationale.

Il définit également que les transports nationaux et internationaux des matières nucléaires doivent satisfaire aux dispositions de l'arrêté royal du 17 octobre 2011.

L'article 3 exclut du champ d'application de l'arrêté royal les transports effectués par l'armée belge ou par des forces armées étrangères, dès lors que les attributions de l'Agence ne couvrent pas le domaine militaire. A la suite de la recommandation II.2.4 du Conseil supérieur de la Santé (CSS), l'article 3 a uniquement exclu les transports effectués effectivement par les forces armées belges ou étrangères. En conséquence, l'Agence peut donc veiller aux transports effectués par des transporteurs extérieurs aux forces armées et, partant, assurer la radioprotection nécessaire de ces travailleurs.

L'article 4 édicte les cas visés dans la réglementation internationale pour lesquels le règlement de transport des matières radioactives ne s'applique pas.

Le cas des dépouilles de personnes (corps) ou d'animaux (cadavres) qui ont subi un traitement impliquant les rayonnements ionisants avant leur décès constitue une exemption particulière. Dans certains cas, ces dépouilles présentent encore des niveaux de rayonnements qui, d'un point de vue de la radioprotection, ne peuvent être négligés et pour lesquels des mesures doivent être prises lors du transport de ces dépouilles dans le cadre de leur libération.

Au Chapitre 2, l'article 5 contient les définitions applicables au présent arrêté royal. D'une part, elles sont issues du règlement général et de la réglementation internationale relative au transport des marchandises dangereuses de la classe 7 et, d'autre part, des définitions spécifiques ont été ajoutées.

La définition de marchandises dangereuses de la classe 7 doit permettre de clarifier la situation actuelle où certains expéditeurs classent leurs matières radioactives en classe 7 sur base de la réglementation internationale en leur attribuant un numéro UN, tout en déclarant que leur activité totale est inférieure aux niveaux d'exemption qui, selon la réglementation belge actuelle, ne requièrent pas une autorisation de transport. C'est principalement le cas pour des "emballages vides" qui ont contenu des matières radioactives et qui sont renvoyés à leur expéditeur initial pour être réutilisés. Cette situation a été clarifiée en ne faisant plus référence qu'aux seules marchandises dangereuses de la classe 7 : l'arrêté s'applique dès qu'un numéro UN de la classe 7 est attribué à des matières radioactives. Le présent arrêté couvre également le cas particulier où la classe 7 ne constitue pas la classe de danger principale, mais où cette classe 7 est identifiée comme risque subsidiaire (ex. UN 3507).

A la suite des recommandations du CSS, les définitions suivantes ont été modifiées :

'Transport multimodal' et 'organisation impliquée dans le transport multimodal de marchandises dangereuses de la classe 7 : les changements de moyens de transport au sein d'un même mode de transport, maritime ou aérien, ont été insérés dans ces définitions. Ces changements sont également pris en charge par une organisation active sur un quai ou un aéroport et doivent donc également faire partie du processus d'agrément et/ou d'autorisation.

Tot op heden werden zij aan geen wettelijke verplichtingen onderworpen voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke goederen van de klasse 7. Aangezien zij echter een cruciale rol spelen in het vlot verloop van het vervoer en het personeel van deze organisatie mogelijk blootgesteld kan worden aan ioniserende stralingen, dienen er aan deze organisaties de nodige aandacht besteed te worden. Zij dienen vanaf de inwerkingtreding van dit besluit een erkenning te bekomen vanuit het Agentschap via een soortgelijke procedure als de vervoerders. Ze worden echter erkend voor de behandelingen die zij uitvoeren voor de verschillende transporteurs waar zij contracten mee afsluiten.

3. Specifieke toelichtingen

Voor de opbouw van het besluit werd geopteerd om, na enkele algemene bepalingen, de indeling te baseren op de verplichtingen die opgelegd worden aan de verschillende stakeholders om alzo de leesbaarheid en praktische bruikbaarheid van het besluit te verhogen. Er werd ook voor geopteerd om de bijbehorende besluiten van het Agentschap via deze hoofdstukken in te delen.

Hoofdstuk 1 van het koninklijk besluit bepaalt het toepassingsgebied.

Artikel 1 bepaalt dat het koninklijk besluit een gedeeltelijke omzetting van 2 Europese richtlijnen omvat.

Artikel 2 bepaalt dat het vervoer alle vervoerswijzen en vervoersmiddelen afdekt maar dat ook het ontwerp van modellen van collo, de fabricage, onderhoud en reparatie van verpakkingen onder het toepassingsgebied van dit besluit vallen, zoals voorzien in de internationale regelgeving.

Verder bepaalt dit artikel dat voor zowel nationaal als internationaal vervoer van kernmaterialen, de bepalingen van het koninklijk besluit van 17 oktober 2011 ook van toepassing zijn.

Artikel 3 sluit de transporten uit die uitgevoerd worden door de Belgische of buitenlandse krijgsmacht, gezien de bevoegdheden van het Agentschap het militaire domein niet bestrijken. Naar aanleiding van aanbeveling II.2.4 van de Hoge gezondheidsraad (HGR) werd in dit artikel enkel de transporten uitgesloten die door de Belgische of Buitenlandse krijgsmachten effectief worden uitgevoerd. Dit laat het Agentschap toe om toe te zien op transporten die door vervoerders, extern aan de krijgsmacht, worden uitgevoerd en alzo voor de nodige stralingsbescherming voor deze werknemers te zorgen.

Artikel 4 bevat de in de internationale regelgeving opgenomen gevallen waarop het reglement voor het vervoer van radioactieve stoffen niet van toepassing is.

Een bijzondere vrijstelling is deze voor stoffelijke overschotten van personen (lijken) en dieren (kreggen) die een behandeling met radioactieve stoffen kregen voor hun overlijden. Deze stoffelijke overschotten bevatten in een aantal gevallen nog radioactieve stoffen in hoeveelheden die vanuit stralingsbeschermingsoogpunt niet mag verwaarloosd worden maar waar de nodige maatregelen tijdens het vervoer van deze stoffelijk overschotten genomen worden in het kader van de vrijgave van deze stoffelijke overschotten.

Hoofdstuk 2 artikel 5 bevat de definities van toepassing op dit koninklijk besluit. Enerzijds zijn deze die opgenomen zijn in het Algemeen besluit van toepassing alsook deze van de internationale regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke goederen en anderzijds zijn er specifieke definities toegevoegd.

De definitie van gevaarlijke goederen van de klasse 7 moet de huidige twijfelachtige toestand verhelpen waarbij sommige afzenders hun radioactieve stoffen klasseren volgens de internationale regelgeving binnen de klasse 7 door er een UN-nummer aan toe te kennen maar anderzijds verklaren dat de totale activiteit lager ligt dan de vrijstellingsniveau's waardoor er volgens de huidige Belgische regelgeving geen vervoervergunning nodig is. Dit komt nu vooral voor bij "lege verpakkingen" die radioactieve stoffen bevat hebben en teruggestuurd worden naar de oorspronkelijke afzender voor hergebruik. Door nu enkel nog te verwijzen naar gevaarlijke goederen van de klasse 7 is de situatie duidelijk. Van het ogenblik dat er aan een radioactieve stof een UN-nummer van de klasse 7 wordt toegekend, is het voorgelegde besluit van toepassing. De specifieke situatie waar de klasse van het hoofdgevaar niet de klasse 7 is maar waar de klasse 7 wel als nevenrisico wordt aangeduid wordt eveneens afgedekt door dit besluit. (bvb UN 3507).

Naar aanleiding van de aanbevelingen van de HGR werden de volgende definities aangepast:

Multimodaal vervoer en Organisatie betrokken bij het multimodale vervoer van gevaarlijke goederen van de klasse 7: in deze definities werden het wisselen van vervoersmiddelen binnen het maritieme vervoer en het luchtvervoer toegevoegd. Deze wisselingen gebeuren ook via een organisatie op kaai of in de luchthaven en dient eveneens deel uit te maken van het erkennings- en/of vergunningsproces.

Par ailleurs, les définitions de dossier d'options de sûreté et de 'dossier de sûreté' ont été clarifiées conformément à la recommandation II.2.7 du CSS.

Le Chapitre 3, section 3.1, comporte des dispositions générales.

L'article 6 stipule que le transport des marchandises dangereuses de la classe 7 doit être conforme aux règlements internationaux.

L'article 7 stipule que le transport, les manipulations et les interruptions sur le territoire belge ne peuvent être effectués que par des organisations agréées par l'Agence. Il est par ailleurs précisé que les organisations qui préparent les colis, conteneurs ou citernes, c'est-à-dire les expéditeurs, ne doivent pas solliciter un agrément spécifique à cet effet s'ils possèdent déjà une autorisation dans le cadre du chapitre II du règlement général. Les procédures internes de l'Agence prévoient l'inspection de ces expéditeurs pour vérifier qu'ils respectent les conditions spécifiques à la préparation de ces colis.

L'article 8 stipule que l'Agence est l'autorité compétente en matière de transport des marchandises dangereuses de la classe 7 lorsque la réglementation internationale qui règle le transport des marchandises dangereuses confie ces attributions à l'autorité nationale.

L'article 9 stipule que le déplacement de matières radioactives à l'intérieur d'un établissement classé ne doit pas satisfaire aux dispositions de l'arrêté s'il n'emprunte pas les réseaux publics de routes (ou de voies ferrées ou de voies navigables). Ce transport se fait sous la responsabilité de l'exploitant. Le service de contrôle physique de l'exploitant doit approuver les conditions de ces transports.

L'article 10 stipule que les transports interrompus sur le territoire belge doivent satisfaire aux dispositions du chapitre 5.

L'article 11 stipule que la sécurité des transports de marchandises dangereuses de la classe 7, doit respecter les dispositions visées dans les divers règlements internationaux qui régissent le transport des marchandises dangereuses. L'Agence peut établir des règlements concernant la manière dont ces obligations doivent être respectées et peut déterminer les modalités et les formes selon lesquelles le plan de sécurité prévu doit être établi et éventuellement soumis à l'Agence.

L'article 12 stipule que, pour augmenter la sûreté et la sécurité, l'Agence peut modifier, compléter ou fixer des nouvelles conditions dans les agréments, les autorisations et les approbations. Cette disposition est nécessaire pour permettre une intervention rapide et efficace si les circonstances l'exigent, aussi bien sur le plan de la sûreté que de la sécurité.

Dans sa recommandation II.2.8, le CSS estime que les attributions de l'AFCN visées à l'article 12 doivent être limitées. Il apparaît presque impossible de déterminer à l'avance les domaines où d'éventuelles conditions complémentaires devront être imposées. En effet, ces conditions seront dictées par les circonstances spécifiques qui ne peuvent être anticipées, ainsi que par le retour d'expériences. Cette description est vague et n'est dès lors pas reprise dans l'article en question.

L'article 13 contient la disposition de l'article 1.5 et transpose l'article 5 de la directive 2008/68/EC.

Le chapitre 3, section 3.2, articles 14 à 16, comporte des dispositions concernant le transport par route, par rail ou par voies de navigation intérieures. Ces dispositions résultent directement de la transposition de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, en ce qui concerne les marchandises dangereuses de la classe 7. Ces dispositions ont été structurées sur le modèle de la transposition de cette directive pour les autres marchandises dangereuses.

L'article 17 constitue une disposition d'interdiction de chargement en commun.

Le chapitre 4 reprend toutes les obligations qu'un transporteur doit respecter pour pouvoir transporter des marchandises dangereuses de la classe 7. La structure de ce chapitre est reproduite aux chapitres 5 et 6 pour les autres acteurs concernés. La répétition de ces dispositions a pour but de faciliter la lecture du texte pour le groupe-cible en regroupant toutes les dispositions qui s'appliquent à ce groupe-cible.

L'article 18 impose à un transporteur, quel que soit le mode de transport, l'obtention d'un agrément avant de pouvoir effectuer un transport de marchandises dangereuses de la classe 7. Cet agrément peut être remplacé par une autorisation dans le cas d'un transport unique.

Verder werden de definities van veiligheidsoptiesdossier en veiligheidsdossier verduidelijkt zoals aangegeven in aanbeveling II.2.7 van de HGR.

Hoofdstuk 3, afdeling 3.1 bevat algemene bepalingen.

Artikel 6 bepaalt dat het vervoer van gevaarlijke goederen van de klasse 7 in overeenstemming moet zijn met de internationale regelgevingen.

Artikel 7 bepaalt dat het vervoer, de behandeling en onderbrekingen op Belgisch grondgebied enkel mogen geschieden door organisaties die beschikken over een erkenning van het Agentschap. Verder wordt ook vermeld dat de organisaties die de colli, containers of tanks voorbereiden, met andere woorden de afzenders, hiervoor geen aparte erkenning moeten aanvragen voor zover zij reeds beschikken over een vergunning in het kader van hoofdstuk II van het algemeen reglement. Het is wel voorzien in de interne processen van het Agentschap dat deze afzenders zullen geïnspecteerd worden naar het respecteren van de specifieke verantwoordelijkheden voor het klaarmaken van deze colli.

Artikel 8 bepaalt dat het Agentschap de bevoegde overheid is voor wat betreft de gevaarlijke goederen van de klasse 7 wanneer er in de internationale regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke goederen bevoegdheden worden toevertrouwd aan de bevoegde overheid.

Artikel 9 bepaalt dat het verplaatsen van radioactieve stoffen binnen een ingedeelde inrichting niet onder dit besluit valt voor zover er geen gebruik wordt gemaakt van het openbare wegennet (of spoorwegen of waterwegen). Dit vervoer dient onder de verantwoordelijkheid van de exploitant uitgevoerd te worden. De Dienst fysische controle van de exploitant dient de voorwaarden voor deze transporten goed te keuren.

Artikel 10 bepaalt dat transporten die onderbroken worden op Belgisch grondgebied aan de bepalingen van hoofdstuk 5 moeten voldoen.

Artikel 11 bepaalt dat de beveiliging van de transporten van gevaarlijke goederen van de klasse 7 dient te voldoen aan de bepalingen opgenomen in de verschillende internationale regelgevingen voor het vervoer van gevaarlijke goederen. Het Agentschap kan reglementen opstellen over de wijze waarop deze bepalingen kunnen gerespecteerd worden, alsook de modaliteiten en de vormen bepalen volgens welke het voorziene beveiligingsplan dient opgesteld en eventueel aan het Agentschap voorgelegd te worden.

Artikel 12 bepaalt dat zowel ter verhoging van de veiligheid als van de beveiliging het Agentschap bestaande vergunningen, erkenningen en goedkeuringen kan wijzigen, aanvullen of indien nodig kunnen er ook nieuwe voorwaarden opgelegd worden. Deze bepaling is nodig om indien de omstandigheden, zowel naar veiligheid als naar beveiliging, erom vragen, snel en efficiënt te kunnen ingrijpen.

De HGR stelt in zijn aanbeveling II.2.8 dat de bevoegdheden van het Agentschap in art. 12 dienen beperkt te worden. Dit lijkt een bijna onmogelijke opdracht om reeds op voorhand te voorzien welke de domeinen zijn waarbinnen eventuele bijkomende voorwaarden moeten opgelegd worden. Deze zullen in de toekomst bepaald worden door inderdaad specifieke omstandigheden die niet te voorzien zijn alsook voortvloeiend uit de ervaringsfeedback. Deze omschrijving is vaag en wordt daarom niet in het betrokken artikel opgenomen.

Artikel 13 bevat de bepaling uit artikel 1.5 en artikel 5 van de richtlijn 2008/68/EG en is hiermee dan ook omgezet.

Hoofdstuk 3, afdeling 3.2, artikelen 14 tot en met 16, bevatten bepalingen voor wat betreft het vervoer over de weg, het spoor of en binnenwateren. Deze bepalingen vloeien rechtstreeks voort uit de omzetting van de richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land om voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke goederen van de klasse 7. Deze bepalingen werden gestroomlijnd met de omzetting van deze richtlijn voor de andere gevaarlijke goederen.

Artikel 17 houdt een bepaling in betreffende de samenladingsverbanden.

Hoofdstuk 4 bevat alle verplichtingen die een vervoerder dient te respecteren om gevaarlijke goederen van de klasse 7 te mogen vervoeren op Belgisch grondgebied. De structuur van dit hoofdstuk wordt in de hoofdstukken 5 en 6 herhaalt voor de andere betrokkenen. Het doel om deze bepalingen steeds te herhalen is om de leesbaarheid van de tekst voor de specifieke doelgroep te vergroten door alle bepalingen die de doelgroep aangaat samen te houden.

Artikel 18 legt aan een vervoerder, eender welke vervoerswijze, de verplichting op om erkend te worden alvorens een vervoer van gevaarlijke goederen van de klasse 7 mag uitgevoerd worden. Deze erkenning kan vervangen worden door een vergunning in het geval het een éénmalig vervoer betreft.

L'article 19 fixe les conditions que doit au moins remplir un transporteur pour pouvoir être agréé. Il doit au moins disposer :

- d'un programme de radioprotection,
- d'un système de gestion,
- d'une procédure d'urgence,
- d'un préposé au transport,
- d'un service de contrôle physique et
- d'une assurance responsabilité civile.

Ces conditions résultent d'obligations visées dans les conventions et règlements internationaux en vigueur et dans les dispositions du règlement général. Cet article précise également que l'Agence peut établir des règlements par rapport à ces conditions. Celles-ci sont générales à tous les transporteurs, mais s'appliqueront également aux autres organisations concernées qui devront être agréées.

L'article 20 stipule que l'agrément qui doit être obtenu par le transporteur peut être limité à un ou plusieurs groupes UN et éventuellement à un ou plusieurs numéros UN au sein d'un même groupe (recommandation II.2.12 du CSS). Ces groupes UN repris sont composés selon la nature et les risques spécifiques inhérents aux matières qu'ils contiennent (conformément à la recommandation II.2.11 du CSS) et ils comportent des numéros UN.

La classification des numéros UN dans les groupes UN est précisée par l'Agence dès lors que ces numéros UN sont déterminés au niveau international et qu'ils peuvent en principe subir des modifications tous les deux ans.

Cette classification confère sa forme à l'approche graduée suivie tout au long de l'arrêté. Le contenu du programme de radioprotection, du système de gestion et de la procédure d'urgence sera plus ou moins étoffé en fonction de cette classification.

La section 4.2 décrit la procédure d'agrément.

L'article 21 dispose que l'Agence fixe le contenu et les modalités de la demande d'agrément dans un arrêté de l'AFCN. Les renseignements qui seront demandés varieront en fonction du mode de transport et des groupes UN pour lesquels l'agrément sera sollicité. Ces renseignements qui seront demandés doivent permettre, d'une part, de se faire une idée du transporteur en question et des transports qu'il entend effectuer et, d'autre part, de se prononcer sur le respect des dispositions visées à l'article 19.

L'article 22 stipule que l'Agence mettra à disposition un formulaire pour cette demande et qu'elle fixera les modalités de dépôt dans un arrêté de l'Agence distinct.

L'article 23 fixe à trois mois le délai dont dispose l'Agence pour statuer sur un dossier d'agrément. Ce délai prend évidemment cours à la réception de la demande d'agrément complète. Les procédures de l'Agence prévoient la confirmation de l'exhaustivité du dossier au demandeur. Ce délai peut être réduit à un mois maximum pour les transporteurs qui transportent les matières les moins dangereuses. Lorsque l'Agence n'est pas en mesure de respecter le délai de trois mois pour une demande d'agrément, le dépassement du délai doit être justifié par l'analyse technique du dossier et doit notamment servir à clarifier certains aspects entre l'Agence et le demandeur. Ce principe vaut pour chaque dossier pour lequel les délais impartis ne peuvent être respectés.

L'article 24 stipule qu'en cas d'évaluation favorable, l'Agence délivre un arrêté d'agrément et l'envoie au demandeur.

L'article 25 fixe les restrictions qui peuvent être prévues dans un agrément. L'agrément est délivré pour une durée maximale de cinq ans. Cette durée de validité peut être réduite pour autant qu'elle soit motivée par l'Agence. De même, l'agrément peut ne pas couvrir certains groupes UN ou numéros UN pour lesquels il a été sollicité, à condition que cette restriction soit motivée. L'Agence peut également assortir l'agrément de conditions supplémentaires portant notamment sur les éléments énumérés dans cet article. La liste n'est toutefois pas limitative.

L'article 26 décrit la procédure prévue lorsque la décision de l'Agence est négative.

La section 4.3 décrit la procédure à suivre pour modifier un agrément.

Artikel 19 bepaalt de voorwaarden waaraan een vervoerder minimaal moet voldoen om erkend te kunnen worden, nl het beschikken over:

- een stralingsbeschermingsprogramma,
- een beheersysteem,
- een noodprocedure,
- een aangestelde van het vervoer
- een dienst fysieke controle en
- een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid.

Deze voorwaarden vloeien voort uit de verplichtingen die reeds zijn opgenomen in de van kracht zijnde internationale overeenkomsten en reglementen alsook uit bepalingen opgenomen in het algemeen reglement. Dit artikel bepaalt ook dat het Agentschap reglementen kan opstellen met betrekking tot deze voorwaarden. Deze voorwaarden zijn algemeen voor alle vervoerders maar zullen ook verder voor de andere betrokken organisaties gelden die een erkenning moeten bekomen.

Artikel 20 bepaalt dat de erkenning die door de vervoerder dient bekomen te worden beperkt kan zijn tot één of meerdere UN-groepen en eventueel tot één of meerdere UN-nummers binnen een zelfde groep (aanbeveling II.2.12 van de HGR). De opgenomen UN-groepen zijn bepaald rekening houdend met de aard en de specifieke risico's verbonden aan de stoffen die ze bevatten (conform de aanbeveling II.2.11 van de HGR), en zijn samengesteld uit UN-nummers.

De indeling van de UN-nummers in de UN-groepen wordt vastgesteld door het Agentschap gezien deze UN-nummers internationaal worden bepaald en er in principe elke 2 jaar wijzigingen kunnen voorkomen.

Deze indeling geeft ook vorm aan de graduele aanpak die voorzien is in het geheel van besluit. Op basis van deze indeling zal de inhoud van het stralingsbeschermingsprogramma, het beheersysteem en de noodprocedure meer of minder uitgebreid zijn.

In afdeling 4.2 wordt de erkenningsprocedure bepaald.

Artikel 21 stelt dat het Agentschap de inhoud en de modaliteiten zal bepalen van de aanvraag tot erkenning in een besluit van het Agentschap. De informatie die gevraagd zal worden kan verschillen in functie van de vervoerswijze alsook van de UN-groepen waarvoor de erkenning zal kunnen gevraagd worden. De informatie die gevraagd zal worden moet enerzijds toelaten om een beeld te vormen van de betrokken vervoerder en welke transporten deze wil uitvoeren en anderzijds moet deze informatie toelaten de aanvraag tot erkenning te kunnen beoordelen op het respecteren van de bepalingen voorzien in artikel 19.

Artikel 22 stelt dat het Agentschap een formulier voor deze aanvraag zal ontwikkelen en de modaliteiten van indienen zal bepalen in een apart besluit van het Agentschap.

De termijn die in artikel 23 aan het Agentschap wordt gegeven om een beslissing te nemen in een erkenningsdossier is 3 maanden. Uiteraard is dit te tellen vanaf het ogenblik dat de aanvraag volledig is. In de processen van het Agentschap zal voorzien worden dat de volledigheid van het dossier bevestigd wordt aan de aanvrager. Deze periode kan voor de vervoerders die de minst risicovolle stoffen vervoeren ingekort worden tot maximum 1 maand. Voor de aanvragen van erkenning waar het Agentschap de termijn van 3 maanden niet kan respecteren moet het overschrijden van deze periode gerechtvaardigd zijn door de technische analyse van het dossier, waardoor er tussen het Agentschap en de aanvrager nog onduidelijkheden moeten uitgeklaard worden. Dit principe geldt voor elke aanvraag in dit besluit waarbij de voorgestelde termijnen niet gerespecteerd kunnen worden.

Artikel 24 stelt dat bij een gunstige evaluatie het Agentschap een erkenningsbesluit aflevert en aan de aanvrager toestuur.

Artikel 25 stelt welke de beperkingen zijn die in een erkenningsbesluit kunnen worden opgenomen. Het gaat over de geldigheidsdatum die maximaal 5 jaar bedraagt. Deze geldigheidsperiode kan meer beperkt worden wanneer deze gemotiveerd wordt door het Agentschap. Ook de gevraagde UN-groepen en/of UN-nummers kunnen meer beperkt worden dan gevraagd mits motivatie. Het Agentschap kan ook bijkomende voorwaarden opleggen die betrekking hebben op onder andere de elementen opgenomen in dit artikel. Deze lijst is echter niet limitatief.

Artikel 26 bevat de procedure die voorzien is wanneer de beslissing van het Agentschap ongunstig is.

Afdeling 4.3 bevat de procedure in geval van een wijziging van erkenning.

L'article 27 dispose que les modifications des renseignements fournis lors de la demande d'agrément qui sont de nature à modifier le dispositif de l'arrêté d'agrément doivent faire l'objet d'une demande de modification de l'agrément. Bien évidemment, cette demande doit contenir les données qui ont été modifiées et elle doit être introduite sans délai auprès de l'Agence. L'Agence met à disposition un formulaire à cet effet et elle fixe éventuellement les modalités du dépôt de la demande.

L'article 28 stipule que l'Agence statue dans un délai de deux mois. Un délai prolongé doit être justifié de la même manière qu'à l'article 23.

Par analogie aux articles 24 et 25, les articles 29 et 30 décrivent la procédure à suivre en cas de décision favorable. L'agrément modifié est délivré pour la même période que l'agrément initial. Si la modification est demandée en même temps que la prolongation, la durée maximale de l'agrément modifié est de cinq ans.

Par analogie à l'article 26, l'article 31 définit la procédure à suivre en cas de décision négative.

L'article 32 habilite l'Agence à déterminer les modifications des renseignements fournis dans la demande d'agrément qui doivent lui être communiquées sans délai sans que ces modifications ne nécessitent une demande de modification de l'arrêté d'agrément.

La section 4.4 décrit la procédure à suivre en cas de prolongation d'un agrément.

L'article 33 fixe la période pendant laquelle un transporteur agréé doit introduire une demande de prolongation de son agrément. Ce délai doit permettre à l'Agence de traiter les demandes et de mettre à jour les données. L'Agence met également un formulaire à disposition pour les prolongations.

Par analogie aux articles 28 à 31, les articles 34 à 36 définissent les procédures à suivre en cas de décision favorable ou négative.

La section 4.5, article 37, impose à chaque transporteur agréé une obligation stricte de dresser rapport à l'Agence. Ces rapports doivent permettre à l'Agence de savoir qui a transporté quoi, quand et comment, pour pouvoir analyser les flux de transports récurrents. L'Agence met à disposition un formulaire à cet effet et elle fixe éventuellement les modalités du dépôt de la demande.

La section 4.6 traite des transports qui restent soumis à une autorisation préalable.

La sous-section 4.6.1, article 38, répartit les transports soumis à autorisation en 3 grandes catégories:

- Tout d'abord, le groupe des transports qui doivent, selon les réglementations internationales, être approuvés par les autorités compétentes de tous les pays concernés par le transport en question. On parle ici d'une approbation d'expédition. Dans cette catégorie, une attention particulière est portée à l'approbation d'expédition sous arrangement spécial. Dans ce cas on sait d'avance qu'il ne sera pas possible de respecter toutes les dispositions réglementaires. Il incombe dès lors au demandeur de proposer des mesures compensatoires permettant de garantir un niveau de sûreté équivalent. Cette possibilité doit souvent être utilisée en cas d'évacuation d'anciennes sources radioactives vers une entreprise de traitement des déchets. Elle servira également lors du futur démantèlement des centrales nucléaires afin d'assurer l'évacuation en toute sûreté de certains de leurs composants. Les mesures compensatoires proposées doivent faire l'objet d'une analyse approfondie, ce qui allonge la durée d'analyse du dossier de demande par rapport à un transport standard et la rapproche davantage de celle nécessaire à l'évaluation d'un dossier de sûreté pour un modèle de colis.

- Deuxièmement, les transports uniques, qui peuvent être effectués une seule fois par un transporteur non agréé sur le territoire belge. On pense principalement ici à une compagnie aérienne ou à une ligne maritime qui transporte exceptionnellement des marchandises dangereuses de la classe 7 lorsqu'elle atterrit ou accoste en Belgique, sans toutefois exclure les autres modes de transport. Ces transporteurs ne devront pas appliquer l'entièreté de la procédure d'agrément, mais le transport envisagé devra au préalable être autorisé par l'Agence afin de vérifier le respect des dispositions réglementaires relatives à ce transport spécifique.

- Enfin, les transports pour lesquels il a été estimé qu'une évaluation de l'Agence était nécessaire pour des raisons de radioprotection, sûreté ou sécurité des transports. Ces transports ne peuvent être effectués que par des transporteurs agréés et également autorisés. Cela signifie que ces transports sont suffisamment importants pour, d'une part, vérifier par un agrément que le transporteur est capable d'effectuer ces transports en toute sûreté et, d'autre part, vérifier au préalable qu'un transport spécifique ou une série de transports spécifiques satisfait aux dispositions réglementaires.

Artikel 27 stelt dat wijzigingen in de informatie die bij de aanvraag tot erkenning werden verstrekt en die zodanig zijn dat het beschikende deel van het erkenningsbesluit moet aangepast worden het voorwerp moet uitmaken van een aanvraag tot wijziging van de erkenning. Uiteraard dient deze aanvraag de gegevens te bevatten die gewijzigd zijn en dient deze aanvraag zo snel als mogelijk ingediend te worden. Het Agentschap stelt hiervoor eveneens een formulier op en stelt ook eventuele modaliteiten voor het indienen van de aanvraag vast.

Artikel 28 stelt de beslissingstermijn van 2 maanden vast. Een langere termijn moet gerechtvaardigd worden op dezelfde wijze als in artikel 23.

Artikelen 29 en 30 stellen analoog aan artikelen 24 en 25 de procedure vast bij gunstige beslissing. De geldigheidstermijn van een gewijzigd erkenningsbesluit is dezelfde als de oorspronkelijke erkenning. Als de wijziging samen met de verlenging gevraagd wordt is deze maximaal 5 jaar geldig.

Artikel 31 stelt analoog aan artikel 26 de procedure voor ongunstige beslissing vast.

Artikel 32 geeft de bevoegdheid aan het Agentschap om te bepalen welke wijzigingen van de informatie die verstrekt werd bij de aanvraag tot erkenning maar die niet leiden tot een wijziging van het erkenningsbesluit toch onverwijld aan het Agentschap dienen gemeld te worden.

Afdeling 4.4 bevat de procedure bij verlenging van de erkenning.

Artikel 33 stelt de periode vast waarbinnen een erkende vervoerder de verlenging van zijn erkenning dient aan te vragen. Deze termijn moet het Agentschap toelaten de aanvragen te behandelen en de actualisatie van de gegevens te verwerken. Ook voor de verlenging zal het Agentschap een formulier opstellen.

De artikelen 34 tot en met 36 bevatten analoog aan artikelen 28 tot en met 31 de procedure bij gunstige en bij ongunstige beslissing.

Afdeling 4.5, artikel 37, legt een strikte verplichting op voor wat betreft de rapportering aan het Agentschap die iedere erkende vervoerder dient toe te sturen. Deze rapporten moeten het Agentschap de mogelijkheid geven om te analyseren wie/wat/wanneer en hoe vervoerd heeft, om daaruit o.a. de steeds wederkerende vervoerstromen te kunnen analyseren. Het Agentschap stelt hiervoor een formulier op alsook eventuele modaliteiten voor het indienen ervan.

Afdeling 4.6 behandelt de transporten die nog aan een voorafgaandelijk vergunning onderworpen zullen worden.

Onderafdeling 4.6.1, artikel 38, deelt de transporten die vergunningsplichtig zijn in, in 3 grote categorieën:

- In eerste instantie de groep van transporten die volgens de internationale regelgevingen goedgekeurd dienen te worden door de bevoegde overheden van alle landen die door het vervoer worden aangedaan. Men spreekt hier over een goedkeuring voor verzending. Een bijzondere aandacht gaat in deze categorie naar de goedkeuring voor verzending bij speciale overeenkomst. Hierbij is het op voorhand geweten dat niet aan alle reglementaire bepalingen kan voldaan worden. Het is aan de aanvrager om compenserende maatregelen voor te stellen om een equivalent veiligheidsniveau te kunnen garanderen. Bij het afvoeren van oude radioactieve bronnen naar een afvalverwerker dient vaak gebruik gemaakt te worden van deze mogelijkheid. Ook bij de toekomstige ontmanteling van de kerncentrales zal er van deze mogelijkheid gebruik moeten gemaakt worden om onderdelen op een veilige wijze af te voeren. Van de voorgestelde compenserende maatregelen moet er een grondige analyse gemaakt worden waardoor de analysetijd voor het aanvraagdossier langer is dan voor een standaard transport en eerder zal aanleunen aan de periode nodig voor het evalueren van een veiligheidsdossier voor de goedkeuring van een model van collo.

- De eenmalige transporten: hier gaat het over een transport dat door een niet erkende vervoerder eenmalig op Belgisch grondgebied wordt uitgevoerd. Er wordt hier vooral gedacht aan een luchtvaartmaatschappij of een maritieme lijn die uitzonderlijk gevaarlijke goederen van de klasse 7 aan boord hebben wanneer zij landen of aanmeren in België, en dit zonder de andere vervoerswijzen uit te sluiten. Deze vervoerders zullen niet het uitgebreide erkenningsproces moeten doorlopen maar het ene transport dat zij willen uitvoeren zal vooraf door het Agentschap vergund worden, waardoor er geverifieerd kan worden of aan alle reglementaire bepalingen voor het specifieke vervoer voldaan is.

- Verder zijn er de transporten waar er geoordeeld werd dat er een evaluatie moet gebeuren door het Agentschap op basis van stralingsbescherming, transportveiligheid of -beveiliging. Deze transporten mogen enkel door erkende vervoerders die ook vergund werden uitgevoerd worden. Wat wil zeggen dat deze transporten belangrijk genoeg zijn om enerzijds te verifiëren via de erkenning of de vervoerder op veilige wijze deze transporten kan uitvoeren en anderzijds op voorhand na te gaan of het specifieke of een reeks specifieke transporten aan de reglementaire bepalingen voldoet.

La recommandation II.2.14 du CSS dispose que des exigences minimales sont ici pertinentes en ce qui concerne les transports qui doivent faire l'objet d'une autorisation de l'Agence. Cette recommandation est redondante dès lors que l'approche graduée suivie dans le cadre de cette réglementation prévoit en effet que ces transports doivent être assortis de conditions spécifiques ou faire l'objet d'une surveillance spécifique pour des raisons liées à la radioprotection, la sûreté ou la sécurité des transports ou en vertu d'autres réglementations. La limitation de cette disposition aux exemples cités dans la recommandation ne constitue pas une bonne pratique. Bien sûr, les exemples cités dans la recommandation sont ceux qui doivent faire l'objet d'une autorisation en vertu du présent arrêté, mais rien ne garantit que ceux-ci n'évolueront pas.

Une des recommandations suivantes du CSS (II.2.15) porte sur l'assimilation des autorisations de transport et des certificats d'approbation d'expédition. C'est effectivement le cas. Les certificats d'approbation d'expédition font office d'autorisation de transport et les dispositions qui s'appliquent aux autorisations dans l'entière mesure du règlement sont également d'application pour les certificats d'approbation. Cet aspect est précisé à plusieurs reprises dans l'arrêté.

La sous-section 4.6.2 détermine la procédure de demande d'une autorisation ou d'une approbation d'expédition.

L'article 39 stipule qu'une demande doit être introduite auprès de l'Agence selon les modalités qu'elle arrête (alinéa 1). Ces demandes d'autorisation doivent toujours être introduites par un transporteur agréé, à l'exception de celles portant sur un transport unique (alinéa 2). L'alinéa 3 réserve à l'Agence la possibilité de déterminer que la demande peut être introduite par une partie concernée autre que le transporteur agréé (alinéa 3). Le principe général reste le même : le transporteur agréé doit avoir les connaissances nécessaires pour introduire la demande. Ce n'est pas toujours le cas dans certaines circonstances spécifiques. Nous pensons en particulier aux demandes d'approbations d'expédition sous arrangement spécial. Dans ce cas de figure, il est parfois préférable que la demande soit introduite par l'expéditeur, par exemple. Il appartient toutefois à l'Agence de décider. L'Agence se réserve de toute façon le droit de prendre directement contact avec les autres parties intéressées pour obtenir des informations supplémentaires (alinéa 4). Les données à fournir seront définies dans un arrêté de l'Agence et se concentreront sur les renseignements relatifs au transport spécifique pour lequel une autorisation est sollicitée ainsi que sur les renseignements obligatoires en vertu des conventions et règlements internationaux qui régissent le transport des marchandises dangereuses de la classe 7. L'Agence mettra également à disposition un formulaire pour cette demande et elle fixera les modalités de dépôt de cette demande.

La recommandation II.2.16 du CSS a été prise en compte sous forme d'une insertion à l'article 39. La disposition insérée stipule que les demandes d'autorisation doivent toujours être introduites par un transporteur agréé, à l'exception de celles portant sur un transport unique.

L'article 40 détermine le délai dans lequel l'Agence doit statuer sur une demande d'autorisation. Ce délai est fixé à un mois sauf pour les approbations d'expédition pour lesquelles il est de 6 mois. Cette différence s'explique par l'analyse de plus longue durée que nécessitent ces approbations obligatoires sur le plan international.

Les articles 41 à 43 décrivent la même procédure à suivre en cas de décision favorable et négative que celle prévue pour les agréments. Ces articles sont analogues aux articles 24 à 26.

La sous-section 4.6.3, articles 44 à 48, contient les dispositions relatives aux modifications des autorisations. Ces articles sont analogues aux articles 27 à 31 qui traitent des modifications d'agrément.

La sous-section 4.6.4, articles 49 à 53, contient les dispositions relatives à la prolongation des autorisations. Ces articles sont analogues aux articles 33 à 36.

La section 4.7.1, article 54, permet à un transporteur agréé de sous-traiter des transports de marchandises dangereuses de la classe 7 aux conditions définies par l'Agence. Le transporteur agréé reste responsable du transport qu'il sous-traite. Cette sous-traitance est assortie de conditions strictes. Les transports de la catégorie de protection physique la plus élevée ne peuvent par exemple pas être sous-traités.

L'article 55 interdit à un sous-traitant de sous-traiter à son tour les transports qui lui ont été confiés par un transporteur agréé.

Les conditions de sous-traitance sont définies dans la **section 4.7.2.**

L'article 56 stipule que les sous-traitants doivent être mentionnés dans l'arrêté d'agrément du transporteur agréé.

De l'avis de l'Agence, la recommandation II.2.14 de la HGR stipule que des exigences minimales sont ici pertinentes en ce qui concerne les transports qui doivent faire l'objet d'une autorisation de l'Agence. Cette recommandation est redondante dès lors que l'approche graduée suivie dans le cadre de cette réglementation prévoit en effet que ces transports doivent être assortis de conditions spécifiques ou faire l'objet d'une surveillance spécifique pour des raisons liées à la radioprotection, la sûreté ou la sécurité des transports ou en vertu d'autres réglementations. La limitation de cette disposition aux exemples cités dans la recommandation ne constitue pas une bonne pratique. Bien sûr, les exemples cités dans la recommandation sont ceux qui doivent faire l'objet d'une autorisation en vertu du présent arrêté, mais rien ne garantit que ceux-ci n'évolueront pas.

Une des recommandations suivantes du CSS (II.2.15) porte sur l'assimilation des autorisations de transport et des certificats d'approbation d'expédition. C'est effectivement le cas. Les certificats d'approbation d'expédition font office d'autorisation de transport et les dispositions qui s'appliquent aux autorisations dans l'entière mesure du règlement sont également d'application pour les certificats d'approbation. Cet aspect est précisé à plusieurs reprises dans l'arrêté.

La sous-section 4.6.2 détermine la procédure de demande d'une autorisation ou d'une approbation d'expédition.

L'article 39 stipule qu'une demande doit être introduite auprès de l'Agence selon les modalités qu'elle arrête (lid 1). Ces demandes d'autorisation doivent toujours être introduites par un transporteur agréé, à l'exception de celles portant sur un transport unique (lid 2). Lid 3 réserve à l'Agence la possibilité de déterminer que la demande peut être introduite par une partie concernée autre que le transporteur agréé (lid 3). Le principe général reste le même : le transporteur agréé doit avoir les connaissances nécessaires pour introduire la demande. Ce n'est pas toujours le cas dans certaines circonstances spécifiques. Nous pensons en particulier aux demandes d'approbations d'expédition sous arrangement spécial. Dans ce cas de figure, il est parfois préférable que la demande soit introduite par l'expéditeur, par exemple. Il appartient toutefois à l'Agence de décider. L'Agence se réserve de toute façon le droit de prendre directement contact avec les autres parties intéressées pour obtenir des informations supplémentaires (lid 4). Les données à fournir seront définies dans un arrêté de l'Agence et se concentreront sur les renseignements relatifs au transport spécifique pour lequel une autorisation est sollicitée ainsi que sur les renseignements obligatoires en vertu des conventions et règlements internationaux qui régissent le transport des marchandises dangereuses de la classe 7. L'Agence mettra également à disposition un formulaire pour cette demande et elle fixera les modalités de dépôt de cette demande.

La recommandation II.2.16 de la HGR a été prise en compte sous forme d'une insertion à l'article 39. La disposition insérée stipule que les demandes d'autorisation doivent toujours être introduites par un transporteur agréé, à l'exception de celles portant sur un transport unique.

L'article 40 détermine le délai dans lequel l'Agence doit statuer sur une demande d'autorisation. Ce délai est fixé à un mois sauf pour les approbations d'expédition pour lesquelles il est de 6 mois. Cette différence s'explique par l'analyse de plus longue durée que nécessitent ces approbations obligatoires sur le plan international.

Les articles 41 à 43 décrivent la même procédure à suivre en cas de décision favorable et négative que celle prévue pour les agréments. Ces articles sont analogues aux articles 24 à 26.

La sous-section 4.6.3, articles 44 à 48, contient les dispositions relatives aux modifications des autorisations. Ces articles sont analogues aux articles 27 à 31 qui traitent des modifications d'agrément.

La sous-section 4.6.4, articles 49 à 53, contient les dispositions relatives à la prolongation des autorisations. Ces articles sont analogues aux articles 33 à 36.

La section 4.7.1, article 54, permet à un transporteur agréé de sous-traiter des transports de marchandises dangereuses de la classe 7 aux conditions définies par l'Agence. Le transporteur agréé reste responsable du transport qu'il sous-traite. Cette sous-traitance est assortie de conditions strictes. Les transports de la catégorie de protection physique la plus élevée ne peuvent par exemple pas être sous-traités.

L'article 55 interdit à un sous-traitant de sous-traiter à son tour les transports qui lui ont été confiés par un transporteur agréé.

Les conditions de sous-traitance sont définies dans la **section 4.7.2.**

L'article 56 stipule que les sous-traitants doivent être mentionnés dans l'arrêté d'agrément du transporteur agréé.

L'article 57 stipule qu'un accord écrit doit être conclu entre le transporteur agréé et ses sous-traitants et que les deux parties doivent convenir clairement de l'application du programme de radioprotection, de la procédure d'urgence et du système de gestion.

La section 4.8, article 58, impose une obligation de notification préalable pour certains transports. Il concerne des transports qui demandent un suivi spécifique du point de vue radioprotection, sûreté ou sécurité des transports, ou selon la nature des risques liés aux marchandises transportées.

Ce système de notification complète l'approche graduée.

Ces notifications préalables doivent permettre à l'Agence d'organiser facilement les inspections des transports importants. L'Agence mettra également à disposition un formulaire spécifique pour ces notifications préalables et fixera les modalités d'envoi de ces notifications.

La section 4.9, article 59, détermine la responsabilité du transporteur agréé qui introduit des marchandises dangereuses de la classe 7 sur le territoire belge et prévoit un changement de moyen de transport sur le territoire belge. Aux termes de cet article et avant l'introduction des marchandises sur le territoire belge, ce transporteur doit s'assurer que le transport et le transbordement puissent avoir lieu sans heurt, dans le respect de la réglementation.

Le chapitre 5 de l'arrêté porte sur les obligations en cas d'interruption de transport, à l'exception de l'entreposage en transit, qui consiste à entreposer brièvement des colis entre deux modes de transport ou lors d'un changement de moyens de transport pour le transport maritime ou aérien. Cet entreposage en transit est traité au chapitre 6.

Dans la **section 5.1,** l'article 60 stipule que les interruptions de transport de plus de 72 heures ne peuvent avoir lieu que sur un site d'interruption agréé ou dans un établissement classé. La durée maximale de ces interruptions est de 15 jours. Les interruptions des transports des matières nucléaires du groupe de sécurité le plus élevé nécessitent l'autorisation explicite de l'Agence.

L'article 61 fixe, par analogie à l'article 19, les conditions d'obtention d'un agrément. Ces conditions sont similaires à celles auxquelles doit satisfaire un transporteur, mais elles sont axées sur l'interruption du transport.

L'article 62 interdit l'ouverture des colis, conteneurs ou citerne pendant l'interruption.

L'article 63 stipule que l'Agence fixe les autres conditions et prescriptions qui doivent être respectées pendant les interruptions. Ces conditions sont définies dans un arrêté de l'AFCN.

La sous-section 5.1.2, articles 64 à 68, décrit la procédure de demande et d'obtention de l'agrément. Ces articles sont analogues aux articles 21 à 26.

La sous-section 5.1.3, articles 69 à 74, décrit la procédure à suivre en cas de modification de l'agrément. Ces articles sont analogues aux articles 27 à 32.

La sous-section 5.1.4, articles 75 à 79, décrit la procédure à suivre en cas de prolongation de l'agrément. Ces articles sont analogues aux articles 33 à 36.

La section 5.2, article 80, dispose que l'Agence doit donner son accord sur les interruptions de transports d'une période inférieure à 72 heures et qu'elle doit être informée de ces interruptions. L'Agence peut assortir ces interruptions de conditions.

Le chapitre 6 de l'arrêté définit des obligations pour une nouvelle catégorie de parties prenantes, à savoir les organisations impliquées dans le chargement et le déchargement de marchandises dangereuses de la classe 7 pendant le transport multimodal.

Dans la **section 6.1,** l'article 81 impose que les organisations impliquées dans la manipulation de marchandises dangereuses de la classe 7 soient agréées avant de pouvoir manipuler des marchandises dangereuses de la classe 7.

Par analogie aux articles 19 et 61, l'article 82 énumère les éléments dont doit disposer ces organisations avant de pouvoir obtenir un agrément.

Par analogie aux articles 21 à 26 et 64 à 68, la **section 6.2,** articles 83 à 89, décrit la procédure de demande d'agrément.

Par analogie aux articles 27 à 32 et 69 à 74, la **section 6.3,** articles 90 à 95, décrit la procédure de modification d'un agrément.

Par analogie aux articles 33 à 36 et 75 à 79, la **section 6.4,** articles 96 à 99, décrit la procédure de prolongation d'un agrément.

Artikel 57 bepaalt dat er een schriftelijke verbintenis moet zijn tussen de erkende vervoerder en zijn onderaannemers, en dat er tussen de erkende vervoerder en zijn onderaannemer duidelijkheid moet zijn over het toepassen van het stralingsbeschermingsprogramma, de noodprocedures en het beheersysteem.

Afdeling 4.8, artikel 58, legt een verplichting van voormelding op voor bepaalde transporten die plaatsvinden. Het betreft hier transporten die vanuit het oogpunt stralingsbescherming, transportveiligheid of transportbeveiliging een specifieke opvolging vereisen. Of waarbij dit nodig wordt geacht vanwege de aard van de risico's die de vervoerder goederen met zich meebrengen.

Dit systeem van voormeldingen vervolledigt de graduele aanpak.

Deze voormeldingen moeten het Agentschap toelaten op een makkelijke wijze de inspecties van belangrijke transporten te organiseren. Het Agentschap zal voor deze voormeldingen een specifiek formulier opstellen en de modaliteiten voor het versturen van deze meldingen bepalen.

Afdeling 4.9, artikel 59, bepaalt de verantwoordelijkheid van de erkende vervoerder die gevaarlijke goederen van de klasse 7 het Belgische grondgebied binnenbrengt en waar er nog een aansluitend vervoer georganiseerd moet worden. Volgens dit artikel moet deze vervoerder er zich van vergewissen dat er een vlot en reglementair transport en overslag kan plaatsvinden. En dit voordat hij de stoffen het Belgische grondgebied binnenbrengt.

Hoofdstuk 5 van het besluit behandelt de verplichtingen bij onderbrekingen van transporten, met uitzondering van de opslag in transit, waar de colli tussen 2 vervoerswijzen of bij wijziging van vervoersmiddel voor het maritiem en luchtvervoer, voor een korte tijd moeten opgeslagen worden. Deze opslag in transit wordt behandeld in hoofdstuk 6.

Afdeling 5.1, artikel 60, bepaalt dat onderbrekingen van transporten die langer duren dan 72 uren mogen enkel onderbroken worden op een erkende onderbrekingssite of in een ingedeelde inrichting. De onderbrekingen op een onderbrekingssite mogen maximaal 15 dagen duren. Transporten van nucleaire materialen van de hoogste beveiligingsgroep mogen slechts onderbroken worden mits expliciete toelating van het Agentschap.

Artikel 61 bepaalt naar analogie van artikel 19 welke de voorwaarden zijn om een erkenning te krijgen. Deze voorwaarden zijn gelijkaardig als deze voor een vervoerder maar dan toegespitst op de onderbreking van het vervoer.

Artikel 62 verbiedt het openen van de colli, containers of tanks tijdens de onderbreking.

Artikel 63 stelt dat het Agentschap verdere voorwaarden en voorschriften kan bepalen waaraan moet voldaan zijn tijdens de onderbrekingen. Deze zullen in een besluit van het Agentschap worden vastgelegd.

Onderafdeling 5.1.2, artikelen 64 tot en met 68, bevatten de procedure voor het aanvragen en bekomen van de erkenning. Deze zijn analoog aan artikelen 21 tot en met 26.

Onderafdeling 5.1.3, artikelen 69 tot en met 74, bevatten de procedure bij wijzigingen van de erkenning, analoog aan artikelen 27 tot en met 32.

Onderafdeling 5.1.4, artikelen 75 tot en met 79, bevatten de procedure bij verlenging van de erkenning, analoog aan artikel 33 tot en met 36.

Afdeling 5.2, artikel 80, stelt dat het Agentschap haar akkoord moet geven voor onderbrekingen van transporten voor minder dan 72 uren en dat deze onderbreking moet gemeld worden aan het Agentschap. Het Agentschap kan voorwaarden opleggen aan deze onderbrekingen.

Hoofdstuk 6 van het besluit legt verplichtingen op aan een nieuwe categorie van stakeholders namelijk de organisaties die betrokken zijn bij het laden en lossen van gevaarlijke goederen van de klasse 7 tijdens het multimodale vervoer.

Afdeling 6.1, artikel 81, legt aan elke organisatie betrokken bij de behandeling van gevaarlijke goederen van de klasse 7, de verplichting op om erkend te worden alvorens een behandeling van gevaarlijke goederen van de klasse 7 mag uitgevoerd worden.

Artikel 82 bevat naar analogie van artikelen 19 en 61 de elementen waarover deze organisaties dienen te beschikken alvorens een erkenning te kunnen bekomen.

Afdeling 6.2, artikelen 83 tot en met 89, bevatten naar analogie van artikelen 21 tot en met 26 en 64 tot en met 68 de procedure voor aanvraag van erkenning.

Afdeling 6.3, artikelen 90 tot en met 95, bevatten naar analogie van artikelen 27 tot en met 32 en 69 tot en met 74 de procedure voor de wijziging van de erkenning.

La **section 6.5, sous-section 6.5.1**, article 100, prévoit pour les organisations impliquées dans la manipulation de colis, conteneurs ou citernes contenant des marchandises dangereuses de la classe 7 la possibilité d'obtenir une autorisation pour un nombre limité de manipulations sans devoir appliquer l'entièreté de la procédure d'agrément. C'est équivalent à l'autorisation de transport unique pour les transporteurs. Comme l'organisation impliquée dans le transport multimodal peut travailler pour plusieurs transporteurs, la fréquence maximale a été relevée. L'objectif est de pouvoir obtenir, pour un transport spécifique, une autorisation pour la manipulation, tout au plus 4 fois sur douze mois glissants, des marchandises dangereuses de la classe 7 selon une approche au cas par cas. Un agrément doit être sollicité si le nombre de manipulations prévues sur 12 mois glissants est supérieur à 4.

La **sous-section 6.5.2**, articles 101 à 105, décrit la procédure d'obtention de l'autorisation.

La **section 6.6**, article 106, traite de l'entreposage en transit, qui désigne un entreposage de courte durée entre différents modes de transport ou de changement de moyens de transport pour le transport maritime ou aérien. Le principe général en cas de transport multimodal reste que la correspondance entre les différents modes ou les moyens de transport doit être immédiate. Ce n'est pas toujours possible dans la pratique. Lorsque tel est le cas, l'entreposage en transit doit être le plus court possible. L'Agence peut déterminer des modalités pour cet entreposage en transit. Cet entreposage doit faire partie du dossier d'agrément d'une organisation impliquée dans la manipulation des marchandises dangereuses de la classe 7. Suite à la recommandation du CSS sur le transport multimodal, le chapitre en question a été réexaminé en profondeur et, dans un souci d'harmonisation avec le chapitre 4 notamment, une section spécifique 6.7 a été insérée. Celle-ci est consacrée à la sous-traitance qui doit également être possible pour ces organisations.

Par analogie aux articles 54 et 55, les articles 107 à 108 prévoient la possibilité de sous-traiter la manipulation des colis de marchandises dangereuses de la classe 7 ainsi que l'interdiction pour le sous-traitant de sous-traiter à son tour les manipulations qui lui ont été confiées. Les conditions de cette sous-traitance seront fixées dans un arrêté de l'Agence, à l'instar de ce qui se fait pour les transporteurs.

Les articles 109 et 110 sont analogues aux articles 56 et 57 et fixent les conditions de cette sous-traitance.

Le **chapitre 7** fixe les obligations que doivent respecter les demandeurs d'approbations de modèles de colis pour le transport de marchandises dangereuses de la classe 7. L'approbation de modèles de colis est directement issue de la réglementation internationale relative au transport de marchandises dangereuses de la classe 7. Selon cette réglementation, il existe des approbations unilatérales et multilatérales. Dans le premier cas de figure, seule l'autorité compétente du pays d'origine doit délivrer une approbation, tandis que dans l'autre, les autorités compétentes de chaque pays concerné par le transport en question doivent délivrer une approbation pour le modèle de colis. On considère que le pays d'origine est celui du concepteur du modèle de colis.

L'article 111 stipule que ces demandes d'approbations de modèles de colis doivent être introduites auprès de l'Agence et détermine qui doit les introduire. Le troisième alinéa de l'article 111 dispose également que lorsque la Belgique est le pays d'origine d'un modèle de colis ou qu'un modèle de colis étranger est stocké sur le territoire belge pour une période de plus d'un an (dans ce cas, il s'agit généralement de " dual purpose casks "), l'Agence doit être impliquée dès le début de la phase de conception, plus précisément dès l'établissement du dossier d'options de sûreté. Grâce à cette disposition, les aspects liés à la sûreté peuvent être discutés dès un stade précoce entre le concepteur et l'Agence, qui est chargée en fin de compte de délivrer l'approbation. Le contenu de ce dossier d'options de sûreté est déterminé par l'Agence.

L'article 112 dispose que l'Agence arrête le contenu de la demande d'approbation et qu'elle établit les modalités concernant son mode de dépôt.

L'article 113 fixe le délai dans lequel l'Agence statue sur la demande.

L'article 114 prévoit la possibilité de délivrer deux sortes de certificats : un certificat d'approbation et un certificat de validation. Ce dernier cas concerne une approbation multilatérale par laquelle l'Agence valide le certificat étranger sans refaire l'analyse complète du dossier de sûreté, laquelle a déjà été faite par l'autorité compétente du pays d'origine. Ce cas de figure ne se produira que dans certaines situations spécifiques où une analyse complémentaire de l'Agence n'apporte aucune valeur ajoutée. Ces cas se produisent surtout pour les mesures transitoires entre plusieurs versions de la réglementation, lorsque la première requiert une approbation unilatérale et que la

Afdeling 6.4, artikelen 96 tot en met 99, bevatten naar analogie van artikelen 33 tot en met 36 en 75 tot en met 79 de procedure voor de verlenging van de erkenning.

Afdeling 6.5, onderafdeling 6.5.1, artikel 100, bevat de mogelijkheid voor de organisaties betrokken bij het behandelen van de colli, containers of tanks met gevaarlijke goederen van de klasse 7 om voor een beperkt aantal manipulaties een vergunning te bekomen via een aangepast proces. Dit is het equivalent van de vergunning voor eenmalig vervoer bij de vervoerder. Gezien de organisatie betrokken bij het multimodaal vervoer voor meerdere vervoerders kan werken is de maximale frequentie verhoogd. De bedoeling is dat er maximaal 4 keer per 12 glijdende maanden een vergunning kan bekomen worden om voor een specifiek vervoer de behandeling te verzorgen volgens een case by case benadering. Indien er meer dan 4 behandelingen voorzien worden per 12 glijdende maanden dient een erkenning aangevraagd te worden.

Onderafdeling 6.5.2, artikelen 101 tot en met 105, bevat de procedure voor het bekomen van de vergunning.

Afdeling 6.6, artikel 106, behandelt de opslag in transit. Hiermee wordt bedoeld een korte opslag tussen verschillende vervoerswijzen of bij wijziging van vervoersmiddel bij het maritiem of luchtvervoer. Het algemeen principe bij multimodaal vervoer blijft dat de aansluiting van de verschillende vervoerswijzen of vervoersmiddelen onmiddellijk dient te gebeuren. In praktijk is dit niet altijd haalbaar. In de gevallen waar de rechtstreekse overslag niet mogelijk is moet de opslag in transit zo kort mogelijk gehouden worden. Het Agentschap kan verdere modaliteiten bepalen voor deze opslag in transit. Deze opslag dient deel uit te maken van het erkenningsdossier van de organisaties betrokken bij het behandelen van gevaarlijke goederen van de klasse 7. Naar aanleiding van de aanbeveling van de HGR betreffende het multimodale vervoer werd het hoofdstuk nog een grondig nagekeken en omwille van harmonisatie o.a. met hoofdstuk 4 werd er een specifieke sectie toegevoegd 6.7 betreffende onderaanneming die uiteraard ook voor deze organisaties mogelijk moet zijn.

Artikelen 107 tot en met 108 bevatten naar analogie van artikelen 54 en 55 de mogelijkheid om de behandeling van colli met gevaarlijke goederen van de klasse 7 in onderaanneming te geven. Alsook het verbod voor de onderaannemer om de behandelingen verder te geven. De voorwaarden voor deze onderaanneming zullen verder uitgewerkt worden in een besluit van het Agentschap zoals ook voor de vervoerders voorzien is.

Artikelen 109 en 110 zijn analoog aan artikelen 56 en 57 en bevatten de voorwaarden voor deze onderaanneming.

Hoofdstuk 7 bevat de verplichtingen voor de aanvragers van goedkeuringen voor modellen van collo voor het vervoer van gevaarlijk goederen van de klasse 7. Het goedkeuren van modellen van collo vloeit rechtstreeks voort uit de internationale reglementering voor het vervoer van gevaarlijke goederen van de klasse 7. Volgens deze regelgeving bestaan er unilaterale goedkeuringen en multilaterale goedkeuringen. In het ene geval moet er enkel door de bevoegde overheid van het land van oorsprong een goedkeuring afgeleverd worden, in het andere geval moeten de overheden van elk land dat door het transport wordt aangedaan een goedkeuring afleveren voor het model van collo. Het land van oorsprong wordt beschouwd als het land waar de ontwerper van het model van collo zich bevindt.

Artikel 111 bepaalt dat de aanvragen voor goedkeuring van modellen van collo bij het Agentschap moeten ingediend worden alsook wie deze aanvraag moet indienen. In de 3de alinea van artikel 111 wordt ook bepaald dat als België het land van oorsprong is van een model van collo of wanneer er een buitenlands model van collo op Belgisch grondgebied gebruikt wordt voor een stockage langer dan 1 jaar (in dat geval gaat het meestal om de dual purpose casks) het Agentschap reeds in een vroegere fase van het ontwerp dient betrokken te worden, namelijk reeds bij het opstellen van het zogenoemde veiligheidsoptiesdossier. Deze bepaling maakt het mogelijk om veiligheidsissues reeds in een vroeg stadium te bespreken tussen de ontwerper en het Agentschap dat uiteindelijk de goedkeuring moet verstrekken. De inhoud van dit veiligheidsoptiesdossier wordt door het Agentschap bepaald.

Artikel 112 stelt dat het Agentschap de inhoud van de aanvraag tot goedkeuring kan vaststellen alsook modaliteiten kan opstellen voor het indienen ervan.

Artikel 113 bepaalt de termijn waarbinnen het Agentschap een beslissing neemt.

Artikel 114 biedt de mogelijkheid om 2 soorten certificaten af te leveren, een goedkeuringscertificaat en een validatiecertificaat. Bij deze laatste gaat het om een multilaterale goedkeuring waarbij het Agentschap het buitenlandse certificaat valideert zonder een volledige analyse van het veiligheidsdossier, dat werd uitgevoerd door de bevoegde overheid van het land van oorsprong, over te doen. Dit zal enkel maar in specifieke gevallen, waar een bijkomende analyse door

suiivante requiert une approbation multilatérale. Ce cas de figure est également possible lorsque s'appliquent les réglementations pour les modes terrestres qui exigent une approbation ADR/RID/ADN spécifique pour un certificat délivré par un pays qui n'est pas partie à ces conventions.

Suite à la recommandation II.2.18 du CSS, le délai de traitement visé à l'article 114 a été réduit (2 mois au lieu de 12 mois) pour la délivrance des certificats de validation. Cette réduction se justifie en effet par le fait que l'Agence ne doit pas effectuer d'analyse complémentaire pour ces dossiers. Le délai visé à l'article 118 pour une prolongation et/ou une modification de ces certificats de validation a également été raccourci dans les mêmes proportions. Une description des dossiers auxquels s'applique cette procédure de validation n'a pas été insérée comme le réclamait la recommandation II.2.19 au motif que celle-ci sera reprise dans le règlement de l'Agence.

L'article 115 décrit la procédure à suivre en cas de décision favorable.

L'article 116 décrit la procédure à suivre en cas de décision négative.

La section 7.2, articles 117 à 119, décrit la procédure à suivre pour la modification et la prolongation des certificats d'approbation et des certificats de validation ainsi que la procédure en cas de décision négative

Le chapitre 8 traite des obligations concernant les autres approbations qui sont définies dans la réglementation internationale, mais qui ne se rencontrent que rarement et pour lesquelles il est surtout important de préciser qu'elles doivent être sollicitées auprès de l'Agence. L'Agence déterminera les modalités en se référant à cette réglementation internationale.

L'article 120 concerne la demande d'approbation d'une autre limite d'activité pour un envoi exempté. Il s'agit d'une approbation des valeurs d'activité des envois qui peuvent être exemptés du règlement s'ils sont approuvés par toutes les autorités compétentes des pays traversés par l'envoi, par exemple le transport des lampes contenant du Kr-85.

L'article 121 concerne la demande d'approbation de matières radioactives sous forme spéciale. Ces approbations concernent notamment des capsules soudées qui contiennent les matières radioactives et qui doivent garantir l'étanchéité en cas d'accident.

L'article 122 concerne les autres approbations visées dans les conventions et règlements internationaux en vigueur et qui ne sont pas spécifiées explicitement aux chapitres 7 ou 8 de cet arrêté.

L'article 123 décrit la procédure à suivre en cas de décision favorable.

L'article 124 décrit la procédure à suivre en cas de décision négative.

Conformément aux recommandations II.2.20 et 21 du CSS, la procédure relative au droit d'être entendu en cas de décision défavorable a été insérée.

L'article 125 décrit la procédure à suivre en cas de modification ou de prolongation.

Le chapitre 9 comporte diverses dispositions qui ont trait aux modèles de colis et aux emballages.

La section 9.1 traite des obligations relatives à la fabrication des emballages. Le contrôle de la sûreté des modèles de colis contenant des marchandises dangereuses de la classe 7 ne s'arrête pas à la délivrance de l'approbation pour le modèle de colis. Une fois l'approbation délivrée, il convient de s'assurer que les emballages fabriqués sont conformes au modèle approuvé. Pour pouvoir effectuer cette vérification, l'Agence doit être informée de cette fabrication.

L'article 126, 1^{er} alinéa, instaure une obligation de notification pour la fabrication d'emballages conformes aux modèles d'origine belge. Le 2^e alinéa instaure cette même obligation pour la fabrication d'emballages conformes aux modèles d'origine étrangère qui seront stockés plus d'une année en Belgique.

L'article 127 instaure l'obligation de conserver les dossiers de fabrication de chaque emballage individuel fabriqué selon un modèle d'origine belge pendant toute leur durée de vie et de les tenir à la disposition de l'Agence.

L'article 128 instaure la même obligation qu'à l'article 127 pour les emballages qui sont fabriqués selon un modèle d'origine étrangère et qui seront stockés durant plus d'un an sur le territoire belge.

L'article 129 dispose que le dossier de fabrication des emballages dont le modèle de colis est d'origine belge mais qui ne doit pas être approuvé par l'autorité compétente doit être mis à disposition de l'Agence.

La section 9.2 instaure toute une série de notifications diverses qui doivent permettre à l'Agence d'organiser la vérification des emballages et des modèles de colis.

Agentschap geen toegevoegde waarde heeft, toegepast worden. Deze gevallen doen zich vooral voor bij overgangsbepalingen tussen de verschillende versies van de internationale regelgeving, daar waar in de ene versie een unilaterale goedkeuring vereist is en in een volgende een multilaterale. Verder ook bij het toepassing van de regelgevingen voor de landmodes die eisen dat er een specifieke ADR/RID/ADN goedkeuring is van certificaten uitgegeven door een land dat niet tot deze conventies zijn toegetreden.

Naar aanleiding van aanbeveling II.2.18 van de HGR werd in dit artikel 114 een kortere behandelingstermijn (2 maanden ipv 12 maanden) ingevoerd voor het afleveren van validatiecertificaten. Deze kortere termijn is uiteraard verantwoord door het feit dat het Agentschap geen bijkomende analyse dient uit te voeren voor deze dossiers. Ook in artikel 118 werd deze korter termijn voor verlenging en/of wijziging van deze validatiecertificaten ingeschreven. Een omschrijving van welke dossiers onder deze validatieprocedure vallen, zoals gevraagd in aanbeveling II.2.19 werd niet opgenomen gezien deze opgenomen zullen worden in een reglement van het Agentschap.

Artikel 115 bevat de procedure bij gunstige beslissing.

Artikel 116 bevat de procedure bij ongunstige beslissing.

Afdeling 7.2, artikelen 117 tot en met 119, bevatten de procedure voor wijziging en verlenging van de goedkeuringcertificaten en validatiecertificaten, alsook de procedure in geval van ongunstige beslissing.

Hoofdstuk 8 behandelt de verplichtingen bij andere goedkeuringen die in de internationale regelgeving gedefinieerd zijn maar die relatief weinig voorkomen, en waar het vooral van belang is om te bepalen dat deze bij het Agentschap moeten ingediend worden. Het Agentschap zal de verdere modaliteiten bepalen met verwijzing naar deze internationale regelgeving.

Artikel 120 betreft de aanvraag voor het goedkeuren van een andere grenswaarde van de activiteit voor een vrijgestelde zending. Het betreft hier een goedkeuring van de activiteitswaarde voor verzendingen die vrijgesteld kunnen worden van de toepassing van het reglement op voorwaarde dat deze activiteitswaarde goedgekeurd wordt door de bevoegde overheid van elk land dat doorkruist wordt, bijvoorbeeld het vervoer van lampen die Kr-85 bevatten.

Artikel 121 betreft de aanvraag voor het goedkeuren van radioactief materiaal onder speciale vorm. Dit betreft onder andere de goedkeuring van dichtgelaste capsules die radioactieve stoffen bevatten en die de dichtheid moeten garanderen in geval van ongeval.

Artikel 122 betreft de andere goedkeuringen die in de van kracht zijnde internationale overeenkomsten en reglementen opgenomen zijn en niet expliciet in hoofdstuk 7 of 8 van dit besluit zijn voorzien.

Artikel 123 bevat de procedure bij gunstige beslissing.

Artikel 124 bevat de procedure bij ongunstige beslissing.

Conform de aanbevelingen II.2.20 en 21 van de HGR werd de hoorprocedure bij ongunstige beslissing ingeschreven.

Artikel 125 bepaalt de procedure bij wijziging en verlenging.

Hoofdstuk 9 behandelt diverse bepalingen die te maken hebben met modellen van collo en verpakkingen.

Afdeling 9.1 handelt over verplichtingen met betrekking tot fabricage van de verpakkingen. Het toezicht op de veiligheid van de modellen van collo die gevaarlijke goederen van de klasse 7 bevatten stopt niet bij het afleveren van een goedkeuring voor een model van collo. Eens goedgekeurd moet er verzekerd worden dat de gefabriceerde verpakkingen voldoen aan het goedgekeurd model. Om dit toezicht te kunnen uitvoeren moet het Agentschap op de hoogte kunnen zijn van deze fabricatie.

Artikel 126, 1ste lid, voert de meldingsplicht in voor de fabricatie van verpakkingen conform modellen van Belgische oorsprong. Het 2de lid voert deze verplichting in voor de fabricatie van verpakkingen conform de modellen van buitenlandse oorsprong die in België meer dan een jaar zullen opgeslagen worden.

Artikel 127 legt de verplichting op om de fabricagedossiers van iedere individuele verpakking gefabriceerd volgens een model van Belgische oorsprong te bewaren gedurende zijn volledige levensduur en deze ter beschikking te houden van het Agentschap.

Artikel 128 legt dezelfde verplichting op als in artikel 127 maar dan voor verpakkingen conform de modellen van buitenlandse oorsprong die in België meer dan een jaar zullen opgeslagen worden.

Artikel 129 bepaalt dat de fabricagedossier van verpakkingen waarvan het model van collo van Belgische oorsprong is, maar niet moet goedgekeurd worden door een bevoegde overheid, moet kunnen ter beschikking gesteld worden van het Agentschap.

In **afdeling 9.2** worden een aantal meldingen aan het Agentschap opgelegd die het mogelijk moeten maken om het toezicht op verpakkingen en modellen van collo te organiseren.

L'article 130 stipule que le numéro de série unique attribué à chaque emballage selon un modèle approuvé doit être communiqué à l'Agence. Cette obligation découle directement de la réglementation internationale. Cet article spécifie que cette notification n'est requise que lorsque les emballages sont fabriqués selon un modèle de colis belge ou lorsque le modèle de colis est étranger mais que le propriétaire de l'emballage est belge. L'Agence fixe les modalités de cette déclaration.

Les articles 131 et 132 portent sur la notification de la première utilisation respectivement des modèles de colis approuvés par l'Agence et des modèles de colis approuvés à l'étranger. Cette notification doit permettre, d'une part, d'inspecter le chargement et le déchargement d'un emballage et, d'autre part, de savoir où sont utilisés sur le territoire belge des modèles de colis approuvés par une autorité compétente qui ne requièrent pas l'approbation de l'Agence.

Les articles 133 et 134 instaurent une obligation de notification pour l'utilisation sur le territoire belge d'un modèle de colis qui ne doit pas être approuvé par l'autorité compétente. Outre les modèles de colis approuvés, il existe également toute une série de modèles de colis utilisés pour le transport des marchandises dangereuses de la classe 7 qui ne doivent pas être approuvés par une autorité compétente. Il appartient au concepteur ou à l'utilisateur de ces modèles de colis de fournir, à la demande des autorités, la preuve que ces modèles sont conformes aux dispositions des accords et règlements internationaux. Il incombe toutefois à l'autorité compétente de veiller au respect de cette obligation. La première étape de ce contrôle consiste à obtenir les informations relatives à ces modèles de colis.

Le Chapitre 10, article 135, prévoit la possibilité de solliciter un avis externe sur des dossiers spécifiques pour lesquels l'Agence ne possède pas l'expertise nécessaire ou les ressources ou compétences pour l'analyse de certains aspects.

Le Chapitre 11, article 136, stipule que l'Agence doit être informée de tout événement survenant lors du transport de marchandises dangereuses de la classe 7 et susceptible d'avoir un impact sur la sûreté du transport, suivant les modalités arrêtées par l'Agence.

L'article 137 stipule en outre que si un danger menace la sûreté de la population, des travailleurs ou de l'environnement, l'Agence doit en être avertie sans délai, suivant les modalités qu'elle arrête.

Le chapitre 12 contient diverses dispositions finales.

La **section 12.1**, article 138, contient des dispositions relatives à la suspension et au retrait des agréments, autorisations et approbations.

La **section 12.2**, article 139, abroge le chapitre VII du règlement général.

La **section 12.3**, articles 140, 141 142 et 143, modifie les dispositions de l'article 23 du règlement général relatives au contrôle physique. Il a sciemment été choisi de n'apporter ici que les modifications nécessaires visant les seules dispositions relatives au transport. Les modifications fondamentales portant sur le contrôle physique sont reprises dans un autre projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 2001 portant règlement général de la protection de la population, des travailleurs et de l'environnement contre le danger des rayonnements ionisants.

Conformément à la recommandation II.2.22 du CSS, la mission de surveillance du chargement et du déchargement de marchandises dangereuses de la classe 7 a été insérée à l'article 142.

L'article 144 modifie l'arrêté relatif aux redevances et renvoie au tableau 6 inséré. Pour donner suite à la recommandation II.2.25 du CSS, une définition de "combustible usé" a été ajoutée pour l'application de ce tableau.

La **section 12.4**, article 145 comporte les mesures transitoires. Lors de l'entrée en vigueur de l'arrêté, les détenteurs actuels d'autorisations seront d'office agréés jusqu'à l'échéance de leurs autorisations. Les organisations qui ne sont actuellement pas soumises à autorisation bénéficient du délai nécessaire pour régulariser leur situation par rapport aux dispositions de cet arrêté.

Conformément à la recommandation II.2.23 du CSS, une disposition transitoire spécifique a été ajoutée pour les dossiers d'approbation introduits avant l'entrée en vigueur du règlement considéré.

La **section 12.5**, article 146, fait entrer en vigueur l'article 24bis de la loi du 15 avril 1994.

La **section 12.5**, article 147, fixe l'entrée en vigueur de l'arrêté au premier jour du troisième mois suivant sa publication au *Moniteur belge*, à l'exception des articles 60, 80 et 81, qui entrent en vigueur le premier jour du neuvième mois suivant leur publication. L'article 133 entre en vigueur le premier jour de l'année suivant sa publication.

Artikel 130 stelt dat het unieke serienummer dat aan elke verpakking volgens een goedgekeurd model wordt toegekend, dient medegedeeld te worden aan het Agentschap. Deze verplichting vloeit rechtstreeks voort uit de internationale regelgeving. In dit artikel wordt gespecificeerd dat deze melding enkel vereist is wanneer het gaat over verpakkingen gefabriceerd volgens een Belgisch model van collo en voor de gevallen waar het een buitenlands model is maar de eigenaar van de verpakking Belgisch is. Het Agentschap bepaalt de modaliteiten van deze melding.

Artikelen 131 en 132 gaan over de melding van eerste gebruik voor de gevallen waar het een door het Agentschap goedgekeurd collo betreft respectievelijk een in het buitenland goedgekeurd model. Deze melding moet enerzijds toelaten om het laden en/of lossen van een verpakking te kunnen inspecteren of om op de hoogte te zijn van het gebruik op Belgisch grondgebied van modellen van collo goedgekeurd door een buitenlandse overheid en die niet door het Agentschap dienen goedgekeurd te worden.

Artikelen 133 en 134 voeren een meldingsplicht in voor het gebruik op Belgisch grondgebied van modellen van collo die niet onderworpen zijn aan een goedkeuring van de bevoegde overheid. Naast goedgekeurde modellen van collo zijn er ook een hele reeks modellen van collo die gebruikt worden voor het vervoer van gevaarlijke goederen van de klasse 7 zonder dat er een goedkeuring door een bevoegde overheid dient te gebeuren. Het is aan de ontwerper of gebruiker van deze modellen van collo om op vraag van de overheid een bewijs te kunnen leveren dat deze modellen voldoen aan de bepalingen opgenomen in de van kracht zijnde internationale overeenkomsten en reglementeringen. Het is echter wel een taak van de bevoegde overheid om er toezicht op te houden dat deze verplichting wordt nageleefd. Een eerste stap in dit toezicht is het verkrijgen van de informatie over deze modellen van collo.

Hoofdstuk 10, artikel 135, laat toe om extern advies in te kunnen winnen voor specifieke dossiers waar het Agentschap ofwel niet de kennis in huis heeft ofwel niet de resources of competenties aanwezig heeft om bepaalde aspecten te analyseren.

Hoofdstuk 11, artikel 136, bepaalt dat het Agentschap moet ingelicht worden bij elke gebeurtenis tijdens het vervoer van gevaarlijke goederen van de klasse 7 met impact op de veiligheid van het vervoer volgens de modaliteiten die het Agentschap kan vastleggen.

Artikel 137 bepaalt daarenboven als de veiligheid van de bevolking, de werknemers of het leefmilieu bedreigd wordt dit ook onmiddellijk aan het Agentschap moet gemeld worden volgens de modaliteiten vastgesteld door het Agentschap.

Hoofdstuk 12 bevat diverse slotbepalingen.

Afdeling 12.1, artikel 138, bevat bepalingen voor het schorsen en opheffen van erkenningen, vergunningen en goedkeuringen.

Afdeling 12.2, artikel 139, heft hoofdstuk VII van het algemeen reglement op.

Afdeling 12.3, artikelen 140, 141 142 en 143, wijzigen bepalingen in artikel 23 van het algemeen reglement betreffende de fysische controle. Er is hier bewust gekozen om enkel de noodzakelijke wijzigingen door te voeren om de bepalingen inzake vervoer te wijzigen. De fundamentele wijzigingen met betrekking tot fysische controle bevinden zich in een ander ontwerp besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 houdende algemeen reglement op de bescherming van de bevolking, de werknemers en het leefmilieu tegen de gevaren van ioniserende stralingen.

Conform de aanbeveling II.2.22 van de HGR werd de opdracht van het toezicht op het laden en lossen van gevaarlijke goederen van de klasse 7 toegevoegd aan artikel 142.

Artikel 144 behandelt de aanpassingen aan het retributiebesluit en verwijst naar tabel 6 die toegevoegd is. Naar aanleiding van de aanbeveling II.2.25 van de HGR werd een definitie van bestraalde kernbrandstof toegevoerd voor de toepassing van deze tabel.

Afdeling 12.4, artikel 145, bevat de overgangsmaatregelen. Bij de inwerkingtreding van dit besluit zullen de huidige vergunninghouders ambtshalve worden erkend tot de einddatum van hun lopende vergunning(en). De organisaties die nu niet onderworpen zijn aan een vergunning krijgen de nodige tijd om zich in orde stellen met de bepalingen van dit besluit.

Een specifieke overgangsbepaling voor goedkeuringsdossiers die reeds ingediend zijn op het ogenblik van de inwerkingtreding werd toegevoegd conform de aanbeveling II.2.23 van de HGR.

Afdeling 12.5, artikel 146 deze bepaling doet artikel 24bis van de wet van 15 april 1994 in werking treden.

Afdeling 12.5, artikel 147, bepaalt de inwerkingtreding van dit besluit op de 1ste dag van de derde maand na publicatie met uitzondering van artikelen 60, 80 en 81 die op de eerste dag van de negende maand na publicatie inwerking treden. Artikel 133 treedt op de 1ste dag van het jaar volgend op publicatie in werking.

L'article 146 entre en vigueur le jour de la publication du présent arrêté au *Moniteur belge*.

J'ai l'honneur d'être,

Sire,
de Votre Majesté,
le très respectueux
et très fidèle serviteur,
Le Ministre de l'Intérieur,
J. JAMBON

**22 OCTOBRE 2017. — Arrêté royal concernant
le transport de marchandises dangereuses de la classe 7**

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la Constitution, l'article 108;

Vu la loi du 15 avril 1994 relative à la protection de la population et de l'environnement contre les dangers résultant des rayonnements ionisants et relative à l'Agence fédérale de Contrôle nucléaire, article 3, modifié par la loi du 2 avril 2003, article 4, article 17bis, inséré par la loi du 2 avril 2003 et modifié par la loi du 30 mars 2011 et article 24bis, inséré par la loi du 7 mai 2017;

Vu la loi du 7 mai 2017 portant modification de la loi du 15 avril 1994 relative à la protection de la population et de l'environnement contre les dangers résultant des rayonnements ionisants et relative à l'Agence fédérale de Contrôle Nucléaire, concernant l'organisation du contrôle physique, article 15;

Vu l'arrêté royal du 20 juillet 2001 portant règlement général de la protection de la population, des travailleurs et de l'environnement contre le danger des rayonnements ionisants;

Vu l'arrêté royal du 27 octobre 2009 fixant le montant et le mode de paiement des redevances perçues en application de la réglementation relative à la protection contre les rayonnements ionisants;

Vu l'avis de l'Agence fédérale de Contrôle nucléaire, donné le 29 juin 2016;

Vu l'avis du Conseil supérieur pour la Prévention et la Protection au travail, donné le 11 janvier 2017;

Vu l'avis du Conseil Supérieur de la Santé, donné le 24 janvier 2017;

Vu la communication à la Commission européenne, faite le 1^{er} septembre 2016, enregistrée le 12 septembre 2016, et la réponse de la Commission européenne du 9 janvier 2017;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 5 avril 2017;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 30 mai 2017;

Vu l'analyse d'impact de la réglementation réalisée conformément aux articles 6 et 7 de la loi du 15 décembre 2013 portant des dispositions diverses en matière de simplification administrative;

Vu l'avis 61.766/2/V du Conseil d'Etat rendu le 10 août 2017 en application de l'article 84, § 1, premier alinéa, 2^o des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

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

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE 1^{er}. — *Champs d'application*

Article 1^{er}. Le présent arrêté :

1^o transpose la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, comme modifiée par décision 2009/240/CE du 4 mars 2009, décision 2010/187/CE du 25 mars 2010, directive 2010/61/UE du 2 septembre 2010, décision 2011/26/CE du 14 janvier 2011, décision d'exécution 2012/188/CE du 4 avril 2012, directive 2012/45/UE du 3 décembre 2012, décision d'exécution 2013/218/UE du 6 mai 2013, directive 2014/103/UE du 21 novembre 2014, décisions d'exécution (UE) 2015/217 du 10 avril 2014, (UE) 2015/974 du 17 juin 2015 et (UE) 2016/629 du 20 avril 2016, directive (UE) 2016/2309 du 16 décembre 2016 et décision d'exécution (UE) 2017/695 du 7 avril 2017, en ce qui concerne les marchandises dangereuses de la classe 7; et,

Artikel 146 treedt in werking op de dag van publicatie van dit besluit in het *Belgisch Staatsblad*.

Ik heb de eer te zijn,

Sire,
van Uwe Majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaar,
De Minister van Binnenlandse zaken,
J. JAMBON

**22 OKTOBER 2017. — Koninklijk besluit betreffende
het vervoer van gevaarlijke goederen van de klasse 7**

FILIP, Koning der Belgen,

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

Gelet op de Grondwet, artikel 108;

Gelet op de wet van 15 april 1994 betreffende de bescherming van de bevolking en van het leefmilieu tegen de uit ioniserende stralingen voortspruitende gevaren en betreffende het Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle, artikel 3, gewijzigd bij wet van 2 april 2003, artikel 4, artikel 17bis ingevoegd bij de wet van 2 april 2003 en gewijzigd bij de wet van 30 maart 2011, en artikel 24bis, ingevoegd bij de wet van 7 mei 2017;

Gelet op de wet van 7 mei 2017 tot wijziging van de wet van 15 april 1994 betreffende de bescherming van de bevolking en van het leefmilieu tegen de uit ioniserende stralingen voortspruitende gevaren en betreffende het Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle, wat betreft de organisatie van de fysische controle, artikel 15;

Gelet op het koninklijk besluit van 20 juli 2001 houdende algemeen reglement op de bescherming van de bevolking, van de werknemers en het leefmilieu tegen het gevaar van de ioniserende stralingen;

Gelet op het koninklijk besluit van 27 oktober 2009 tot bepaling van de bedragen en de betalingswijze van de retributies geheven in toepassing van de reglementering betreffende de bescherming tegen ioniserende stralingen;

Gelet op het advies van het Federaal Agentschap voor de Nucleaire Controle, gegeven op 29 juni 2016;

Gelet op het advies van de Hoge Raad voor Preventie en Bescherming op het werk, gegeven op 11 januari 2017;

Gelet op het advies van de Hoge Gezondheidsraad, gegeven op 24 januari 2017;

Gelet op de aanmelding bij de Europese Commissie, gedaan op 1 september 2016, geregistreerd op 12 september 2016, en het antwoord van de Europese Commissie van 9 januari 2017;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 5 april 2017;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting, gegeven op 30 mei 2017;

Gelet op de regelgevingsimpactanalyse, uitgevoerd overeenkomstig de artikelen 6 en 7 van de wet van 15 december 2013 houdende diverse bepalingen inzake administratieve vereenvoudiging;

Gelet op het advies 61.766/2/V van de Raad van State, gegeven op 10 augustus 2017, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van Onze Minister van Binnenlandse Zaken en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK1. — *Toepassingsgebied*

Artikel 1. Dit besluit zet:

1^o de richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land, zoals gewijzigd bij beschikking 2009/240/EG van 4 maart 2009, besluit 2010/187/EU van 25 maart 2010, richtlijn 2010/61/EU van 2 september 2010, besluit 2011/26/EU van 14 januari 2011, uitvoeringsbesluit 2012/188/EU van 4 april 2012, richtlijn 2012/45/EU van 3 december 2012, uitvoeringsbesluit 2013/218/EU van 6 mei 2013, richtlijn 2014/103/EU van 21 november 2014, uitvoeringsbesluiten (EU) 2015/217 van 10 april 2014, (EU) 2015/974 van 17 juni 2015 en (EU) 2016/629 van 20 april 2016, richtlijn (EU) 2016/2309 van 16 december 2016 en uitvoeringsbesluit (EU) 2017/695 van 7 april 2017 om, voor wat betreft de gevaarlijke goederen van de klasse 7; en,