

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2010 — 477 (2009 — 3892)

[C — 2009/14000]

13 NOVEMBER 2009. — Koninklijk besluit tot vaststelling van het regelgevende kader van de nationale veiligheidsvoorschriften. — Addendum

In het *Belgisch Staatsblad* van 13 november 2009, blz. 74768, moet volgende tekst worden bijgevoegd :

13 NOVEMBER 2009. — Koninklijk besluit tot vaststelling van het regelgevende kader van de nationale veiligheidsvoorschriften**VERSLAG AAN DE KONING**

Sire,

Het ontwerp van koninklijk besluit dat ik de eer heb aan Uwe Majesteit ter ondertekening voor te leggen, is na overleg in de Ministerraad vastgesteld.

Dit ontwerp voert de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen in het algemeen, en artikel 6, § 1, in het bijzonder, uit. Deze wet zet Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering om.

Het doel van dit koninklijk besluit is tweeledig: enerzijds het veiligheidsniveau reglementeren, waarover meer in hoofdstuk 3, en anderzijds de veiligheidsmethoden reglementeren, zoals nader bepaald in hoofdstuk 4.

Dit kader stelt de nationale veiligheidsdoelstellingen en -methoden vast die het nationale veiligheidsniveau voor het gebruik en het beheer van de spoorweginfrastructuur en voor de exploitatie van het rollend materieel bepalen.

Om het veiligheidsniveau in België te bepalen zowel ten opzichte van elke exploitant of spoorweginfrastructuurbeheerder als wat het geheel van spoorwegondernemingen en een beheerder betreft, werd besloten rekening te houden met een geheel van veiligheidsreferentiewaarden die samen voor een veiligheidsniveau voor heel het spoorvervoer in België staan.

De veiligheidsreferentiewaarden zijn beschreven in bijlage 1 bij dit besluit.

In die bijlage staan niet alleen de veiligheidsreferentiewaarden waarmee de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder rekening moeten houden, maar ook die waarmee enkel de infrastructuurbeheerder rekening moet houden.

Om te vermijden dat het jaarlijks veiligheidsniveau wordt beïnvloed door uitzonderlijke of abnormale voorvallen die de veiligheidsreferentiewaarden excessief wijzigen en opdat het jaarlijks veiligheidsniveau op het Belgische spoorwegnet kan vergeleken worden met deze van de voorgaande jaren, zal het worden berekend door het gemiddelde van de veiligheidsreferentiewaarden over een periode van 5 jaar te nemen.

Om de veiligheidsinstantie in staat te stellen de evolutie van het veiligheidsniveau objectief op te volgen, zullen de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder hun veiligheidsreferentiewaarden bekend moeten maken in hun jaarlijks veiligheidsverslag.

Het ontwerp van koninklijk besluit bepaalt ook de mogelijkheid voor de minister om de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder een bijzondere veiligheidsdoelstelling op te leggen, die bestaat in de verplichting een bepaalde veiligheidsreferentiewaarde te halen.

Om het veiligheidsniveau op peil te houden bij wijzigingen die de exploitatieveiligheid beïnvloeden en de controle hierop mogelijk te maken, moeten de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder een register bijhouden waarin alle veiligheidsbeheersactiviteiten, geïdentificeerde gevaarlijke situaties, wijzigingen van het type of van de draagwijdte van de activiteiten, genomen beslissingen en aangenomen oplossingen worden geïnventariseerd.

Elke spoorwegonderneming en elke infrastructuurbeheerder zal eigen veiligheidsmethoden ontwikkelen, voortbouwend op de elementen en het schema weergegeven in bijlage 2 bij dit besluit

Die bijlage 2 legt de grondbeginselen en het kader vast in navolging van de werkzaamheden van het Europees Spoorwegbureau.

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2010 — 477 (2009 — 3892)

[C — 2009/14000]

13 NOVEMBRE 2009. — Arrêté royal adoptant le cadre réglementaire national de sécurité Addendum

Au *Moniteur belge* du 13 novembre 2009, p. 74768, il faut ajouter le texte suivant :

13 NOVEMBRE 2009. — Arrêté royal adoptant le cadre réglementaire national de sécurité**RAPPORT AU ROI**

Sire,

Le projet d'arrêté royal que j'ai l'honneur de soumettre à la signature de Votre Majesté, a été délibéré en Conseil des Ministres.

Ce projet procède à l'exécution de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en général, et de son article 6, § 1^{er} en particulier. Cette loi transpose la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la Directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la Directive 2001/14/CE du Conseil concernant la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

L'objectif de cet arrêté royal est double, d'une part réglementer le niveau de sécurité, ce qui est détaillé dans le chapitre 3, et d'autre part, réglementer les méthodes de sécurité comme précisé au chapitre 4.

Ce cadre fixe les méthodes et les objectifs de sécurité nationaux qui définissent le niveau de sécurité national afférent à l'utilisation et à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, ainsi qu'à l'exploitation du matériel roulant.

Pour déterminer le niveau de sécurité en Belgique, tant par rapport à chaque opérateur ou gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, que par rapport au niveau de l'ensemble des entreprises ferroviaires et gestionnaire, il a été décidé de tenir compte d'un ensemble de valeurs de référence de sécurité, constitutives dans leur ensemble d'un niveau de sécurité pour l'ensemble du trafic ferroviaire en Belgique.

Les valeurs de référence de sécurité sont reprises à l'annexe 1^{re} du présent arrêté.

Cette annexe contient à la fois les valeurs de référence de sécurité que doivent prendre en compte les entreprises ferroviaires et le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, mais aussi celles qui doivent être uniquement prises en compte par le gestionnaire d'infrastructure.

Pour que le niveau annuel de sécurité ne soit pas influencé par la survenance d'événements anormaux ou exceptionnels qui modifient excessivement les valeurs de référence de sécurité, et que ce niveau de sécurité sur le réseau ferroviaire belge annuelle puisse être comparé avec celui de l'année précédente, il sera calculé en prenant la moyenne des valeurs de référence de sécurité, sur une période de 5 ans.

Pour permettre à l'autorité de sécurité d'avoir un suivi objectif de l'évolution du niveau de sécurité, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure seront tenus de publier leurs valeurs de références de sécurité dans leur rapport de sécurité annuel.

Le projet d'arrêté royal prévoit aussi la possibilité pour le ministre, d'imposer aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire d'infrastructure un objectif particulier de sécurité consistant en l'obligation d'atteindre, une valeur de référence de sécurité déterminée.

Pour garantir le maintien du niveau de sécurité en cas de changement qui influence la sécurité d'exploitation et ceci afin de permettre le contrôle à cet effet les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure doivent tenir un registre dans lequel sont répertoriées toutes les activités de gestion de la sécurité, les situations dangereuses identifiées, les modifications du type ou de la portée des activités, les décisions prises et les solutions adoptées.

Chaque entreprise ferroviaire et chaque gestionnaire d'infrastructure élaboreront leurs propres méthodes de sécurité, en s'inspirant des éléments et du schéma repris à l'annexe 2 du présent arrêté.

Cette annexe 2 inspirée des travaux de l'Agence ferroviaire européenne, fixe les grands principes et le cadre à suivre.

De keuze van de veiligheidsmethode zal afhangen van de aard van het risico, de beschikbare gegevens en de ervaring van de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder.

De veiligheidsinstantie zal zich met behulp van die methode rekenschap kunnen geven van het risico acceptatieproces dat die ondernemingen en die beheerder hebben aangewend.

Artikelsgewijze bespreking

HOOFDSTUK 1. — *Inleidende bepaling*

Artikel 1. Dit artikel behoeft geen commentaar.

HOOFDSTUK 2. — *Definitie*

Art. 2. Het eerste lid definieert het jaarlijks veiligheidsniveau, dat wordt berekend op basis van een gemiddelde over een periode van vijf jaar. Zo wordt beoogd de te grote invloed te neutraliseren die uitzonderlijke of abnormale voorvallen op het Belgische spoorwegnet hebben op de veiligheidsreferentiewaarden, waardoor die niet meer representatief zijn voor dit jaarlijks veiligheidsniveau.

Het tweede lid definieert het register van gevaarlijke situaties, waarin de spoorwegondernemingen het spoor kunnen bewaren van geïdentificeerde gevaarlijke situaties, zodat de opgedane ervaring voortaan optimaal kan worden benut. Door dit register geregeld te raadplegen, zal de spoorwegveiligheidsinstantie ook zicht krijgen op de geboekte vooruitgang op veiligheidsgebied.

Ook geldt er een bijzondere regeling voor nieuwe spoorwegondernemingen die hun certificaat deel B pas na 2010 zullen krijgen omdat ze nieuwkomers op het Belgische spoorwegnet zijn en dan ook geen veiligheidsreferentiewaarde voor het voorgaande jaar hebben.

HOOFDSTUK 3. — *Veiligheidsverslag — Veiligheidsdoelstellingen*

Art. 3. Met dit artikel wordt beoogd het veiligheidsniveau op het Belgische spoorwegnet op een hoog peil te houden, door de actoren op dit net de doelstelling op te leggen nooit onder het niveau dat zij het voorgaande jaar bereikten te zakken.

Er wordt voorzien in een overgangsregeling waarbij nieuwe spoorwegondernemingen op het Belgische spoorwegnet vanaf hun eerste werkingsjaar een veiligheidsdoelstelling opgelegd krijgen.

Teneinde het veiligheidsniveau op een hoog peil te houden, voorziet het derde lid van § 1 in de verplichting voor de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder om in hun jaarverslag rekenschap te geven van het jaar waarin de veiligheidsdoelstelling niet kon worden gehaald.

Art. 4. Dit artikel behoeft geen commentaar.

Art. 5. De minister beschikt over het middel om te verplichten om een bepaalde veiligheidsreferentiewaarde te halen, als dat om veiligheidsredenen vereist is.

Met die bepaling krijgt de minister meer armslag om een proactief veiligheidsbeleid te voeren.

HOOFDSTUK 4. — *Veiligheidsmethoden*

Afdeling 1. — Algemeen

Art. 6. De spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder ontwikkelen hun veiligheidsmethoden in grote mate zelfstandig. Daarbij richten ze zich naar een kader dat ontwikkeld werd op Europees niveau.

Art. 7. Geen nadere commentaar.

Art. 8. Geen nadere commentaar.

Afdeling 2. — Register van gevaarlijke situaties

Art. 9. De actoren zullen een register van gevaarlijke situaties en veiligheidsbeheersactiviteiten bewaren en bijhouden, wat de veiligheidsinstantie een uitstekend totaalbeeld zal geven van het systeem en van hoe het evolueert en verbetert.

Afdeling 3. — Uitvoering van de veiligheidsmethoden

Art. 10. Dit artikel bepaalt nauwkeurig in welke gevallen de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder verplicht zijn om de veiligheidsmethoden uit te voeren die ze vooraf verplicht moeten hebben ontwikkeld en gedefinieerd.

Le choix de la méthode de sécurité dépendra de la nature du risque, des données disponibles et de l'expérience des entreprises ferroviaires et du gestionnaire d'infrastructure.

Cette méthode permettra à l'autorité de sécurité de se rendre compte du processus d'acceptabilité des risques que ces entreprises et gestionnaire auront appliqué.

Commentaire par article

CHAPITRE 1^{er}. — *Disposition introductive*

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

CHAPITRE 2. — *Définition*

Art. 2. Cet article définit dans son alinéa premier, le niveau de sécurité annuel calculé sur base d'une moyenne et ce, sur une période de cinq années. L'objectif poursuivi est de neutraliser l'effet d'événements anormaux ou exceptionnels survenus sur le réseau ferroviaire belge et qui influencent les valeurs de référence de sécurité de manière excessive, et leur ferait perdre leur nature représentative de ce niveau de sécurité annuel.

L'alinéa 2 définit le registre des situations dangereuses, registre dans lequel les entreprises ferroviaires pourront conserver la trace de situations dangereuses identifiées, permettant une exploitation optimale dans le futur de l'expérience acquise, registre qui permettra aussi à l'autorité de sécurité ferroviaire de conserver un regard sur les progrès accomplis en matière de sécurité, par une consultation régulière du registre.

Il a aussi été prévu un régime particulier pour les entreprises ferroviaires nouvelles qui n'obtiendront leur certificat partie B qu'au-delà de 2010, et qui arrivent sur le réseau ferroviaire belge, et de ce fait ne possèdent pas de valeurs de référence de sécurité pour l'année précédente.

CHAPITRE 3. — *Rapport de sécurité — Objectifs de sécurité*

Art. 3. Cet article a pour but le souci constant de maintenir un haut niveau de sécurité sur le réseau ferroviaire belge, en imposant aux acteurs de ce dernier l'objectif de ne jamais descendre en dessous du niveau qui a pu être atteint l'année précédente.

Il est prévu un régime transitoire pour imposer aux entreprises ferroviaires nouvelles qui arrivent sur le réseau ferroviaire belge un objectif de sécurité dès leur première année d'activité.

Dans un objectif constant de recherche d'un haut niveau de sécurité, il a été prévu à l'alinéa 3 du § 1^{er} l'obligation pour les entreprises ferroviaires et le gestionnaire d'infrastructure, de justifier dans leur rapport annuel, l'année au cours de laquelle l'objectif de sécurité n'a pas pu être atteint.

Art. 4. Cet article n'appelle pas de commentaires.

Art. 5. Le ministre dispose de la possibilité d'imposer d'atteindre une valeur de référence de sécurité particulière, si des raisons de sécurité l'exigent.

Par le biais de cette disposition, le ministre reçoit des moyens supplémentaires de mener une politique de sécurité pro-active.

CHAPITRE 4. — *Méthodes de sécurité*

Section 1^{re}. — Généralités

Art. 6. Si les entreprises ferroviaires et le gestionnaire d'infrastructure bénéficient d'une large autonomie pour élaborer leurs méthodes de sécurité, ils le feront tout en se conformant à un cadre élaboré au niveau européen.

Art. 7. Pas de commentaires particuliers.

Art. 8. Pas de commentaires particuliers.

Section 2. — Register des situations dangereuses

Art. 9. Les acteurs conserveront et maintiendront à jour un registre des situations dangereuses et des activités de gestion de la sécurité, ce qui donnera une excellente visibilité de l'ensemble du système, de son évolution et de son amélioration, à l'autorité de sécurité.

Section 3. — Mise en œuvre des méthodes de sécurité

Art. 10. Cet article définit avec précision les cas dans lesquels les entreprises ferroviaires et le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire seront dans l'obligation de mettre en œuvre les méthodes de sécurité dont l'élaboration et la définition préalables lui incombent tout aussi obligatoirement.

Art. 11. Dit artikel koppelt verplichtingen aan de uitvoering van de veiligheidsmethoden: rekening houden met de risicobeheersing, aantonen dat het risico aanvaardbaar is, risicobeoordelingsmaatregelen beschrijven en de procedures van veranderingsbeheer naleven.

Afdeling 4. — Wijzigingen van de exploitatievoorwaarden die aan de veiligheidsinstantie moeten worden meegedeeld

Art. 12. Door de bij dit artikel opgelegde betekenisverplichting vernemen de bevoegde instanties welke wijzigingen met een weerslag op de veiligheid de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder in de exploitatievoorwaarden hebben uitgevoerd.

Art. 13. Hierbij wordt opgelegd, maar ditmaal voordat een wijziging tot stand komt, dat de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder de veiligheidsinstantie aantonen wat de weerslag op de veiligheid van een als nieuw beschouwde wijziging zal zijn.

Art. 14. Geen nadere commentaar.

HOOFDSTUK 5. — *Overgangs- en slotbepalingen*

Art. 15. Een afwijkings- en overgangsregeling is voorzien zodat de infrastructuurbeheerder die al houder is van de veiligheidsvergunning en de spoorwegondernemingen die houder zijn van het certificaat deel B of het in 2009 hebben verkregen, het op een cyclus van 5 jaar gestoelde nieuwe systeem geleidelijk aan mogen invoeren.

Art. 16. Geen nadere commentaar.

Wij hebben de eer te zijn,

Sire,
van Uwe Majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaars,
De Eerste Minister,
H. VAN ROMPUY
De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
E. SCHOUPE

—
In bijlage 1

- veiligheidsreferentiewaarde voor ongevallen op overwegen :
aantal ongevallen op overwegen per jaar/aantal trein-km per jaar * aantal overwegen op spoorweginfrastructuur.
- veiligheidsreferentiewaarde voor zelfmoorden en zelfmoordpogingen :
aantal zelfmoorden en zelfmoordpogingen per jaar/aantal trein-km per jaar.
- veiligheidsreferentiewaarde voor gebroken rails en knikken in het spoor :
aantal gebroken rails en knikken in het spoor per jaar/aantal trein-km per jaar.
- veiligheidsreferentiewaarde voor foutieve seinbeelden van de signalisatie :
aantal foutieve seinbeelden van de signalisatie per jaar/aantal trein-km per jaar.
- veiligheidsreferentiewaarde voor automatisch beveiligingssysteem voor treinen (ATP) :
aantal kilometers uitgerust met een operationeel Automatic Train Protection-systeem.
- veiligheidsreferentiewaarde voor overwegen :
aantal overwegen.

Gezien om te worden gevoegd bij het koninklijk besluit van 13 november 2009 tot vaststelling van het regelgevende kader van de nationale veiligheidsvoorschriften.

ALBERT

Van Koningswege :
De Eerste Minister,
H. VAN ROMPUY
De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
E. SCHOUPE

Art. 11. Cet article impose des obligations liées à la mise en œuvre des méthodes de sécurité: tenir compte de la maîtrise du risque, démontrer l'acceptabilité du risque, décrire les mesures d'évaluation des risques, respecter les procédures de gestion du changement.

Section 4. — Modifications des conditions d'exploitation à communiquer à l'autorité de sécurité

Art. 12. Par ce biais de l'obligation de notification imposée par cet article, il sera permis aux autorités compétentes de prendre connaissance des modifications aux conditions d'exploitation réalisées par les entreprises ferroviaires et le gestionnaire d'infrastructure, ayant un impact sur la sécurité.

Art. 13. Il s'agit, mais cette fois avant la réalisation d'une modification, d'imposer aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire d'infrastructure ferroviaire de démontrer à l'autorité de sécurité quel sera l'impact sur la sécurité d'une modification considérée comme nouvelle.

Art. 14. Pas de commentaires particuliers.

CHAPITRE 5. — *Dispositions transitoires et finales*

Art. 15. Un régime dérogatoire et transitoire est prévu afin que le gestionnaire d'infrastructure déjà titulaire de l'agrément de sécurité et les entreprises ferroviaires titulaires du certificat partie B ou qui l'ont obtenu en 2009, puissent mettre progressivement en œuvre le nouveau système basé sur un cycle de 5 ans.

Art. 16. Pas de commentaires particuliers.

Nous avons l'honneur d'être,

Sire,
de Votre Majesté,
les très respectueux
et très fidèles serviteurs,
Le Premier Ministre,
H. VAN ROMPUY
Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
E. SCHOUPE

—
En annexe 1^{re}

- valeur de référence de sécurité relative aux accidents aux passages à niveau :
nombre d'accidents aux passages à niveau par an/nombre de train-km par an * nombre de passages à niveau sur l'infrastructure ferroviaire;
- valeur de référence de sécurité relative aux suicides ou tentatives de suicides :
nombre de suicides ou tentatives de suicides par an/nombre de train-km par an;
- valeur de référence de sécurité relative aux ruptures de rail et gauchissements de la voie :
nombre de ruptures de rail et gauchissements de la voie par an/nombre de train-km par an;
- valeur de référence de sécurité relative aux indications erronées de signalisation :
nombre d'indications erronées de signalisation par an/nombre de train-km par an;
- valeur de référence de sécurité relative au système de protection automatique des trains (ATP) :
nombre de kilomètres équipés d'un système Automatic Train Protection opérationnel;
- valeur de référence de sécurité relative aux passages à niveau :
nombre de passages à niveau.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 13 novembre 2009 adoptant le cadre réglementaire national de sécurité ferroviaire.

ALBERT

Par le Roi :
Le Premier Ministre,
H. VAN ROMPUY
Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
E. SCHOUPE