

Overwegende dat bij artikel 4 van de programmawet van 23 december 2009, in de tabel gevoegd bij de organieke wet van 27 december 1990 tot oprichting van begrotingsfondsen, rubriek 33 – Mobiliteit en Vervoer werd aangevuld met : « 33-10 Fonds betreffende de werking van het Onderzoeksorgaan voor de spoorwegongevallen »;

Gelet op het verzoek om spoedbehandeling, gemotiveerd door de omstandigheid dat het Onderzoeksorgaan vanaf 1 januari 2010 gefinancierd wordt via een begrotingsfonds en dat dit fonds moet gespijsd worden door inkomsten alvorens uitgaven te kunnen doen;

Gelet op het advies 48.094/4 van de Raad van State, gegeven op 28 april 2010, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op voorstel van de Eerste Minister en van de Staatssecretaris voor Mobiliteit en op het advies van de in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Het totale bedrag van de jaarlijkse bijdragen verschuldigd door de houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B die gebruik maken van het Belgische spoorwegnet, met het oog op de dekking van de kosten van het Onderzoeksorgaan voor het onderzoek van ongevallen en van het algemeen veiligheidsniveau is vastgesteld op 954.000 euro in 2010.

Art. 2. Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 1 januari 2010.

Art. 3. De Minister bevoegd voor het Spoorvervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 17 juni 2010.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,

Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

E. SCHOUPPE

Considérant que, par l'article 4 de la loi-programme du 23 décembre 2009, la rubrique 33 – Mobilité et Transports dans le tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant les fonds budgétaires, a été complétée par : « 33-10 Fonds relatif au fonctionnement de l'Organisme d'enquête sur les accidents ferroviaires »;

Vu l'urgence motivée par la circonstance que l'Organisme d'enquête est financé à partir du 1^{er} janvier 2010 via un fonds budgétaire et que ce fonds doit être alimenté par des revenus avant de pouvoir réaliser des dépenses;

Vu l'avis 48.094/4 du Conseil d'Etat, donné le 28 avril 2010, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition du Premier Ministre et du Secrétaire d'Etat à la Mobilité et de l'avis des Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le montant total des redevances annuelles dues par le détenteur d'un agrément de sécurité et par les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B qui utilisent le réseau ferroviaire belge, au titre de recouvrement des coûts de l'Organisme d'enquête pour les enquêtes d'accident et pour le niveau général de sécurité est fixé à 954.000 euros en 2010.

Art. 2. Le présent arrêté produit ses effets le 1^{er} janvier 2010.

Art. 3. Le Ministre qui a le Transport ferroviaire dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 17 juin 2010.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,

Y. LETERME

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

E. SCHOUPPE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2010 — 2284

[C – 2010/14149]

25 JUNI 2010. — Koninklijk besluit tot wijziging van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen wat betreft gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren en gemeenschappelijke methoden voor de berekening van de kosten van ongevallen

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Dit ontwerp van koninklijk besluit strekt ertoe wijzigingen aan te brengen aan de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen en dit ter omzetting van Richtlijn 2009/149/EG van de Commissie van 27 november 2009 tot wijziging van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad, wat betreft gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren en gemeenschappelijke methoden voor de berekening van de kosten van ongevallen.

De omzetting van de nieuwe richtlijn, die uitsluitend bestaat in de overname van de herziene bijlage, laat geen ruimte voor beleidskeuzes en geeft dus geen aanleiding tot enige uitoefening van nationale soevereiniteit door de wetgever.

Daarom wordt in dit geval voorgesteld om de voor de omzetting noodzakelijke wijziging van de wet tot stand te brengen met een koninklijk besluit, door middel van de machtiging die artikel 1 van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg, aan de Koning verleent.

Artikel 1, eerste lid, van die wet machtigt de Koning om, inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg, bij in Ministerraad overlegd besluit alle vereiste maatregelen te treffen die noodzakelijk zijn ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens deze genomen internationale akten, welke maatregelen de opheffing en de wijziging van wetsbepalingen kunnen inhouden.

De bepalingen die op grond van deze machtiging worden aangenomen, gaan niet verder dan wat strikt door de richtlijn wordt vereist.

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2010 — 2284

[C – 2010/14149]

25 JUIN 2010. — Arrêté royal modifiant la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne les indicateurs de sécurité communs et les méthodes communes de calcul du coût des accidents

RAPPORT AU ROI

Sire,

Le présent projet d'arrêté royal vise à apporter des modifications à la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en vue de la transposition de la Directive 2009/149/CE de la Commission du 27 novembre 2009 modifiant la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les indicateurs de sécurité communs et les méthodes communes de calcul du coût des accidents.

La transposition de la nouvelle directive, qui consiste uniquement en la reprise de l'annexe révisée, ne laisse pas de marge pour des choix politiques et ne donne donc pas lieu à un quelconque exercice de la souveraineté nationale par le législateur.

Dans le cas présent, il est dès lors proposé d'apporter la modification législative, nécessaire à la transposition, par un arrêté royal sur la base de l'article 1^{er} de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable, qui accorde ce pouvoir au Roi.

L'article 1^{er}, alinéa 1^{er} de cette loi autorise le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, à prendre en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable, toute mesure nécessaire pour assurer l'exécution des obligations résultant des traités internationaux et des actes internationaux pris en vertu de ceux-ci, ces mesures pouvant comprendre l'abrogation ou la modification de dispositions légales.

Les dispositions prises sur la base de cette délégation de pouvoir n'excèdent pas ce qui est strictement exigé par la directive.

Commentaar bij de artikelen

Artikel 1

Artikel 2.1, tweede lid, van de richtlijn legt de verplichting op, in het omzettinginstrument te verwijzen naar de richtlijn. Vermits die richtlijn de Richtlijn 2004/49/EG wijzigt, dient meer bepaald te worden verwezen naar deze laatste richtlijn, zoals ze door de nieuwe richtlijn wordt gewijzigd.

Artikel 2

De richtlijn vervangt bijlage I van Richtlijn 2004/49/EG en maakt bijgevolg een vervanging van bijlage I van de wet, die bijlage I van Richtlijn 2004/49/EG had overgenomen, noodzakelijk.

De nieuwe bijlage is een herziening van de Europese gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren en van de Europese gemeenschappelijke methoden voor de berekening van de kosten van ongevallen zoals die sinds de omzetting van Richtlijn 2004/49/EG hebben gegolden.

Artikel 3

Dit artikel laat de wetwijzigingen van dit omzettinginstrument in werking treden op de datum waartegen de richtlijn moet worden omgezet, dat is 18 juni 2010.

Wij hebben de eer te zijn,

Sire,

van Uwe Majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaars.

De Eerste Minister,
Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
E. SCHOUPPE

ADVIES 48.225/4 VAN 2 JUNI 2010

VAN DE AFDELING WETGEVING VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 5 mei 2010 door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de Eerste Minister verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit « tot wijziging van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen wat betreft gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren en gemeenschappelijke methoden voor de berekening van de kosten van ongevallen », heeft het volgende advies gegeven :

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

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

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

Bijzondere opmerkingen

Opschrift en aanhef

1. In de Franse tekst van het opschrift en in het tweede lid van de aanhef moet het jaartal 2006 worden toegevoegd.

2. Er is geen reden om in het tweede lid van de aanhef de wetten te vermelden die de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen gewijzigd hebben (1).

Dispositief

1. De inleidende zin van artikel 2 van het ontwerp kan eenvoudiger worden gesteld als volgt :

« In de voornoemde wet van 19 december 2003 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen wordt bijlage I vervangen als volgt :”.

Commentaires des articles

Article 1^{er}

L'article 2.1, alinéa 2, de la directive rend obligatoire une référence à la directive dans l'instrument de transposition. Etant donné que cette directive modifie la Directive 2004/49/CE, il convient de faire référence plus particulièrement à cette dernière directive, telle qu'elle est modifiée par la nouvelle directive.

Article 2

La directive remplace l'annexe I^{re}, de la Directive 2004/49/CE et rend nécessaire le remplacement de l'annexe I^{re}, de la loi qui reprenait l'annexe I^{re} de la Directive 2004/49/CE.

La nouvelle annexe est une révision des indicateurs de sécurité communs européens et des méthodes communes européennes de calcul du coût des accidents tels qu'ils étaient en vigueur depuis la transposition de la Directive 2004/49/CE.

Article 3

Cet article fait entrer en vigueur les modifications législatives de cet instrument de transposition à la date à laquelle la directive doit être transposée, à savoir le 18 juin 2010.

Nous avons l'honneur d'être,

Sire,

de Votre Majesté,
les très respectueux
et très fidèles serviteurs.

Le Premier Ministre,
Y. LETERME

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
E. SCHOUPPE

AVIS 48.225/4 DU 2 JUIN 2010

DE LA SECTION DE LEGISLATION DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de Législation, quatrième chambre, saisi par le Secrétaire d'Etat à la Mobilité, adjoint au Premier Ministre, le 5 mai 2010, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal « modifiant la loi du 19 décembre relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne les indicateurs de sécurité communs et les méthodes communes de calcul du coût des accidents », a donné l'avis suivant :

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

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de Législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations ci-après.

Observations particulières

Intitulé et préambule

1. Dans le texte français de l'intitulé et de l'alinéa 2 du préambule, l'indication de l'année 2006 doit être ajoutée.

2. A l'alinéa 2 du préambule, il n'y a pas lieu de mentionner les lois ayant modifié la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire (1).

Dispositif

1. La phrase liminaire de l'article 2 du projet peut être rédigée plus simplement, de la manière suivante :

« Dans la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, l'annexe I^{re} est remplacée par ce qui suit :”.

Bijlage I van de voornoemde wet van 19 december 2006 is immers nog niet gewijzigd.

2. Het tweede lid van de ontworpen bijlage I van de genoemde wet van 19 december 2006 (artikel 2 van het ontwerp) kan vervallen. Het verwijst immers naar gevallen die niet tot de werkingsfeer van die wet behoren.

Het neemt bovendien - maar zonder dat te vermelden - de verwijzing over naar artikel 2, lid 2, onderdelen *a*) en *b*), van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering (Spoorwegveiligheidsrichtlijn), die in bijlage I van die richtlijn staat.

(1) Zie Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, www.raadvst-consetat.be, tab "Wetgevingstechniek", aanbeveling 30.

De kamer was samengesteld uit :

De H.H. :

P. Liénardy, kamervoorzitter,

J. Jaumotte en L. Detroux, staatsraden,

Mevr. C. Gigot, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer Y. Chauffoureaux, auditeur.

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

De griffier,

C. Gigot.

De voorzitter,

P. Liénardy.

25 JUNI 2010. — Koninklijk besluit tot wijziging van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen wat betreft gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren en gemeenschappelijke methoden voor de berekening van de kosten van ongevallen

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg, artikel 1, eerste lid, gewijzigd bij de wet van 15 mei 2006;

Gelet op de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 16 maart 2010;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting, d.d. 19 april 2010;

Gelet op advies 48.225/4 van de Raad van State, gegeven op 2 juni 2010, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1° van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Eerste Minister en de Staatssecretaris voor Mobiliteit en op het advies van de in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Dit besluit beoogt de omzetting van Richtlijn 2009/149/EG van de Commissie van 27 november 2009 tot wijziging van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad, wat betreft gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren en gemeenschappelijke methoden voor de berekening van de kosten van ongevallen.

Art. 2. In de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, wordt bijlage I vervangen als volgt :

« Bijlage I. — Gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren

De gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren worden jaarlijks aan de veiligheidsinstanties gemeld. De eerste rapportage heeft plaats in 2010.

En effet, l'annexe I^{re} de la loi du 19 décembre 2006 précitée n'a pas encore subi de modification.

2. L'alinéa 2 de (l'annexe I^{re}, en projet, de la loi du 19 décembre 2006 précitée (article 2 du projet) peut être omis. En effet, il renvoie, à des hypothèses qui n'entrent pas dans le champ d'application de cette loi.

Il reproduit, en outre, - mais sans l'indiquer - la référence à l'article 2, paragraphe 2, points *a*) et *b*), de la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la Directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la Directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire), figurant dans l'annexe I^{re} de cette dernière.

(1) Voir Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, www.raadvst-consetat.be, onglet "Technique législative", recommandation n° 30.

La chambre était composée de :

MM. :

P. Liénardy, président de chambre,

J. Jaumotte et L. Detroux, conseillers d'Etat,

Mme C. Gigot, greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. Chauffoureaux, auditeur.

Le greffier,

C. Gigot.

Le président,

P. Liénardy.

25 JUNI 2010. — Arrêté royal modifiant la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne les indicateurs de sécurité communs et les méthodes communes de calcul du coût des accidents

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable, l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, modifié par la loi du 15 mai 2006;

Vu la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire;

Vu l'association des gouvernements de région;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 16 mars 2010;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 19 avril 2010;

Vu l'avis 48.225/4 du Conseil d'Etat, donné le 2 juin 2010, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition du Premier Ministre et du Secrétaire d'Etat à la Mobilité et de l'avis des Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Cet arrêté vise la transposition de la Directive 2009/149/CE de la Commission du 27 novembre 2009 modifiant la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les indicateurs de sécurité communs et les méthodes communes de calcul du coût des accidents.

Art. 2. Dans la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, l'annexe I^{re} est remplacée par ce qui suit :

« Annexe I^{re} — Indicateurs de sécurité communs

Les indicateurs de sécurité communs sont notifiés annuellement par les autorités de sécurité. La première période de notification porte sur 2010.

Als er na de indiening van het verslag nieuwe feiten of fouten aan het licht komen, worden de indicatoren voor een specifiek jaar bij de eerste passende gelegenheid en uiterlijk in het volgende jaarverslag door de veiligheidsinstantie gewijzigd of verbeterd.

Voor indicatoren met betrekking tot ongevallen (punt 1) wordt Verordening (EG) nr. 91/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2002 betreffende de statistieken van het spoorvervoer gebruikt voor zover de informatie beschikbaar is.

1. Indicatoren met betrekking tot ongevallen

1.1. Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal ernstige ongevallen en uitsplitsing naar de volgende soorten ongevallen :

- treinbotsingen, inclusief botsingen met obstakels binnen het profiel van vrije ruimte,
- ontsporing van treinen,
- ongevallen op spoorwegovergangen, inclusief ongevallen met voetgangers op spoorwegovergangen,
- persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in rijdende toestand, met uitzondering van zelfmoorden,
- brand in rollend materieel,
- andere.

Ieder ernstig ongeval wordt gemeld onder het type van het primaire ongeval, ook al zijn de gevolgen van het secundaire ongeval ernstiger, bijv. brand na een ontsporing.

1.2. Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal personen dat per soort ongeval zwaargewond is geraakt of is omgekomen, met onderverdeling in de volgende categorieën :

- reizigers (ook in verhouding tot het totale aantal reizigerskilometers en passagiersstreinkilometers),
- werknemers, inclusief het personeel van aannemers,
- gebruikers van spoorwegovergangen,
- onbevoegde personen op spoorwegterreinen,
- andere.

2. Indicatoren met betrekking tot gevaarlijke goederen

Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal ongevallen in verband met het vervoer van gevaarlijke goederen, met onderverdeling in de volgende categorieën :

- ongevallen waarbij ten minste één spoorvoertuig is betrokken dat gevaarlijke goederen vervoert, zoals gedefinieerd in het aanhangsel,
- het aantal dergelijke ongevallen waarbij gevaarlijke goederen vrijkomen.

3. Indicatoren met betrekking tot zelfmoorden

Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal zelfmoorden.

4. Indicatoren met betrekking tot de voorlopers van ongevallen

Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal gevallen van :

- gebroken rails,
- knikken in het spoor,
- foutieve seingevingen,
- gepasseerde onveilige seinen,
- gebroken wielen en assen van operationeel rollend materieel.

Alle voorlopers moeten worden gerapporteerd, ongeacht of die wel of niet een ongeval tot gevolg hadden. Voorlopers die een ongeval tot gevolg hebben, moeten worden gerapporteerd in het kader van de CSI's met betrekking tot voorlopers; de ongevallen die hebben plaatsgevonden, moeten, indien zij ernstig waren, worden gerapporteerd in het kader van in punt 1 genoemde CSI's met betrekking tot ongevallen.

5. Indicatoren voor de berekening van de economische impact van ongevallen

Totaal in euro en relatief (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) :

- aantal doden en ernstig gewonden, vermenigvuldigd met de waarde van het voorkomen van een dodelijk ongeval (*Value of Preventing a Casualty*, «VPC»),

Si de nouveaux faits ou des erreurs sont découvertes après la présentation du rapport, les indicateurs relatifs à une année déterminée sont modifiés ou corrigés par l'autorité de sécurité à la première occasion et au plus tard lors de la présentation du rapport annuel suivant.

Pour les indicateurs relatifs aux accidents visés à la rubrique 1, le Règlement (CE) n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif aux statistiques des transports par chemin de fer s'applique pour autant que les informations soient disponibles

1. Indicateurs relatifs aux accidents

1.1. Nombre total et relatif (par kilomètre-train) d'accidents significatifs et ventilation selon les types d'accidents suivants :

- collisions de trains, y compris les collisions avec des obstacles à l'intérieur du gabarit,
- déraillements de trains,
- accidents aux passages à niveau, y compris les accidents impliquant des piétons,
- accidents de personnes causés par le matériel roulant en mouvement, à l'exception des suicides,
- incendies dans le matériel roulant,
- autres.

Chaque accident significatif est signalé selon le type d'accident primaire, même si les conséquences de l'accident secondaire sont plus graves, par exemple un incendie après un déraillement.

1.2. Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de personnes grièvement blessées et de personnes tuées par type d'accident, les catégories étant les suivantes :

- passagers (également en relation avec le nombre total de passagers-kilomètres et de train de voyageurs-kilomètres),
- personnel, y compris le personnel des sous-traitants,
- usagers des passages à niveau,
- personnes non autorisées se trouvant dans les emprises ferroviaires,
- autres.

2. Indicateurs relatifs aux marchandises dangereuses

Nombre total et relatif (par kilomètre-train) d'accidents lors du transport de marchandises dangereuses, les catégories étant les suivantes :

- accidents mettant en cause au moins un véhicule ferroviaire transportant des marchandises dangereuses, telles que définies dans l'appendice,
- nombre d'accidents de ce type entraînant la libération de substances dangereuses.

3. Indicateurs relatifs aux suicides

Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de suicides.

4. Indicateurs relatifs aux précurseurs d'accidents

Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de :

- ruptures de rail,
- gauchissements de la voie,
- pannes de signalisation contraires à la sécurité,
- signaux fermés franchis sans autorisation,
- ruptures de roues et d'essieux du matériel roulant en service.

Tous les précurseurs sont notifiés, qu'ils entraînent ou non un accident. Les précurseurs qui entraînent un accident sont notifiés dans les ISC relatifs aux précurseurs. S'ils sont significatifs, les accidents survenus sont notifiés dans les ISC relatifs aux accidents visés à la rubrique 1.

5. Indicateurs relatifs à l'impact économique des accidents

Coût total et relatif (par kilomètre-train), en euros :

- nombre de morts et de blessés graves multiplié par la valeur de prévention d'un mort ou blessé grave (*Value of Preventing a Casualty*, «VPC»),

- kosten van de milieuschade,
- kosten van de materiële schade aan rollend materieel of infrastructuur,
- kosten van vertragingen als gevolg van ongevallen.

De veiligheidsinstanties moeten ofwel de economische impact van alle ongevallen rapporteren, of de economische impact van uitsluitend de ernstige ongevallen. Deze keuze moet duidelijk worden aangegeven in het in artikel 18 bedoelde jaarverslag.

De VPC is de waarde die de samenleving toekent aan het voorkomen van een dodelijk ongeval en vormt als zodanig geen referentie voor schadevergoeding tussen bij ongevallen betrokken partijen.

6. Indicatoren met betrekking tot de technische veiligheid van de infrastructuur en de invoering daarvan.

6.1. Het percentage sporen met het automatische beveiligingssysteem voor treinen (ATB), het percentage treinkilometers waarvoor operationele ATB-systemen worden gebruikt.

6.2. Het aantal spoorwegovergangen (totaal, per kilometer lijn en per kilometer spoor) uitgesplitst over de volgende acht soorten overgangen :

- a) beveiligde spoorwegovergang met :
 - i) automatische waarschuwingssystemen voor weggebruikers;
 - ii) automatische beschermingssystemen voor weggebruikers;
 - iii) automatische beschermings- en waarschuwingssystemen voor weggebruikers;
 - iv) automatische beschermings- en waarschuwingssystemen voor weggebruikers en beschermingssystemen voor het spoor;
 - v) handbediende waarschuwingssystemen voor weggebruikers;
 - vi) handbediende beschermingssystemen voor weggebruikers;
 - vii) handbediende beschermings- en waarschuwingssystemen voor weggebruikers.
- b) onbeveiligde spoorwegovergangen.

7. Indicatoren met betrekking tot het veiligheidsbeheer

Afgeronde interne controles door infrastructuurbeheerders en spoorondernemingen als beschreven in de documentatie over het veiligheidsbeheersysteem. Het totale aantal voltooide controles en het aantal uitgedrukt als percentage van de vereiste (en/of geplande) controles.

8. Definities

Gemeenschappelijke definities voor CSI's en methoden voor de berekening van de economische impact van ongevallen worden in het aanhangsel vastgesteld.

Aanhangsel

Gemeenschappelijke definities voor CSI's en methoden voor de berekening van de economische impact van ongevallen

1. Indicatoren met betrekking tot ongevallen

1.1. « ernstig ongeval » : ongeval met ten minste één bewegend spoorvoertuig waarbij ten minste één persoon om het leven is gekomen of zwaargewond is geraakt of dat schade van betekenis aan het materieel, de rails, andere installaties of het milieu dan wel een ernstige ontregeling van het verkeer heeft veroorzaakt. Ongevallen in werkplaatsen, magazijnen en opslagruimtes vallen hier niet onder.

1.2. « schade van betekenis aan het materieel, de rails, andere installaties of het milieu » : schade voor een bedrag van 150.000 EUR of meer.

1.3. « ernstige ontregeling van het verkeer » : de treindiensten op een hoofdspoorlijn worden gedurende zes uur of langer onderbroken.

1.4. « trein » : één of meer spoorvoertuigen getrokken door één of meer locomotieven of motorwagens, of één motorwagen alleen, die onder een bepaald nummer of een specifieke benaming van een vast beginpunt naar een vast eindpunt rijdt/rijden. Een losse locomotief, dat wil zeggen een locomotief die alleen rijdt, wordt als trein beschouwd.

- coûts des dommages causés à l'environnement,
- coûts des dommages matériels causés au matériel roulant ou à l'infrastructure,
- coûts des retards à la suite d'un accident.

Les autorités de sécurité notifient l'impact économique de tous les accidents ou l'impact économique des accidents significatifs uniquement. Ce choix doit être clairement indiqué dans le rapport annuel visé à l'article 18.

La VPC est la valeur que la société attribue à la prévention d'un mort ou blessé grave et, en tant que telle, ne constitue pas une référence pour l'indemnisation entre les parties impliquées dans un accident.

6. Indicateurs relatifs à la sécurité technique de l'infrastructure et à sa mise en œuvre

6.1. Pourcentage des voies dotées d'un système de protection automatique des trains (ATP) en service, pourcentage des kilomètres-train utilisant des systèmes ATP opérationnels.

6.2. Nombre de passages à niveau (total, par kilomètre de ligne et par kilomètre de voie), les huit catégories étant les suivantes :

- a) passages à niveau actifs avec :
 - i) avertissement automatique côté usagers,
 - ii) protection automatique côté usagers,
 - iii) protection et avertissement automatiques côté usagers,
 - iv) protection et avertissement automatiques côté usagers et protection côté rails,
 - v) avertissement manuel côté usagers,
 - vi) protection manuelle côté usagers,
 - vii) protection et avertissement manuels côté usagers;
- b) passages à niveau passifs.

7. Indicateurs relatifs à la gestion de la sécurité

Audits internes effectués par les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, tels qu'ils sont définis dans la documentation du système de gestion de la sécurité. Nombre total d'audits effectués et pourcentage par rapport aux audits requis (et/ou prévus).

8. Définitions

Les définitions communes des ISC et les méthodes communes de calcul de l'impact économique des accidents figurent à l'appendice.

Appendice

Définitions communes des ISC et méthodes communes de calcul de l'impact économique des accidents

1. Indicateurs relatifs aux accidents

1.1. « accident significatif » : tout accident impliquant au moins un véhicule ferroviaire en mouvement et provoquant la mort ou des blessures graves pour au moins une personne ou des dommages significatifs au matériel roulant, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement, ou des interruptions importantes de la circulation. Les accidents survenant dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts sont exclus.

1.2. « dommages significatifs au matériel roulant, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement » : tout dommage équivalent ou supérieur à 150.000 EUR.

1.3. « interruptions importantes de la circulation » : la suspension des services ferroviaires sur une ligne de chemin de fer principale pendant six heures ou plus.

1.4. « train » : un ou plusieurs véhicules ferroviaires tractés par une ou plusieurs locomotives ou automotrices ou une automotrice circulant seule sous un numéro donné ou une désignation spécifique depuis un point fixe initial jusqu'à un point fixe terminal. Une locomotive haut le pied, c'est-à-dire une locomotive circulant seule, est considérée comme un train.

1.5. « treinbotsingen, inclusief botsingen met obstakels binnen het profiel van vrije ruimte » : een frontale botsing, een kop-staartbotsing of een zijdelingse botsing tussen een deel van een trein en een deel van een andere trein, of met :

- i) rollend materieel dat wordt gerangeerd,
- ii) vaste of tijdelijk op of nabij de rails aanwezige voorwerpen (behalve op spoorwegovergangen, indien zij door een overstekend voertuig of een gebruiker zijn verloren).

1.6. « ontsparingen van treinen » : alle gevallen waarin ten minste één wiel van een trein uit de rails loopt.

1.7. « ongevallen op spoorwegovergangen » : ongevallen op spoorwegovergangen waarbij ten minste één spoorvoertuig en één of meer overstekende voertuigen, andere overstekende gebruikers zoals voetgangers of andere tijdelijk op of nabij het spoor aanwezige, door een overstekend voertuig of een overstekende gebruiker verloren voorwerpen zijn betrokken.

1.8. « door rollend materieel in rijdende toestand veroorzaakte persoonlijke ongevallen » : ongevallen van één of meer personen die door een spoorvoertuig of een daaraan vastzittend of daarvan losgemaakt voorwerp zijn geraakt. Daaronder begrepen zijn personen die van spoorvoertuigen vallen, alsmede personen die tijdens de reis aan boord van die voertuigen vallen of door losse voorwerpen worden geraakt.

1.9. « brand in rollend materieel » : brand en explosies die zich tijdens de rit tussen het station van vertrek en de eindbestemming voordoen in spoorvoertuigen (en/of hun lading), ook wanneer zij stilstaan op het station van vertrek, de eindbestemming of op tussenliggende haltes, alsmede tijdens rangeeroperaties.

1.10. « andere soorten ongevallen » : alle ongevallen, behalve de reeds genoemde (treinbotsingen, ontsparingen van treinen, ongevallen op spoorwegovergangen, door rollend materieel in rijdende toestand veroorzaakte persoonlijke ongevallen en brand in rollend materieel).

1.11. « reiziger » : iemand die een reis per spoor maakt, met uitzondering van het treinpersoneel. Voor ongevallenstatistieken worden reizigers die proberen in of van een bewegende trein te stappen, meegeteld.

1.12. « personeel (personeel van aannemers en zelfstandige aannemers daaronder begrepen) » : alle personen van wie het werk verband houdt met een spoorweg en die op het moment van het ongeval aan het werk zijn. Dit omvat het treinpersoneel en de personen die met rollend materieel en infrastructuurinstallaties werken.

1.13. « gebruiker van een spoorwegovergang » : iedereen die te voet of met een vervoermiddel van een spoorwegovergang gebruik maakt om de sporen over te steken.

1.14. « onbevoegde personen op spoorwegterreinen » : iedereen die zich op spoorwegterreinen bevindt terwijl dat verboden is, met uitzondering van gebruikers van een spoorwegovergang.

1.15. « anderen (derden) » : iedereen die niet is gedefinieerd als « reiziger », « werknemer, met inbegrip van personeel van aannemers », « gebruiker van een spoorwegovergang » of « onbevoegde personen op spoorwegterreinen ».

1.16. « dodelijk slachtoffer » : iemand die bij een ongeval om het leven is gekomen of binnen dertig dagen daarna aan de gevolgen ervan overlijdt, met uitzondering van personen die zelfmoord hebben gepleegd.

1.17. « zwaargewonde » : iemand die bij een ongeval gewond is geraakt en langer dan vierentwintig uren in het ziekenhuis was opgenomen, met uitzondering van personen die een poging tot zelfmoord hebben ondernomen.

2. Indicatoren met betrekking tot gevaarlijke goederen

2.1. « ongeval bij het vervoer van gevaarlijke goederen » : ongeval of incident dat moet worden gemeld overeenkomstig de RID/ADR-voorschriften, punt 1.8.5.

2.2. « gevaarlijke goederen » : stoffen en artikelen waarvan het vervoer bij het RID is verboden, of alleen onder daarin vervatte voorwaarden is toegestaan.

3. Indicatoren met betrekking tot zelfmoorden

3.1. « zelfmoord » : daad van opzettelijke zelfverwonding die de dood tot gevolg heeft, zoals door de bevoegde nationale instantie geregistreerd en gekwalificeerd.

1.5. « collision de trains, y compris les collisions avec des obstacles à l'intérieur du gabarit » : une collision frontale, latérale ou par l'arrière entre une partie d'un train et une partie d'un autre train, ainsi qu'avec :

- i) du matériel roulant de manoeuvre;
- ii) des objets fixes ou temporairement présents sur ou près des voies (sauf ceux qui se trouvent à un passage à niveau s'ils sont perdus par un usager/véhicule qui traverse les voies).

1.6. « déraillement de train » : tout cas de figure dans lequel au moins une roue d'un train sort des rails.

1.7. « accidents aux passages à niveau » : les accidents survenant aux passages à niveau et impliquant au moins un véhicule ferroviaire et un ou plusieurs véhicules traversant les voies, d'autres usagers traversant les voies tels que des piétons, ou d'autres objets présents temporairement sur ou près de la voie ferrée s'ils sont perdus par un véhicule ou un usager qui traverse les voies.

1.8. « accidents de personnes causés par du matériel roulant en mouvement » : les accidents subis par une ou plusieurs personnes heurtées par un véhicule ferroviaire ou par un objet qui y est attaché ou qui s'en est détaché. Sont incluses, les personnes qui tombent d'un véhicule ferroviaire, ainsi que les personnes qui tombent ou qui sont heurtées par des objets mobiles lorsqu'elles voyagent à bord de véhicules.

1.9. « incendies dans le matériel roulant » : les incendies et les explosions qui se produisent dans des véhicules ferroviaires (y compris leur chargement) lorsqu'ils roulent entre leur gare de départ et leur gare d'arrivée, y compris lorsqu'ils sont à l'arrêt dans la gare de départ, dans la gare de destination ou aux arrêts intermédiaires, ainsi que pendant les opérations de triage des wagons.

1.10. « autres types d'accident » : tout accident autre que ceux déjà mentionnés (collision de trains, déraillement de train, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par du matériel roulant en mouvement, et incendies dans le matériel roulant).

1.11. « passager » : toute personne, à l'exception du personnel affecté au service du train, qui effectue un parcours dans un véhicule ferroviaire. Pour les statistiques d'accidents, les passagers tentant d'embarquer à bord/de débarquer d'un train en mouvement sont inclus.

1.12. « personnel (y compris le personnel des sous-traitants et des sous-traitants indépendants) » : toute personne qui travaille en relation avec les chemins de fer et qui est en service au moment de l'accident. Cela comprend le personnel du train et les personnes chargées de la manutention du matériel roulant et de l'infrastructure.

1.13. « usagers des passages à niveau » : toute personne empruntant un passage à niveau pour traverser la ligne de chemin de fer par tout moyen de transport ou à pied.

1.14. « personnes non autorisées se trouvant dans les emprises ferroviaires » : toute personne présente dans les emprises ferroviaires, alors qu'une telle présence est interdite, à l'exception des usagers des passages à niveau.

1.15. « autres (tiers parties) » : toute personne n'entrant pas dans les catégories « passagers », « personnel, y compris le personnel des sous-traitants », « usagers des passages à niveau » ou « personnes non autorisées se trouvant dans les emprises ferroviaires ».

1.16. « décès (personne tuée) » : toute personne tuée sur le coup ou décédant dans les trente jours à la suite d'un accident, à l'exception des suicides.

1.17. « blessure (personne grièvement blessée) » : toute personne blessée qui a été hospitalisée pendant plus de vingt-quatre heures à la suite d'un accident, à l'exception des tentatives de suicide.

2. Indicateurs relatifs aux marchandises dangereuses

2.1. « accident mettant en cause le transport de marchandises dangereuses » : tout accident ou incident faisant l'objet d'une déclaration conformément au RID/ADR, section 1.8.5.

2.2. « marchandises dangereuses » : les matières et objets dont le transport est soit interdit par le RID soit autorisé uniquement dans les conditions prévues dans ledit RID.

3. Indicateurs relatifs aux suicides

3.1. « suicide » : acte commis par toute personne qui agit délibérément pour s'infliger un dommage corporel entraînant la mort, tel qu'enregistré et classé par l'autorité nationale compétente.

4. Indicatoren met betrekking tot de voorlopers van ongevallen

4.1. « gebroken rails » : rails die in twee of meer stukken zijn gebroken of rails waarvan een stuk metaal is afgebroken, waardoor een gat van meer dan 50 mm lengte en meer dan 10 mm diepte in het loopvlak van het spoor is ontstaan.

4.2. « knikken in het spoor » : onvolkomenheden die verband houden met de continuïteit en de geometrie van het spoor, waardoor het spoor moet worden afgesloten of waardoor de toegestane snelheid onmiddellijk moet worden verminderd om de veiligheid te handhaven.

4.3. « foutieve seingeving » : storingen van het seinsysteem (van de infrastructuur of van het rollend materieel), die tot gevolg hebben dat de seininformatie minder restrictief is dan vereist.

4.4. « onveilig sein gepasseerd (SPAD) » : iedere keer dat een deel van een trein verder rijdt dan toegestaan.

Niet-toegestane verplaatsing :

- voorbij een naast het spoor gelegen onveilig sein met gekleurde lichten of semafoor of STOP-teken rijden, in gevallen waarin geen automatisch treinbeïnvloedingssysteem (ATCS) of ATB-systeem operationeel is;

- voorbij het einde rijden van een met de veiligheid samenhangend eindpunt van de toestemming om te rijden bij een ATCS- of ATP-systeem;

- voorbij een punt rijden tot waar volgens de voorschriften mondeling of schriftelijk toestemming is gegeven;

- voorbij stopborden of handsignalen rijden (behalve spoorbuffers).

Gevallen waarin voertuigen zonder aangekoppelde tractie-eenheid rijden of een onbeheerde trein voorbij een onveilig sein rijdt, worden niet meegeteld. Gevallen waarbij het sein om welke reden dan ook niet tijdig op onveilig is gezet om de machinist in staat te stellen de trein voor het sein te stoppen, worden niet meegeteld.

De nationale veiligheidsinstanties mogen over de vier punten apart rapporteren en moeten ten minste een geaggregeerde indicator met gegevens over alle vier punten rapporteren.

4.5. « gebroken wielen en gebroken assen » : een breuk die de essentiële onderdelen van het wiel of de as beschadigt, waardoor een ongevalsrisico ontstaat (ontsporing of botsing).

5. Gemeenschappelijke methoden voor de berekening van de economische impact van ongevallen

5.1. De waarde van het voorkomen van een dodelijk of een ernstig ongeval (VPC) bestaat uit :

1) de waarde van de veiligheid op zich : waarden ten aanzien van de bereidheid te betalen (*Willingness to Pay, WTP*), gebaseerd op « stated preference »-onderzoeken die zijn uitgevoerd in de lidstaat waarvoor zij worden toegepast.

2) directe en indirecte economische kosten : kosten die worden geraamd in de lidstaat en die bestaan uit :

- medische kosten en kosten voor revalidatie,

- proceskosten, kosten voor politie, particuliere ongevalsonderzoeken, nooddiensten en administratieve kosten van de verzekering,

- productieverlies : waarde voor de samenleving van goederen en diensten die door de persoon hadden kunnen worden geproduceerd als het ongeval niet had plaatsgevonden.

5.2. Gemeenschappelijke principes om de waarde van de veiligheid op zich en directe/indirecte economische kosten te ramen :

Voor de waarde van de veiligheid op zich wordt de beoordeling of de beschikbare ramingen al dan niet passend zijn, op de volgende overwegingen gebaseerd :

- de ramingen moeten samenhangen met een systeem voor de raming van de vermindering van het mortaliteitsrisico in de transportsector en een WTP-benadering, naargelang van de « stated preference »-methoden,

- de steekproef van respondenten die voor de waarden wordt gebruikt, moet representatief zijn voor de betrokken bevolking. De steekproef moet met name de verdeling naar leeftijd, inkomen en andere relevante sociaaleconomische/demografische kenmerken van de bevolking weerspiegelen,

- methode voor het verkrijgen van de WTP-waarden : het enquêteontwerp moet zodanig zijn dat de vragen voor de respondenten duidelijk en zinvol zijn. Directe en indirecte economische kosten moeten worden geraamd op basis van de werkelijke door de samenleving gedragen kosten.

4. Indicateurs relatifs aux précurseurs d'accidents

4.1. « ruptures de rail » : tout rail qui se sépare en deux ou en plusieurs morceaux, ou tout rail dont un morceau de métal se détache, provoquant ainsi un trou de plus de 50 mm de longueur et de plus de 10 mm de profondeur à la surface de contact du rail.

4.2. « gauchissements de la voie » : défauts dans le continuum et la géométrie de la voie, nécessitant immédiatement la fermeture de la voie ou la réduction de la vitesse autorisée pour garantir la sécurité.

4.3. « pannes de signalisation contraires à la sécurité » : toute défaillance d'un système de signalisation (d'infrastructure ou de matériel roulant) qui présente une information moins restrictive que celle requise.

4.4. « signaux fermés franchis sans autorisation » : tout cas de figure dans lequel toute partie d'un train dépasse les limites de son mouvement autorisé.

On entend par mouvement non autorisé, le fait de passer :

- un signal lumineux latéral ou un sémaphore fermé, un ordre de s'arrêter, lorsqu'un système de contrôle automatique des trains (ATCS) ou un système ATP n'est pas opérationnel,

- la fin d'une autorisation de mouvement liée à la sécurité prévue dans des systèmes ATCS ou ATP,

- un point communiqué par autorisation verbale ou écrite prévu dans les règlements,

- des panneaux d'arrêt (sauf les heurtoirs) ou des signaux à main.

Ne sont pas inclus les cas de figure dans lesquels des véhicules sans unité de traction ou un train sans conducteur franchissent un signal fermé sans autorisation. Ne sont pas inclus non plus les cas de figure dans lesquels, pour quelque raison que ce soit, le signal n'est pas fermé suffisamment tôt pour permettre au chauffeur d'arrêter le train avant le signal.

Les autorités nationales de sécurité peuvent notifier séparément les quatre points et notifier au moins un indicateur global regroupant des données sur les quatre éléments.

4.5. « ruptures de roues et d'essieux » : rupture affectant les éléments essentiels de la roue ou de l'essieu qui engendre un risque d'accident (déraillement ou collision).

5. Méthodes communes de calcul de l'impact économique des accidents

5.1. La valeur de prévention d'un mort ou blessé grave (VPC) se compose des éléments suivants :

1) la valeur de la sécurité en soi : valeurs de la volonté de payer (*Willingness to Pay, WTP*) fondées sur des études de préférence déclarée réalisées dans l'Etat membre pour lequel elles s'appliquent;

2) les coûts économiques directs et indirects : coûts estimés dans l'Etat membre qui se composent de :

- frais médicaux et de rééducation,

- frais juridiques, frais de police, enquêtes privées relatives aux accidents, frais des services d'urgence et frais administratifs d'assurances,

- pertes de production : valeur pour la société des biens et des services qui auraient pu être produits par la personne si l'accident n'était pas survenu.

5.2. Principes communs pour l'évaluation de la valeur de la sécurité en soi et coûts économiques directs et indirects :

En ce qui concerne la valeur de la sécurité en soi, la détermination de l'opportunité ou non des estimations disponibles se fonde sur les considérations suivantes :

- les estimations concernent un système d'évaluation de la réduction du risque de mortalité dans le secteur des transports et suivent une approche fondée sur la WTP selon des méthodes de préférence déclarée,

- l'échantillon de répondants utilisé pour les valeurs est représentatif de la population concernée. L'échantillon doit notamment refléter la répartition de l'âge et des revenus ainsi que les autres caractéristiques socio-économiques ou démographiques pertinentes de la population,

- la méthode pour obtenir des valeurs de WTP : l'étude est conçue de manière à ce que les questions soient claires et significatives pour les répondants. Les coûts économiques directs et indirects sont estimés sur la base des coûts réels supportés par la société.

5.3. « kosten van de milieuschade » : kosten die door de spoorwegondernemingen/infrastructuurbeheerders moeten worden gedragen, geraamd op basis van hun ervaring, om het beschadigde gebied terug te brengen in de staat van vóór het spoorwegongeval.

5.4. « kosten van de materiële schade aan rollend materieel en infrastructuur » : de kosten van de aanschaf van nieuw rollend materieel of nieuwe infrastructuur, met dezelfde functionaliteit en technische parameters als het onherstelbaar beschadigde materieel en de onherstelbaar beschadigde infrastructuur, en de kosten voor het herstel van herstelbaar rollend materieel en herstelbare infrastructuur in de staat van vóór het ongeval. Beide moeten op basis van hun ervaring door de spoorwegondernemingen/infrastructuurbeheerders worden geraamd. Ook worden de kosten in verband met de huur van rollend materieel meegeteld, als huur nodig is omdat de voertuigen beschadigd, en dus niet beschikbaar zijn.

5.5. « kosten van vertragingen als gevolg van ongevallen » : de geldwaarde van vertragingen die gebruikers van spoorvervoer (reizigers en vrachtklanten) ondervinden als gevolg van ongevallen, berekend volgens het onderstaande model :

VT = geldwaarde van reistijdbesparingen waarde van tijd voor een treinreiziger (een uur) :

$VT P = [VT \text{ van voor het werk reizende reizigers}] * [\text{gemiddeldpercentage voor het werk reizende reizigers per jaar}] + [VT \text{ van niet voor het werk reizende reizigers}] * [\text{gemiddeld percentage niet voor het werk reizende reizigers}]$

VT wordt gemeten in EUR per reiziger per uur waarde van tijd voor een goederentrein (een uur) :

$VT F = [VT \text{ van goederentreinen}] * [(ton-km)/(trein-km)]$

VT wordt gemeten in EUR per ton vracht per uur

Gemiddeld aantal ton goederen dat in één jaar per trein wordt vervoerd = $(ton-km)/(trein-km)$

C M = kosten van één (1) minuut vertraging van een trein

Reizigerstrein

$C MP = K 1 * (VT P / 60) * [(reizigers-km)/(trein-km)]$

Gemiddeld aantal reizigers dat in één jaar per trein wordt vervoerd = $(reizigers-km)/(trein-km)$

Goederentrein

$C MF = K 2 * (VT F / 60)$

De factoren K 1 en K 2 liggen tussen de waarde van tijd en de waarde van vertraging, zoals geraamd door middel van de « stated preference »-onderzoeken, om rekening te houden met het feit dat de als gevolg van vertragingen verloren tijd als aanzienlijk negatiever wordt ervaren dan normale reistijd.

Kosten van vertragingen als gevolg van een ongeval = $C MP * (\text{minuten vertraging van reizigerstreinen}) + C MF * (\text{minuten vertraging van goederentreinen})$

Reikwijdte van het model

De kosten van vertragingen moeten voor alle ongevallen, zowel ernstige als niet ernstige, worden berekend.

Vertragingen moeten als volgt worden berekend :

- echte vertragingen op de spoorlijnen waar de ongevallen hebben plaatsgevonden,

- echte vertragingen of, indien dat niet mogelijk is, geraamde vertragingen op de andere getroffen lijnen.

6. Indicatoren met betrekking tot de technische veiligheid van de infrastructuur en de invoering daarvan

6.1. « automatisch beveiligingssysteem voor treinen (ATP) » : een systeem dat het gehoorzamen van seinen en snelheidsbeperkingen afdwingt door snelheidscontrole, alsmede automatische stop bij seinen.

6.2. « spoorwegovergang » : gelijkvloerse kruising tussen een spoorweg en een overweg, zoals toegestaan door de infrastructuurbeheerder, die toegankelijk is voor gebruikers van een openbare of particuliere weg. Overwegen van het ene perron naar het andere op stations vallen hier niet onder, evenmin als overgangen uitsluitend voor gebruik door werknemers.

6.3. « overweg » : openbare of particuliere weg, straat of snelweg, met inbegrip van voet- en fietspaden, of andere route voor het laten passeren van mensen, dieren, voertuigen of machines.

6.4. « beveiligde spoorwegovergang » : een spoorwegovergang waar de overstekende gebruikers worden beschermd tegen of gewaarschuwd voor de naderende trein door de activering van inrichtingen wanneer het voor de gebruiker onveilig is de spoorwegovergang over te steken.

5.3. « coûts des dommages causés à l'environnement » : les coûts qui doivent être supportés par les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires de l'infrastructure, évalués sur la base de leur expérience, afin de remettre la zone endommagée dans l'état où elle se trouvait avant l'accident de chemin de fer.

5.4. « coûts des dommages matériels causés au matériel roulant ou à l'infrastructure » : le coût de la fourniture du nouveau matériel roulant ou de la nouvelle infrastructure ayant les mêmes fonctionnalités et paramètres techniques que ceux irrémédiablement endommagés, et le coût de la remise du matériel roulant ou de l'infrastructure réparables dans l'état où ils se trouvaient avant l'accident. Ces deux coûts sont estimés par les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires de l'infrastructure sur la base de leur expérience. Ces coûts comprennent également les coûts liés à la location de matériel roulant à la suite de l'indisponibilité des véhicules endommagés.

5.5. « coûts des retards à la suite d'un accident » : la valeur monétaire des retards encourus par les usagers du transport ferroviaire (passagers et clients du fret) à la suite d'accidents, calculée en fonction du modèle suivant :

VT = valeur monétaire des gains de temps de trajet valeur du temps pour un passager de train (par heure) :

$VT P = [VT \text{ des passagers voyageant pour le travail}] * [\text{pourcentage moyen des passagers voyageant pour le travail par an}] + [VT \text{ des passagers ne voyageant pas pour le travail}] * [\text{pourcentage moyen de passagers ne voyageant pas pour le travail par an}]$

VT mesurée en euros par passager et par heure valeur du temps pour un train de marchandises (par heure) :

$VT F = [VT \text{ des trains de marchandises}] * [(tonne-km)/(km-train)]$

VT mesurée en euros par tonne de marchandises et par heure

Tonnage moyen des marchandises transportées par train par an = $(tonne-km)/(km-train)$

C M = coût d'une (1) minute de retard d'un train

Train de passagers

$C MP = K 1 * (VT P / 60) * [(passager-km)/(km-train)]$

Nombre moyen de passagers par train par an = $(passager-km)/(km-train)$

Train de marchandises

$C MF = K 2 * (VT F / 60)$

Les facteurs K 1 et K 2 se situent entre la valeur du temps et la valeur de retard, telles qu'elles ont été estimées par les études de préférence déclarée, afin de tenir compte du fait que la perte de temps à la suite de retards est perçue de manière bien plus négative que la durée normale du trajet.

Coût des retards à la suite d'un accident = $C MP * (\text{minutes de retard des trains de passagers}) + C MF * (\text{minutes de retard des trains de marchandises})$

Champ d'application du modèle

Les coûts des retards sont calculés pour tous les accidents, qu'ils soient significatifs ou non.

Les retards sont calculés comme suit :

- retards réels sur les lignes ferroviaires où l'accident s'est produit,

- retards réels ou, à défaut, retards estimés sur les autres lignes affectées.

6. Indicateurs relatifs à la sécurité technique de l'infrastructure et à sa mise en œuvre

6.1. « système de protection automatique des trains (ATP) » : système qui contraint à respecter les signaux et les limitations de vitesse par contrôle de la vitesse, y compris l'arrêt automatique aux signaux.

6.2. « passage à niveau » : toute intersection à niveau entre la voie ferrée et un passage, telle que reconnue par le gestionnaire de l'infrastructure, et ouverte aux usagers publics ou privés. Les passages entre quais de gare sont exclus, ainsi que les passages de voies réservés au seul usage du personnel.

6.3. « passage » : toute route, rue ou autoroute publique ou privée, y compris les chemins et pistes cyclables, ou toute autre voie permettant le passage de personnes, d'animaux, de véhicules ou de machines.

6.4. « passage à niveau actif » : passage à niveau où les usagers du passage sont protégés ou avertis de l'approche d'un train par l'activation de dispositifs lorsqu'il est dangereux pour l'utilisateur de traverser les voies.

- Bescherming door gebruikmaking van fysieke inrichtingen :
- halve of dubbele slagbomen,
- hekken.
- Waarschuwing bij het gebruik van vaste apparatuur bij spoorwegovergangen :
- zichtbare apparatuur : lichten,
- hoorbare apparatuur : bellen, hoorns, claxons, etc.,
- fysieke inrichtingen, bijv. vibratie door verkeersdrempels.

Beveiligde spoorwegovergangen worden als volgt gedefinieerd :

1) « spoorwegovergang met automatische beschermings- en/of waarschuwingssystemen voor weggebruikers » : spoorwegovergang waarbij de bescherming en/of waarschuwing door de naderende trein worden geactiveerd.

Deze spoorwegovergangen worden als volgt onderverdeeld :

- i) automatische waarschuwingssystemen voor weggebruikers;
- ii) automatische beschermingssystemen voor weggebruikers;
- iii) automatische beschermings- en waarschuwingssystemen voor weggebruikers;
- iv) automatische beschermings- en waarschuwingssystemen voor weggebruikers en beschermingssystemen voor het spoor.

« beschermingssystemen voor het spoor » : een signaal of ander beschermingssysteem voor de trein die de trein alleen toelaat door te rijden als de spoorwegovergang voor de weggebruikers is beschermd en niet meer wordt overschreden; dat laatste vindt plaats door middel van bewaking en/of door obstakeldetectie.

2) « spoorwegovergang met handbediende beschermings- en waarschuwingssystemen voor weggebruikers » : spoorwegovergang waar het beschermings- en/of waarschuwingssysteem handbediend is, en waar geen daarmee verbonden sein voor de trein (beschermingssysteem voor het spoor) te zien is, en waarbij het beschermings- en/of waarschuwingssysteem van de spoorwegovergang alleen in werking is wanneer het wordt geactiveerd.

Deze spoorwegovergangen worden als volgt onderverdeeld :

- v) handbediende waarschuwingssystemen voor weggebruikers;
- vi) handbediende beschermingssystemen voor weggebruikers;
- vii) handbediende beschermings- en waarschuwingssystemen voor weggebruikers.

6.5. « onbeveiligde spoorwegovergang » : spoorwegovergang zonder enige vorm van waarschuwings- en/of beschermingssysteem dat wordt geactiveerd wanneer het onveilig is voor de weggebruiker om de overgang over te steken.

7. Indicatoren met betrekking tot het veiligheidsbeheer

7.1. « audit » : een systematisch, onafhankelijk en gedocumenteerd proces voor het verkrijgen van auditgegevens en de objectieve evaluatie hiervan om na te gaan in hoeverre aan de auditcriteria is voldaan.

8. Definities van de meeteenheden

8.1. « trein-km » : meeteenheid die de verplaatsing van een trein over een afstand van één kilometer weergeeft. Deze afstand is de daadwerkelijk gereden afstand, indien beschikbaar; zo niet wordt de standaardnetafstand tussen de plaats van oorsprong en de plaats van bestemming opgegeven. Alleen de afstand op het grondgebied van het rapporterende land wordt in aanmerking genomen.

8.2. « reizigers-km » : meeteenheid voor het vervoer van een reiziger per spoor over een afstand van één kilometer. Alleen de afstand op het grondgebied van het rapporterende land wordt in aanmerking genomen.

8.3. « kilometer lijn » betekent de lengte, gemeten in kilometer, van het spoorwegnet van een lidstaat, waarvan het toepassingsgebied in artikel 2 is vastgesteld. Voor meersporige spoorlijnen wordt alleen de afstand tussen begin- en eindpunt geteld.

8.4. « kilometer spoor » betekent de lengte, gemeten in kilometer, van het spoorwegnet van een lidstaat, waarvan het toepassingsgebied in artikel 2 is vastgesteld. Elk spoor van een meersporige spoorlijn moet worden geteld. »

- Protection au moyen de dispositifs physiques :
- semi-barrières ou barrières complètes,
- portails.
- Avertissement au moyen d'équipements fixes installés aux passages à niveau :
- dispositifs visibles : feux,
- dispositifs audibles : cloches, sirènes, klaxons, etc.,
- dispositifs physiques, par exemple ralentisseurs engendrant des vibrations.

Les passages à niveau actifs sont classés comme suit :

1) « passage à niveau avec protection et avertissement automatiques côté usagers du passage » : passage à niveau où la protection et/ou l'avertissement sont activés par l'approche du train.

Ces passages à niveau sont classés comme suit :

- i) avertissement automatique côté usagers;
- ii) protection automatique côté usagers;
- iii) protection et avertissement automatiques côté usagers;

iv) protection et avertissement automatiques côté usagers, et protection côté rails.

« protection côté rails » : un signal ou tout autre système de protection des trains qui ne permet au train de continuer que si le passage à niveau assure la protection des usagers et qu'il est libre d'obstacles; à cette fin, on utilise des moyens de surveillance et/ou de détection d'obstacles

2) « passage à niveau avec protection et avertissement manuels côté usagers du passage » : passage à niveau où la protection et/ou l'avertissement sont activés manuellement et où il n'y a pas de signal ferroviaire d'enclenchement signalant au train qu'il ne peut poursuivre que lorsque la protection et/ou l'avertissement du passage à niveau sont activés.

Ces passages à niveau sont classés comme suit :

- v) avertissement manuel côté usagers;
- vi) protection manuelle côté usagers;
- vii) protection et avertissement manuels côté usagers.

6.5. « passage à niveau passif » : passage à niveau sans aucune forme de système d'avertissement et/ou de protection activée lorsqu'il est dangereux pour l'utilisateur de traverser les voies.

7. Indicateurs relatifs à la gestion de la sécurité

7.1. « audit » : processus systématique, indépendant et documenté pour l'obtention d'informations probantes et leur évaluation objective afin de déterminer la mesure dans laquelle les critères d'audit sont remplis.

8. Définitions des bases d'étalonnage

8.1. « km-train » : unité de mesure correspondant au déplacement d'un train sur un kilomètre. La distance utilisée est la distance effectivement parcourue, si elle est disponible; sinon, la distance standard du réseau entre l'origine et la destination est utilisée. Seule la distance parcourue sur le territoire national du pays déclarant est prise en compte.

8.2. « passager-km » : unité de mesure correspondant au transport d'un passager par chemin de fer sur un kilomètre. Seule la distance parcourue sur le territoire national du pays déclarant est prise en compte.

8.3. « km de ligne » : longueur en kilomètres du réseau ferroviaire des Etats membres, dont le champ d'application est défini à l'article 2. En ce qui concerne les lignes ferroviaires à plusieurs voies, seule la distance entre le point de départ et le point de destination est prise en considération.

8.4. « km de voie » : longueur en kilomètres du réseau ferroviaire des Etats membres, dont le champ d'application est défini à l'article 2. Chaque voie d'une ligne ferroviaire à plusieurs voies est prise en considération. »

Art. 3. Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 18 juni 2010.

Art. 4. De Minister bevoegd voor Spoorvervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 25 juni 2010.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,
Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
E. SCHOUPPE

Art. 3. Le présent arrêté produit ses effets le 18 juin 2010.

Art. 4. Le Ministre qui a le Transport ferroviaire dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 25 juin 2010.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,
Y. LETERME

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
E. SCHOUPPE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2010 — 2285

[C - 2010/14147]

25 JUNI 2010. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 16 januari 2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, artikel 6, § 2, vierde lid, vervangen bij de wet van 26 januari 2010 en artikel 43, vierde lid;

Gelet op het koninklijk besluit van 16 januari 2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 16 maart 2010;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting, d.d. 19 april 2010;

Gelet op advies 48.224/4 van de Raad van State, gegeven op 2 juni 2010, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1° van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Eerste Minister en de Staatssecretaris voor Mobiliteit en op het advies van de in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. In artikel 3 van het besluit van 16 januari 2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° paragraaf 1 wordt vervangen als volgt :

« § 1. De spoorweginfrastructuurbeheerder deelt onmiddellijk en via de meest directe weg aan het onderzoeksorgaan, aan de veiligheidsinstantie en aan de gerechtelijke instanties de informatie mee over het plaatsvinden van een gebeurtenis als beschreven in bijlage I. »;

2° in paragraaf 2 worden het tweede en het derde lid opgeheven;

3° in paragraaf 3 wordt het derde lid opgeheven.

Art. 2. In artikel 4, eerste lid, 4° van hetzelfde besluit worden de woorden « , de NMBS-Holding » opgeheven.

Art. 3. Artikel 5 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

« Art. 5 Het onderzoeksorgaan geeft de veiligheidsinstantie, de spoorweginfrastructuurbeheerder en de betrokken spoorwegonderneming of spoorwegondernemingen zonder verwijl kennis van zijn beslissing om al dan niet een onderzoek te openen. »

Art. 4. In artikel 8 van hetzelfde besluit wordt het eerste lid vervangen als volgt :

« De spoorweginfrastructuurbeheerder en de betrokken spoorwegonderneming of spoorwegondernemingen stellen alles in het werk om spontaan en volledig mee te werken aan het vaststellen van de oorzaken van het ongeval. »

Art. 5. In hetzelfde besluit wordt het opschrift van hoofdstuk IV vervangen als volgt : « Gegevensbank ».

Art. 6. De artikelen 13 tot 16 van hetzelfde besluit worden opgeheven.

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2010 — 2285

[C - 2010/14147]

25 JUIN 2010. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 16 janvier 2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité de l'exploitation ferroviaire, l'article 6, § 2, alinéa 4, remplacé par la loi du 26 janvier 2010 et l'article 43, alinéa 4;

Vu l'arrêté royal du 16 janvier 2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires;

Vu l'association des gouvernements de région;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 16 mars 2010;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 19 avril 2010;

Vu l'avis 48.224/4 du Conseil d'Etat, donné le 2 juin 2010, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition du Premier Ministre et du Secrétaire d'Etat à la Mobilité et de l'avis des Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. A l'article 3 de l'arrêté du 16 janvier 2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« § 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire transmet par la voie la plus directe et immédiatement l'information de la survenance d'un événement décrit à l'annexe I^{er}, à l'organisme d'enquête, à l'autorité de sécurité et aux autorités judiciaires. »;

2° dans le paragraphe 2, les alinéas 2 et 3 sont abrogés;

3° dans le paragraphe 3, l'alinéa 3 est abrogé.

Art. 2. A l'article 4, alinéa 1^{er}, 4° du même arrêté, les mots « , de la SNCB-Holding » sont abrogés.

Art. 3. L'article 5 du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

« Art. 5. L'organisme d'enquête informe sans délai l'autorité de sécurité, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et l'entreprise ou les entreprises ferroviaires concernées de sa décision d'ouvrir ou non une enquête. »

Art. 4. Dans l'article 8 du même arrêté, l'alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et l'entreprise ou les entreprises ferroviaires concernées mettent tout en œuvre pour collaborer spontanément et pleinement à la détermination des causes de l'accident. »

Art. 5. Dans le même arrêté, l'intitulé du chapitre IV est remplacé par ce qui suit : « Banque de données ».

Art. 6. Les articles 13 à 16 du même arrêté sont abrogés.