

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2015/14114]

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

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de l'arrêté royal du 13 novembre 2009 adoptant le cadre réglementaire national de sécurité (*Moniteur belge* du 30 avril 2010).

Cette traduction a été établie par le Service de traduction du Service public fédéral Mobilité et Transports à Bruxelles.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2015/14114]

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

De hiernavolgende tekst is de Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 13 november 2009 tot vaststelling van het regelgevende kader van de nationale veiligheidsvoorschriften (*Belgisch Staatsblad* van 30 april 2010).

Deze vertaling is opgemaakt door de Vertaaldienst van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in Brussel.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

[C – 2015/14114]

13. NOVEMBER 2009 — Königlicher Erlass zur Festlegung des verordnungsrechtlichen Rahmens der nationalen Sicherheitsvorschriften – Deutsche Übersetzung

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Königlichen Erlasses vom 13. November 2009 zur Festlegung des verordnungsrechtlichen Rahmens der nationalen Sicherheitsvorschriften.

Diese Übersetzung ist vom Übersetzungsdienst des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen in Brüssel erstellt worden.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

13. NOVEMBER 2009 — Königlicher Erlass zur Festlegung des verordnungsrechtlichen Rahmens der nationalen Sicherheitsvorschriften

BERICHT AN DEN KÖNIG

Sire,

der Entwurf eines Königlichen Erlasses, den ich die Ehre habe, Eurer Majestät zur Unterschrift vorzulegen, wurde im Ministerrat beraten.

Dieser Entwurf führt das Gesetz vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs im Allgemeinen und insbesondere Artikel 6 § 1 aus. Dieses Gesetz setzt die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung um.

Dieser Königliche Erlass verfolgt ein doppeltes Ziel, nämlich einerseits die Reglementierung des Sicherheitsniveaus, die in Kapitel 3 detailliert wird, und andererseits die Reglementierung der Sicherheitsmethoden, wie beschrieben in Kapitel 4.

Dieser Rahmen legt die nationalen Sicherheitsziele und -methoden fest, die das Sicherheitsniveau für die Benutzung und Betreuung der Eisenbahninfrastruktur sowie für den Betrieb des Eisenbahnrollmaterials bestimmt.

Um das Sicherheitsniveau in Belgien sowohl hinsichtlich jedes einzelnen Unternehmens oder Betreibers der Eisenbahninfrastruktur als auch hinsichtlich der Gesamtheit aller Eisenbahnunternehmen und Betreiber festlegen zu können, wurde beschlossen, eine Gesamtheit von Sicherheitsreferenzwerten zu berücksichtigen, die zusammengenommen ein Sicherheitsniveau für das gesamte Eisenbahnnetz in Belgien bilden.

Die Sicherheitsreferenzwerte sind in Anlage 1 des vorliegenden Erlasses aufgeführt.

In dieser Anlage stehen nicht nur diejenigen Sicherheitsreferenzwerte, die von den Eisenbahnunternehmen und dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, sondern auch diejenigen, die ausschließlich vom Betreiber der Infrastruktur berücksichtigt werden müssen.

Um zu verhindern, dass das jährliche Sicherheitsniveau durch außergewöhnliche oder abnormale Ereignisse, die die Sicherheitsreferenzwerte übermäßig abändern, beeinflusst wird und um dieses jährliche Sicherheitsniveau auf dem belgischen Eisenbahnnetz mit dem Niveau der vorherigen Jahre vergleichen zu können, wird ein Durchschnittswert auf Grundlage der Sicherheitsreferenzwerte der letzten 5 Jahre gebildet.

Damit die Sicherheitsbehörde die Entwicklung des Sicherheitsniveaus objektiv mitverfolgen kann, müssen die Eisenbahnunternehmen und die Betreiber der Infrastruktur zukünftig ihre Sicherheitsreferenzwerte in ihrem jährlichen Sicherheitsbericht veröffentlichen.

Der Entwurf eines Königlichen Erlasses sieht ebenfalls die Möglichkeit vor, dass der Minister den Eisenbahnunternehmen und dem Betreiber der Infrastruktur ein besonderes Sicherheitsziel auferlegen kann, das aus der Verpflichtung besteht, einen festgelegten Sicherheitsreferenzwert zu erreichen.

Um die Einhaltung des Sicherheitsniveaus bei Änderungen, die sich auf die Betriebssicherheit auswirken, zu gewährleisten und kontrollieren zu können, müssen die Eisenbahnunternehmen und der Betreiber der Infrastruktur ein Register führen, in dem alle Aktivitäten im Bereich des Sicherheitsmanagements, identifizierte Gefahrensituationen, Änderungen bezüglich der Art oder des Umfangs der Tätigkeiten, die getroffenen Entscheidungen und die angenommenen Lösungen verzeichnet werden.

Jedes Eisenbahnunternehmen und jeder Betreiber der Infrastruktur entwickelt seine eigenen Sicherheitsmethoden, unter Zuhilfenahme des in Anlage 2 des vorliegenden Erlasses dargestellten Schemas.

Diese auf den Arbeiten der Europäischen Eisenbahnagentur basierende Anlage legt die Grundlagen und den Rahmen fest.

Die Wahl der Sicherheitsmethode ist abhängig von der Art des Risikos, den verfügbaren Daten und der Erfahrung der Eisenbahnunternehmen und des Infrastrukturbetreibers.

Die Sicherheitsbehörde wird mithilfe dieser Methode feststellen können, welchen Prozess diese Unternehmen und der Betreiber hinsichtlich der Risikoakzeptanz angewendet haben.

Kommentar zu den einzelnen Artikeln

KAPITEL 1 — *Einleitende Bestimmungen*

Artikel 1 - Kein Kommentar zu diesem Artikel.

KAPITEL 2 — *Definitionen*

Art. 2 - Der erste Absatz dieses Artikels definiert das jährliche Sicherheitsniveau, das auf Grundlage des Durchschnittswertes der letzten fünf Jahren berechnet wird. Hierdurch soll der übermäßige Einfluss der außergewöhnlichen oder abnormalen Ereignisse auf dem belgischen Eisenbahnnetz auf die Sicherheitsreferenzwerte verhindert werden, die sonst dieses jährliche Sicherheitsniveau verfälschen würden.

Absatz 2 definiert das Register der Gefahrensituationen, worin Eisenbahnunternehmen die von ihnen als gefährlich identifizierten Situationen festhalten können, um so gewonnene Erfahrung später optimal zu nutzen. Außerdem kann sich die Eisenbahnbehörde dank der regelmäßigen Einsicht in das Register ein Bild über die erzielten Fortschritte im Sicherheitsbereich machen.

Es wurde auch eine besondere Regelung für neue Eisenbahnunternehmen vorgesehen, die ihre Bescheinigung Teil B erst nach 2010 erhalten, da sie als Neulinge auf dem belgischen Eisenbahnnetz noch nicht über Sicherheitsreferenzwerte für das Vorjahr verfügen.

KAPITEL 3 — *Sicherheitsbericht - Sicherheitsziele*

Art. 3 - Durch diesen Artikel soll ein konstant hohes Sicherheitsniveau auf dem belgischen Eisenbahnnetz gehalten werden, indem seine Akteure verpflichtet werden, niemals unter das Niveau des Vorjahres abzusinken.

Eine Übergangsregelung ist vorgesehen, damit neue Eisenbahnunternehmen auf dem belgischen Eisenbahnnetz ab dem ersten Geschäftsjahr ein Sicherheitsziel vorgeschrieben bekommen.

Um das Sicherheitsniveau durchgehend hoch zu halten, wurde in § 1 Absatz 3 die Verpflichtung für Eisenbahnunternehmen und den Betreiber der Infrastruktur vorgesehen, in ihrem Jahresbericht Rechenschaft über dasjenige Jahr abzulegen, in dem sie das Sicherheitsniveau nicht erreichen konnten.

Art. 4 - Kein Kommentar zu diesem Artikel.

Art. 5 - Der Minister verfügt über die Möglichkeit einen bestimmten Sicherheitsreferenzwert vorzuschreiben, wenn dies aus Sicherheitsgründen nötig ist.

Durch diese Bestimmung erhält der Minister zusätzliche Mittel, um eine proaktive Sicherheitspolitik zu betreiben.

KAPITEL 4 — *Sicherheitsmethoden*

Abschnitt 1 — Allgemeines

Art. 6 - Die Eisenbahnunternehmen und der Betreiber der Infrastruktur entwickeln ihre Sicherheitsmethoden in großen Maßen selbstständig, wobei sie sich nach dem auf europäischem Niveau entwickelten Rahmen richten.

Art. 7 - Kein Kommentar zu diesem Artikel.

Art. 8 - Kein Kommentar zu diesem Artikel.

Abschnitt 2 — Register der Gefahrensituationen

Art. 9 - Die Akteure registrieren und aktualisieren in einem Register alle Gefahrensituationen sowie ihre Tätigkeiten im Bereich des Sicherheitsmanagements, was den Sicherheitsbehörden eine vorzügliche Übersicht über die Gesamtheit des Systems, dessen Entwicklung und seine Verbesserungen verschafft.

Abschnitt 3 — Umsetzung der Sicherheitsmethoden

Art. 10 - Dieser Artikel definiert präzise in welchen Fällen die Eisenbahnunternehmen und der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur verpflichtet sind, die vorher verpflichtend entwickelten und definierten Sicherheitsmethoden anzuwenden.

Art. 11 - Dieser Artikel schreibt die an die Umsetzung der Sicherheitsmethoden gekoppelten Verpflichtungen vor: die Risikokontrolle berücksichtigen, belegen, dass das Risiko akzeptabel ist, die Maßnahmen zur Risikobewertung beschreiben und die Prozesse im Veränderungsmanagement respektieren.

Abschnitt 4 — Änderungen der Betriebsbedingungen, die der Sicherheitsbehörde mitgeteilt werden müssen

Art. 12 - Aufgrund der durch diesen Artikel auferlegten Notifizierungspflicht werden die zuständigen Behörden über die sich auf die Sicherheit auswirkenden durch die Eisenbahnunternehmen und den Betreiber der Infrastruktur in den Betriebsbedingungen vorgenommenen Änderungen informiert.

Art. 13 - Hierdurch wird den Eisenbahnunternehmen und dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur auferlegt, vor der Einführung einer als Neuheit angesehenen Änderung, der Sicherheitsbehörde darzulegen, welche Auswirkung diese Änderung auf die Sicherheit haben wird.

Art. 14 - Kein Kommentar zu diesem Artikel.

KAPITEL 5 — *Übergangs- und Schlussbestimmungen*

Art. 15 - Eine Abweichungs- und Übergangsregelung ist vorgesehen, sodass der Betreiber der Infrastruktur, welcher bereits Inhaber einer Sicherheitsgenehmigung ist und die Eisenbahnunternehmen, die eine Sicherheitsbescheinigung Teil B besitzen oder im Jahr 2009 erhalten haben, progressiv das auf einem fünfjährigen Zyklus basierende neue System einführen können.

Art. 16 - Kein Kommentar zu diesem Artikel.

Wir haben die Ehre,

Sire,
die ehrerbietigen,
und treuen Diener
Eurer Majestät zu sein.

Der Premierminister
H. VAN ROMPUY
Der Staatssekretär für Mobilität
E. SCHOUPPE

13. NOVEMBER 2009 — **Königlicher Erlass zur Festlegung des verordnungsrechtlichen Rahmens der nationalen Sicherheitsvorschriften**

ALBERT II., König der Belgier,
Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!
Aufgrund des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, Artikel 6 § 1;
Aufgrund der Stellungnahme des Finanzinspektors vom 1. Juli 2009;
Aufgrund der Beteiligung der Regionalregierungen;
Aufgrund des Gutachtens Nr. 47.074/4 des Staatsrates vom 23. September 2009, abgegeben in Anwendung von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Nr. 1 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat;
Auf Vorschlag des Premierministers und des Staatssekretärs für Mobilität und aufgrund der Stellungnahme der Minister, die im Rat darüber beraten haben,

Beschließt:

KAPITEL 1 — *Einleitende Bestimmungen*

Artikel 1 - Der vorliegende Erlass setzt teilweise die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung um.

KAPITEL 2 — *Definition*

Art. 2 - Für die Anwendung des vorliegenden Erlasses ist zu verstehen unter:

„jährliches Sicherheitsniveau“: Niveau, das durch die Gesamtheit der Sicherheitsreferenzwerte im Sinne von Anlage 1 bestimmt wird und sich aus dem Durchschnittswert der einzelnen Sicherheitsreferenzwerte der letzten fünf Jahre errechnet;

„Register der Gefahrensituationen“: das Register in dem alle Aktivitäten im Sicherheitsmanagement, die als gefährlich identifizierten Situationen, die Änderungen bezüglich der Art oder des Umfangs der Aktivitäten, die getroffenen Entscheidungen und die angenommenen Lösungen erfasst und registriert werden.

Bis zum Ende eines fünfjährigen Tätigkeitszeitraumes, welcher die in Absatz 1 genannte Berechnung ermöglicht, legt dasjenige Eisenbahnunternehmen, dem eine Sicherheitsbescheinigung Teil B nach dem 1. Januar 2010 ausgestellt wird, sein jährliches Sicherheitsniveau fest, indem es den Durchschnittswert aus den jährlichen Sicherheitsniveaus der vergangenen Jahre bildet.

KAPITEL 3 — *Sicherheitsbericht - Sicherheitsziele*

Art. 3 - § 1 - Die Eisenbahnunternehmen und der Betreiber der Infrastruktur erreichen ihr Sicherheitsziel, wenn sie mindestens das Sicherheitsniveau des vorherigen Jahres erreichen.

Damit ein Eisenbahnunternehmen, dem eine Sicherheitsbescheinigung Teil B nach dem 1. Januar 2010 ausgestellt wird, ermitteln kann, ob es sein Sicherheitsziel für das Jahr, in dem es seine Tätigkeiten aufnimmt, erreicht, teilt die Sicherheitsbehörde für jede Sicherheitsreferenz den niedrigsten Sicherheitsreferenzwert der anderen Eisenbahnunternehmen für das Jahr vor der Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung mit.

Wenn ein Eisenbahnunternehmen oder der Betreiber der Infrastruktur sein Sicherheitsziel nicht erreicht, begründet es bzw. er jeden darüber liegenden Referenzwert im jährlichen Sicherheitsbericht. Außerdem wird bei Verfehlen des Sicherheitsziels das darauffolgende in Bezug auf das zuletzt erreichte Sicherheitsziel festgelegt.

§ 2 - Unbeschadet von § 1 berechnen die Eisenbahnunternehmen ihre Sicherheitsreferenzwerte mithilfe der eigenen Daten.

Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur berechnet seine Sicherheitsreferenzwerte mithilfe des eigenen Datenbestands sowie den Daten der Eisenbahnunternehmen.

Bei der Berechnung wird ein Toter mit zehn schwer Verletzten gleichgesetzt.

§ 3 - Wenn ein Eisenbahnunternehmen seine Tätigkeiten im laufenden Kalenderjahr beginnt, dann berechnet es seine Sicherheitsreferenzwerte für das betreffende Jahr, indem es die Werte mit der Anzahl aktiver Monate multipliziert, bis das ein vollständiges Jahr erreicht ist.

Art. 4 - Die Eisenbahnunternehmen und der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur geben ihre Sicherheitsreferenzwerte im durch Artikel 19 des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes vorgesehenen jährlichen Sicherheitsbericht an.

Art. 5 - Der Minister kann den Eisenbahnunternehmen und dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ein besonderes Sicherheitsziel vorschreiben, das aus der Verpflichtung besteht, für einen speziellen Indikator einen bestimmten Sicherheitsreferenzwert zu erreichen.

KAPITEL 4 — *Sicherheitsmethoden*

Abschnitt 1 — Allgemeines

Art. 6 - Die Eisenbahnunternehmen und der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur erstellen und definieren ihre eigenen Sicherheitsmethoden.

Dabei richten sie sich nach den Elementen von Anlage 2 Teil 1 und dem Erläuterungsschema von Anlage 2 Teil 2.

Art. 7 - Die Wahl der Methoden zur Risikobewertung der Eisenbahnunternehmen und des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur ist abhängig von der Art des zu beurteilenden Risikos, der Verfügbarkeit von statistischen Daten und ihrer Erfahrung. Die Risikoanalyse kann qualitativ, quantitativ oder vergleichend sein.

Art. 8 - Die durch die Eisenbahnunternehmen und den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur angewandte Methode zur Risikobewertung gibt ausdrücklich den angewendeten Prozess für die Risikoakzeptanz an.

Abschnitt 2 — Register der Gefahrensituationen

Art. 9 - Die Eisenbahnunternehmen und der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur führen ein Register der Gefahrensituationen.

Abschnitt 3 — Anwendung der Sicherheitsmethoden

Art. 10 - Das Eisenbahnunternehmen oder der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur wendet diejenigen Sicherheitsmethoden, die es bzw. er entwickelt und in seinem Sicherheitsmanagementsystem definiert hat, in folgenden Fällen an:

- Einführung eines neuen Teilsystems;
- Erneuerung oder Umrüstung eines bestehenden Teilsystems;
- substantielle Änderung bezüglich der Art oder des Umfangs der in der Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung aufgeführten Tätigkeiten;
- Änderung der Betriebsbedingungen in technischer, operativer oder organisatorischer Hinsicht, die relevant für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs ist.

Art. 11 - In den in Artikel 10 vorgesehenen Fällen unternimmt das Eisenbahnunternehmen oder der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur Folgendes:

- Es/Er vergewissert sich, dass das Sicherheitsmanagementsystem die Risikokontrolle berücksichtigt;
- Es/Er weist anhand einer gemäß Abschnitt 1 konformen Risikobewertung nach, dass das Risiko annehmbar ist;
- Es/Er beschreibt alle nötig erscheinenden Maßnahmen zur Risikobewertung sowie ihre Annehmbarkeit;
- Es/Er respektiert die Verfahren im Veränderungsmanagement, die im eigenen Sicherheitsmanagementsystem vorgesehen sind.

Abschnitt 4 — Änderungen der Betriebsbedingungen, die der Sicherheitsbehörde mitgeteilt werden müssen

Art. 12 - Das Eisenbahnunternehmen oder der Betreiber der Infrastruktur, das bzw. der eine sicherheitsrelevante Änderung seiner Betriebsbedingungen plant, teilt seine Absicht der Sicherheitsbehörde mit.

Das Eisenbahnunternehmen oder der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur bewertet im Rahmen seines Sicherheitsmanagementsystems den Einfluss der geplanten Änderung seiner Betriebsbedingungen auf die Sicherheit.

Art. 13 - Das Eisenbahnunternehmen oder der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur weist vor der Durchführung der Änderung gegenüber der nationalen Sicherheitsbehörde die sicherheitsrelevanten Auswirkungen aller Änderungen der in Artikel 12 angegebenen und als neu zu betrachtenden Betriebsbedingungen nach.

Das Eisenbahnunternehmen oder der Betreiber der Infrastruktur beurteilt, ob die geplante Änderung einen neuen Charakter aufweist.

Art. 14 - Das Eisenbahnunternehmen oder der Betreiber der Infrastruktur informiert die Sicherheitsbehörde, wenn sich sein/ihr Name ändert oder wenn die im Rahmen einer Akte für die Beantragung eines Sicherheitszertifikats genannten Personen, die befugt sind es oder ihn zu vertreten, ersetzt werden.

KAPITEL 5 — Übergangs- und Schlussbestimmungen

Art. 15 - In Abweichung von Artikel 2 und übergangsweise wird das jährliche Sicherheitsniveau des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur, der Inhaber einer Sicherheitsgenehmigung ist und der Eisenbahnunternehmen, die Inhaber eines Sicherheitszertifikats Teil B sind oder dieses im Jahr 2009 erhalten, wie folgt festgelegt:

- für das Sicherheitsniveau des Jahres 2009, anhand der Sicherheitsreferenzwerte für das Jahr 2009;
- für das Sicherheitsniveau des Jahres 2010, anhand des berechneten Durchschnittswertes der Sicherheitsreferenzwerte für die Jahre 2009 und 2010;
- für das Sicherheitsniveau des Jahres 2011, anhand des berechneten Durchschnittswertes der Sicherheitsreferenzwerte für die Jahre 2009, 2010 und 2011;
- für das Sicherheitsniveau des Jahres 2012, anhand des berechneten Durchschnittswertes für die Jahre 2009, 2010, 2011 und 2012.

Das erste jährliche Sicherheitsziel gilt für das Jahr 2010.

Die Sicherheitsreferenzwerte werden gegebenenfalls anteilig zu der Anzahl Monate, in denen das Unternehmen tätig war, multipliziert, bis ein volles Jahr erreicht ist.

Art. 16 - Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Mobilität gehört, ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 13. November 2009

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Premierminister

H. VAN ROMPUY

Der Staatssekretär für Mobilität

E. SCHOUPPE

ANLAGE 1 zum Königlichen Erlass vom 13. November 2009 zur Festlegung des verordnungsrechtlichen Rahmens der nationalen Sicherheitsvorschriften

Die in Artikel 2 genannten Sicherheitsreferenzwerte sind:

1. Werte, die von den Eisenbahnunternehmen und dem Betreiber der Infrastruktur berücksichtigt werden müssen:

o Sicherheitsreferenzwert für Fahrgäste:

Anzahl der durch Unfall getöteten oder schwer verletzten Fahrgäste pro Jahr/Anzahl Personenzugkilometer pro Jahr;

o Sicherheitsreferenzwert für Arbeitnehmer:

Anzahl der durch Unfall getöteten oder schwer verletzten Arbeitnehmer des Unternehmens/Anzahl Zugkilometer pro Jahr;

o Sicherheitsreferenzwert für Kollisionen von Zügen:

Anzahl Kollisionen pro Jahr/Anzahl Zugkilometer pro Jahr;

o Sicherheitsreferenzwert für Zugentgleisungen:

Anzahl Zugentgleisungen pro Jahr/Anzahl Zugkilometer pro Jahr;

o Sicherheitsreferenzwert für Unfälle mit Personenschäden, die von in Bewegung befindlichen Eisenbahnfahrzeugen verursacht wurden, mit Ausnahme von Selbstmorden:

Anzahl der Unfälle mit Personenschäden, die von in Bewegung befindlichen Eisenbahnrollmaterial verursacht wurden, mit Ausnahme von Selbstmorden/Anzahl Zugkilometer pro Jahr;

o Sicherheitsreferenzwert für Brände im Eisenbahnrollmaterial:

Anzahl Brände im Eisenbahnrollmaterial/Anzahl Zugkilometer pro Jahr;

o Sicherheitsreferenzwert für das Überfahren von Signalen in Gefahrensituationen:

Anzahl der überfahrenen Signale in Gefahrensituationen/Anzahl Zugkilometer pro Jahr;

o Sicherheitsreferenzwert der Rad- und Achsbrüche bei Eisenbahnrollmaterial in Betrieb:

Anzahl der Rad- und Achsbrüche bei Eisenbahnrollmaterial in Betrieb pro Jahr/Anzahl der Zugkilometer pro Jahr;

2. Werte, die nur vom Betreiber der Infrastruktur berücksichtigt werden müssen:

o Sicherheitsreferenzwert für Benutzer von Bahnübergängen:

Anzahl der durch Unfall getöteten oder schwer verletzten Benutzer von Bahnübergängen pro Jahr/Anzahl Zugkilometer pro Jahr * Anzahl Bahnübergänge der Eisenbahninfrastruktur

o Sicherheitsreferenzwerte für unbefugte und sich entgegen den Vorschriften auf Eisenbahnanlagen aufhaltende Personen:

Anzahl der unbefugten und sich entgegen den Vorschriften auf Eisenbahnanlagen aufhaltende getöteten oder schwer verletzten Personen pro Jahr/Anzahl der Zugkilometer pro Jahr;

o Sicherheitsreferenzwert für die Kategorie „Sonstige“:

(die Kategorie „Sonstige“ besteht aus Personen, die weder Fahrgäste oder Arbeitnehmer noch Benutzer von Bahnübergängen sind oder in die Kategorie der unbefugten und sich entgegen den Vorschriften auf Eisenbahnanlagen aufhaltenden Personen fallen)

Anzahl der bei einem Unfall getöteten oder schwer verletzten Personen der Kategorie „Sonstige“ pro Jahr/Anzahl Zugkilometer pro Jahr;

o Sicherheitsreferenzwert für Unfälle auf Bahnübergängen:

Anzahl Unfälle auf Bahnübergängen pro Jahr/ Anzahl Zugkilometer pro Jahr * Anzahl der Bahnübergänge der Eisenbahninfrastruktur;

Sicherheitsreferenzwert für Selbstmorde oder Selbstmordversuche:

Anzahl der Selbstmorde oder Selbstmordversuche pro Jahr/Anzahl der Zugkilometer pro Jahr;

o Sicherheitsreferenzwert für Schienenbrüche und Schienenverbiegungen:

Anzahl der Schienenbrüche und Schienenverbiegungen pro Jahr/ Anzahl der Zugkilometer pro Jahr;

o Sicherheitsreferenzwert für Signalisierungsfehler:

Anzahl der Signalisierungsfehler pro Jahr/Anzahl der Zugkilometer pro Jahr;

o Sicherheitsreferenzwert für das automatische Zugsicherungssystem (ATP):

Anzahl der Kilometer, die mit einem operativen automatischen Zugsicherungssystem (ATP) ausgerüstet sind;

o Sicherheitsreferenzwerte für Bahnübergänge:

Anzahl der Bahnübergänge.

Gesehen, um dem Königlichen Erlass vom 13. November 2009 zur Festlegung des verordnungsrechtlichen Rahmens der nationalen Sicherheitsvorschriften beigefügt zu werden

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Premierminister

H. VAN ROMPUY

Der Staatssekretär für Mobilität

E. SCHOUPPE

ANLAGE 2 zum Königlichen Erlass vom 13. November 2009 zur Festlegung des verordnungsrechtlichen Rahmens der nationalen Sicherheitsvorschriften

Teil 1

Die Eisenbahnunternehmen und der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur erstellen und definieren, gemäß Artikel 6, ihre eigenen Sicherheitsmethoden, die mindestens folgende Elemente enthalten:

o die Definition des Systems, Teilsystems oder der behandelten Ausrüstung, inklusive einer genauen Beschreibung der internen und externen Schnittstellen sowie die Grenzen dieser Methode;

o die Beschreibung und die Entwicklung der Risikobeurteilung einschließlich:

1. der Tragweite und der Ziele dieser Vorgehensweise;

2. der angewandten Methodik mit dem Verweis auf die Normen, sofern sie bestehen, sowie den Nachweis der Relevanz dieser Methodik;

3. der Beschreibung und der Rechtfertigung aller berücksichtigter Hypothesen und Einschränkungen und insbesondere der Konformität mit den Sicherheitsanforderungen und den Kriterien der Risikoakzeptanz;

o die Beschreibung und die Ergebnisse:

1. der Risikoidentifizierung;

2. der angewandten und anerkannten Vorschriften oder der expliziten Risikoanalyse oder des gleichwertigen Systems, auf das Bezug genommen wird;

3. der Risikobewertung basierend auf den Kriterien der Risikoakzeptanz;

4. aller aufeinanderfolgenden getroffenen Maßnahmen, die zur Reduzierung, Kontrolle und Beherrschung der Risiken getroffen wurden;

5. der Aktualisierung der Risikoidentifizierung;

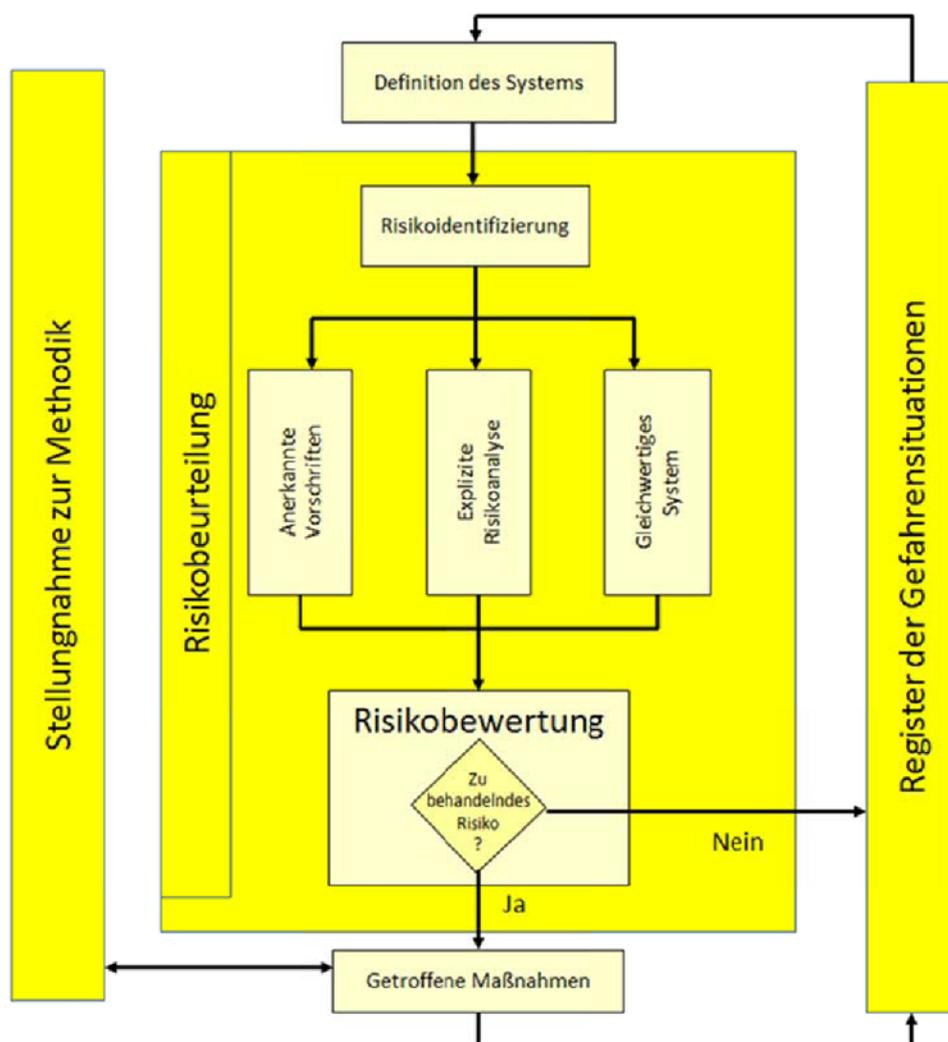
o die endgültigen Schlussfolgerungen;

o die Verwaltung des Registers der gefährlichen Situationen;

o die Stellungnahme einer auf dem Gebiet des Risikomanagements befugten Person (diese Person kann Arbeitnehmer des betroffenen Betreibers der Eisenbahninfrastruktur oder Eisenbahnunternehmen sein);

o der Verweis auf vergleichbare Vorgehensweisen sowie ein Ergebnisvergleich.

Teil 2
Erklärungsschema



Gesehen, um dem Königlichen Erlass vom 13. November 2009 zur Festlegung des verordnungsrechtlichen Rahmens der nationalen Sicherheitsvorschriften beigelegt zu werden.

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Premierminister
H. VAN ROMPUY

Der Staatssekretär für Mobilität
E. SCHOUPE

SERVICE PUBLIC FEDERAL EMPLOI,
TRAVAIL ET CONCERTATION SOCIALE

[2015/200435]

22 FEVRIER 2015. — Arrêté royal modifiant l'article 164 de l'arrêté royal du 25 novembre 1991 portant réglementation du chômage

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs, l'article 7, § 1^{er}, alinéa 3, *i*, remplacé par la loi du 14 février 1961;

Vu l'arrêté royal du 25 novembre 1991 portant la réglementation du chômage;

Vu l'avis du comité de gestion de l'Office national de l'Emploi, donné le 4 septembre 2014;

FEDERALE OVERHEIDSDIENST WERKGELEGENHEID,
ARBEID EN SOCIAAL OVERLEG

[2015/200435]

22 FEBRUARI 2015. — Koninklijk besluit tot wijziging van artikel 164 van het koninklijk besluit van 25 november 1991 houdende de werkloosheidsreglementering

FILIP, Koning der Belgen,

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

Gelet op de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders, artikel 7, § 1, derde lid, *i*, vervangen bij de wet van 14 februari 1961;

Gelet op het koninklijk besluit van 25 november 1991 houdende de werkloosheidsreglementering;

Gelet op het advies van het Beheerscomité van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening, gegeven op 4 september 2014;