

Art. 4. La présente loi produit ses effets le 7 novembre 2018.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 13 avril 2019.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,

Fr. BELLOT

Scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la Justice,

K. GEENS

—
Note

(1) Session 2018-2019.

Chambre des représentants

Documents parlementaires. – 3525/1 – Proposition de loi. – 3525/2 – Addendum. – 3525/3 – Rapport. – 3525/4 – Texte adopté.

Annales parlementaires. – Discussion – séance du 4 avril 2019. – Adoption – séance du 4 avril 2019.

Art. 4. Deze wet heeft uitwerking met ingang van 7 november 2018.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 13 april 2019.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,

Fr. BELLOT

Met 's Lands zegel gezegeld :

De Minister van Justitie,

K. GEENS

—
Nota

(1) Zitting 2018-2019.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

Parlementaire bescheiden. – 3525/1 – Wetsvoorstel. – 3525/2 – Addendum. – 3525/3 – Verslag. – 3525/4 – Aangenomen tekst.

Parlementaire handelingen. – Bespreking – vergadering van 4 april 2019. – Aanneming – vergadering van 4 april 2019.

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2019/12120]

1^{er} MARS 2019. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 16 janvier 2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires et l'arrêté royal du 16 janvier 2007 relatif à l'agrément de sécurité, au certificat de sécurité et au rapport annuel de sécurité

PHILIPPE, 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 le Code ferroviaire, les articles 68, § 2, alinéa 3, 92, § 1^{er}, alinéa 2, remplacé par la loi du 23 novembre 2017, 93, § 3, 110, alinéa 4 et 111, § 2 ;

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

Vu l'arrêté royal du 16 janvier 2007 relatif à l'agrément de sécurité, au certificat de sécurité et au rapport annuel de sécurité ;

Vu l'association des gouvernements de région ;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 23 février 2018 ;

Vu l'accord de la Ministre du Budget, donné le 18 mai 2018 ;

Vu l'avis n° 64.636/4 du Conseil d'État, donné le 10 décembre 2018, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

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

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2019/12120]

1 MAART 2019. — 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 en het koninklijk besluit van 16 januari 2007 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag

FILIP, 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 Spoorcodex, de artikelen 68, § 2, derde lid, 92, § 1, tweede lid, vervangen door de wet van 23 november 2017, 93, § 3, 110, vierde lid en 111, § 2;

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 het koninklijk besluit van 16 januari 2007 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 23 februari 2018;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister voor Begroting, d.d. 18 mei 2018;

Gelet op advies nr. 64.636/4 van de Raad van State, gegeven op 10 december 2018, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

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

Sur la proposition conjointe du Ministre de la Mobilité et du Ministre des Classes moyennes, chargé d'exercer l'autorité sur l'enquêteur principal et l'enquêteur adjoint de l'Organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires, et de l'avis des Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le présent arrêté transpose partiellement la directive 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire.

CHAPITRE 1^{er}. — *Modification de l'arrêté royal du 16 janvier 2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires*

Art. 2. Dans l'article 2 de l'arrêté royal du 16 janvier 2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires, les modifications suivantes sont apportées :

1° le 2° est abrogé ;

2° au 4°, les mots « l'article 27, § 2, a) de la loi » sont remplacés par les mots « l'article 99, § 2, a) du Code ferroviaire » ;

3° au 5°, les mots « l'article 27, § 2, b) de la loi » sont remplacés par les mots « l'article 99, § 2, b) du Code ferroviaire » .

Art. 3. Dans l'article 3 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 25 juin 2010, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 1^{er} est abrogé ;

2° dans le paragraphe 2, les mots « à l'organisme d'enquête et » sont abrogés ;

3° le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit :

« § 3. Chaque accident et incident d'exploitation ou affectant celle-ci doit être classifié selon les critères établis à l'annexe V. » ;

4° il est inséré un paragraphe 4 rédigé comme suit :

« § 4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires se conforment aux critères établis à l'annexe VI, lors de l'établissement de leur compte rendu. ».

Art. 4. Dans l'article 4, alinéa 1^{er}, du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 25 juin 2010, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « Sur la base de l'article 45 de la loi, dans sa décision d'effectuer ou non une enquête sur un accident ou incident qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à un accident grave, y compris les défaillances techniques au niveau des sous-systèmes structurels ou des constituants d'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel, l'organisme d'enquête tient compte des éléments suivants : » sont remplacés par les mots « Dans sa décision d'effectuer ou non une enquête sur un accident ou incident visé à l'article 111, § 1^{er}, 2° ou 3° du Code ferroviaire, l'organisme d'enquête tient compte des éléments suivants : » ;

2° au 3° les mots « au niveau communautaire » sont supprimés ;

3° au 4°, dans le texte français, le mot « demandes » est remplacé par le mot « requêtes ».

Art. 5. L'article 5 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 25 juin 2010, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 5. À la suite de la réception de l'information du gestionnaire de l'infrastructure visée à l'article 93, § 1^{er}, du Code ferroviaire, l'organisme d'enquête informe sans délai, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de sa décision de se rendre ou non sur les lieux. ».

Op de gezamenlijke voordracht van de Minister van Mobiliteit en de Minister van Middenstand, die het gezag uitoefent over de hoofdonderzoeker en de adjunct-onderzoeker van het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor, en op het advies van de in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Dit besluit strekt tot gedeeltelijke omzetting van de richtlijn 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor.

HOOFDSTUK 1. — *Wijziging van het koninklijk besluit van 16 januari 2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen*

Art. 2. In artikel 2 van het koninklijk 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° de bepaling onder 2° wordt opgeheven;

2° in de bepaling onder 4° worden de woorden "artikel 27, § 2, a) van de wet" vervangen door de woorden "artikel 99, § 2, a) van de Spoorcodex";

3° in de bepaling onder 5° worden de woorden "artikel 27, § 2, b) van de wet" vervangen door de woorden "artikel 99, § 2, b) van de Spoorcodex".

Art. 3. In artikel 3 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 25 juni 2010, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 1 wordt opgeheven;

2° in paragraaf 2, worden de woorden "het onderzoeksorgaan en" geschrapt;

3° paragraaf 3 wordt vervangen als volgt:

" § 3. Elk exploitatieongeval en -incident of met een weerslag op de exploitatie wordt gerangschikt overeenkomstig de criteria vastgesteld in bijlage V.;"

4° een paragraaf 4 wordt ingevoegd, luidende :

"§ 4. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen volgen voor de opmaak van hun verslag de criteria vastgesteld in bijlage VI.".

Art. 4. In artikel 4, eerste lid, van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 25 juni 2010, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden "Op basis van artikel 45 van de wet houdt het onderzoeksorgaan bij zijn beslissing om al dan niet over te gaan tot het onderzoek van een ongeval of een incident dat, onder enigszins andere omstandigheden, tot een ernstig ongeval had kunnen leiden, met inbegrip van technische gebreken in de subsystemen van structurele aard of in de interoperabele onderdelen van het hogesnelheids- of conventionele spoorwegsysteem rekening met : " worden vervangen door de woorden « Bij zijn beslissing om al dan niet tot een onderzoek van een ongeval of een incident bedoeld in artikel 111, § 1, 2° of 3°, van de Spoorcodex over te gaan, houdt het onderzoeksorgaan rekening met de volgende elementen:";

2° in de bepaling onder 3° worden de woorden "op het niveau van de gemeenschap" geschrapt;

3° in de bepaling onder 4°, in de Franse tekst, wordt het woord "demandes" vervangen door het woord "requêtes".

Art. 5. Artikel 5 van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 25 juni 2010, wordt vervangen als volgt:

"Art. 5. Naar aanleiding van de informatie van de spoorweginfrastructuurbeheerder bedoeld in artikel 93, § 1, van de Spoorcodex, geeft het onderzoeksorgaan, de spoorweginfrastructuurbeheerder zonder verwijl nadat zij op de hoogte is gebracht van het voorval, kennis van haar beslissing om al dan niet ter plaatse te gaan.".

Art. 6. L'article 6 du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

« Art. 6. § 1^{er}. L'organisme d'enquête décide sans retard, et en tout état de cause au plus tard deux mois après réception de la notification concernant l'accident ou l'incident, de lancer ou non l'enquête.

§ 2. L'organisme d'enquête informe sans retard l'autorité de sécurité, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et l'entreprise ou les entreprises ferroviaires concernées de sa décision prise conformément au paragraphe 1^{er}.

§ 3. L'organisme d'enquête informe également l'Agence, conformément à l'article 123 du Code ferroviaire. ».

Art. 7. Dans l'article 7 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « concernant le déplacement des enquêteurs sur les lieux de l'accident » sont insérés après les mots « l'annexe IV » ;

2° les mots « articles 46 et 48 à 51 de la loi » sont remplacés par les mots « articles 113 et 115 à 118 du Code ferroviaire ».

Art. 8. L'article 8 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 25 juin 2010, est remplacé comme suit :

« § 1^{er}. 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.

§ 2. Ils s'abstiennent de toute mesure non concertée préalablement avec l'organisme d'enquête, susceptible de retarder ou de nuire à la détermination des causes de l'accident.

En particulier, dès l'annonce par l'organisme d'enquête de sa décision de se rendre sur le site de l'accident ou de l'incident conformément à l'article 5, il est interdit au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou aux entreprises ferroviaires concernées de déplacer d'initiative un élément ayant subi ou causé un accident ou un incident sans en avoir reçu l'autorisation des enquêteurs de l'organisme d'enquête, hormis le cas de nécessité (sauvetage et/ou enlèvement d'entraves à la circulation).

Les modifications effectuées sur les lieux de l'accident ou de l'incident, dans la mesure du possible, sont décrites par écrit et, font l'objet de photographies par les services du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou des entreprises ferroviaires concernées et/ou d'autres services.

§ 3. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et l'entreprise ou les entreprises ferroviaires concernées veillent à la conservation des objets déterminants conformément aux directives décrites en annexe III. Ils supportent les coûts liés au respect de ces directives. ».

Art. 9. L'article 9 du même arrêté est complété par quatre alinéas, rédigés comme suit :

« Les organismes d'enquête des autres États membres sont invités, le cas échéant, à participer à une enquête lorsque :

a) conformément à l'article 115 du Code ferroviaire, une entreprise ferroviaire établie et titulaire d'une licence dans un de ces États membres est impliquée dans l'accident ou l'incident, ou

b) un véhicule immatriculé ou entretenu dans un de ces États membres est impliqué dans l'accident ou l'incident.

Les organismes d'enquête d'États membres invités se voient conférer les pouvoirs nécessaires pour contribuer, lorsqu'on le leur demande, à recueillir des éléments probants au profit de l'organisme d'enquête d'un autre État membre.

Les organismes d'enquête d'États membres invités ont accès aux informations et éléments probants nécessaires pour leur permettre de participer effectivement à l'enquête dans le plein respect des législations nationales en matière de procédure judiciaire.

Art. 6. Artikel 6 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt:

« Art. 6. § 1. Het onderzoeksorgaan beslist onverwijld en in elk geval uiterlijk binnen twee maanden na ontvangst van de melding van het ongeval of incident of het al dan niet een onderzoek instelt.

§ 2. Het onderzoeksorgaan deelt onverwijld haar beslissing, genomen overeenkomstig paragraaf 1, mee aan de veiligheidsinstantie, de spoorweginfrastructuurbeheerder en de betrokken spoorwegonderneming of spoorwegondernemingen.

§ 3. Het onderzoeksorgaan informeert ook het Bureau overeenkomstig artikel 123 van de Spoorcodex. ».

Art. 7. In artikel 7 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden "over de verplaatsingen van onderzoekers op de plaatsen van het ongeval" worden ingevoegd na de woorden "bijlage IV";

2° de woorden "artikelen 46 en 48 tot 51 van de wet" worden vervangen door de woorden "artikelen 113 en 115 tot 118 van de Spoorcodex".

Art. 8. Artikel 8 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 25 juni 2010, wordt vervangen als volgt:

"§ 1. 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.

§ 2. Zij onthouden zich van elke niet vooraf met het onderzoeksorgaan overlegde maatregel die het opsporen van de oorzaken zou kunnen vertragen of hinderen.

In het bijzonder, en vanaf het moment van kennisgeving door het onderzoeksorgaan van zijn beslissing overeenkomstig artikel 5 om zich te begeven naar de plaats van het ongeval of het incident, is het verboden voor de spoorweginfrastructuurbeheerder en/of aan de betrokken spoorwegondernemingen om, zonder toestemming van de onderzoekers van het onderzoeksorgaan, in te grijpen in een element dat een ongeval of incident heeft ondergaan of veroorzaakt, tenzij dit ingrijpen noodzakelijk is (voor het wegnemen of verlichten van circulatieproblemen).

De wijzigingen die werden aangebracht op de plaats van het ongeval of incident worden indien mogelijk schriftelijk beschreven en worden gebruikt voor foto's door de spoorweginfrastructuurbeheerders en/of betrokken spoorwegondernemingen en/of andere diensten.

§ 3. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de betrokken spoorwegonderneming of de betrokken spoorwegondernemingen zorgen voor de bewaring van determinerende voorwerpen overeenkomstig de richtlijnen beschreven in bijlage III. Zij dragen de kosten die verbonden zijn aan de naleving van deze richtlijnen."

Art. 9. Artikel 9 van hetzelfde besluit wordt aangevuld met vier leden, luidende:

« Onderzoekorganen van andere lidstaten worden in voorkomend geval uitgenodigd om deel te nemen aan een onderzoek wanneer:

a) overeenkomstig artikel 115 van de Spoorcodex, een in een van die lidstaten gevestigde en vergunninghoudende spoorwegonderneming bij het ongeval of incident betrokken is, of

b) een in een van die lidstaten geregistreerd of onderhouden voertuig bij het ongeval of incident betrokken is.

Onderzoekorganen van uitgenodigde lidstaten krijgen de bevoegdheid waarmee zij, indien hun daartoe een verzoek wordt gedaan, kunnen helpen bij het verzamelen van bewijsmateriaal voor het onderzoeksorgaan van een andere lidstaat.

Onderzoekorganen van uitgenodigde lidstaten krijgen toegang tot de informatie en het bewijsmateriaal waarmee zij daadwerkelijk kunnen deelnemen aan het onderzoek, met volledige inachtneming van de nationale wetgeving inzake gerechtelijke procedures.

Les organismes d'enquête peuvent mener des enquêtes en coopération les uns avec les autres dans d'autres circonstances que celles énoncées ci-avant. »

Art. 10. L'article 11 du même arrêté est remplacé comme suit :

« Art. 11. La qualité d'enquêteur principal, d'enquêteur adjoint, ou de membre de l'organisme d'enquête est portée à la connaissance des tiers par une carte de légitimation dont le modèle est fixé à l'annexe II.

La qualité d'expert mandaté par l'organisme d'enquête est portée à la connaissance des tiers par courrier. ».

Art. 11. Dans l'article 12 du même arrêté, les mots « de l'article 50 de la loi » et « de l'article 48 de la loi » sont respectivement remplacés par les mots « de l'article 117 du Code ferroviaire » et « de l'article 115 du Code ferroviaire ».

Art. 12. L'annexe I^{re} du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 25 juin 2010, est abrogée.

Art. 13. Dans le même arrêté, l'annexe II est remplacée par l'annexe 1^{re} jointe au présent arrêté.

Art. 14. L'annexe III du même arrêté, modifiée par l'arrêté royal du 25 juin 2010, est remplacée par l'annexe 2 jointe au présent arrêté.

Art. 15. A l'annexe IV du même arrêté, modifiée par l'arrêté royal du 25 juin 2010, les modifications suivantes sont apportées :

1° les alinéas 2 et 3 sont abrogés ;

2° à l'alinéa 8 ancien, devenu alinéa 6, les mots « l'article 26 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, » sont remplacés par les mots « l'article 25 du Code ferroviaire ».

Art. 16. Dans le même arrêté, il est inséré une annexe V qui est jointe en annexe 3 au présent arrêté.

Art. 17. Dans le même arrêté, il est inséré une annexe VI qui est jointe en annexe 4 au présent arrêté.

CHAPITRE 2. — *Modification de l'arrêté royal du 16 janvier 2007 relatif à l'agrément de sécurité, au certificat de sécurité et au rapport annuel de sécurité*

Art. 18. Dans l'arrêté royal du 16 janvier 2007 relatif à l'agrément de sécurité, au certificat de sécurité et au rapport annuel de sécurité, les modifications suivantes sont apportées :

1° l'article 41 modifié par l'arrêté royal du 25 juin 2010, est abrogé ;

2° l'annexe 5, modifiée par l'arrêté royal du 25 juin 2010, est abrogée.

CHAPITRE 3. — *Dispositions finales*

Art. 19. Le présent arrêté entre en vigueur dix jours après sa publication au *Moniteur belge*, excepté les articles 3, 4^o et 17 qui entrent en vigueur six mois après la date de publication du présent arrêté.

Art. 20. L'article 33 de l'arrêté royal du 21 novembre 2018 relatif à l'agrément de sécurité, au certificat de sécurité et au rapport annuel de sécurité entre en vigueur dix jours après la publication au *Moniteur belge* du présent arrêté.

Art. 21. Le ministre qui a le transport ferroviaire dans ses attributions et le ministre qui a l'autorité sur l'enquêteur principal et l'enquêteur principal-adjoint de l'Organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires dans ses attributions, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 1^{er} mars 2019.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
Fr. BELLOT

Le Ministre qui a l'autorité sur l'enquêteur principal et l'enquêteur principal-adjoint de l'Organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires dans ses attributions,

D. DUCARME

Onderzoekorganen mogen in onderlinge samenwerking onderzoeken uitvoeren in andere omstandigheden dan deze hierboven vermeld."

Art. 10. Artikel 11 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt:

« Art. 11. De hoedanigheid van hoofdonderzoeker, adjunct-onderzoeker of lid van het onderzoeksorgaan wordt kenbaar gemaakt aan derden via een legitimatiekaart waarvan het model is vastgesteld in bijlage II.

De hoedanigheid van expert, gemandateerd door het onderzoeksorgaan, wordt per brief ter kennis gebracht aan derden."

Art. 11. In artikel 12 van hetzelfde besluit worden de woorden "van artikel 50 van de wet" en "van artikel 48 van de wet" respectievelijk vervangen door de woorden "van artikel 117 van de Spoorcodex" en "van artikel 115 van de Spoorcodex".

Art. 12. Bijlage I van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 25 juni 2010, wordt opgeheven.

Art. 13. In hetzelfde besluit wordt de bijlage II vervangen door de bijlage 1 gevoegd bij dit besluit.

Art. 14. Bijlage III van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 25 juni 2010, wordt vervangen door de bijlage 2 gevoegd bij dit besluit.

Art. 15. In bijlage IV van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 25 juni 2010, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het tweede en het derde lid worden opgeheven;

2° in het vroegere achtste lid, dat het zesde lid wordt, worden de woorden "artikel 26 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur," vervangen door de woorden "artikel 25 van de Spoorcodex".

Art. 16. In hetzelfde besluit wordt een bijlage V ingevoegd die als bijlage 3 is gevoegd bij dit besluit.

Art. 17. In hetzelfde besluit wordt een bijlage VI ingevoegd die als bijlage 4 is gevoegd bij dit besluit.

HOOFDSTUK 2. — *Wijziging van het koninklijk besluit van 16 januari 2007 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag*

Art. 18. In het koninklijk besluit van 16 januari 2007 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° artikel 41 gewijzigd bij het koninklijk besluit van 25 juni 2010, wordt opgeheven;

2° de bijlage 5, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 25 juni 2010, wordt opgeheven.

HOOFDSTUK 3. — *Slotbepalingen*

Art. 19. Dit besluit treedt in werking tien dagen na zijn bekendmaking in het Belgisch staatsblad, met uitzondering van de artikelen 3, 4^o en 17 die in werking treden zes maanden na de datum van bekendmaking van dit besluit.

Art. 20. Artikel 33 van het koninklijk besluit van 21 november 2018 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag treedt in werking tien dagen na bekendmaking van dit besluit in het Belgisch staatsblad.

Art. 21. De minister bevoegd voor het spoorwegvervoer en de minister bevoegd voor het gezag over de hoofdonderzoeker en de adjunct-hoofdonderzoeker van het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 1 maart 2019.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
Fr. BELLOT

De Minister bevoegd voor het gezag over de hoofdonderzoeker en de adjunct-hoofdonderzoeker van het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor,

D. DUCARME

Annexe 1^{re} à l'arrêté royal du 1^{er} mars 2019 modifiant l'arrêté royal du 16 janvier 2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires et l'arrêté royal du 16 janvier 2007 relatif à l'agrément de sécurité, au certificat de sécurité et au rapport annuel de sécurité

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

Annexe II

Modèle de la carte

Recto

KONINKRIJK BELGIE

ROYAUME DE BELGIQUE

KÖNIGREICH BELGIEN

Legitimatiekaart

Carte de légitimation

Legitimationskarte

Onderzoeksorgaan

Organisme d'enquête

Untersuchungsstelle

Spoorwegongevallen
en -incidenten

Accidents et incidents
ferroviaires

Eisenbahnunfälle
und -störungen

Foto/Photo/Foto

Naam/Nom/Name

Graad/Grade/Grad

Logo

Verso

De houder van deze kaart heeft
de onderzoeksbevoegdheden
opgesomd in Artikel 113
van de Spoorcodex

Le titulaire de cette carte
détient les pouvoirs
d'investigation énumérés à
l'article 113 du Code ferroviaire

Der Inhaber dieser Karte hat
die in Artikel 113 des
Eisenbahngesetzbuches
genannten Untersuchungsbefugnisse

De Minister,

Le Ministre,

Der Minister

Handtekening/Signature/Unterschrift

Naam/Nom/Name

Vu pour être annexé à notre arrêté du 1^{er} mars 2019 modifiant l'arrêté royal du 16 janvier 2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires et l'arrêté royal du 16 janvier 2007 relatif à l'agrément de sécurité, au certificat de sécurité et au rapport annuel de sécurité.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,

Fr. BELLOT

Le Ministre qui a l'autorité sur l'enquêteur principal et l'enquêteur principal-adjoint
de l'Organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires dans ses attributions,

D. DUCARME

Annexe 2 à l'arrêté royal du 1^{er} mars 2019 modifiant l'arrêté royal du 16 janvier 2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires et l'arrêté royal du 16 janvier 2007 relatif à l'agrément de sécurité, au certificat de sécurité et au rapport annuel de sécurité

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

Annexe III

Conservation des objets déterminants

Les objets sont marqués, étiquetés et enfermés dans un paquet scellé, de manière à ce que les personnes qui les ont recueillis puissent plus tard les reconnaître avec certitude.

Les objets sont tenus à la disposition des personnes qui procèdent à l'instruction, à l'information ou à l'enquête.

Une fois l'enquête terminée, les objets sont entreposés à l'endroit désigné par le conservateur.

La durée de conservation est de trois ans si les objets se rapportent à un accident de personnes et de trois mois dans les autres cas. La durée est à dater de la fin de l'enquête.

L'organisme d'enquête peut décider que les objets peuvent être libérés avant la fin des délais visés à l'alinéa 4.

A la fin de la conservation, le conservateur peut se dessaisir des objets, sauf décision contraire des autorités judiciaires.

Vu pour être annexé à notre arrêté du 1^{er} mars 2019 modifiant l'arrêté royal du 16 janvier 2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires et l'arrêté royal du 16 janvier 2007 relatif à l'agrément de sécurité, au certificat de sécurité et au rapport annuel de sécurité.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
Fr. BELLOT

Le Ministre qui a l'autorité sur l'enquêteur principal et l'enquêteur principal-adjoint
de l'Organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires dans ses attributions,
D. DUCARME

Annexe 3 à l'arrêté royal du 1^{er} mars 2019 modifiant l'arrêté royal du 16 janvier 2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires et l'arrêté royal du 16 janvier 2007 relatif à l'agrément de sécurité, au certificat de sécurité et au rapport annuel de sécurité

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

Annexe V

Classification des accidents et incidents d'exploitation

Tableau I : Catégories d'accidents

1. Collisions :
 - 1.1. Collision ou prise en écharpe de trains, rames ou véhicules ferroviaires ;
 - 1.2. Heurt d'un obstacle accidentel (hormis ceux résultant d'un acte de malveillance) ;
 - 1.3. Heurt d'un heurtoir, taquet d'arrêt, ou obstacle d'une installation fixe ;
 - 1.4. Heurt d'une personne :
 - 1.4.1. Heurt d'un voyageur, excepté les accidents repris au point 4 ;
 - 1.4.2. Heurt d'un agent ou d'un tiers qui travaille pour l'entrepreneur (auxiliaire) du gestionnaire de l'infrastructure ou d'un utilisateur de l'infrastructure ;
 - 1.4.3. Heurt d'un agent du gestionnaire de l'infrastructure ou d'un utilisateur de l'infrastructure ;
 - 1.4.4. Heurt d'un tiers ;
 - 1.5. Heurt d'un animal engendrant un coût supérieur à 500 euros.
2. Dérailements de véhicules ferroviaires :
 - 2.1. Dérailements de trains ;
 - 2.2. Dérailements de mouvements de manœuvre.
3. Accidents sur des passages à niveau :
 - 3.1. Collision sur un passage à niveau avec un usager de la route (véhicule ou piéton, excepté suicide) ;
 - 3.2. Heurt d'une installation de passage à niveau par un tiers provoquant l'engagement du gabarit de la voie ;
 - 3.3. Heurt d'une installation de passage à niveau par un tiers sans engagement du gabarit de la voie ;
 - 3.4. Fonctionnement irrégulier d'un passage à niveau compromettant la sécurité de la circulation.
4. Accidents de personnes survenant aux voyageurs :
 - 4.1. Voyageur accidenté lors d'un départ irrégulier d'un train de voyageurs ;
 - 4.2. Voyageur accidenté dans un train suite à un choc, des réactions dans le train ou un défaut technique au matériel ;
 - 4.3. Voyageur accidenté lors des opérations d'embarquement ou de débarquement, ou lors d'un arrêt (partiellement) hors quai du train.
5. Suicides :
 - 5.1. Suicide ;
 - 5.2. Tentative de suicide.
6. Incendie ou explosion dans le matériel roulant ou dans le chargement transporté :
7. Autres :
 - 7.1. Dépassements de signal suite à :
 - 7.1.1. la remise intempestive à l'arrêt du signal ;
 - 7.1.2. la retombée intempestive à l'arrêt du signal ;
 - 7.1.3. d'autres causes (signaux passés en situation de danger).
 - 7.2. Avarie ou défaut technique à l'infrastructure compromettant la sécurité en ce qui concerne :
 - 7.2.1. Les installations de voies :
 - 7.2.1.1. bris de rails ;
 - 7.2.1.2. gauchissement de la voie ;
 - 7.2.1.3. autres (entre autres inondation, affaissement de terrain).
 - 7.2.2. Les installations caténaires ;
 - 7.2.3. Les installations de signalisation (présentation d'une signalisation moins restrictive que celle qui est commandée).
 - 7.3. Avarie ou défaut technique au matériel roulant compromettant la sécurité :
 - 7.3.1. Bris de roue ;
 - 7.3.2. Bris d'essieu ;

7.3.3. Boîte chaude, bris d'attelage dans un train de voyageurs, freinage déficient;

7.3.4. Perte ou fuite de chargement, ou bien chargement irrégulier ou déplacé :

7.3.4.1. Impliquant des marchandises RID;

7.3.4.2. N'impliquant pas des marchandises RID.

7.4. Actes de malveillance compromettant la sécurité :

7.4.1. Dépôt de matériaux ou d'objets divers sur la voie ;

7.4.2. Jet d'objets ou tir vers un train ou depuis un train ;

7.4.3. Sabotage d'installations de sécurité ;

7.4.4. Circulation illicite en voie principale ;

7.4.5. Autres.

7.5. Accidents et incidents consécutifs à d'autres fautes contre la sécurité :

7.5.1. Talonnement d'un aiguillage ;

7.5.2. Dépassement sensible de la vitesse autorisée ;

7.5.3. Exécution d'un mouvement dans des conditions irrégulières (omission et négligences dans l'application des mesures de sécurité) ;

7.5.4. Dévoisement d'un train dans des circonstances telles que la sécurité est compromise (y compris le dévoisement d'un parcours électrique vers une voie non électrique) ;

7.5.5. Départ irrégulier d'un train de voyageurs avec au moins une porte restée ouverte, excepté les accidents repris au point 4.1.

7.6. Autres accidents et incidents :

7.6.1. Electrocutation due aux installations pour la traction électrique et la climatisation de train ;

7.6.2. Mise en mouvement intempestive de véhicules ou de trains ;

7.6.3. Frein à main serré dans un train ;

7.6.4. Engagement intempestif du gabarit, excepté les accidents repris au point 3.2 ;

7.6.5. Autres.

Tableau II : Cause de l'accident

1. Erreur humaine commise par :

- le personnel du gestionnaire de l'infrastructure ou de son ou ses préposés ;

- le personnel de l'entreprise ferroviaire ou des entreprises ferroviaires ;

- les voyageurs ;

- les usagers de la route ;

- des tiers.

2. Défauts au niveau :

- du matériel ;

- de l'infrastructure.

3. Autres causes :

- Intempéries ;

- Divers.

Tableau III : Conséquences des accidents

1. Humaines :

- Tués : Morts (personnes tuées) au sens du point 1.18 de l'appendice de l'annexe 4 du Code ferroviaire ;

- Blessés: Blessés (personnes grièvement blessées) au sens du point 1.19 de l'appendice de l'annexe 4 du Code ferroviaire ;

- Contusionnés : personne hospitalisée pendant une période de moins de vingt-quatre heures.

2. Matérielles :

- Heurt ;

- Déraillement ;

- Incendie ou explosion ;

- Suppression, détournement ou retard de trains ;

- Dégâts à l'infrastructure ;

- Dégâts au matériel roulant ;

- Dégâts à des biens de tiers ;

- Dégâts à l'environnement.

3. Autres conséquences

Tableau IV : Coûts engendrés par l'accident

1. Lésions corporelles :

- Tués ;

- Blessés ;

- Contusionnés.

2. Matériels :

- Coûts liés à la suppression ou au détournement de trains, aux retards de train et à l'appel du personnel du gestionnaire de l'infrastructure ;

- Réparation et inutilisation de l'infrastructure ;

- Réparation et inutilisation du matériel ;
- Réparation des dégâts causés à l'environnement.

3. Autres coûts.

Vu pour être annexé à notre arrêté du 1^{er} mars 2019 modifiant l'arrêté royal du 16 janvier 2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires et l'arrêté royal du 16 janvier 2007 relatif à l'agrément de sécurité, au certificat de sécurité et au rapport annuel de sécurité.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
Fr. BELLOT

Le Ministre qui a l'autorité sur l'enquêteur principal et l'enquêteur principal-adjoint
de l'Organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires dans ses attributions,
D. DUCARME

Annexe 4 à l'arrêté royal du 1^{er} mars 2019 modifiant l'arrêté royal du 16 janvier 2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires et l'arrêté royal du 16 janvier 2007 relatif à l'agrément de sécurité, au certificat de sécurité et au rapport annuel de sécurité

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

Annexe VI

Liste non-exhaustive des données que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doivent inclure dans leur compte-rendu

En fonction de leur disponibilité, les informations suivantes sont à communiquer par l'entreprise ferroviaire et/ou le gestionnaire d'infrastructure dans le compte-rendu. Les modalités de transmission à l'OE et des renseignements complémentaires sont disponibles auprès de celui-ci.

1. Numéro "Relation TC" de l'événement
2. Date et Heure de l'événement
3. Code postal et Localité où s'est déroulé l'événement
4. Classification de l'événement (selon l'Annexe V - « Classification Ministère »)
5. Numéro d'annonce interne
6. Exposé des faits
7. Mesures prises à court terme
8. Causes
9. Type de Voie (VP, VA, VA accès VP)
10. Type de localisation de l'événement : Gare (PANG) ou Pleine Voie
11. Numéro de la ligne, Voie, Cumulée
12. Signal : Littera du signal, Nature du signal
13. En cas de dépassement de signal : Distance de dépassement, Point dangereux atteint ou non, Distance entre le signal et le point dangereux, Type de point dangereux, Type d'implémentation du signal
14. Moyens de communication : Type, Statut, Langue, Perturbation éventuelles
15. Conditions atmosphériques : Température, Type de Précipitations, Niveau d'ensoleillement, Distance de Visibilité, Force du Vent
16. Circonstances particulières (exemple : voie hors service, caténaire hors tension,...)
17. Informations sur le (les) train(s) impliqué(s): Numéro, Nature, Genre de mouvement, Régime du mouvement, Type de matériel, Mode de traction, Numéro de bulletin, Propriétaire du train, Type de train, Systèmes de sécurité/vigilance présents dans le poste de conduite, Système de sécurité/vigilance actif dans le poste de conduite lors de l'événement, Véhicule moteur ou cabine-pilote, Longueur (théorique et réelle) du train, Poids (théorique et réel) du train, Vitesse (théorique et réelle) du train, Numéros des matériels de traction et Expéditeur, Nombre de voitures/wagons concernés, Numéros des voitures/wagons concernés et Expéditeurs, Index de composition (prévu et réel)
18. Titulaire du sillon
19. Détenteur du matériel moteur
20. Informations sur la circulation du (des) train(s) impliqué(s): Territoire, Origine, Destination, Périodicité, Jours de circulation
21. Appartenance du personnel impliqué
22. Procédure appliquée en relation avec le Livret des Procédures
23. Y a-t-il eu Freinage d'urgence ?
24. Produits dangereux à bord du (des) train(s) : Nature, Code ONU, Code danger, Quantité transportée, Quantité éventuellement perdue
25. Numéro de bulletin "Transport Exceptionnel"
26. DWBC (Detectie/Détection Warme asBus/Boîte Chaude) : Type d'alarme, Poste de détection
27. Conséquences générales suite à l'événement : heurt, déraillement, incendie, entrave à la circulation, fuite de marchandises dangereuses, explosion (plusieurs conséquences possibles)
28. Victimes : Type (contusionné, blessé, décédé) et Qualification (voyageur, personnel GI, personnel EF, sous-contractant GI, sous-contractant EF, tiers, illicite, usager de passage à niveau), Nombre
29. Dommages et pertes matérielles : Environnement, Coûts supplémentaires en personnel, Perte de revenus, Dégâts aux biens de tiers, Remplacement ou dépannage du matériel roulant (plusieurs choix possibles)

30. Informations sur les contacts : Concernés, Témoins, Personnel, Service d'aide
 31. Coûts occasionnés : Type de coût, Service impliqué, Montant
 32. Mesures prises à long terme suite à l'enquête
 33. Causes déterminées par l'enquête

Vu pour être annexé à notre arrêté du 1^{er} mars 2019 modifiant l'arrêté royal du 16 janvier 2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires et l'arrêté royal du 16 janvier 2007 relatif à l'agrément de sécurité, au certificat de sécurité et au rapport annuel de sécurité.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
 Fr. BELLOT

Le Ministre qui a l'autorité sur l'enquêteur principal et l'enquêteur principal-adjoint
 de l'Organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires dans ses attributions,
 D. DUCARME

Bijlage 1 bij het koninklijk besluit van 1 maart 2019 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 en het koninklijk besluit van 16 januari 2007 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag

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

Bijlage II

Model van de kaart

Recto

KONINKRIJK BELGIE

ROYAUME DE BELGIQUE

KONIGREICH BELGIEN

Legitimatiekaart

Carte de légitimation

Legitimationskarte

Onderzoeksorgaan

Organisme d'enquête

Untersuchungsstelle

Spoorwegongevallen
 en -incidenten

Accidents et incidents
 ferroviaires

Eisenbahnunfälle
 und -störungen

Foto/Photo/Foto

Naam/Nom/Name

Graad/Grade/Grad

Logo

Verso

De houder van deze kaart heeft
 de onderzoeksbevoegdheden
 opgesomd in Artikel 113
 van de Spoorcodex

Le titulaire de cette carte
 détient les pouvoirs
 d'investigation énumérés
 à l'article 113 du Code ferroviaire

Der Inhaber dieser Karte
 hat die in Artikel 113 des
 Eisenbahngesetzbuches genannten
 Untersuchungsbefugnisse

De Minister,

Le Ministre,

Der Minister,

Handtekening/Signature/Unterschrift

Naam/Nom/Name

Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 1 maart 2019 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 en het koninklijk besluit van 16 januari 2007 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
 Fr. BELLOT

De Minister bevoegd voor het gezag over de hoofdonderzoeker en de
 adjunct-hoofdonderzoeker van het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor,
 D. DUCARME

Bijlage 2 bij het koninklijk besluit van 1 maart 2019 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 en het koninklijk besluit van 16 januari 2007 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag

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

Bijlage III

Bewaring van determinerende voorwerpen

De voorwerpen worden gemerkt, voorzien van een etiket en verpakt in een verzegeld pakket, derwijze dat de personen die ze hebben verzameld, ze later met zekerheid kunnen herkennen.

De voorwerpen blijven ter beschikking van de personen die de instructie of het onderzoek voeren.

Zodra het onderzoek beëindigd is, worden de voorwerpen opgeslagen op de plaats die wordt aangewezen door de bewaarnemer.

De bewaartijd bedraagt drie jaar als de voorwerpen betrekking hebben op een ongeval met personen en drie maand in de andere gevallen. De bewaartijd wordt gerekend vanaf het einde van het onderzoek.

Het onderzoeksorgaan kan beslissen dat de voorwerpen voor het einde van de termijnen bedoeld in het vierde lid mogen worden vrijgegeven. Bij het einde van de bewaring mag de houder zich van de voorwerpen ontdoen, behoudens andersluidende beslissing van de gerechtelijke overheden.

Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 1 maart 2019 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 en het koninklijk besluit van 16 januari 2007 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
Fr. BELLOT

De Minister bevoegd voor het gezag over de hoofdonderzoeker en de adjunct-hoofdonderzoeker van het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor,
D. DUCARME

Bijlage 3 bij het koninklijk besluit van 1 maart 2019 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 en het koninklijk besluit van 16 januari 2007 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag

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

Bijlage V

Rangschikking van exploitatieongevallen en -incidenten

Tabel I : Categorieën van ongevallen

1. Aanrijdingen:

1.1. Botsing of zijdelingse aanrijding van treinen, stellen of spoorvoertuigen;

1.2. Aanrijding van een toevallige hinder (behalve deze die het gevolg zijn van kwaadwillige daden);

1.3. Aanrijding van een stootbok, stuitklamp, of voorwerp van de vaste installatie;

1.4. Aanrijding van een persoon:

1.4.1. Aanrijding van een reiziger, uitgezonderd ongevallen hernomen in punt 4;

1.4.2. Aanrijding van een bediende of een derde die werkt voor de (onder)aannemer van de infrastructuurbeheerder of een infrastructuurgebruiker;

1.4.3. Aanrijding van een bediende van de infrastructuurbeheerder of een infrastructuurgebruiker;

1.4.4. Aanrijding van een derde.

1.5. Aanrijding van een dier met een schade van meer dan 500 euro.

2. Ontsporingen van spoorvoertuigen:

2.1. Ontsporingen van treinen;

2.2. Ontsporingen van rangeerbewegingen.

3. Ongevallen op spoorwegovergangen:
 - 3.1. Aanrijding op een spoorwegovergang met een weggebruiker (voertuig of voetganger, behalve zelfdoding);
 - 3.2. Aanrijding van een overweginstallatie door een derde met indringing in het vrije ruimteprofiel van het spoor;
 - 3.3. Aanrijding van een overweginstallatie door een derde zonder indringing in het vrije ruimteprofiel van het spoor;
 - 3.4. Onregelmatige werking van een overweginstallatie die de veiligheid van het verkeer in het gedrang brengt.
4. Persoonsongevallen overkomen aan reizigers:
 - 4.1. Persoonsongeval bij het onregelmatig vertrek van een reizigerstrein;
 - 4.2. Ongeval overkomen aan een reiziger in een trein te wijten aan een schok, reacties in de trein of technisch gebrek aan het materiaal;
 - 4.3. Ongeval overkomen aan een reiziger bij het op- of afstappen, of tijdens het (gedeeltelijk) buiten het perron stoppen van een trein.
5. Zelfdodingen
 - 5.1. Zelfdoding;
 - 5.2. Poging tot zelfdoding.
6. Brand of ontploffing in het rollend materieel of in de vervoerde lading
7. Andere:
 - 7.1. Seinvoorbijrijdingen door:
 - 7.1.1. ontijdig dichtzetten van het sein;
 - 7.1.2. ontijdig dichtvallen van het sein;
 - 7.1.3. andere oorzaken (seinen die bij gevaar zijn gepasseerd).
 - 7.2. Averij of technisch gebrek aan de infrastructuur die de veiligheid in het gedrang brengt met betrekking tot de:
 - 7.2.1. Spoorinstallatie:
 - 7.2.1.1 breuk van een spoorstaaf;
 - 7.2.1.2 spoorslingering;
 - 7.2.1.3. andere (onder meer overstromingen, grondverzakking).
 - 7.2.2. Bovenleidinginstallaties;
 - 7.2.3. Installaties seininrichting (foutief seinbeeld met minder beperkende aanduiding).
 - 7.3. Averij of technisch gebrek aan het rollend materieel die de veiligheid in gedrang brengt:
 - 7.3.1. Wielbreuken;
 - 7.3.2. Asbreuken;
 - 7.3.3. Warme asbus, koppelingsbreuk bij een reizigerstrein, gebrekkige remuitrustingen;
 - 7.3.4. Verlies of lek van lading, ofwel onregelmatige of verschoven lading:
 - 7.3.4.1. RID goederen betrokken;
 - 7.3.4.2. RID goederen niet betrokken.
 - 7.4. Kwaadwillige daden die de veiligheid in het gedrang brengen:
 - 7.4.1. Plaatsen van materialen of diverse voorwerpen op de sporen;
 - 7.4.2. Gooien van voorwerpen of schieten naar of vanuit een trein;
 - 7.4.3. Sabotage van veiligheidsinrichtingen;
 - 7.4.4. Onwettig verkeer in hoofdspoor;
 - 7.4.5. Andere.
 - 7.5. Ongevallen en incidenten ten gevolge van andere fouten tegen de veiligheid:
 - 7.5.1. Openrijden van een wissel;
 - 7.5.2. Merkelijke overschrijding van de toegelaten snelheid;
 - 7.5.3. Uitvoeren van een beweging in onregelmatige omstandigheden (verzuim of nalatigheden bij het toepassen van veiligheidsmaatregelen);
 - 7.5.4. Miszending van een trein waarbij de veiligheid in het gedrang komt (inbegrepen de miszending van een elektrische rit naar een niet-geëlektrificeerd spoor);
 - 7.5.5. Onregelmatig vertrek van een reizigerstrein met minstens een deur open gebleven, uitgezonderd ongevallen hernomen in punt 4.1.
 - 7.6. Andere ongevallen en incidenten:
 - 7.6.1. Elektrocutie door installaties voor elektrische tractie en trein klimatisatie;
 - 7.6.2. Ontijdig in beweging komen van voertuigen of treinen;
 - 7.6.3. Vaste handrem in een trein;
 - 7.6.4. Ontijdige indringing in het vrije ruimteprofiel, uitgezonderd ongevallen hernomen in punt 3.2;
 - 7.6.5. Andere.

Tabel II : Oorzaak van het ongeval

1. Menselijke fout vanwege :

- Personeel van de Infrastructuurbeheerder of zijn aangestelde(n);
- Personeel van de Spoorwegonderneming(en);
- Reizigers;
- Weggebruikers;
- Derden.

2. Gebreken aan:

- Materieel;
- Infrastructuur.

3. Andere oorzaken:

- Weersomstandigheden;
- Allerlei.

Tabel III: Gevolgen van de ongevallen

1. Menselijke:

- Doden: dood (dodelijke slachtoffers) in de zin van punt 1.18 van het aanhangsel van de bijlage 4 bij de Spoorcodex.

- Gekwetsen: zwaargewond (zwaargewonde personen) in de zin van punt 1.19 van het aanhangsel van de bijlage 4 bij de Spoorcodex.

- Gekneusden: personen die minder dan vierentwintig uren in het ziekenhuis werden opgenomen.

2. Materiële:

- Aanrijding;
- Ontsporing;
- Brand of ontploffing;
- Afschaffing, omleiding of vertraging van treinen;
- Schade aan de infrastructuur;
- Schade aan het rollend materieel;
- Schade aan de bezittingen van derden;
- Schade aan het milieu.

3. Andere gevolgen.

Tabel IV: Kosten naar aanleiding van het ongeval

1. Persoonlijke letsels:

- Doden;
- Gekwetsten;
- Gekneusden.

2. Materiële:

- Kosten in verband met afschaffing of omleiding van treinen, treinvertragingen en oproep van personeel van de infrastructuurbeheerder;

- Herstelling en gebruiksderving van de infrastructuur;
- Herstelling en gebruiksderving van het materieel;
- Herstelling van de schade aan het milieu.

3. Andere kosten.

Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 1 maart 2019 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 en het koninklijk besluit van 16 januari 2007 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
Fr. BELLOT

De Minister bevoegd voor het gezag over de hoofdonderzoeker en de
adjunct-hoofdonderzoeker van het Onderzoeksgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor,
D. DUCARME

Bijlage 4 bij het koninklijk besluit van 1 maart 2019 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 en het koninklijk besluit van 16 januari 2007 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag

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

Bijlage VI

Niet exhaustieve lijst van gegevens die de spoorwegondernemingen en de spoorweginfrastructuurbeheerder dienen op te nemen in hun verslag

Afhankelijk van hun beschikbaarheid, dient de volgende informatie door de spoorwegonderneming en / of de infrastructuurbeheerder in het verslag te worden meegedeeld. De wijze waarop de informatie aan het onderzoeksorgaan wordt meegedeeld, wordt door haar bekendgemaakt.

1. Nummer van Relas Traffic Control van de gebeurtenis
2. Datum & Tijd van de gebeurtenissen
3. Gemeente & Postcode van de gebeurtenis
4. Classificatie van de gebeurtenis (volgens Bijlage V – “Ministerie classificatie”)
5. Intern nummer van melding
6. Uiteenzetting van de feiten
7. Getroffen maatregelen
8. Oorzaken
9. Soort spoor (HS, BS, BS toegang HS)
10. Lokalisatie van de gebeurtenis: Station (of PANG) of volle baan
11. Lijn-nummer, Spoor, KP
12. Sein: Kenmerken sein, Aard
13. In geval van sein-overschrijding: overschrijding afstand, Gevaarlijke punt aangeraakt of niet, Afstand tussen het sein en het gevaarlijk punt, Soort gevaarlijk punt, Sein opstelling
14. Communicatie middelen: Aard, Status, Taal, eventueel verstoring
15. Weersomstandigheden: Temperatuur, Neerslag, Zon, Zichtbaarheid afstand, Wind-kracht
16. Bijzondere omstandigheden (bv: buiten dienst spoor, buitenspanning bovenleiding, ...)
17. Informatie over betrokken trein(en): Trein-nummer, Aard van de trein, Aard van de beweging, Regime van de beweging, Materieeltype, Tractiewijze, Bulletinnummer, Eigenaar van de trein, Treintype, Veiligheidssysteem / Waakzaamheid aanwezig in de stuurpost, Veiligheidssysteem / Waakzaamheid actief in de stuurpost, Kracht-materieel of stuurpost, Lengte (theoretische en feitelijke), Gewicht (theoretische en feitelijke), Snelheid (theoretische en feitelijke), Nummers tractiemateriaal en Afzender, Aantal betrokken rytuigen/wagens, Nummers betrokken rytuigen/wagens en Afzenders, Samenstellingsindex (voorziene en werkelijk)
18. Houder van het rijpad
19. Eigenaar van het kracht-materieel
20. Trein –Informatie over het traject: Territorium, Oorsprong, Bestemming, Periodiciteit, Circulatie dagen
21. Onderneming waartoe het betrokken personeel behoort
22. Toegepaste procedure (zie procedureboekje)
23. Noodremming of niet?
24. Gevaarlijke goederen aan boord van trein(en): Aard, ONU codes, Gevaarlijke codes, vervoerde hoeveelheid, Eventueel verloren hoeveelheid
25. Bulletin-nummer “Buitengewoon vervoer”
26. DWBC (Detectie/Détection Warme asBus/Boîte Chaude): Soort alarm, Detectiepost
27. Gevolgen : aanrijding, ontsporing, brand, belemmering verkeer, lek gevaarlijke goederen, ontploffing (meerdere gevolgen zijn mogelijk)
28. Slachtoffers: Ernst (doden, gewonden, gekneusde), Soort (reizigers, werknemers IB, werknemers SO, werknemers contr. IB, werknemers contr. SO, Onbevoegden, Gebruikers overweg, Overige), Aantal
29. Schade: Milieuschade, Schade aan bezittingen van derden, Vertraging, storing en omleidingen, Extra kosten voor personeel, Vervanging of herstelling van infrastructuur, Vervanging of herstelling van rollende materieel, Verlies van inkomsten, Uitstel van voorziene werken aan de infrastructuur (meerdere keuzes zijn mogelijk)
30. Contactgegevens: Betrokken, Getuigen, Personeel, Hulpdienst
31. Kosten: Soort, Dienst, Bedrag
32. Lange termijn genomen maatregelen
33. Bepaald door het onderzoek oorzaken

Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 1 maart 2019 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 en het koninklijk besluit van 16 januari 2007 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,

Fr. BELLOT

De Minister bevoegd voor het gezag over de hoofdonderzoeker en de adjunct-hoofdonderzoeker van het Onderzoeksgeslacht voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor,

D. DUCARME