

Anlage III — Zeitplan des Zuweisungsverfahrens

1. Der Netzfahrplan wird einmal im Kalenderjahr erstellt.
2. Der Wechsel des Netzfahrplans erfolgt am zweiten Samstag im Dezember um 24 Uhr. Wird ein Netzfahrplanwechsel oder eine Netzfahrplananpassung nach den Wintermonaten durchgeführt, insbesondere zur Berücksichtigung etwaiger Fahrplanänderungen im regionalen Personenverkehr, so erfolgt die Umstellung am zweiten Samstag im Juni um 24 Uhr und bei Bedarf zu anderen Terminen. Die Betreiber der Infrastruktur können sich auf abweichende Termine verständigen; in diesem Fall unterrichten sie die Kommission, wenn der grenzüberschreitende Verkehr davon betroffen ist.
3. Die Frist für die Einreichung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für die Aufnahme in den Netzfahrplan darf nicht mehr als zwölf Monate vor dem Inkrafttreten des Netzfahrplans ablaufen.
4. Der Betreiber der Infrastruktur trägt dafür Sorge, dass spätestens elf Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans vorläufige grenzüberschreitende Zugtrassen in Zusammenarbeit mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen festgelegt sind. Der Betreiber der Infrastruktur gewährleistet soweit wie möglich, dass diese Zugtrassen in den nachfolgenden Verfahrensschritten beibehalten werden.
5. Spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einreichung von Anträgen seitens der Antragsteller erstellt der Betreiber der Infrastruktur einen Netzfahrplanentwurf.

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

F. 2009 — 860

[C - 2009/00126]

19 DECEMBRE 2006. — Loi relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire. — Traduction allemande

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire (*Moniteur belge* du 23 janvier 2007).

Cette traduction a été établie par le Service central de traduction allemande à Malmedy.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

N. 2009 — 860

[C - 2009/00126]

19 DECEMBER 2006. — Wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen. — Duitse vertaling

De hierna volgende tekst is de Duitse vertaling van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen (*Belgisch Staatsblad* van 23 januari 2007).

Deze vertaling is opgemaakt door de Centrale Dienst voor Duitse vertaling in Malmedy.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST INNERES

D. 2009 — 860

[C - 2009/00126]

19. DEZEMBER 2006 — Gesetz über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs — Deutsche Übersetzung

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs.

Diese Übersetzung ist von der Zentralen Dienststelle für Deutsche Übersetzungen in Malmedy erstellt worden.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN**19. DEZEMBER 2006 — Gesetz über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs**

ALBERT II., König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Die Kammern haben das Folgende angenommen und Wir sanktionieren es:

TITEL I**KAPITEL I — Allgemeine Bestimmungen**

Artikel 1 - Vorliegendes Gesetz regelt eine in Artikel 78 der Verfassung erwähnte Angelegenheit.

Art. 2 - Vorliegendes 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.

KAPITEL II — Anwendungsgebiet

Art. 3 - Vorliegendes Gesetz regelt die Gesamtheit der Vorschriften über die Betriebssicherheit der belgischen Eisenbahnen.

In diesem Zusammenhang wird zwischen der gewöhnlichen Eisenbahnbetriebung über Heavy-Rail-Systeme, den U-Bahn- und Straßenbahnsystemen und anderen Systemen des städtischen und regionalen Eisenbahnverkehrs über Light-Rail-Systeme einerseits und anderen schienengebundenen Betriebsmodi andererseits unterschieden.

Art. 4 - Vorliegendes Gesetz ist nicht anwendbar auf:

— private Eisenbahninfrastrukturen, die von ihrem Inhaber ausschließlich für den eigenen Güterverkehr genutzt werden,

— stillgelegte, jedoch nicht abgerissene Bahngleise, die für touristische Zwecke genutzt werden, sowie Unternehmen, die ausschließlich auf diesen Gleisen verkehren,

— U-Bahnen, Straßenbahnen und andere Systeme des städtischen und regionalen Eisenbahnverkehrs über Light-Rail-Systeme und andere schienengebundene Betriebsmodi, insofern diese nicht auf dem Eisenbahnnetz verkehren.

KAPITEL III — *Begriffsbestimmungen*

Art. 5 - Für die Anwendung des vorliegenden Erlasses ist zu verstehen unter:

1. "Minister": der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Regulierung des Eisenbahnverkehrs gehört,
2. "Verwaltung": die Generaldirektion Landtransport des FÖD Mobilität und Transportwesen,
3. "Betreiber der Eisenbahninfrastruktur": die öffentlich-rechtliche AG "Infrabel",
4. "Eisenbahnunternehmen": jedes nach geltendem Gemeinschaftsrecht zugelassene öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen,
5. "Eisenbahninfrastruktur": der in Anhang I Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhalts der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 des Rates vom 4. Juli [*sic, zu lesen ist: Juni*] 1970 definierte Gegenstand, wobei der letzte Gedankenstrich im Sinne des vorliegenden Gesetzes wie folgt zu lesen ist: "Dienstgebäude des Wegedienstes",
6. "Netz/Schienenetz": die Gesamtheit der Eisenbahnfahrwege, die vom Betreiber der Infrastruktur verwaltet werden,
7. "Zugtrasse": die Fahrwegkapazität, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann,
8. "Sicherheitsbescheinigung": das Dokument, mit dem bestätigt wird, dass ein Eisenbahnunternehmen den gestellten Sicherheitsanforderungen zur Gewährleistung eines gefahrlosen Verkehrsdienstes auf den betroffenen Strecken entspricht,
9. "benannte Stellen": die Stellen, die mit der Durchführung des Prüfverfahrens für die Konformität mit den geltenden Normen und technischen Spezifikationen der grundlegenden Teilsysteme des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und des konventionellen Eisenbahnsystems betraut sind, wenn in Ermangelung der TSI oder im Falle einer Abweichung davon die vor Ort geltenden nationalen technischen Vorschriften angewandt werden,
10. "gemeinsame Sicherheitsziele (CST)": die - in Form von Kriterien für die Risikoakzeptanz ausgedrückten - Sicherheitsniveaus, die die einzelnen Bereiche des Eisenbahnsystems (wie das konventionelle Eisenbahnsystem, das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, lange Eisenbahntunnel oder Strecken, die ausschließlich für den Güterverkehr genutzt werden) und das Gesamtsystem mindestens erreichen müssen,
11. "gemeinsame Sicherheitsmethoden (CSM)": die zu entwickelnden Methoden zur Beschreibung der Art und Weise, wie die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden,
12. "Sicherheitsbehörde": die kraft des vorliegenden Gesetzes und seiner Ausführungserlasse mit den Aufgaben in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit beauftragte Behörde,
13. "nationale Sicherheitsvorschriften": alle für das belgische Netz erlassenen Vorschriften, die Anforderungen an die Eisenbahnsicherheit enthalten und für den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und mehr als ein Eisenbahnunternehmen mit Fahrerlaubnis auf dem Netz gelten, unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften erlässt,
14. "Sicherheitsmanagementsystem": die vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur oder einem Eisenbahnunternehmen eingerichtete Organisation und die von ihm getroffenen Vorkehrungen, die die sichere Steuerung seiner Betriebsabläufe gewährleisten,
15. "Untersuchungsstelle": das Organ, das damit betraut ist, gemäß vorliegendem Gesetz und seinen Ausführungserlassen die Untersuchung von Unfällen und Störungen durchzuführen,
16. "Untersuchungsbeauftragter": die Person, die für die Organisation, Durchführung und Beaufsichtigung einer Untersuchung zuständig ist,
17. "Unfall": ein unerwünschtes oder unbeabsichtigtes plötzliches Ereignis oder eine besondere Verkettung derartiger Ereignisse, die schädliche Folgen haben; Unfälle werden in folgende Kategorien eingeteilt: Kollisionen, Entgleisungen, Unfälle auf Bahnübergängen, Unfälle mit Personenschäden, die von in Bewegung befindlichem Eisenbahnrollmaterial verursacht wurden, Brände und sonstige Unfälle,
18. "schwerer Unfall": eine Zugkollision oder Zugentgleisung mit mindestens einem Todesopfer oder mindestens fünf schwer Verletzten oder mit beträchtlichem Schaden für das Eisenbahnrollmaterial, die Infrastruktur oder die Umwelt sowie sonstige vergleichbare Unfälle mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement; "beträchtlicher Schaden" bedeutet, dass die Kosten von der Untersuchungsstelle unmittelbar auf insgesamt mindestens 2 Millionen Euro veranschlagt werden können,
19. "Störung": ein anderes Ereignis als ein Unfall oder ein schwerer Unfall, das mit dem Betrieb eines Zuges zusammenhängt und die Sicherheit des Betriebs beeinträchtigt,
20. "Untersuchung": ein Verfahren zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen und gegebenenfalls die Abgabe von Sicherheitsempfehlungen umfasst,
21. "Ursachen": Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Unfall oder einer Störung geführt haben,
22. "Agentur": die Europäische Eisenbahnagentur, d.h. die Gemeinschaftsagentur für Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr, eingesetzt durch die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004,
23. "technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI)": die Spezifikationen, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen und die Gewährleistung der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und des konventionellen Eisenbahnsystems gelten,
24. "Eisenbahnsystem": die Gesamtheit der Eisenbahninfrastrukturen, einschließlich der Bahnlinien und ortsfesten Anlagen des Hochgeschwindigkeitseisenbahnnetzes und des konventionellen Netzes, sowie das für das Befahren dieser Fahrwege ausgelegte Eisenbahnrollmaterial,

25. "Teilsysteme": das Resultat der Untergliederung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und des konventionellen Eisenbahnsystems. Diese Teilsysteme, für die grundlegende Anforderungen definiert werden müssen, sind strukturbezogen oder betriebsbezogen.

26. "Interoperabilitätskomponenten": Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und des konventionellen Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt. Der Begriff "Komponenten" umfasst sowohl materielle als auch immaterielle Produkte wie Software.

27. "Inbetriebnahme": die Gesamtheit der Tätigkeiten, durch die ein Teilsystem in den nominalen Betriebszustand gesetzt wird,

28. "Genehmigung zur Inbetriebnahme": die Handlung, mit der die Benutzung eines Teilsystems auf dem belgischen Eisenbahnnetz genehmigt wird,

29. "Zugpersonal": das Personal, das sich einerseits aus den Zugführern und andererseits aus den anderen auf der Lokomotive oder im Zug anwesenden Bediensteten zusammensetzt, die indirekt am Führen des Zuges beteiligt sind und deren berufliche Qualifikation folglich zur Verkehrssicherheit beiträgt.

30. "Zugführer": die Person, die in der Lage ist, Rangierlokomotiven, Bauzüge oder Züge für den Personen- oder Güterverkehr selbstständig, verantwortlich und sicher zu führen.

TITEL II — Eisenbahnsicherheit

KAPITEL I — Nationale Sicherheitsvorschriften

Art. 6 - § 1 - Der König bestimmt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass den verordnungsrechtlichen Rahmen der nationalen Sicherheitsvorschriften. Dieser Rahmen legt die nationalen Sicherheitsziele und -methoden fest, indem er das Sicherheitsniveau für die Benutzung und Betreibung der Eisenbahninfrastruktur sowie für den Betrieb des Eisenbahnrollmaterials bestimmt, was bei der Ausarbeitung der in den Paragraphen 2 und 3 erwähnten nationalen und der in § 4 erwähnten internen Sicherheitsvorschriften maßgebend ist.

§ 2 - Der König legt die auf die Sicherheitsmanagementsysteme des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur und der Eisenbahnunternehmen und auf ihre internen Vorschriften anwendbaren Anforderungen, die Anforderungen und Verfahren bezüglich der Sicherheitsbescheinigung oder -zulassung sowie die Anforderungen bezüglich der Konformität der Tätigkeiten des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur und der Eisenbahnunternehmen mit ihrer Sicherheitsbescheinigung oder -zulassung fest.

Der König legt die vom Sicherheitspersonal und vom Rollmaterial zu erfüllenden Anforderungen fest. Der König kann diese Befugnis übertragen.

Der König legt die Vorschriften bezüglich der Teilsysteme und der Genehmigung für ihre Inbetriebnahme fest. Der König kann diese Befugnis übertragen.

Der König legt die Vorschriften bezüglich der Untersuchung von Unfällen und Störungen fest.

§ 3 - In Ermangelung von TSI legt der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur die Sicherheitsvorschriften für die Betreibung der Eisenbahninfrastruktur fest. Diese Vorschriften und ihre Abänderungen werden der Sicherheitsbehörde zwecks gleich lautender Stellungnahme vorgelegt, und zwar gemäß einem vom König festgelegten Verfahren.

§ 4 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und jedes Eisenbahnunternehmen legen, jeder für seinen Bereich, im Rahmen ihres Sicherheitsmanagementsystems interne Sicherheitsvorschriften fest.

§ 5 - Die Verwaltung notifiziert der Europäischen Kommission die auf der Grundlage der Paragraphen 1 bis 3 festgelegten oder abgeänderten Vorschriften, außer wenn diese Vorschriften ausschließlich die Durchführung einer TSI betreffen. Die Notifizierung beinhaltet Informationen über den Hauptinhalt der Vorschriften mit Verweis auf die Gesetzestexte, über die Form der Vorschriften und über die Instanz, die sie veröffentlicht hat.

§ 6 - Der König legt die Modalitäten für die Veröffentlichung aller in den Paragraphen 1 bis 3 erwähnten Vorschriften fest.

Art. 7 - § 1 - Nach Festlegung der gemeinsamen Sicherheitsziele können der König und der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur gemäß Art. 6 §§ 1 bis 3 eine neue nationale Sicherheitsvorschrift festlegen, die auf einem höheren Sicherheitsniveau als demjenigen der gemeinsamen Sicherheitsziele gründet oder die Tätigkeiten der Eisenbahnunternehmen auf dem belgischen Netz beeinflussen kann, unter Berücksichtigung der in nachfolgenden Paragraphen vorgesehenen Bedingungen.

§ 2 - Die Sicherheitsbehörde konsultiert die Eisenbahnunternehmen und/oder den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und/oder die Hersteller und/oder die NGBE-Holding, und zwar gemäß dem Inhalt der in § 1 erwähnten nationalen Sicherheitsvorschriften.

§ 3 - Die Sicherheitsbehörde legt der Europäischen Kommission den Entwurf der Sicherheitsvorschrift mit den Gründen für deren Einführung zur Prüfung vor.

Teilt die Kommission mit, dass sie ernsthafte Zweifel an der Vereinbarkeit des Entwurfs der Sicherheitsvorschrift mit den gemeinsamen Sicherheitsmethoden oder mit der Möglichkeit, mindestens die gemeinsamen Sicherheitsziele zu erreichen, hat, oder dass sie der Auffassung ist, dass der Entwurf ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung oder eine verschleierte Beschränkung des Eisenbahnbetriebs zwischen Mitgliedstaaten darstellt, wird die Annahme, das Inkrafttreten oder die Durchführung der Vorschrift ausgesetzt, bis die Kommission eine Entscheidung trifft oder bis ein Zeitraum von sechs Monaten ab der Notifizierung abgelaufen ist.

Art. 8 - In Notfallsituationen oder bei Gefährdung der Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur oder ihrer Benutzung kann der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur Dringlichkeitsmaßnahmen ergreifen, die von den nationalen Sicherheitsvorschriften abweichen. Er setzt die Sicherheitsbehörde unmittelbar oder spätestens am darauffolgenden Werktag davon in Kenntnis. Diese Maßnahmen sind sofort anwendbar. Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur notifiziert allen Eisenbahnunternehmen, die das Netz befahren, diese Dringlichkeitsmaßnahmen sofort. Diese Maßnahmen sind höchstens für eine Dauer von zwanzig Werktagen gültig, vorbehaltlich einer anders lautenden Entscheidung der Sicherheitsbehörde.

Art. 9 - Der König und gegebenenfalls der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur passen die auf der Grundlage von Artikel 6 §§ 1 bis 3 festgelegten nationalen Sicherheitsvorschriften, so wie sie angenommen werden, an die CST und die CSM an.

KAPITEL II — Sicherheitsbehörde

Abschnitt 1 — Benennung

Art. 10 - Durch einen im Ministerrat beratenen Erlass benennt der König die Sicherheitsbehörde innerhalb des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen.

Art. 11 - Zur Übernahme der Aufgaben, Verantwortungen und Verpflichtungen, die der Sicherheitsbehörde durch die Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes aufgetragen werden, können statutarische Bedienstete der NGBE-Holding auf freiwilliger Basis nach den durch einen im Ministerrat beratenen Königlichen Erlass festgelegten Modalitäten von der Verwaltung übernommen werden.

Bei einer solchen Übernahme handelt es sich nicht um neue Ernennungen. Die betreffenden Bediensteten behalten insbesondere ihr administratives und finanzielles Dienstalter, ihre letzte Beurteilung oder Bewertung sowie ihren Titel und Dienstgrad oder bekommen einen gleichwertigen Titel und Dienstgrad zuerkannt.

Die administrative und finanzielle Lage sowie die Pensionsregelung der von der NGBE-Holding kommenden Bediensteten dürfen keinesfalls weniger günstig sein als die, die sie gehabt hätten, wenn sie weiterhin Bedienstete der NGBE-Holding geblieben wären.

Unter finanzieller Lage versteht man alles, was im weiteren Sinne mit der Besoldung zusammenhängt, insbesondere Gehalt, Urlaubsgeld, Zulagen, Entschädigungen, Prämien und soziale Vorteile aller Art.

Jeder übernommene Bedienstete kann unter Einhaltung eines Vorankündigungszeitraums von drei Monaten jederzeit seine Übernahme beenden und sich erneut in den Stellenplan der NGBE-Holding eingliedern lassen.

Abschnitt 2 — Aufgaben und Befugnisse

Art. 12 - Die Aufgaben der Sicherheitsbehörde sind insbesondere Folgende:

1. Genehmigung der Inbetriebnahme der strukturbezogenen Teilsysteme des in Belgien angelegten oder betriebenen Eisenbahnsystems gemäß den vom König festgelegten Bestimmungen und Überprüfung, ob diese entsprechend den einschlägigen grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden,

2. Überwachung der Konformität der Interoperabilitätskomponenten mit den grundlegenden Anforderungen gemäß den vom König festgelegten Bestimmungen,

3. Genehmigung der Inbetriebnahme von neuem und wesentlich geändertem Rollmaterial, das noch nicht Gegenstand einer TSI ist, gemäß den vom König festgelegten Bestimmungen und Überprüfung, ob dieses Rollmaterial entsprechend den einschlägigen grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten wird,

4. Genehmigung der Inbetriebnahme von in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union benutztem Rollmaterial gemäß Kapitel VI und den vom König festgelegten Bestimmungen und Überprüfung, ob dieses Rollmaterial entsprechend den einschlägigen Anforderungen betrieben und instand gehalten wird,

5. Erteilung, Erneuerung, Änderung und Entzug der gemäß Kapitel IV erteilten Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitszulassungen, einschließlich der Überprüfung der darin enthaltenen Bedingungen und Anforderungen und der Konformität der Tätigkeiten des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur und der Eisenbahnunternehmen mit den für den Erhalt der Zulassung oder der Bescheinigung vorgesehenen Anforderungen,

6. Abgabe einer gleich lautenden Stellungnahme betreffend die anderen in Artikel 6 § 3 erwähnten nationalen Sicherheitsvorschriften,

7. Überwachung der Einhaltung der nationalen Sicherheitsvorschriften,

8. Kontrolle der Registrierung des Rollmaterials und der sicherheitsbezogenen Informationen im Nationalregister, welches gemäß den vom König festgelegten Bestimmungen fortgeschrieben wird,

9. Überwachung der Maßnahmen, die aufgrund der in Artikel 20 erwähnten Unfall- oder Störungsberichte ergriffen worden sind, und eventuelle Beteiligung an den diesbezüglich von der N.G.B.E.-Holding durchgeführten Untersuchungen,

10. Überprüfung der Konformität der Schulungen und der Ausstellung von Zeugnissen mit den Sicherheitsanforderungen, die in den TSI oder in den vom König festgelegten Vorschriften definiert sind.

Art. 13 - Die Sicherheitsbehörde kann bei der Durchführung der in Artikel 12 erwähnten Aufgaben alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, einschließlich Fahrverbote für das Rollmaterial oder das Sicherheitspersonal.

Art. 14 - Die Arbeitsweise der Sicherheitsbehörde ist durch Offenheit, Nichtdiskriminierung und Transparenz gekennzeichnet. Insbesondere gibt sie allen Beteiligten Gelegenheit, sich zu äußern, und begründet ihre Entscheidungen.

Sie reagiert umgehend auf Anfragen und Informationensuchen und trifft alle ihre Entscheidungen innerhalb eines maximalen Zeitraums von vier Monaten, nachdem alle angeforderten Informationen vorgelegt wurden.

Bei der Verrichtung der in Artikel 12 genannten Aufgaben kann sie jederzeit die technische Unterstützung des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur, der Eisenbahnunternehmen, der für die technischen Kontrollen bezeichneten oder gemeldeten anerkannten Stelle oder derjenigen Einrichtungen oder Unternehmen anfordern, die professionelle Kenntnisse im Bereich der Zertifizierung und Risikoanalyse vorweisen konnten.

Die Sicherheitsbehörde arbeitet mit den Sicherheitsbehörden der anderen Mitgliedstaaten zusammen. Durch ihre Zusammenarbeit soll insbesondere die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen, denen nach dem in Artikel 34 des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur vorgesehenen Verfahren grenzüberschreitende Zugtrassen zugewiesen wurden, erleichtert und koordiniert werden.

Abschnitt 3 — Jahresbericht

Art. 15 - Die Sicherheitsbehörde veröffentlicht jedes Jahr einen Bericht über ihre Tätigkeiten des Vorjahres und übermittelt ihn der Agentur spätestens bis zum 30. September. Der Bericht enthält Angaben über:

- a) die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit einschließlich einer Zusammenstellung der in Anlage I definierten gemeinsamen Sicherheitsindikatoren,
- b) wichtige Änderungen von Gesetzen und Vorschriften im Bereich der Eisenbahnsicherheit,
- c) die Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und der Sicherheitszulassung,
- d) die Ergebnisse der Kontrollen, die beim Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und bei den Eisenbahnunternehmen durchgeführt wurden, und die Lehren, die daraus insbesondere auf der Grundlage der in Artikel 20 erwähnten Berichte gezogen wurden.

KAPITEL III — Sicherheitsmanagementsysteme

Art. 16 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und die Eisenbahnunternehmen führen unter Berücksichtigung der gemeinsamen Sicherheitsziele, der in Artikel 6 erwähnten nationalen Sicherheitsvorschriften, der in den TSI festgelegten Sicherheitsanforderungen und der einschlägigen Elemente der gemeinsamen Sicherheitsmethoden ihr Sicherheitsmanagementsystem ein.

Art. 17 - Das Sicherheitsmanagementsystem erfüllt die in Artikel 6 erwähnten nationalen Sicherheitsvorschriften und die in den TSI festgelegten Sicherheitsanforderungen und enthält die Elemente, die in Anlage II festgelegt sind, wobei der Art, dem Umfang und anderen Merkmalen der ausgeübten Tätigkeit Rechnung getragen wird. Es gewährleistet die Kontrolle aller Risiken, die mit der Tätigkeit des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur oder Eisenbahnunternehmens, einschließlich Instandhaltungsarbeiten und der Materialbeschaffung sowie der Vergabe von

Dienstleistungsaufträgen, verbunden sind. Unbeschadet der geltenden nationalen und internationalen Haftungsregeln berücksichtigt das Sicherheitsmanagementsystem, soweit angezeigt und angemessen, auch die sich aus der Tätigkeit anderer Beteiligter ergebenden Risiken.

Art. 18 - Das Sicherheitsmanagementsystem des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur berücksichtigt die Folgen, die sich aus der betrieblichen Tätigkeit verschiedener Eisenbahnunternehmen auf dem Netz ergeben, und gewährleistet, dass alle Eisenbahnunternehmen im Einklang mit den TSI, den nationalen Sicherheitsvorschriften und den Anforderungen ihrer Sicherheitsbescheinigung tätig sein können. Es wird ferner mit dem Ziel entwickelt, die Notfallverfahren des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur mit allen Eisenbahnunternehmen, die seine Infrastruktur nutzen, zu koordinieren.

Um die Koordinierung und die Kohärenz der Sicherheitsmanagementsysteme und der Notfallverfahren zu gewährleisten, bitten der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und die Eisenbahnunternehmen die N.G.B.E.-Holding um Stellungnahme zu ihrem Entwurf eines Sicherheitsmanagementsystems. Die N.G.B.E.-Holding gibt ihre Stellungnahme binnen dreißig Werktagen ab dem Zeitpunkt der Anfrage ab. Liegt nach Ablauf dieses Zeitraums keine Antwort vor, wird die Stellungnahme als positiv betrachtet.

Art. 19 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und alle Eisenbahnunternehmen legen der Sicherheitsbehörde jedes Jahr vor dem 30. Juni einen Sicherheitsbericht vor, der sich auf das vorangegangene Kalenderjahr bezieht. Dieser Sicherheitsbericht beinhaltet Folgendes:

- a) Angaben darüber, wie der Betreiber der Infrastruktur oder das Eisenbahnunternehmen seine eigenen Sicherheitsziele erreicht, sowie die Ergebnisse der Sicherheitspläne,
- b) die Entwicklung von nationalen Sicherheitsindikatoren und den in Anlage I definierten gemeinsamen Sicherheitsindikatoren, sofern diese für die berichtende Organisation von Belang ist,
- c) die Ergebnisse der internen Sicherheitsprüfungen,
- d) Angaben über Mängel und Störungen des Eisenbahn- bzw. des Infrastrukturbetriebs, die für die Sicherheitsbehörde von Bedeutung sein können.

Der König kann für den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und die Eisenbahnunternehmen ein Muster für den Sicherheitsbericht bestimmen und zusätzliche Inhalte vorschreiben.

Art. 20 - Für jeden Betriebsunfall und jede Betriebsstörung oder jeden den Betrieb beeinträchtigenden Vorfall verfasst der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und/oder gegebenenfalls das Eisenbahnunternehmen einen Bericht, von dem der Sicherheitsbehörde und der Untersuchungsstelle schnellstmöglich eine Kopie zugesandt wird.

Die N.G.B.E.-Holding analysiert unter Vorbehalt der Anwendung der Artikel 44 und 45 die Betriebsstörungen und -unfälle und macht Vorschläge zu ihrer Vorbeugung. Diese Vorschläge werden der Sicherheitsbehörde zugesandt, die sie, nachdem sie von ihr genehmigt worden sind, den betroffenen Personen übermittelt.

Im Rahmen der Anwendung von Anlage II Punkt 2.1. Buchstabe h) können sich der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und die Eisenbahnunternehmen auf die von der N.G.B.E.-Holding durchgeführten Analysen stützen.

Im Falle eines schweren Unfalls benachrichtigt der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur unmittelbar den Minister, die Sicherheitsbehörde, die Untersuchungsstelle und die Gerichtsbehörden.

Art. 21 - Unbeschadet der zivilrechtlichen Haftung gemäß den bestehenden Rechtsvorschriften haftet der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und jedes Eisenbahnunternehmen für den ihn betreffenden Bereich des Eisenbahnsystems und dessen sicheren Betrieb, einschließlich der Materialbeschaffung und der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, gegenüber Benutzern, Kunden, den betroffenen Arbeitnehmern und Dritten.

Von diesen Bestimmungen unberührt bleibt die Verantwortung jedes Herstellers, jedes Zulieferers von Wartungsmaterial, jedes Wagenhalters, jedes Dienstleistungsanbieters und jeder Beschaffungsstelle dafür, dass das von ihnen gelieferte Rollmaterial, die Anlagen, Zubehörteile und Materialien sowie die Dienstleistungen den angegebenen Anforderungen und Einsatzbedingungen entsprechen, so dass sie vom Eisenbahnunternehmen und/oder Betreiber der Eisenbahninfrastruktur im Betrieb sicher eingesetzt werden können.

Art. 22 - § 1 - Innerhalb der N.G.B.E.-Holding ist ein dem Direktionsrat direkt angegliederter spezialisierter Dienst mit den in Artikel 18 Absatz 2 und Artikel 20 Absatz 2 erwähnten Aufgaben betraut.

§ 2 - Die Mitglieder des in § 1 erwähnten Dienstes unterliegen dem Berufsgeheimnis und dürfen niemandem Auskunft erteilen über die vertraulichen kommerziellen Informationen, die ihnen vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur oder von den Eisenbahnunternehmen im Rahmen der in Artikel 18 Absatz 2 und Artikel 20 Absatz 2 erwähnten Aufgaben mitgeteilt werden, vorbehaltlich der durch das Gesetz vorgesehenen Ausnahmefälle.

§ 3 - Die Verstöße gegen § 2 werden mit den in Artikel 458 des Strafgesetzbuches vorgesehenen Strafen geahndet. Die Bestimmungen von Buch I desselben Gesetzbuches, ohne Ausnahme von Kapitel VII und Artikel 85, finden Anwendung auf diese Verstöße.

KAPITEL IV — Sicherheitszulassung und Sicherheitsbescheinigung

Abschnitt 1 — Die Sicherheitszulassung des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur

Art. 23 - § 1 - Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur benötigt für die Verwaltung und Betreibung der Eisenbahninfrastruktur eine von der Sicherheitsbehörde erteilte Sicherheitszulassung.

§ 2 - Die Sicherheitszulassung beinhaltet:

a) die Bestätigung, dass das Sicherheitsmanagementsystem des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur, wie erwähnt in Artikel 18 und in Anlage II, angenommen ist,

b) die Bestätigung, dass die Vorkehrungen, die der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur getroffen hat, um die besonderen Anforderungen für eine sichere Auslegung, Instandhaltung und Betreibung der Eisenbahninfrastruktur zu erfüllen, wozu gegebenenfalls die Instandhaltung und der Betrieb des Verkehrssteuerungs- und Signalgebungssystems gehören, angenommen sind.

Art. 24 - Die Sicherheitszulassung ist fünf Jahre lang gültig und kann auf Antrag des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur erneuert werden. Sie wird vollständig oder teilweise aktualisiert, wenn die Infrastruktur, die Signalgebung oder die Energieversorgung oder die Grundsätze für deren Betrieb und Instandhaltung wesentlich geändert werden. Der Inhaber der Sicherheitszulassung unterrichtet die Sicherheitsbehörde unverzüglich über alle derartigen Änderungen.

Bei wesentlichen Änderungen der in Artikel 6 §§ 1 und 2 erwähnten Vorschriften kann die Sicherheitsbehörde die Überprüfung der Sicherheitszulassung verlangen.

Wenn der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, der Inhaber einer Sicherheitszulassung ist, die für die Zulassung geltenden Bedingungen nicht mehr erfüllt, kann die Zulassung entzogen werden.

Art. 25 - Die Sicherheitsbehörde unterrichtet die Agentur binnen einem Monat über jede Sicherheitszulassung, die erteilt, erneuert, geändert oder entzogen wurde. Dabei werden der Name und die Anschrift des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur, das Ausgabedatum, der Geltungsbereich und die Gültigkeitsdauer der Sicherheitszulassung sowie, im Fall eines Entzugs, die Gründe für die Entscheidung angegeben.

Art. 26 - Der König legt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass die Modalitäten für die Beantragung, Erteilung, Verlängerung und Entziehung der Sicherheitszulassung fest.

Abschnitt 2 — Die Sicherheitsbescheinigung der Eisenbahnunternehmen

Art. 27 - § 1 - Eisenbahnunternehmen benötigen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur eine Sicherheitsbescheinigung gemäß vorliegendem Abschnitt. Mit der Sicherheitsbescheinigung weist das Eisenbahnunternehmen nach, dass es sein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und die in den TSI und anderen einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft sowie in nationalen Sicherheitsvorschriften festgelegten Anforderungen erfüllen kann und damit in der Lage ist, Risiken zu kontrollieren und einen sicheren Verkehrsbetrieb auf dem Netz zu gewährleisten. Die Sicherheitsbescheinigung kann für das gesamte belgische Eisenbahnnetz oder nur für einen bestimmten Teil davon gelten.

§ 2 - Die Sicherheitsbescheinigung besteht aus zwei Teilen:

a) einer Bescheinigung zur Bestätigung der Annahme des Sicherheitsmanagementsystems des Eisenbahnunternehmens und

b) einer Bescheinigung zur Bestätigung, dass die Vorkehrungen, die das Eisenbahnunternehmen getroffen hat, um die besonderen Anforderungen für den sicheren Verkehrsbetrieb auf dem betreffenden Netz zu erfüllen, angenommen sind. Zu den Anforderungen kann die Anwendung der TSI und der nationalen Sicherheitsvorschriften zählen, insbesondere derjenigen bezüglich des Sicherheitspersonals und des Rollmaterials. Die Bescheinigung stützt sich auf die vom Eisenbahnunternehmen gemäß Anlage IV vorgelegten Unterlagen.

Art. 28 - In der dem Eisenbahnunternehmen mit Sitz in Belgien von der Sicherheitsbehörde gemäß Artikel 27 § 2 Buchstabe a) erteilten Bescheinigung müssen die Art und der Umfang der erfassten Eisenbahnverkehrsdienste angegeben werden. Die gemäß Artikel 27 § 2 Buchstabe a) erteilte Bescheinigung ist für gleichwertige Eisenbahnverkehrsdienste in der gesamten Europäischen Union gültig.

Art. 29 - Ein Eisenbahnunternehmen mit Sitz in Belgien oder in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, das die Aufnahme von Eisenbahnverkehrsdiensten auf dem belgischen Eisenbahnnetz beabsichtigt, muss von der Sicherheitsbehörde die in Artikel 27 § 2 Buchstabe b) erwähnte erforderliche zusätzliche nationale Bescheinigung erhalten haben.

In der gemäß Artikel 27 § 2 Buchstabe b) erteilten Bescheinigung werden die Strecken des erfassten Netzes angegeben.

Zum Erhalt der in Artikel 27 § 2 Buchstabe b) erwähnten zusätzlichen nationalen Bescheinigung müssen die Eisenbahnunternehmen über eine ausreichende Deckung der zivilrechtlichen Haftpflicht verfügen oder gleichwertige Vorkehrungen getroffen haben.

Der König legt die Mindestbeträge für die Deckung der zivilrechtlichen Haftpflicht fest.

Art. 30 - Die Sicherheitsbescheinigung ist drei Jahre lang gültig und kann erneuert werden. Sie wird vollständig oder teilweise aktualisiert, wenn sich die Art oder der Umfang des Betriebs wesentlich ändert.

Der Inhaber der Sicherheitsbescheinigung unterrichtet die Sicherheitsbehörde unverzüglich über alle wichtigen Änderungen der Bedingungen des einschlägigen Teils der Bescheinigung. Ferner unterrichtet er die Sicherheitsbehörde über die Einführung neuer Personalkategorien und neuer Rollmaterialtypen.

Bei wesentlichen Änderungen der in Artikel 6 §§ 1 bis 3 erwähnten Vorschriften kann die Sicherheitsbehörde die Überprüfung des einschlägigen Teils der Sicherheitsbescheinigung verlangen.

Erfüllt der Inhaber der Sicherheitsbescheinigung die geforderten Bedingungen nicht mehr, so wird Teil a) und/oder Teil b) der Bescheinigung entzogen. Im Falle der Entziehung von Teil b) muss die Sicherheitsbehörde, die Teil a) erteilt hat, umgehend darüber informiert werden.

Wenn sich herausstellt, dass der Inhaber der Sicherheitsbescheinigung diese im Verlauf des Jahres nach ihrer Erteilung nicht in der vorgesehenen Weise genutzt hat, wird die Bescheinigung entzogen.

Art. 31 - Der König legt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass die Modalitäten für die Beantragung, Untersuchung, Erteilung, Erneuerung und Entziehung der Sicherheitsbescheinigung fest.

Art. 32 - Die Sicherheitsbehörde unterrichtet die Agentur binnen einem Monat über die Erteilung, Erneuerung, Änderung oder Entziehung der in Artikel 27 erwähnten Sicherheitsbescheinigungen. Dabei werden der Name und die Anschrift des Eisenbahnunternehmens, das Ausgabedatum, der Geltungsbereich und die Gültigkeitsdauer der Sicherheitsbescheinigung sowie, im Fall einer Entziehung, die Gründe für die Entscheidung angegeben.

Abschnitt 3 — Gebühr für eine Sicherheitszulassung und eine Sicherheitsbescheinigung

Art. 33 - § 1 - Der Inhaber einer Sicherheitszulassung oder einer Sicherheitsbescheinigung muss als Beteiligung an den Verwaltungs-, Kontroll- und Überwachungskosten der Sicherheitsbehörde und für die Untersuchungen des Untersuchungsorgans eine indexierte jährliche Gebühr entrichten.

§ 2 - Diese Gebühr muss unter Androhung der Aussetzung der Sicherheitsbescheinigung oder -zulassung bei ihrer Erteilung und danach vor dem 1. Januar jeden Jahres gezahlt werden.

§ 3 - Bei Entzug der Sicherheitsbescheinigung oder -zulassung oder bei Einstellung der durch die Bescheinigung oder Zulassung gedeckten Tätigkeiten wird diese Gebühr nicht zurückerstattet.

§ 4 - Der König legt den Betrag, die Modalitäten für die Zahlung und den Mechanismus für die Indexierung der Gebühr fest.

KAPITEL V — Zugang zu Schulungsmöglichkeiten

Art. 34 - Durch einen im Ministerrat beratenen Erlass erteilt der König der/den mit der Zurverfügungstellung von Schulungsmöglichkeiten für Zugführer und Zugbegleiter beauftragte(n) Stelle(n) Zulassung. Die Zulassung verpflichtet die Stelle(n) zur Gewährleistung eines gerechten und nichtdiskriminierenden Zugangs zu Schulungsmöglichkeiten für Zugführer und Zugbegleiter, immer wenn derartige Schulungen für die Erfüllung von Bedingungen zur Erlangung der Sicherheitsbescheinigung oder gegebenenfalls der Sicherheitszulassung notwendig sind.

Die Zulassung verpflichtet die Stelle(n), den Eisenbahnunternehmen und dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur qualitativ hochwertige Schulungen zu ermöglichen, und zwar zu einem annehmbaren und nichtdiskriminierenden Preis, der im Verhältnis zu den Kosten steht und eine Gewinnspanne beinhalten darf.

Art. 35 - Bei der Einstellung neuer Zugführer, Zugbegleiter und Mitarbeiter, die wesentliche Sicherheitsaufgaben wahrnehmen, müssen die Eisenbahnunternehmen und der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur in der Lage sein, alle früher bei anderen Eisenbahnunternehmen absolvierten Schulungen, Qualifizierungen und dort gemachten Erfahrungen zu berücksichtigen. Zu diesem Zweck sind diese Mitarbeiter zum Zugang zu allen Dokumenten, die ihre Schulungen, Qualifikationen und Erfahrungen belegen, sowie zum Kopieren und zur Weiterleitung dieser Dokumente berechtigt.

Art. 36 - In allen Fällen ist jedes Eisenbahnunternehmen und jeder Betreiber der Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 17 und Anlage II für den Ausbildungsstand und die Qualifikationen seines mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauten Personals verantwortlich.

Art. 37 - Der König legt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass die Modalitäten für die Organisation und den Mindestinhalt der Schulung und der Prüfungen sowie für die Erteilung der Zugführer- und Zugbegleiterbrevets fest.

KAPITEL VI — Inbetriebnahme von in einem anderen Mitgliedstaat

der Europäischen Union in Betrieb befindlichem Eisenbahnrollmaterial

Art. 38 - Der König erlässt die Beantragungs- und Zulassungsmodalitäten für die Inbetriebnahme von Rollmaterial, das in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union in Betrieb ist.

Art. 39 - In einem Mitgliedstaat zur Inbetriebnahme zugelassenes Rollmaterial, das von den betreffenden TSI nicht in vollem Umfang erfasst wird oder aber von den betreffenden TSI zwar in vollem Umfang erfasst wird, aber für das der belgische Staat innerhalb des vom König festgelegten Rahmens Abweichungen vorsieht, benötigt zu seiner Inbetriebnahme auf dem belgischen Eisenbahnnetz eine entsprechende Erlaubnis gemäß vorliegendem Kapitel.

Art. 40 - Das Eisenbahnunternehmen legt der Sicherheitsbehörde eine technische Akte über das Rollmaterial oder den Rollmaterialtyp vor und nennt den für das betreffende Netz vorgesehenen Verwendungszweck des Rollmaterials. Die Akte enthält folgende Angaben:

a) einen Nachweis über die Zulassung des Rollmaterials zur Inbetriebnahme in einem anderen Mitgliedstaat sowie Aufzeichnungen mit Angaben zum Betrieb, zur Instandhaltung und gegebenenfalls zu technischen Änderungen, die nach der Zulassung durchgeführt wurden,

b) relevante technische Daten, ein Instandhaltungsprogramm und Betriebsmerkmale, die die Sicherheitsbehörde anfordert und die für die Erteilung der zusätzlichen Zulassung erforderlich sind,

c) eine von der benannten Stelle erteilte Bescheinigung über die technischen und betrieblichen Merkmale, die belegt, dass das Rollmaterial mit der Energieversorgung, der Signalgebung und Zugsteuerung/Zugsicherung, der Spurweite, den Lichttraumprofilen der Infrastruktur, den maximal zulässigen Achslasten und anderen Betriebsgrößen kompatibel ist,

d) für die Zulassung benötigte Informationen über Ausnahmen von nationalen Sicherheitsvorschriften sowie vom Betreiber der belgischen Eisenbahninfrastruktur erteilte Nachweise, die sich auf Risikobewertungen stützen und belegen, dass die Zulassung des Rollmaterials keine Sicherheitsrisiken für das Netz mit sich bringt.

Art. 41 - Die Sicherheitsbehörde kann vom Eisenbahnunternehmen nach Abschließung eines Vertrags mit dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur in Anwendung von Artikel 40 Buchstabe c) Probetriebe auf dem Netz verlangen, um Umfang und Inhalt dieser Probetriebe zu bestimmen.

Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ergreift die notwendigen Maßnahmen für die dafür zweckdienliche Zuweisung von Zugtrassen. Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur stellt dem Eisenbahnunternehmen die in diesem Rahmen zugewiesenen Zugtrassen in Rechnung.

Art. 42 - Die Zulassung zur Inbetriebnahme von in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union in Betrieb befindlichem Rollmaterial kann einsatzspezifische Auflagen und andere Einschränkungen enthalten.

KAPITEL VII — Untersuchungen bei Eisenbahnunfällen und -störungen

Abschnitt 1 — Benennung einer Untersuchungsstelle

Art. 43 - Der König benennt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass die Untersuchungsstelle.

Die Untersuchungsstelle besteht aus mindestens einem Untersuchungssachverständigen, der in der Lage ist, bei Unfällen, schweren Unfällen oder Störungen als Untersuchungsbeauftragter tätig zu werden. Sie ist darüber hinaus funktionell unabhängig von der Sicherheitsbehörde, den Regulierungsstellen im Eisenbahnsektor und von jeder anderen Instanz, deren Interessen mit dem Untersuchungsauftrag in Konflikt geraten könnten.

Die Mitglieder der Untersuchungsstelle unterliegen bezüglich der Informationen, die ihnen bei der Ausübung der in Abschnitt 2 erwähnten Aufgaben mitgeteilt werden, dem Berufsgeheimnis; jede Verletzung des Berufsgeheimnisses wird mit den in Artikel 458 des Strafgesetzbuches vorgesehenen Strafen geahndet.

Der König bestimmt durch einen im Ministerrat beratenen Erlass die Zusammensetzung der Untersuchungsstelle und die Ausführungsmodalitäten für die Aufgaben, mit denen sie betraut wird.

Abschnitt 2 — Aufgaben

Art. 44 - Die Untersuchungsstelle führt nach jedem sich auf dem Eisenbahnsystem ereigneten schweren Unfall eine Untersuchung durch.

Art. 45 - Die Untersuchungsstelle kann neben schweren Unfällen auch die Unfälle und Störungen untersuchen, die unter leicht veränderten Umständen zu schweren Unfällen hätten führen können, einschließlich technischer Störungen in den strukturbezogenen Teilsystemen oder an den Interoperabilitätskomponenten des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems oder des konventionellen Eisenbahnsystems.

Es liegt im Ermessen der Untersuchungsstelle, gemäß den vom König festgelegten Modalitäten zu entscheiden, ob ein solcher Unfall oder eine solche Störung untersucht wird oder nicht.

Abschnitt 3 — Befugnisse

Art. 46 - Unbeschadet der Befugnisse der Polizeidienste und Gerichtsbehörden und gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit Letzteren wird der Untersuchungsstelle so bald wie möglich Folgendes gestattet:

- a) Zugang zum Ort des Unfalls oder der Störung sowie zu dem betroffenen Rollmaterial, zu der mit dem Ereignis im Zusammenhang stehenden Infrastruktur und zu den Anlagen für Verkehrssteuerung und Signalgebung,
- b) sofortige Spurenaufnahme und überwachte Entnahme von Trümmern, Infrastruktureinrichtungen oder Bauteilen zu Untersuchungs- oder Auswertungszwecken,
- c) Zugang zum Inhalt von Aufzeichnungsgeräten, die Sprachnachrichten aufzeichnen, zu den Aufzeichnungen bordgestützter Ausrüstungen und zu den Betriebsaufzeichnungen des Signal- und Verkehrssteuerungssystems, sowie dessen Auswertung,
- d) Zugang zu den Ergebnissen einer Untersuchung der Leichen der Opfer,
- e) Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen des Zugpersonals und anderer Eisenbahnbediensteter, die an dem Unfall oder der Störung beteiligt waren,
- f) Befragung des beteiligten Eisenbahnpersonals und anderer Zeugen sowie das Recht, Kopien von Erklärungen dieser Personen an andere Instanzen zu erhalten,
- g) Zugang zu allen sachdienlichen Informationen und Aufzeichnungen, die sich im Besitz der N.G.B.E.-Holding, des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur, der beteiligten Eisenbahnunternehmen und der Sicherheitsbehörde befinden.

Die in Absatz 1 erwähnten Befugnisse können erst ausgeübt werden, wenn die Notwendigkeiten der eventuellen gerichtlichen Ermittlung und Untersuchung dem nicht mehr im Wege stehen und gegebenenfalls unter Einhaltung von Artikel 125 der Allgemeinen Ordnung vom 28. Dezember 1950 über die Gerichtskosten in Strafsachen.

Art. 47 - Die Untersuchungsstelle führt mit den Untersuchungsstellen der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union einen Meinungs- und Erfahrungsaustausch durch zur Erarbeitung gemeinsamer Untersuchungsmethoden und gemeinsamer Grundsätze für die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlungen zu ergreifenden Folgemaßnahmen und zur Anpassung an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt.

Abschnitt 4 — Untersuchung

Art. 48 - Wenn sich in der Nähe einer Anlage an der Grenze von Belgien ein Unfall ereignet hat oder eine Störung aufgetreten ist oder wenn nicht festgestellt werden kann, in welchem Mitgliedstaat der Europäischen Union der Unfall sich ereignet hat oder die Störung aufgetreten ist und es möglicherweise in Belgien gewesen sein könnte, spricht die Untersuchungsstelle sich mit den ihr gleichgesetzten Stellen darüber ab, welche von ihnen die Untersuchung durchführt, oder sie einigen sich auf eine gemeinsame Durchführung. Ist die belgische Untersuchungsstelle benannt, lässt sie die anderen Stellen an der Untersuchung mitwirken und gewährt ihnen uneingeschränkten Zugang zu den Ergebnissen.

Die gleichgesetzten Untersuchungsstellen eines anderen Mitgliedstaats der Europäischen Union werden immer dann aufgefordert, an einer Untersuchung mitzuwirken, wenn ein in diesem Mitgliedstaat niedergelassenes und zugelassenes Eisenbahnunternehmen an dem Unfall oder der Störung beteiligt ist.

Art. 49 - Die Untersuchung wird so durchgeführt, dass sich alle Beteiligten äußern können, und gegebenenfalls so, dass die Ergebnisse mit denen der anderen Untersuchungsstellen zusammengelegt werden. Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und die betroffenen Eisenbahnunternehmen, die Sicherheitsbehörde, die Opfer und ihre Angehörigen, die Eigentümer beschädigten Eigentums, die Hersteller, die beteiligten Rettungsdienste sowie die Vertreter des von einem schweren Unfall, einem Unfall oder einer Störung betroffenen Personals und der Benutzer werden regelmäßig über die Untersuchung und ihren Verlauf unterrichtet; sie erhalten nach Möglichkeit Gelegenheit, ihre Auffassungen und Standpunkte zu der Untersuchung zum Ausdruck zu bringen, und es wird ihnen ferner ermöglicht, Bemerkungen zu den in den Berichtsentwürfen enthaltenen Informationen abzugeben. Währenddessen dürfen keine Teile der eventuell laufenden gerichtlichen Ermittlung und Untersuchung ohne Zustimmung der Gerichtsbehörden mitgeteilt werden.

Wenn aus den von der Untersuchungsstelle gesammelten Indizien hervorgeht, dass die Ursache des Unfalls oder der Störung, wie erwähnt in den Artikeln 44 und 45, ein Verstoß ist, setzt die Untersuchungsstelle umgehend die Polizeidienste und die Gerichtsbehörden davon in Kenntnis.

Art. 50 - Für die Untersuchung jedes Unfalls oder jeder Störung, wie erwähnt in den Artikeln 44 und 45, stellt die zuständige Untersuchungsstelle die geeigneten Mittel bereit. Sie wendet insbesondere die für die Durchführung der Untersuchung notwendige praktische und technische Sachkenntnis an. Auf die Sachkenntnis kann je nach Art des zu untersuchenden Unfalls oder der zu untersuchenden Störung innerhalb oder außerhalb der Untersuchungsstelle zurückgegriffen werden.

Art. 51 - Die Untersuchungsstelle bringt ihre Untersuchungen am Unfallort schnellstmöglich zum Abschluss, damit der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur die Infrastruktur so bald wie möglich wieder instand setzen und für den Bahnverkehr freigeben kann.

Art. 52 - Die Untersuchung wird unabhängig von jeder gerichtlichen Ermittlung und Untersuchung durchgeführt und darf auf keinen Fall die Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen zum Gegenstand haben. Die Gerichtsbehörden bemühen sich, der Untersuchungsstelle die Erfüllung ihrer Aufgaben zu ermöglichen.

Abschnitt 5 — Schlussfolgerungen und Berichte

Art. 53 - Zu jeder Untersuchung eines Unfalls oder einer Störung, wie erwähnt in den Artikeln 44 und 45, werden Berichte, deren Inhalt in Anlage III festgelegt ist, in einer der Art und Schwere des Unfalls bzw. der Störung sowie der Bedeutung der Untersuchungsergebnisse angemessenen Form erstellt. Diese Berichte verweisen auf den Untersuchungszweck und enthalten gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen.

Die Untersuchungsstelle gibt den Abschlussbericht schnellstmöglich und in der Regel nicht später als zwölf Monate nach dem Ereignis heraus. Der Aufbau des Berichts entspricht so genau wie möglich dem Muster in Anlage V [*sic, zu lesen ist: Anlage III*]. Der Bericht einschließlich der Sicherheitsempfehlungen wird den in Artikel 49 erwähnten Betroffenen sowie den betreffenden Stellen und Beteiligten in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zugeleitet.

Art. 54 - Die Untersuchungsstelle veröffentlicht jedes Jahr spätestens bis zum 30. September einen Bericht über die im Vorjahr durchgeführten Untersuchungen, die ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen und die im Anschluss an frühere Sicherheitsempfehlungen getroffenen Maßnahmen.

Art. 55 - § 1 - Die von der Untersuchungsstelle ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen werden an die Sicherheitsbehörde und, sofern es die Art der jeweiligen Empfehlung erfordert, an andere betroffene Stellen gerichtet. Sie beinhalten auf keinen Fall eine Vermutung von Schuld oder Haftung.

§ 2 - Die Sicherheitsbehörde und die anderen Behörden oder Stellen, an die die Empfehlungen gerichtet sind, unterrichten die Untersuchungsstelle mindestens jährlich und jeweils spätestens bis zum 30. Juni über Maßnahmen, die als Reaktion auf diese Empfehlungen ergriffen wurden oder geplant sind.

Abschnitt 6 — Europäische Konzertierung

Art. 56 - Entscheidet die Untersuchungsstelle, eine Untersuchung durchzuführen, so teilt sie dies der Agentur innerhalb einer Woche nach der Entscheidung mit. Diese Mitteilung enthält Datum, Uhrzeit und Ort des Unfalls oder der Störung sowie Art und Folgen des Ereignisses in Bezug auf Todesopfer, Verletzte und Sachschäden.

Art. 57 - Die Untersuchungsstelle übermittelt der Agentur jeweils ein Exemplar des in Artikel 53 erwähnten Abschlussberichts und des in Artikel 54 erwähnten Jahresberichts.

TITEL III — Kontrolle und Inspektion der Eisenbahn und Sanktionen

KAPITEL I — Kontrolle und Inspektion der Eisenbahn

Art. 58 - § 1 - Auf Vorschlag des Ministers kann der König den Bediensteten der Verwaltung und Sicherheitsbehörde, die mit der Kontrolle der Anwendung und mit der Feststellung der Nichteinhaltung der Vorschriften des vorliegenden Gesetzes und seiner Ausführungserlasse beauftragt sind, die Eigenschaft eines Gerichtspolizeioffiziers verleihen.

§ 2 - Im Rahmen der Ausführung ihrer Aufträge können die in § 1 erwähnten Offiziere:

1. sich jederzeit freien Zugang zum Rollmaterial verschaffen, das auf den Fahrwegen verkehrt beziehungsweise dazu bestimmt ist, darauf zu verkehren,

2. Feststellungen machen, Informationen sammeln, Erklärungen aufnehmen, sich Dokumente, Schriftstücke, Bücher und Gegenstände vorlegen lassen und diejenigen beschlagnahmen, die für die Ermittlung oder Feststellung oder dafür erforderlich sind, dem Verstoß ein Ende zu setzen.

§ 3 - Sie dürfen nach vorheriger Genehmigung durch den örtlich zuständigen Untersuchungsrichter zwischen 8 und 18 Uhr Haussuchungen durchführen:

— am Wohnsitz von Unternehmensleitern, Verwaltern, Geschäftsführern, Direktoren und anderen Personalmitgliedern des betreffenden Unternehmens sowie am Wohnsitz und in den zu beruflichen Zwecken genutzten Räumlichkeiten von natürlichen und juristischen Personen, die intern oder extern tätig sind und mit der kaufmännischen, buchhalterischen, administrativen, steuerlichen und finanziellen Geschäftsführung dieses Unternehmens beauftragt sind,

— am Gesellschafts- oder Betriebssitz des betreffenden Unternehmens.

§ 4 - Die Protokolle der in § 1 erwähnten Offiziere werden dem für den Ort des Verstoßes zuständigen Prokurator des Königs übermittelt.

§ 5 - Die in § 1 erwähnten Offiziere können bei der Ausführung ihrer Aufträge die bewaffnete Macht anfordern.

§ 6 - Unter Vorbehalt besonderer Gesetze, durch die die Geheimhaltung von Erklärungen gewährleistet wird, müssen öffentliche Verwaltungen die Gerichtspolizeioffiziere in der Ausführung ihrer Aufträge unterstützen.

KAPITEL II — Sanktionen

Art. 59 - Vorbehaltlich der Anwendung von Artikel 22 § 3 und Artikel 43 Absatz 3 werden Verstöße gegen vorliegendes Gesetz oder gegen die aufgrund dieses Gesetzes ergangenen Ausführungserlasse, die Nichteinhaltung der von der Sicherheitsbehörde, der Verwaltung oder dem Minister getroffenen Entscheidungen, jegliche Behinderung der Überprüfungen und Untersuchungen durch diese Instanzen sowie jegliche Behinderung der Tätigkeit der Untersuchungsstelle mit einer Gefängnisstrafe von acht Tagen bis zu einem Jahr und einer Geldbuße von sechsundzwanzig bis zu hundertfünfundzwanzig Euro oder mit nur einer dieser Strafen geahndet. Die Bestimmungen von Buch I des Strafgesetzbuches sind auf diese Verstöße anwendbar.

TITEL IV — Schluss- und Aufhebungsbestimmungen

KAPITEL I — Übergangsbestimmung

Art. 60 - Vorliegendes Gesetz ist nicht anwendbar auf Anträge auf Erteilung der Sicherheitsbescheinigung, die vor Inkrafttreten der Königlichen Erlasse zur Ausführung der Artikel 10 und 31 eingereicht werden.

KAPITEL II — Aufhebungsbestimmungen

Art. 61 - Artikel 452 § 1 Nr. 6 des Programmgesetzes vom 22. Dezember 2003, Artikel 199 Nr. 6 des Gesetzes vom 21. März 1991 zur Umstrukturierung bestimmter öffentlicher Wirtschaftsunternehmen, wie abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 14. Juni 2004, und Artikel 82 des Gesetzes vom 23. Dezember 2005 zur Festlegung verschiedener Bestimmungen werden aufgehoben.

Art. 62 - Die Artikel 4 bis 11, 37 bis 47 und 98 des Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 über die Bedingungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur sowie ihre späteren Abänderungen werden aufgehoben.

Wir fertigen das vorliegende Gesetz aus und ordnen an, dass es mit dem Staatssiegel versehen und durch das Belgische Staatsblatt veröffentlicht wird.

Gegeben zu Brüssel, den 19. Dezember 2006

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Minister der Mobilität

R. LANDUYT

Die Vizepremierministerin und Ministerin des Haushalts

Frau F. VAN DEN BOSSCHE

Der Staatssekretär für Öffentliche Unternehmen

B. TUYBENS

Gesehen und mit dem Staatssiegel versehen:

Die Ministerin der Justiz

Frau L. ONKELINX

Anlage I — Gemeinsame Sicherheitsindikatoren

Die Sicherheitsbehörden erstatten über nachstehende gemeinsame Sicherheitsindikatoren Bericht.

Ergeben sich nach der Vorlage des Berichts neue Sachverhalte oder werden Fehler entdeckt, so ändert beziehungsweise berichtigt die Sicherheitsbehörde die Sicherheitsindikatoren eines bestimmten Jahres bei der ersten geeigneten Gelegenheit, spätestens jedoch im folgenden Jahresbericht.

Hinsichtlich der Indikatoren für die unter Nummer 1 genannten Unfälle wird die Verordnung (EG) Nr. 91/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs angewandt, sofern die Informationen vorliegen.

(1) Unfallbezogene Indikatoren

1. Gesamtzahl und (auf die gefahrenen Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Unfälle, aufgeschlüsselt nach folgenden Unfallarten:

- Kollisionen von Zügen einschließlich Kollisionen mit Hindernissen innerhalb des Lichtraumprofils,
- Zugentgleisungen,
- Unfälle auf Bahnübergängen einschließlich solcher, an denen Fußgänger beteiligt sind,
- Unfälle mit Personenschäden, die von in Bewegung befindlichem Rollmaterial verursacht wurden, mit Ausnahme von Suiziden,
- Suizide,
- Brände im Rollmaterial,
- sonstige Unfälle.

Jeder Unfall wird unter der jeweiligen Art des ursächlichen Unfalls aufgeführt, auch wenn die Folgen eines Sekundärunfalls schwerwiegender sind, beispielsweise bei einem Brand nach einer Entgleisung.

2. Gesamtzahl und (auf die gefahrenen Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der schwer Verletzten und Getöteten je Unfallart, aufgeschlüsselt in folgende Kategorien:

- Fahrgäste (auch im Verhältnis zu den gesamten Personenkilometern),
- Bedienstete einschließlich des Personals von Auftragnehmern,
- Benutzer von Bahnübergängen,
- unbefugte Personen auf Eisenbahnanlagen,
- sonstige Personen.

(2) Indikatoren in Bezug auf Störungen und Beinaheunfälle

1. Gesamtzahl und (auf die gefahrenen Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Schienenbrüche, Schienenverbiegungen und Signalgebungsfehler,

2. Gesamtzahl und (auf die gefahrenen Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der unter Gefährdung überfahrenen Haltesignale,

3. Gesamtzahl und (auf die gefahrenen Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Rad- und der Achsbrüche an in Betrieb befindlichem Rollmaterial.

(3) Indikatoren in Bezug auf die Unfallfolgen

1. Gesamtkosten und (auf die gefahrenen Zugkilometer bezogene) Durchschnittskosten aller Unfälle (in Euro), bei denen nach Möglichkeit folgende Kosten zu berechnen und einzubeziehen sind:

- für Tod und Verletzungen,
- Ausgleichsleistungen für den Verlust oder die Beschädigung des Eigentums von Fahrgästen, Personal oder Dritten, einschließlich der Kosten im Zusammenhang mit Umweltschäden,
- für den Austausch oder die Instandsetzung von beschädigtem Rollmaterial und von Eisenbahnanlagen,
- für Verspätungen, Störungen und Umleitungen im Verkehrsbetrieb einschließlich zusätzlicher Kosten für Personal und Verlust künftiger Einnahmen.

Von den vorstehend genannten Kosten werden von Dritten geleistete oder voraussichtlich zu leistende Entschädigungen und Ausgleichsleistungen, beispielsweise von Kraftfahrzeugbesitzern, die an Unfällen auf Bahnübergängen beteiligt sind, abgezogen. Ausgleichsleistungen, die das Eisenbahnunternehmen oder der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur aufgrund eigener Versicherungspolizen erhält, werden nicht abgezogen.

2. Gesamtzahl und (auf die geleisteten Arbeitsstunden bezogene) durchschnittliche Zahl der Arbeitsstunden, die von Personal und Auftragnehmern unfallbedingt nicht geleistet werden können.

(4) Indikatoren in Bezug auf die technische Sicherheit der Infrastruktur und ihre Umsetzung

1. Prozentualer Anteil der mit automatischer Zugsicherung (ATP) betriebenen Strecken, prozentualer Anteil der unter Nutzung betriebsbereiter ATP-Systeme gefahrenen Zugkilometer,

2. Zahl der Bahnübergänge (insgesamt und pro Kilometer Strecke). Prozentualer Anteil der automatisch oder manuell geschützten Bahnübergänge.

(5) Indikatoren in Bezug auf das Sicherheitsmanagement

Interne Nachprüfungen (Audits), die vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und von Eisenbahnunternehmen gemäß den Unterlagen des Sicherheitsmanagementsystems durchgeführt wurden. Gesamtzahl der durchgeführten Nachprüfungen und Angabe dieser Zahl als Prozentwert in Bezug auf die vorgeschriebenen (und/oder geplanten) Nachprüfungen.

(6) Definitionen

Die berichtenden Behörden können sich bei den Angaben zu dieser Anlage auf die in dem betreffenden Mitgliedstaat üblichen Definitionen für Indikatoren und Kostenberechnungsmethoden stützen. Alle verwendeten Definitionen und Berechnungsmethoden werden in einer Anlage zu dem in Artikel 19 erwähnten Jahresbericht erläutert.

Anlage II — Sicherheitsmanagementsysteme

1. Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem

Alle wichtigen Elemente des Sicherheitsmanagementsystems müssen dokumentiert werden; insbesondere wird die Zuständigkeitsverteilung innerhalb der Organisation des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur und des Eisenbahnunternehmens beschrieben. Es beschreibt, auf welche Weise die Geschäftsleitung die Kontrolle in den verschiedenen Bereichen sicherstellt, das Personal und seine Vertreter auf allen Ebenen einbezogen werden und die fortlaufende Verbesserung des Sicherheitsmanagementsystems gewährleistet wird.

2. Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems

2.1. Die wesentlichen Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems sind:

a) eine Sicherheitsordnung, die vom Geschäftsführer des Unternehmens genehmigt und dem gesamten Personal mitgeteilt wird,

b) die Organisation betreffende qualitative und quantitative Ziele zur Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit sowie Pläne und Verfahren für die Erreichung dieser Ziele,

c) Verfahren zur Einhaltung bestehender, neuer und geänderter Normen technischer und betrieblicher Art oder anderer Vorgaben, die

- in TSI oder
- in nationalen Sicherheitsvorschriften gemäß Artikel 6 und Anlage II oder
- in sonstigen einschlägigen Vorschriften oder
- in behördlichen Entscheidungen festgelegt sind, sowie Verfahren, mit denen sichergestellt wird, dass die Normen und anderen Vorgaben während der gesamten Lebensdauer des Materials und während des gesamten Betriebs erfüllt werden,

d) Verfahren und Methoden für die Durchführung von Risikobewertungen und die Anwendung von Maßnahmen zur Risikokontrolle für den Fall, dass sich aus geänderten Betriebsbedingungen oder neuem Material neue Risiken für die Infrastruktur oder den Betrieb ergeben,

- e) Schulungsprogramme für das Personal und Verfahren, die sicherstellen, dass die Qualifikation des Personals aufrechterhalten und die Arbeit dementsprechend ausgeführt wird,
- f) Vorkehrungen für einen ausreichenden Informationsfluss innerhalb der Organisation und gegebenenfalls zwischen Organisationen, die dieselbe Infrastruktur nutzen,
- g) Verfahren und Formate für die Dokumentierung von Sicherheitsinformationen und Bestimmung von Kontrollverfahren zur Sicherung der Konfiguration von entscheidenden Sicherheitsinformationen,
- h) Verfahren, die sicherstellen, dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse gemeldet, untersucht und ausgewertet werden und die notwendigen Vorbeugungsmaßnahmen ergriffen werden,
- i) Bereitstellung von Einsatz-, Alarm- und Informationsplänen in Absprache mit den zuständigen Behörden,
- j) Bestimmungen über regelmäßige interne Nachprüfungen des Sicherheitsmanagementsystems.

2.2. Die anderen Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems sind:

die in Artikel 6 § 4 erwähnten internen, die nationalen Sicherheitsvorschriften ergänzenden Vorschriften, von denen einige zu den wesentlichen Bestandteilen des Sicherheitsmanagementsystems gehören. Die Vorschriften betreffen neben den in Punkt 2.1 erwähnten wesentlichen Bestandteilen alle für das Personal bestimmten Sicherheitsrichtlinien.

Anlage III — Wesentliche Inhalte von Untersuchungsberichten
über Unfälle und Störungen

(1) Zusammenfassung

Die Zusammenfassung enthält eine kurze Beschreibung des Ereignisses und seiner Auswirkungen mit Orts- und Zeitangaben. Sie nennt die unmittelbaren Auslöser des Ereignisses sowie die Einflussfaktoren und die bei der Untersuchung festgestellten Ursachen. Ferner werden die wichtigsten Empfehlungen sowie die entsprechenden Adressaten aufgeführt.

(2) Ereignisbezogene Angaben

1. Ereignis

- Datum, genaue Uhrzeit und Ort des Ereignisses,
- Beschreibung des Geschehens, des Ortes sowie des Einsatzes der Rettungs- und Notfalldienste,
- Entscheidung über die Durchführung einer Untersuchung, die Zusammensetzung des Untersuchungsteams und die Durchführung der Untersuchung.

2. Hintergrund des Ereignisses

- beteiligte Bedienstete und Auftragnehmer sowie sonstige Beteiligte und Zeugen,
- die Züge und ihre Zusammenstellung einschließlich der Registrierungsnummern des beteiligten Rollmaterials,
- Beschreibung der Infrastruktur und des Signalsystems (Gleise, Weichen, Verriegelung, Signale, Zugsicherung),
- Kommunikationsmittel,
- Bauarbeiten am Ort des Ereignisses oder in dessen Nähe,
- Auslösung des Notfallverfahrens der Eisenbahn mit der sich anschließenden Ereigniskette,
- Auslösung der Notfallverfahren der öffentlichen Rettungsdienste, Polizei und ärztlichen Dienste mit der sich anschließenden Ereigniskette.

3. Todesopfer, Verletzte und Sachschäden

- Fahrgäste und Dritte sowie Personal einschließlich der Auftragnehmer,
- Fracht, Gepäck und anderes Eigentum,
- Rollmaterial, Infrastruktur und Umwelt.

4. Äußere Umstände

- Wetterbedingungen und geografische Angaben.

(3) Untersuchungsprotokoll

1. Zusammenfassung von Aussagen (unter Wahrung des Schutzes der Personenidentität)

- Eisenbahnpersonal, einschließlich Auftragnehmern,
- sonstige Zeugen.

2. Sicherheitsmanagementsystem

- organisatorischer Rahmen und Art und Weise, in der Anweisungen erteilt und ausgeführt werden,
- Anforderungen an das Personal und Durchsetzung dieser Anforderungen,
- Routinen für interne Prüfungen und Audits und deren Ergebnisse,
- Schnittstelle zwischen den verschiedenen Akteuren in Bezug auf die Infrastruktur.

3. Vorschriften und Regelungen
 - einschlägige gemeinschaftliche Rechtsvorschriften sowie staatliche Regelungen,
 - sonstige Vorschriften wie Betriebsvorschriften, örtliche Vorschriften, Anforderungen an das Personal, Instandhaltungsvorschriften und geltende Normen.
4. Funktion von Rollmaterial und technischen Einrichtungen
 - Signalgebung und Zugsteuerung/Zugsicherung einschließlich automatischer Datenaufzeichnung,
 - Infrastruktur,
 - Kommunikationsausrüstung,
 - Rollmaterial einschließlich automatischer Datenaufzeichnung.
5. Dokumentierung betrieblicher Handlungen
 - Maßnahmen des Personals für Verkehrssteuerung und Signalgebung,
 - Austausch von Sprachnachrichten im Zusammenhang mit dem Ereignis einschließlich der Dokumentierung von Aufzeichnungen,
 - Maßnahmen zum Schutz und zur Sicherung des Ortes des Ereignisses.
6. Schnittstellen zwischen Mensch, Maschine und Organisation
 - Arbeitszeitregelung für das beteiligte Personal,
 - medizinische und persönliche Faktoren, die das Ereignis beeinflusst haben, einschließlich Stress physischer oder psychischer Natur,
 - Gestaltung von Ausrüstungen, die die Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine beeinflussen.
7. Frühere Ereignisse ähnlicher Art
 - (4) Auswertung und Schlussfolgerungen
 1. Abschließende Darstellung der Ereigniskette
 - Abschließende Darlegung des Ereignisses anhand der unter Punkt (3) ermittelten Tatsachen.
 2. Auswertung
 - Auswertung der unter Punkt (3) ermittelten Tatsachen mit dem Ziel, Schlussfolgerungen in Bezug auf die Ursachen des Ereignisses und die Leistung der Rettungsdienste zu ziehen.
 3. Schlussfolgerungen
 - direkte und indirekte Auslöser des Ereignisses einschließlich der Einflussfaktoren im Zusammenhang mit Handlungen beteiligter Personen oder dem Zustand von Rollmaterial und technischen Einrichtungen,
 - Ursachen im Zusammenhang mit Fachkenntnissen, Verfahren und Instandhaltung,
 - Grundursachen im Zusammenhang mit dem rechtlichen Rahmen und dem Sicherheitsmanagementsystem.
 4. Zusätzliche Bemerkungen
 - Mängel und Versäumnisse, die während der Untersuchung ermittelt wurden, für die Ursachenbestimmung jedoch nicht von Belang sind.
 - (5) Durchgeführte Maßnahmen
 - Liste von aufgrund des Ereignisses bereits durchgeführten oder beschlossenen Maßnahmen.
 - (6) Empfehlungen

Anlage IV — Erklärung zum streckenbezogenen Teil

der Sicherheitsbescheinigung

Der Sicherheitsbehörde werden für die Ausstellung des streckenbezogenen Teils der Sicherheitsbescheinigung die nachstehend aufgeführten Unterlagen vorgelegt:

1. Unterlagen des Eisenbahnunternehmens zu den TSI beziehungsweise zu Teilen der TSI und gegebenenfalls zu nationalen Sicherheitsvorschriften und sonstigen Vorschriften, die seinen Betrieb, sein Personal und sein Rollmaterial betreffen, sowie Unterlagen, die die Einhaltung dieser Vorgaben durch das Sicherheitsmanagementsystem belegen,
2. Unterlagen des Eisenbahnunternehmens zu den verschiedenen Kategorien des angestellten oder beauftragten Betriebspersonals, einschließlich Nachweisen, dass dieses Personal die Anforderungen der TSI beziehungsweise der nationalen Vorschriften erfüllt und ordnungsgemäß zugelassen ist, nötigenfalls auch von der bzw. von den in Artikel 33 [*sic, zu lesen ist: Art. 34*] erwähnten Ausbildungsanstalten,
3. Unterlagen des Eisenbahnunternehmens zu den verwendeten Rollmaterialtypen einschließlich Nachweisen, dass diese die Anforderungen der TSI beziehungsweise der nationalen Vorschriften erfüllen, ordnungsgemäß genehmigt und für die Inbetriebnahme auf dem belgischen Eisenbahnnetz zugelassen sind.

Um Doppelarbeit zu vermeiden und die Informationsmenge zu verringern, sollten nur zusammenfassende Unterlagen zu Elementen vorgelegt werden, die den TSI und sonstigen Anforderungen zur Umsetzung der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, beide abgeändert durch die Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004, entsprechen.