

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2013/14396]

9 JUILLET 2013. — Arrêté royal déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité

RAPPORT AU ROI

Sire,

Le présent projet d'arrêté royal vise à rassembler et à clarifier les exigences applicables au personnel de sécurité, spécialement dans le cadre de la licence européenne de conducteur de train.

Concernant tout d'abord les formalités préalables applicables au présent projet, celui-ci relève, comme le souligne le Conseil d'Etat, de la notion de « règles de sécurité qui constituent le cadre réglementaire national de sécurité » au sens de l'article 6, § 1^{er}, 3^e, de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

Comme le relève le Conseil d'Etat, l'article 7, paragraphes 2 et 3, de ladite loi impose, lorsque les critères prévus au paragraphe 1^{er} sont remplis, la soumission de telles règles à une procédure de consultation et de notification préalable.

Cependant, nous estimons que les critères indiqués à l'article 7, paragraphe 1^{er}, de ladite loi du 19 décembre 2006, qui transpose l'article 8 de la Directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires, ne sont pas remplis par le présent projet.

En effet, le présent projet ne constitue pas, au sens de l'article 7, paragraphe 1^{er}, de la loi du 19 décembre 2006, « une nouvelle règle nationale de sécurité basée sur un niveau de sécurité plus élevé que celui des objectifs de sécurité communs ou qui est susceptible d'affecter les activités d'entreprises ferroviaires sur le réseau belge ». Ce projet de refonte relève en effet avant tout d'une volonté d'amélioration de la lisibilité des textes.

Par ailleurs, en ce qui concerne les modifications que le présent projet apporte aux exigences existantes, celles-ci sont soit rendues nécessaires par les évolutions du droit européen, soit visent à régler des aspects laissés ouverts par la réglementation européenne. Ces modifications ne visent donc pas à aller au-delà du niveau de sécurité prévu par les objectifs de sécurité communs poursuivis par cette réglementation.

En ce qui concerne l'intitulé du présent projet, le Conseil d'Etat expose qu'il gagnerait à être complété pour préciser qu'il s'applique à l'exploitation du transport ferroviaire. Cependant, l'intitulé proposé par le Conseil d'Etat (« arrêté royal déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité des utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire ») ne peut convenir.

En effet, le présent projet possède un champ d'application qui ne se cantonne pas au personnel de sécurité des utilisateurs de l'infrastructure mais s'étend au personnel de sécurité d'autres organismes, comme les entités en charge de l'entretien.

Par ailleurs, l'intitulé du présent projet reprend l'intitulé exact de l'arrêté royal du 15 mai 2011 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité, que le présent projet vise à remplacer.

Au surplus, la notion d'« exigences applicables au personnel de sécurité » correspond mots pour mots à l'habilitation du Roi qui figure à l'article 6, paragraphe 2, alinéa 3, de la loi du 19 décembre 2006, qui constitue la base juridique du présent projet.

Le fait que le présent projet s'applique à l'exploitation du transport ferroviaire doit en définitive être déduit du fait qu'il constitue un arrêté d'exécution de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

En ce qui concerne le préambule du présent projet, le Conseil d'Etat expose que, en raison du fait le projet a notamment pour objet de déterminer les exigences complémentaires applicables au personnel de sécurité qui assure la circulation des véhicules à caractères patrimonial, en ses articles 34 à 38, il y a également lieu de viser au titre de fondement légal du projet l'article 6, paragraphe 2, alinéa 5 (et non 5^e), de la loi du 19 décembre 2006.

Cependant, l'article 6, paragraphe 2, alinéa 5, de la loi du 19 décembre 2006, qui donne au Roi la compétence d'arrêter « les exigences relatives à la circulation des véhicules à caractère patrimonial », ne constitue pas une base juridique du présent projet.

En effet, le présent projet concerne notamment les exigences applicables au personnel de sécurité prestant des services à bord de véhicules à caractère patrimonial, mais il ne concerne pas les règles relatives à la circulation de ces véhicules.

FEDERALE OVERHEIDS Dienst MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2013/14396]

9 JULI 2013. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Dit ontwerp van koninklijk besluit beoogt de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel samen te brengen en te verduidelijken, in het bijzonder in het kader van de Europese vergunning van treinbestuurder.

Ten eerste met betrekking tot de voorafgaande formaliteiten van toepassing op dit ontwerp, deze komen voort, zoals de Raad van State benadrukt, uit het begrip « veiligheidsvoorschriften die het nationaal regelgevend kader bepalen » in de zin van artikel 6, § 1, 3^e, van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

Zoals de Raad van State heeft opgemerkt, legt artikel 7, paragrafen 2 en 3, van gemelde wet, op dat wanneer de criteria voorzien in paragraaf 1, vervuld zijn, deze regels onderworpen worden aan de procedure van raadpleging en van voorafgaande kennisgeving.

Nochtans, menen wij dat de criteria vastgesteld in artikel 7, paragraaf 1, van gemelde wet van 19 december 2006, dat artikel 8 van Richtlijn 2004/49/EC inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen omzet, niet vervuld worden door dit ontwerp.

Dit ontwerp neemt, in de zin van artikel 7, paragraaf 1, van de wet van 19 december 2006 geen « nieuw nationaal veiligheidsvoorschrift aan dat gebaseerd is op een hoger veiligheidsniveau dan dat van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen of dat een weerslag zou kunnen hebben op de activiteiten van spoorwegondernemingen op het Belgische net ». Dit ontwerp tot herziening is vooral ontstaan vanuit de wil om de leesbaarheid van de teksten te verbeteren.

Overigens, voor wat betreft de wijzigingen die dit ontwerp aanbrengt aan de bestaande voorschriften, zijn deze ofwel noodzakelijk geworden ten gevolge van de evoluties van het Europees recht, ofwel beogen zij de aspecten te regelen die open gelaten werden door de Europese reglementering. Deze wijzigingen beogen dus niet om verder te gaan dan het veiligheidsniveau dat voorzien is door de gemeenschappelijke veiligheidsdoelstellingen die door deze reglementering nagestreefd worden.

Wat het opschrift van dit ontwerp betreft, oordeelt de Raad van State dat het beter zou worden aangevuld om aan te geven dat het van toepassing is op de exploitatie van het treinverkeer. Het opschrift, voorgesteld door de Raad van State (« Koninklijk besluit tot bepaling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel van de gebruikers van de spoorweginfrastructuur ») is evenwel niet geschikt.

Dit ontwerp heeft immers een toepassingsgebied dat zich niet beperkt tot het veiligheidspersoneel van de gebruikers van de spoorweginfrastructuur maar dat zich ook uitstrekkt tot het veiligheidspersoneel van andere organismen, zoals de entiteiten belast met het onderhoud.

Overigens, neemt het opschrift van dit ontwerp exact het opschrift van het koninklijk besluit van 15 mei 2011 tot bepaling van de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel, dat dit ontwerp beoogt te vervangen, over.

Meer nog, het begrip « vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel » komtwoord voor woord overeen met de habilitatie van de Koning, opgenomen in artikel 6, paragraaf 2, derde lid, van de wet van 19 december 2006, dat de rechtsgrond vormt voor dit ontwerp.

Het feit dat dit ontwerp van toepassing is op de exploitatie van het spoorvervoer dient op definitieve wijze afgeleid te worden uit het feit dat het een uitvoeringsbesluit is van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid.

Wat de aanhef van dit ontwerp betreft, zet de Raad van State uiteen dat, aangezien het ontwerp er onder andere toe strekt de bijkomende vereisten vast te stellen die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel dat met de toeristische spoorwegritten met historische voertuigen is belast, in zijn artikelen 34 tot 38, ook artikel 6, paragraaf 2, vijfde lid (en niet 5), van de wet van 19 december 2006 als rechtsgrond dient te worden vermeld.

Nochtans vormt artikel 6, paragraaf 2, vijfde lid, van de wet van 19 december 2006, dat aan de Koning de bevoegdheid geeft om « de toe te passen vereisten voor het verkeer van voertuigen met een patrimonial karakter » te bepalen, niet een rechtsgrond voor dit ontwerp.

Dit ontwerp heeft meer bepaald betrekking op vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel dat diensten presteert aan boord van voertuigen met een patrimonial karakter, maar het heeft geen betrekking op de regels aangaande het verkeer van deze voertuigen.

Les exigences applicables à la circulation des véhicules à caractère patrimonial font en effet quant à elles l'objet d'un autre arrêté, à savoir l'arrêté ministériel du 26 juillet 2007 portant adoption d'un cahier des charges des circulations touristiques effectuées avec du matériel historique sur l'infrastructure ferroviaire.

Dans son avis relatif à l'article 39, paragraphe 3, du projet, le Conseil d'Etat considère qu'il serait excessif de prévoir que, lors d'une suspension préventive, le membre du personnel de sécurité suspendu soit systématiquement soumis à un contrôle du taux d'alcoolémie, et demande dès lors que les mots « est soumis » soient remplacés par les mots « peut être soumis ».

Cependant, il nous semble que le caractère systématique du contrôle du taux d'alcoolémie imposé à tout membre du personnel de sécurité qui fait l'objet d'une suspension préventive des fonctions de sécurité constitue une mesure raisonnable.

En effet, les membres du personnel du gestionnaire de l'infrastructure qui procèdent à la suspension préventive des fonctions de sécurité ne sont pas habilités à apprécier les circonstances dans lesquelles il convient de procéder à ce contrôle alcoolémique.

Dès lors, rendre ces contrôles du taux d'alcoolémie facultatifs dans le cadre du présent projet reviendrait à abaisser le niveau de sécurité existant, ce qui n'est pas l'objectif poursuivi par le présent projet.

Il a donc été décidé de rendre ce contrôle systématique, ce qui est déjà le cas dans l'arrêté royal du 15 mai 2011 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité, que le présent projet vise à remplacer.

Nous avons l'honneur d'être,

Sire,
de Votre Majesté
les très respectueux
et très fidèles serviteurs,
La Ministre de l'Intérieur,
Mme J. MILQUET
Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
M. WATHELET

9 JUILLET 2013. — Arrêté royal déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, l'article 6, § 2, alinéa 3, remplacé par la loi du 26 janvier 2010 et l'article 37/27, § 5, 3^e et 4^e, inséré par la loi du 26 janvier 2010;

Vu l'arrêté royal du 16 janvier 2007 portant des exigences et procédures de sécurité applicables au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et aux entreprises ferroviaires;

Vu l'arrêté royal du 15 mai 2011 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité;

Vu l'arrêté ministériel du 26 juillet 2007 portant adoption d'un cahier des charges des circulations touristiques effectuées avec du matériel historique sur l'infrastructure ferroviaire;

Vu l'arrêté ministériel du 9 juin 2009 portant adoption du cahier des charges du personnel de sécurité;

Vu l'association des Gouvernements de Région;

Vu l'avis n°52.881/4 du Conseil d'Etat, donné le 11 mars 2013, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant que l'article 60/1 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, qui transpose l'article 37, § 3, de la Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la Directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la Directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, prévoit que les conducteurs autorisés à conduire conformément aux dispositions qui s'appliquaient avant l'entrée en vigueur de l'article 60, 1^o ou 2^o de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire

De vereisten van toepassing op het verkeer van voertuigen met een patrimonial karakter maken op zichzelf het voorwerp uit van een ander besluit, te weten het ministerieel besluit van 26 juli 2007 tot aanname van een bestek voor toeristische spoorwegritten met historisch materieel op de spoorweginfrastructuur.

In zijn advies met betrekking tot artikel 39, paragraaf 3, van het ontwerp, beschouwt de Raad van State dat het overdreven zou zijn te bepalen dat bij een preventieve schorsing het lid van het veiligheidspersoneel dat preventief is geschorst, in alle gevallen een alcoholtest moet ondergaan, en vraagt dan ook om de woorden « wordt onderworpen » te vervangen door de woorden « kan worden onderworpen ».

Nochtans lijkt het ons dat het systematische karakter van de opgelegde alcoholtest aan ieder lid van het veiligheidspersoneel die het voorwerp uitmaakt van een preventieve schorsing van veiligheidsfuncties, een redelijke maatregel is.

Inderdaad, personeelsleden van de infrastructuurbeheerder die overgaan tot de preventieve schorsing van veiligheidsfuncties, zijn niet gemachtigd om de omstandigheden te beoordelen waarin het gepast is om over te gaan tot deze alcoholtest.

Bijgevolg zouden facultatieve controles van de alcoholtest in het kader van dit ontwerp erop neerkomen het bestaande veiligheidsniveau te verlagen, wat niet de doelstelling is die met dit ontwerp wordt nastreefd.

Er is dus beslist om deze controle systematisch te maken, wat al het geval is in het koninklijk besluit van 15 mei 2011 tot bepaling van de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel, dat dit ontwerp beoogt te vervangen.

Wij hebben de eer te zijn,

Sire,
van Uwe majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaars,
De Minister van Binnenlandse Zaken,
Mevr. J. MILQUET
De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
M. WATHELET

9 JULI 2013. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, artikel 6, § 2, derde lid, vervangen bij de wet van 26 januari 2010 en artikel 37/27, § 5, 3^e en 4^e, ingevoegd bij de wet van 26 januari 2010;

Gelet op het koninklijk besluit van 16 januari 2007 houdende veiligheidsvereisten en -procedures van toepassing op de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 mei 2011 tot bepaling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel;

Gelet op het ministerieel besluit van 26 juli 2007 tot aanname van een bestek voor toeristische spoorwegritten met historisch materieel op de spoorweginfrastructuur;

Gelet op het ministerieel besluit van 9 juni 2009 tot goedkeuring van het bestek voor het veiligheidspersoneel;

Gelet op de betrokkenheid van de Gewestregeringen;

Gelet op het advies nr. 52.881/4 van de Raad van State, gegeven op 11 maart 2013, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende dat artikel 60/1 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, artikel 37, § 3 van Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 tot wijziging van de Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap en de Richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering heeft omgezet, voorziet dat treinbestuurders die overeenkomstig de bepalingen die van toepassing waren vóór het van toepassing worden van artikel 60, 1^o of 2^o van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen vergund waren om treinen te besturen, op grond van hun rechten hun beroepsbezigheden mogen voortzetten voor een duur van ten hoogste zeven jaar na het aanleggen van de registers bedoeld in de artikelen 37/6 en 37/14 van de voornoemde wet;

peuvent poursuivre leurs activités professionnelles sur la base de leurs droits, pour une durée maximale de sept ans après l'établissement des registres visés aux articles 37/6 et 37/14 de ladite loi;

Considérant que cela signifie que les conducteurs de train possédant une licence nationale délivrée conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 9 juin 2009 ont le droit de poursuivre leurs activités professionnelles pour une durée maximale de sept ans après l'établissement des registres visés aux articles précités;

Considérant que ce délai vient à expiration le 29 octobre 2018;

Considérant qu'à cette date, tous les conducteurs de train devront être en possession de licences et d'attestations conformes au système mis en place dans la Directive 2007/58/CE précitée, telle que transposée dans la loi relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire;

Considérant que, dans l'intervalle, il convient d'apporter aux exigences applicables aux conducteurs de train munis d'une licence nationale des modifications;

Sur la proposition de la Ministre de l'Intérieur et du Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE 1^{er}. — *Généralités*

Section 1^{re}. — Définitions

Article 1^{er}. § 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1° « loi sécurité d'exploitation ferroviaire » : la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire;

2° « loi relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire » : la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

3° « personnel de sécurité » : le personnel exerçant, même occasionnellement, une ou plusieurs tâches critiques de sécurité;

4° « tâche critique de sécurité » : une tâche spécifique qui a un impact direct sur la sécurité ferroviaire, effectuée par une personne (employé ou sous-traitant), dans le cadre de son travail, sur le réseau ferroviaire belge;

5° « GI » : le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire visé à l'article 5, 3°, de la loi sécurité d'exploitation ferroviaire;

6° « conducteur de train » : le membre du personnel de sécurité visé à l'article 5, 30°, de la loi sécurité d'exploitation ferroviaire;

7° « agrément de sécurité » : l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure visé à l'article 5, 35°, de la loi sécurité d'exploitation ferroviaire;

8° « ECE » (entité en charge de l'entretien) : l'entité visée à l'article 5, 38°, de la loi sécurité d'exploitation ferroviaire;

9° « UI » (utilisateur de l'infrastructure) : les entreprises ferroviaires ayant un droit d'accès sur l'infrastructure ferroviaire belge, en vertu de l'article 6 de la loi relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et leurs auxiliaires; le gestionnaire de l'infrastructure aux fins d'entretien et de gestion, de renouvellement et d'extension de l'infrastructure ferroviaire, en vertu de l'article 9 de la loi relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et ses auxiliaires; les associations ou sociétés autorisées à circuler sur l'infrastructure ferroviaire belge conformément à l'arrêté ministériel du 26 juillet 2007 portant adoption d'un cahier des charges des circulations touristiques effectuées avec du matériel historique sur l'infrastructure ferroviaire;

10° « auxiliaire » : toute personne physique ou morale, association ou société, qui utilise l'infrastructure ferroviaire et au service de laquelle l'EFC ou le GI recourt, sous son contrôle et sa responsabilité;

11° « EF » (entreprise ferroviaire) : l'entreprise visée à l'article 5, 4°, de la loi sécurité d'exploitation ferroviaire;

12° « accompagnateur de trains de voyageurs » : le personnel de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité visé à l'article 5, 30/1°, de la loi sécurité d'exploitation ferroviaire;

13° « association touristique » : l'association touristique ferroviaire autorisée à effectuer des circulations touristiques sur l'infrastructure ferroviaire avec du matériel historique conformément à l'annexe de

Overwegende dat dit betekent dat de treinbestuurders die over een nationale vergunning beschikken die werd afgeleverd overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van 9 juni 2009, het recht hebben hun beroepsbezigheden voort te zetten voor een duur van ten hoogste zeven jaar na het aanleggen van de registers bedoeld in de bovenvermelde artikels;

Overwegende dat deze termijn op 29 oktober 2018 vervalt;

Overwegende dat vanaf die datum, alle treinbestuurders in het bezit moeten zijn van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen conform het systeem dat werd ingevoerd door de bovenvermelde Richtlijn 2007/58/EG, zoals ze in de wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen werd omgezet;

Overwegende dat in tussentijd de vereisten die van toepassing zijn op treinbestuurders met een nationale vergunning, moeten worden gewijzigd;

Op de voordracht van de Minister van Binnenlandse Zaken en van de Staatssecretaris voor Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK 1. — *Algemeen*

Afdeling 1. — Definities

Artikel 1. § 1. Voor de toepassing van dit besluit, wordt verstaan onder :

1° « wet exploitatieveiligheid van de spoorwegen » : de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen;

2° « wet betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur » : de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

3° « veiligheidspersoneel » : het personeel dat, al is het maar sporadisch, één of meerdere voor de veiligheid cruciale taken verricht;

4° « voor de veiligheid cruciale taak » : een specifieke taak die een rechtstreekse impact op de spoorwegveiligheid heeft en die door een persoon (werknemer of subcontractant) in het kader van zijn werk, op het Belgische spoorwegnetwerk wordt uitgeoefend;

5° « IB » : de spoorweginfrastructuurbeheerder bedoeld in artikel 5, 3°, van de wet exploitatieveiligheid van de spoorwegen;

6° « treinbestuurder » : het lid van het veiligheidspersoneel bedoeld in artikel 5, 30°, van de wet exploitatieveiligheid van de spoorwegen;

7° « veiligheidsvergunning » : de veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerder bedoeld in artikel 5, 35°, van de wet exploitatieveiligheid van de spoorwegen;

8° « MOBE » (een met het onderhoud belaste entiteit) : de entiteit bedoeld in artikel 5, 38°, van de wet exploitatieveiligheid van de spoorwegen;

9° « IG » (infrastructuurgebruiker) : de spoorwegondernemingen die toegang hebben tot de Belgische spoorweginfrastructuur krachtens artikel 6 van de wet betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en hun hulpondernemingen; de infrastructuurbeheerder met het oog op het onderhouden, het beheer, de vernieuwing en de uitbreiding van de spoorweginfrastructuur krachtens artikel 9 van de wet betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en zijn hulpondernemingen; de verenigingen of ondernemingen die de Belgische spoorweginfrastructuur mogen gebruiken overeenkomstig het ministerieel besluit van 26 juli 2007 tot aanneming van een bestek voor toeristische spoorwegen met historisch materieel op de spoorweginfrastructuur;

10° « hulponderneming » : elke natuurlijke persoon of rechtspersoon, vereniging of onderneming, die de spoorweginfrastructuur gebruikt en waarop de SO of de IB een beroep doet, onder haar of zijn controle en verantwoordelijkheid;

11° « SO » (spoorwegonderneming) : de onderneming bedoeld in artikel 5, 4°, van de wet exploitatieveiligheid van de spoorwegen;

12° « begeleider van reizigerstreinen » : boordpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht, zoals bedoeld in artikel 5, 30/1°, van de wet exploitatieveiligheid van de spoorwegen;

13° « toeristische vereniging » : de toeristische spoorwegvereniging die het spoorwegnetwerk mag gebruiken om er toeristisch spoorwegvervoer met historisch materieel te organiseren overeenkomstig de bijlage bij het ministerieel besluit van 26 juli 2007 tot aanneming van een bestek voor toeristische spoorwegen met historisch materieel op de spoorweginfrastructuur.

l'arrêté ministériel du 26 juillet 2007 portant adoption d'un cahier des charges des circulations touristiques effectuées avec du matériel historique sur l'infrastructure ferroviaire.

Section 2. — Champ d'application

Art. 2. § 1^{er}. Les exigences générales figurant au chapitre 2 s'appliquent à l'ensemble du personnel de sécurité, à l'exception des exigences applicables au personnel de sécurité qui travaille exclusivement sur des sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire. Les exigences spécifiques applicables à ce personnel sont déterminées par le GI dans le cadre de son agrément de sécurité.

§ 2. Les exigences figurant au chapitre 3 s'appliquent à l'ensemble du personnel de sécurité des UI, à l'exception du personnel occupant la fonction de sécurité « conducteur de train » et qui est titulaire d'une licence européenne. Les exigences spécifiques applicables à ce personnel de sécurité et à la licence européenne figurent dans la loi sécurité d'exploitation ferroviaire (articles 34 à 37/22 et 37/24 à 37/27, §§ 1^{er} à 4, et ses annexes V à XI) et dans ses arrêtés d'exécution.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, les sections 3 et 4 du chapitre 3 s'appliquent au personnel occupant la fonction de sécurité « conducteur de train » et qui est titulaire d'une licence européenne.

§ 3. Les exigences spécifiques figurant au chapitre 4 s'appliquent à l'ensemble du personnel de sécurité des ECE, à l'exception du personnel chargé de l'entretien des wagons de fret dont les tâches sont visées par le Règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret.

CHAPITRE 2. — Exigences applicables à l'ensemble du personnel de sécurité

Art. 3. S'il exerce plusieurs tâches, le membre du personnel de sécurité possède la maîtrise de l'ensemble de ses activités et privilégie les tâches critiques de sécurité, plus particulièrement en cas de situation perturbée.

Art. 4. Le membre du personnel de sécurité reçoit une formation adaptée à la tâche de sécurité qui lui est confiée et ce préalablement à l'exercice de cette tâche et pendant toute la durée de celle-ci.

Art. 5. Lorsque des exigences spécifiques le prévoient, le membre du personnel de sécurité satisfait aux critères médicaux et éventuellement psychologiques préalablement à l'exercice de sa tâche et pendant toute la durée de celle-ci.

Art. 6. § 1^{er}. Le personnel de sécurité ne peut, à aucun moment de son service, être sous l'emprise de substances susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration ou le comportement.

Le personnel de sécurité ne peut pas se trouver sous l'emprise d'un état alcoolique caractérisé par la présence dans le sang d'une concentration d'alcool égale ou supérieure à 0,20 gramme pour 1 000 ou par la présence dans l'air expiré d'une concentration d'alcool pur égale ou supérieure à 0,09 milligramme par litre.

§ 2. Le personnel de sécurité n'est pas autorisé à effectuer ses tâches en état d'ivresse ou sous l'emprise de substances psycho-actives, telles que drogues, stupéfiants ou substances thérapeutiques détournées de leur usage normal.

L'UI ou l'ECE prévoit des mesures de contrôle et de prévention relatives à la consommation d'alcool et de substances psycho-actives.

§ 3. Afin de prévenir ou de faire cesser une situation dangereuse au regard de la sécurité ferroviaire, le GI peut demander à un membre du personnel de sécurité de se soumettre à un contrôle du taux d'alcoolémie, conformément à l'article 27 de la loi relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ou dans le cadre de l'assistance technique qu'il fournit à l'autorité de sécurité conformément à l'article 14, alinéa 3, de la loi sécurité d'exploitation ferroviaire.

En cas de résultat positif ou de refus de contrôle du taux d'alcoolémie, l'exécution de tâches critiques de sécurité par ce membre du personnel est immédiatement suspendue.

L'appareillage utilisé dans le cadre du contrôle du taux d'alcoolémie est entretenu et étalonné conformément aux prescriptions du constructeur.

Afdeling 2. — Toepassingsgebied

Art. 2. § 1. De algemene vereisten bedoeld in hoofdstuk 2 zijn van toepassing op al het veiligheidspersoneel, met uitzondering van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel dat uitsluitend op baanvakken werkt die tijdelijk gesloten zijn voor het normale verkeer ten behoeve van het onderhoud, de vernieuwing of de verbetering van het spoorwegsysteem. De specifieke vereisten van toepassing op dit personeel, worden bepaald door de IB in het kader van zijn veiligheidsvergunning.

§ 2. De vereisten bedoeld in hoofdstuk 3 zijn van toepassing op al het veiligheidspersoneel van de IG's, met uitzondering van het personeel dat de veiligheidsfunctie « treinbestuurder » uitoefent en houder is van een Europese vergunning. De specifieke vereisten die op dit veiligheidspersoneel en op de Europese vergunning van toepassing zijn, staan vermeld in de wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen (artikelen 34 tot 37/22 en 37/24 tot 37/27, §§ 1 tot 4, en haar bijlagen V tot XI) en in haar uitvoeringsbesluiten.

In afwijking van het eerste lid, zijn de afdelingen 3 en 4 van hoofdstuk 3 van toepassing op het personeel dat de veiligheidsfunctie « treinbestuurder » uitoefent en houder is van een Europese vergunning.

§ 3. De specifieke vereisten van hoofdstuk 4 zijn van toepassing op al het veiligheidspersoneel van de MOBE's, met uitzondering van het personeel dat met het onderhoud van goederenwagons belast is en waarvan de taken vermeld zijn in Verordening (EU) nr. 445/2011 van de Commissie van 10 mei 2011 betreffende een systeem voor de certificering van met het onderhoud van goederenwagons belaste entiteiten.

HOOFDSTUK 2. — Vereisten van toepassing op al het veiligheidspersoneel

Art. 3. Indien hij meerdere taken uitoefent, beheert het lid van het veiligheidspersoneel het geheel van zijn activiteiten en geeft hij voorrang aan de voor de veiligheid cruciale taken, meer in het bijzonder in geval van storingen.

Art. 4. Het lid van het veiligheidspersoneel krijgt een aan zijn veiligheidsfunctie aangepaste opleiding vùür en gedurende de ganse duur ervan.

Art. 5. Wanneer specifieke vereisten daarin voorzien, voldoet het lid van het veiligheidspersoneel aan de medische en eventueel de psychologische criteria voorafgaandelijk aan de uitoefening van zijn taak en gedurende de ganse duur ervan.

Art. 6. § 1. Het veiligheidspersoneel mag op geen enkel moment tijdens zijn dienst, onder invloed zijn van stoffen die de waakzaamheid, de concentratie of het gedrag beïnvloeden.

Het veiligheidspersoneel mag niet onder invloed zijn van alcohol, wat blijkt uit de aanwezigheid in het bloed van een alcoholgehalte gelijk aan of groter dan 0,20 gram op 1 000 of uit de aanwezigheid van een alcoholconcentratie gelijk aan of groter dan 0,09 milligram per liter in de uitgedademde lucht.

§ 2. Het veiligheidspersoneel mag geen taken uitvoeren in staat van dronkenschap of onder invloed van psychoactieve stoffen, zoals drugs, verdovende middelen of oneigenlijke gebruikte therapeutische stoffen.

De IG of de MOBE voorziet in controlemaatregelen en preventieve maatregelen in verband met het verbruik van alcohol of psychoactieve stoffen.

§ 3. Teneinde een gevvaarlijke situatie te voorkomen of te stoppen, kan de IB een veiligheidspersoneelslid vragen een alcoholtest te ondergaan, overeenkomstig artikel 27 van de wet betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur of in het raam van de technische bijstand die hij verleent aan de veiligheidsinstantie, overeenkomstig artikel 14, derde lid, van de wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

Bij een positief resultaat of bij weigering van een alcoholtest wordt de uitoefening van de veiligheid cruciale taken bij dit veiligheidspersoneelslid onmiddellijk geschorst.

De toestellen die in het raam van de controle op het alcoholgehalte worden gebruikt worden onderhouden en geijkt, conform de voorschriften van de fabrikant.

Art. 7. § 1. Zodra een lid van het veiligheidspersoneel vaststelt of ervan op de hoogte wordt gebracht dat hij persoonlijk en individueel een risico inhoudt voor de spoorwegveiligheid, staakt hij de uitoefening van zijn veiligheidstaken en verwittigt hij onmiddellijk de IG(s) of de MOBE(s) die hem tewerkstelt (tewerkstellen).

Art. 7. § 1^{er}. Dès qu'un membre du personnel de sécurité constate ou est informé qu'il constitue personnellement et individuellement un risque pour la sécurité ferroviaire, il cesse d'exercer des tâches de sécurité et en informe immédiatement le ou les UI ou le ou les ECE qui l'emploie(nt).

§ 2. Dès qu'un membre du personnel de sécurité constate un fait pouvant constituer un risque pour la sécurité ferroviaire, il en informe immédiatement le GI.

§ 3. Lorsque l'UI ou l'ECE constate ou est informé(e) que du personnel de sécurité, employé par lui/elle ou travaillant pour son compte, constitue un risque pour la sécurité ferroviaire, il/elle prend immédiatement les mesures nécessaires afin de mettre fin à ce risque et d'éviter qu'il ne se reproduise.

L'UI ou l'ECE consigne par écrit les mesures prises pour mettre fin au risque et éviter qu'il ne se reproduise.

Si elle l'estime nécessaire, l'autorité de sécurité peut signifier à l'UI ou à l'ECE qu'elle estime les mesures insuffisantes, et exiger qu'il soit procédé au contrôle de l'aptitude de la personne concernée.

CHAPITRE 3. — *Exigences applicables à l'ensemble du personnel de sécurité des UI*

Section 1^{re}. — Exigences communes applicables au personnel des UI

Art. 8. § 1^{er}. Dans le cas des UI, les tâches critiques de sécurité sont regroupées dans un ensemble de fonctions de sécurité génériques.

§ 2. Les fonctions de sécurité relatives à l'ensemble des UI sont les suivantes :

- 1° conducteur de train;
- 2° accompagnateur de trains de voyageurs;
- 3° responsable du service des manœuvres;
- 4° agent d'escorte de train de marchandises;
- 5° agent chargé de la manœuvre;
- 6° agent chargé de la formation et l'expédition des trains;
- 7° agent chargé de la gestion des opérations administratives relatives à la manœuvre, la desserte d'installations, la formation et l'expédition des trains;
- 8° agent chargé de la desserte des appareils de voie et des installations de signalisation (dans la limite des accords passés entre les EF et le GI);
- 9° agent chargé de la visite technique complète du matériel roulant, spécialité « marchandise »;
- 10° agent chargé de la visite du matériel roulant, spécialité « voyageur »;
- 11° sous-chef de gare spécialité « voyageur » surveillance et desserte des quais et faisceaux de garage;
- 12° agent préposé aux manœuvres spécialité « voyageur »;
- 13° agent chargé des opérations relatives à la desserte des raccordements privés;
- 14° agent chargé des opérations relatives à la desserte d'une installation (atelier, poste d'entretien...).

§ 3. Les fonctions de sécurité réservées au GI sont les suivantes :

- 1° agent responsable de l'exécution des travaux;
- 2° répartiteur courant de traction;
- 3° agent d'escorte des trains de travaux;
- 4° garde barrière;
- 5° factionnaire;
- 6° agent du mouvement;
- 7° opérateur et signaleur;
- 8° signaleur mobile.

§ 4. Les fonctions de sécurité énoncées aux §§ 1 et 2 sont entendues au sens générique du terme et ne tiennent pas compte des grades ou qualifications.

§ 2. Zodra een lid van het veiligheidspersoneel een feit vaststelt dat een risico kan inhouden voor de spoorwegveiligheid, brengt hij onmiddellijk de IB daarvan op de hoogte.

§ 3. Wanneer de IG of de MOBE vaststelt of ingelicht wordt dat veiligheidspersoneel dat hij/ze tewerkstelt of dat voor zijn/haar rekening werkt, de veiligheid van het spoorwegverkeer in gevaar brengt, neemt hij/zij onmiddellijk de nodige maatregelen om aan dit risico een einde te stellen en om de herhaling van dit risico te voorkomen.

De IG of de MOBE maakt een schriftelijk verslag op van de maatregelen die genomen werden om een einde aan het risico te stellen en om de herhaling van dit risico te voorkomen.

Indien de veiligheidsinstantie het nodig acht, kan ze aan de IG of aan de MOBE mededelen dat de maatregelen onvoldoende zijn en kan ze eisen dat de bekwaamheid van de betrokken persoon gecontroleerd wordt.

HOOFDSTUK 3. — *Vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel van de IG's*

Afdeling 1. — Gemeenschappelijke vereisten van toepassing op het personeel van de IG's

Art. 8. § 1. In het geval van de IG's, worden de voor de veiligheid cruciale taken als een geheel van generische veiligheidsfuncties beschouwd.

§ 2. De veiligheidsfuncties die bij alle IG's uitgeoefend kunnen worden, zijn de volgende :

- 1° treinbestuurder;
- 2° begeleider van reizigerstreinen;
- 3° verantwoordelijke bediende voor de rangeerdienst;
- 4° begeleidende agent van goederentreinen;
- 5° bediende belast met het rangeren;
- 6° bediende belast met het samenstellen en verzenden van treinen;
- 7° bediende belast met het beheer van de administratieve verrichtingen met betrekking tot het rangeren, de bediening van installaties, het samenstellen en verzenden van treinen;
- 8° bediende belast met de bediening van spoortoestellen en seininrichtingsinstallaties (binnen de perken van de overeenkomsten tussen de SO's en de IB);
- 9° bediende belast met de volledige technische schouwing van het rollend materieel, specialiteit « goederen »;
- 10° bediende belast met de volledige technische schouwing van het rollend materieel, specialiteit « reizigers »;
- 11° onderstationchef specialiteit « reizigers » - toezicht en bediening van de perrons en uitwijkbundels;
- 12° bediende belast met de rangeringen specialiteit « reizigers »;
- 13° bediende belast met het bedienen van de private spooraansluitingen;
- 14° bediende belast met de taken betreffende de bediening van een installatie (werkplaats, onderhoudspost...).

§ 3. De veiligheidsfuncties voorbehouden aan de IB zijn de volgende :

- 1° verantwoordelijke bediende voor de uitvoering van de werken;
- 2° verdeler tractiestroom;
- 3° begeleidende agent van werktreinen;
- 4° overwegwachter;
- 5° schildwacht;
- 6° bediende beweging;
- 7° seingever en operator;
- 8° mobiele seingever.

§ 4. De in de §§ 1 en 2 genoemde veiligheidsfuncties worden als dusdanig beschouwd en dit zonder rekening te houden met graden of bekwaamheden.

Art. 9. § 1. Dit artikel behandelt enkel de vereiste taalkennis die het veiligheidspersoneel nodig heeft om actief en efficiënt te communiceren in routinesituaties, problematische situaties en noodsituaties.

De vorm en de inhoud van de mededelingen alsook de te volgen procedures worden door de IB in het kader van de veiligheidsreglementering van de exploitatie van de spoorweginfrastructuur vastgelegd.

Art. 9. § 1^{er}. Le présent article ne traite que des compétences linguistiques nécessaires au personnel de sécurité pour lui permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations de routine, des situations problématiques et des situations d'urgence.

La forme et le contenu des communications ainsi que les procédures à utiliser en la matière sont adoptés par le GI dans le cadre des règles de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire.

§ 2. Le personnel de sécurité qui communique avec le GI sur des questions déterminantes pour la sécurité possède un niveau de connaissance linguistique suffisant dans la langue indiquée par le GI.

Les connaissances linguistiques du personnel de sécurité lui permettent au minimum de dialoguer et d'échanger des communications relatives à la sécurité, à l'organisation du travail et à la régularité du trafic conformément aux dispositions figurant dans les règles de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire.

§ 3. Les compétences linguistiques du personnel de sécurité sont évaluées en fonction des langues indiquées par le GI, sur la base des trois niveaux de compétences linguistiques suivants :

- 1° connaissances linguistiques suffisantes en langue française;
- 2° connaissances linguistiques suffisantes en langue néerlandaise;
- 3° connaissances linguistiques suffisantes en langue française et en langue néerlandaise.

Cette évaluation a lieu, pour les conducteurs de train, conformément à l'article 18, pour les accompagnateurs de train, conformément à l'article 26, et pour les autres fonctions de sécurité, conformément à l'article 32.

Art. 10. § 1^{er}. Avant de reconnaître le statut d'auxiliaire, l'EF ou le GI vérifie que cet auxiliaire remplit toutes les conditions qu'il se voit lui-même imposer en matière de personnel de sécurité.

§ 2. Conformément aux dispositions de l'article 17 de la loi sécurité d'exploitation ferroviaire, le système de gestion de la sécurité de l'EF ou du GI garantit la maîtrise de tous les risques, y compris le recours à des contractants.

§ 3. L'EF ou le GI s'assure du respect des règles et obligations par son auxiliaire.

§ 4. L'EF ou le GI informe l'autorité de sécurité de l'octroi ou du retrait du statut d'auxiliaire.

Art. 11. Lorsque l'exercice d'une fonction de sécurité a été interrompu pendant plus de six mois, l'UI procède à une vérification de l'aptitude professionnelle du personnel de sécurité concerné.

Art. 12. § 1^{er}. L'UI est responsable de l'exactitude des données présentes sur les divers documents dont il assume la gestion.

Il veille à leur mise à jour immédiate lorsque cela s'avère nécessaire et est toujours à même de présenter les documents justificatifs relatifs à ces données.

§ 2. L'UI prend toutes les mesures nécessaires pour éviter l'usage d'un document dont la date de validité serait dépassée ou dont le titulaire, pour quelque raison que ce soit, ne pourrait plus l'utiliser.

§ 3. Dès qu'un membre du personnel de sécurité cesse de respecter les exigences de certification, l'UI interdit immédiatement à la personne concernée d'assumer des fonctions de sécurité et la retire de la liste de son personnel habilité à exercer ces fonctions.

Section 2. — Exigences spécifiques applicables aux différentes fonctions du personnel de sécurité des UI

Sous-section 1^{re}. — Exigences spécifiques applicables à la fonction de sécurité « conducteur de train »

Art. 13. § 1^{er}. Le personnel de sécurité exerçant des fonctions de conducteur de train est certifié lorsqu'il détient les documents suivants, délivrés par un organisme agréé conformément à la législation en vigueur :

- 1° une attestation psychologique;
- 2° une attestation médicale;
- 3° un brevet d'aptitude professionnelle.

§ 2. La certification visée au § 1^{er} est réalisée par l'autorité de sécurité.

§ 3. La certification est matérialisée par la licence de conducteur de train qui est mise à jour tous les trois ans par le renouvellement des documents visés au § 1^{er}, 2^o et 3^o.

§ 2. Het veiligheidspersoneel dat over doorslaggevende veiligheids-vragen met de IB communiceert, beschikt over een voldoende taalkennisniveau van de door de IB opgegeven taal.

De taalkennis van het veiligheidspersoneel stelt de personeelsleden ten minste in staat een minimaal gesprek te voeren en informatie over veiligheid, werkorganisatie en stiptheid van het treinverkeer volgens de bepalingen van de veiligheidsvoorschriften betreffende de exploitatie van de spoorweginfrastructuur uit te wisselen.

§ 3. De taalkennis van het veiligheidspersoneel wordt op grond van de door de IB opgegeven taal geëvalueerd, op basis van de drie volgende niveaus van taalkennis :

- 1° voldoende kennis van de Franse taal;
- 2° voldoende kennis van de Nederlandse taal;
- 3° voldoende kennis van de Franse en van de Nederlandse taal.

Deze beoordeling gebeurt voor de treinbestuurders overeenkomstig artikel 18, voor de treinbegeleiders overeenkomstig artikel 26 en voor de andere veiligheidsfuncties overeenkomstig artikel 32.

Art. 10. § 1. Alvorens het statuut van hulponderneming toe te kennen kijkt de SO of de IB na of deze hulponderneming voldoet aan alle voorwaarden die haar of hem zelf opgelegd worden inzake veiligheidspersoneel.

§ 2. Overeenkomstig de bepalingen van artikel 17 van de wet exploitatieveiligheid van de spoorwegen, waarborgt het veiligheidsbeheersysteem van de SO of van de IB de beheersing van alle risico's, met inbegrip van het inzetten van aannemers.

§ 3. De SO of de IB zorgt ervoor dat haar of zijn hulponderneming de regels eerbiedigt en haar verplichtingen nakomt.

§ 4. De SO of de IB deelt de toekenning of de intrekking van een statuut van hulponderneming mee aan de veiligheidsinstantie.

Art. 11. Wanneer de uitoefening van een veiligheidsfunctie meer dan zes maanden onderbroken werd, gaat de IG de professionele geschiktheid van het betrokken veiligheidspersoneel na.

Art. 12. § 1. De IG is verantwoordelijk voor de juistheid van de gegevens op de verschillende documenten die hij beheert.

Hij zorgt ervoor dat de gegevens, wanneer nodig, onmiddellijk worden bijgewerkt en hij kan de bewijsstukken met betrekking tot die gegevens steeds voorleggen.

§ 2. De IG neemt alle nodige maatregelen om te voorkomen dat een document waarvan de geldigheidsdatum overschreden is of dat de houder om welke reden dan ook niet meer mag gebruiken, nog gebruikt wordt.

§ 3. Zodra een lid van het veiligheidspersoneel niet meer aan de certificeringvereisten voldoet, verbiedt de IG de betrokkenen onmiddellijk veiligheidsfuncties te vervullen en schrapt hij hem van de lijst van zijn personeel dat die functies mag uitoefenen.

Afdeling 2. — Specifieke vereisten van toepassing op de verschillende functies van het veiligheidspersoneel van de IG's

Onderafdeling 1. — Specifieke vereisten van toepassing op de veiligheidsfunctie van « treinbestuurder »

Art. 13. § 1. Het veiligheidspersoneel dat de functies van treinbestuurder uitoefent, is gecertificeerd als hij beschikt over de onderstaande documenten die werden afgegeven door een erkende instelling overeenkomstig de geldende wetgeving :

- 1° een psychologisch attest;
- 2° een medisch attest;
- 3° een brevet van professionele geschiktheid.

§ 2. De veiligheidsinstantie zorgt voor de certificering bedoeld in § 1.

§ 3. De certificering wordt geconcretiseerd door de vergunning van treinbestuurder die elke drie jaar wordt bijgewerkt door de vernieuwing van de documenten bedoeld in § 1, 2^o en 3^o.

§ 4. De vergunning van treinbestuurder is vergezeld van de volgende bijlagen:

- 1° « attest van lijnkennis »;
- 2° « attest van materieelkennis ».

Deze bijlagen worden uitgereikt door de SO of de IB, die aldus bevestigt dat de houder beschikt over de kennis voorgeschreven door de veiligheidsvoorschriften, wat de kennis betreft van de lijnen en het materieel die op de vergunning zijn vermeld.

§ 4. La licence de conducteur de train est accompagnée d'annexes intitulées :

- 1° « attestation de connaissance de ligne »;
- 2° « attestation de connaissance du matériel ».

Ces annexes sont délivrées par l'EF ou le GI qui atteste ainsi que le titulaire possède les connaissances prescrites par les règles de sécurité en matière de connaissance des lignes et du matériel qui sont mentionnés sur la licence.

Art. 14. § 1^{er}. La licence de conducteur de train est conforme au modèle figurant à l'annexe 1^{re}.

§ 2. La licence mentionne :

1° le nom et l'adresse de l'entreprise ferroviaire pour le compte de laquelle le conducteur de train est autorisé à conduire;

2° les catégories dans lesquelles le titulaire a le droit de conduire;

3° les mentions additionnelles ou restrictives éventuelles.

Elle est délivrée dans la langue qui a été utilisée pour rédiger le brevet d'aptitude professionnelle.

§ 3. Le conducteur de train certifié est toujours en possession de sa licence dans l'exercice de sa fonction.

§ 4. Pour être valable, la licence de conducteur de train est accompagnée simultanément des annexes intitulées :

- 1° « attestation de connaissance de ligne »;
- 2° « attestation de connaissance du matériel ».

Art. 15. § 1^{er}. Les catégories de licence dépendent de la formation fondamentale et des formations complémentaires suivies par le conducteur de train :

A1	conducteur d'engins de traction dans le cadre de manœuvres, dessertes d'installation et mouvements assimilés	
A2	conducteur d'engins de traction dans le cadre de trains de travaux	
A4	conducteur de raccordement privé	
B1	conducteur assurant le transport de personnes	
B2	conducteur assurant le transport de marchandises	

§ 2. Les compétences du titulaire de la licence de conducteur de train, du point de vue de la réglementation spécifique à chaque type de conduite, sont confirmées par la présence dans la dernière colonne du sceau « ».

F	conducteur possédant les connaissances linguistiques suffisantes en langue française	
N	conducteur possédant les connaissances linguistiques suffisantes en langue néerlandaise	

§ 3. Les compétences linguistiques du titulaire de la licence de conducteur de train sont confirmées par la présence dans la dernière colonne du sceau « ».

Art. 14. § 1. De vergunning van treinbestuurder is conform het model opgenomen in bijlage 1.

§ 2. De vergunning vermeldt :

1° de naam en het adres van de spoorwegonderneming voor wier rekening de treinbestuurder mag rijden;

2° de categorieën waarmee de houder mag rijden;

3° bijkomende informatie of eventuele beperkingen.

Ze wordt uitgereikt in de taal waarin het brevet van professionele geschiktheid opgesteld is.

§ 3. De gecertificeerde treinbestuurder heeft tijdens de uitoefening van zijn functie zijn vergunning altijd bij zich.

§ 4. Om geldig te zijn, is de vergunning van treinbestuurder tegelijk vergezeld van de volgende bijlagen :

1° « attest van lijnkennis »;

2° « attest van materieelkennis ».

Art. 15. § 1. De vergunningscategorieën hangen af van de door de treinbestuurder gevolgde fundamentele opleiding en aanvullende opleidingen :

A1	bestuurder van locomotieven voor rangeringen, voor de bediening van een installatie en gelijkgestelde bewegingen	
A2	bestuurder van locomotieven voor werktreinen	
A4	bestuurder van een private spooraansluiting	
B1	bestuurder voor personenvervoer	
B2	bestuurder voor goederenvervoer	

§ 2. De bekwaamheden van de houder van de vergunning van treinbestuurder, met betrekking tot de specifieke regelgeving voor elk type van besturing, worden bevestigd door een " " in de laatste kolom.

F	bestuurder die beschikt over voldoende taalkennis in het Frans	
N	bestuurder die beschikt over voldoende taalkennis in het Nederlands	

§ 3. De taalkennis van de houder van de vergunning van treinbestuurder wordt bevestigd door een " " in de laatste kolom.

Art. 16. § 1^{er}. L'attestation de connaissance de ligne est conforme au modèle figurant à l'annexe 1^{er}.

§ 2. L'attestation de connaissance de ligne mentionne :

- 1° les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire;
- 2° les mentions additionnelles ou restrictives éventuelles.

§ 3. L'annexe à la licence de conducteur de train est délivrée par l'EF ou le GI qui confirme ainsi qu'elle/il reconnaît que le conducteur de train qui en est titulaire :

1° possède les connaissances prescrites par les règles de sécurité en matière de connaissance de lignes;

2° satisfait aux formations fondamentales et complémentaires en matière de dispositions particulières relatives à certaines lignes ou tronçons.

Les formations fondamentales et complémentaires en matière de dispositions particulières relatives à certaines lignes ou tronçons sont précisées sur l'annexe à la licence de conducteur de train. Il s'agit des lignes ou tronçons suivants :

- 1° la jonction Nord-Midi;
- 2° le tronçon Ans-Liège;
- 3° les lignes signalisées avec TVM 430;
- 4° les lignes signalisées avec TBL 2;
- 5° les lignes signalisées avec ETCS;
- 6° la jonction Nord-Sud Anvers.

Art. 17. § 1^{er}. L'attestation de connaissance du matériel est conforme au modèle figurant à l'annexe 1^{re}.

§ 2. L'attestation de connaissance de matériel mentionne :

- 1° le type de matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire;
- 2° le propriétaire et le numéro d'agrément en cas d'engin de travaux.

§ 3. L'annexe à la licence de conducteur de train est délivrée par l'EF ou le GI qui confirme ainsi qu'elle/il reconnaît que le conducteur de train qui en est titulaire :

1° possède les connaissances prescrites par les règles de sécurité en matière de connaissance du matériel;

2° a réussi les formations fondamentales et complémentaires concernant le type de service.

Le type de service pour lequel le titulaire est autorisé à conduire est identifié par l'un des codes suivants, inscrit dans l'annexe à la licence de conducteur de train :

- 1° E : conduite d'engins moteur avec pantographes;
- 2° Z : conduite d'engins moteur sans pantographes;
- 3° LGV : conduite sur lignes à grande vitesse;
- 4° AUTO : conduite d'engins de travaux autonomes ou de véhicules légers.

Art. 18. § 1^{er}. Les connaissances linguistiques du personnel de sécurité exerçant la fonction conducteur de train lui permettent d'échanger les communications de sécurité figurant dans les règles de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. Ces communications s'appuient sur des procédures formalisées faisant appel à des messages écrits et/ou à des formulaires imposés par le GI.

§ 2. L'organisme agréé évalue les connaissances linguistiques du personnel de sécurité exerçant la fonction de conducteur de train lors d'un examen organisé conformément à la législation en vigueur.

Art. 16. § 1 Het attest van lijnkennis is conform het model opgenomen in bijlage 1.

§ 2. Het attest van lijnkennis vermeldt:

- 1° de lijnen waarop de houder mag rijden;
- 2° bijkomende informatie of eventuele beperkingen.

§ 3. De bijlage bij de vergunning van treinbestuurder wordt afgeleverd door de SO of de IB, die aldus bevestigt te erkennen dat de treinbestuurder die ervan houder is :

1° beschikt over de kennis voorgeschreven door de veiligheidsvoorschriften wat de lijnkennis betreft;

2° voldoet aan de fundamentele en aanvullende opleidingen inzake de bijzondere bepalingen betreffende bepaalde lijnen of baanvakken.

De fundamentele en aanvullende opleidingen inzake de bijzondere bepalingen betreffende bepaalde lijnen of baanvakken zijn weergegeven op de bijlage bij de vergunning van treinbestuurder. Het gaat hierbij om de volgende lijnen of baanvakken :

- 1° de Noord-Zuidverbinding;
- 2° het baanvak Ans-Luik;
- 3° de lijnen met signaalisatie TVM 430;
- 4° de lijnen met signaalisatie TBL 2;
- 5° de lijnen met signaalisatie ETCS;
- 6° de verbinding Antwerpen Noord-Zuid.

Art. 17. § 1. Het attest van materieelkennis is conform het model opgenomen in bijlage 1.

§ 2. Het attest van materieelkennis vermeldt :

- 1° het type van rollend materieel waarmee de houder mag rijden;
- 2° de eigenaar en het goedkeuringsnummer in geval van werkvoertuigen.

§ 3. De bijlage bij de vergunning van treinbestuurder wordt afgeleverd door de SO of de IB, die aldus bevestigt te erkennen dat de treinbestuurder die ervan houder is :

1° beschikt over de kennis voorgeschreven door de veiligheidsvoorschriften wat de materieelkennis betreft;

2° geslaagd is voor de fundamentele en aanvullende opleidingen inzake het type dienst.

Het type dienst waarvoor de houder wordt toegelaten om te rijden wordt verduidelijkt door één van de volgende codes die op de bijlage bij de vergunning van treinbestuurder geschreven wordt :

- 1° E: besturen van locomotieven met stroomafnemers;
- 2° Z: besturen van locomotieven zonder stroomafnemers;
- 3° HST: besturen op hogesnelheidslijnen;
- 4° AUTO: besturen van autonome werkvoertuigen of lichte voertuigen.

Art. 18. § 1. De taalkennis van een personeelslid dat een veiligheidsfunctie uitoefent als treinbestuurder stelt hem in staat om veiligheidsinformatie opgenomen in de veiligheidsvoorschriften van de exploitatie van de spoorweginfrastructuur uit te wisselen. Deze uitwisseling gebeurt op basis van geformaliseerde procedures die gebruik maken van schriftelijke berichten en/of formulieren, die door de IB worden opgelegd.

§ 2. De erkende instelling beoordeelt de taalkennis van het veiligheidspersoneel dat de functie van treinbestuurder uitoefent, tijdens een examen dat overeenkomstig de geldende wetgeving wordt georganiseerd.

Art. 19. Les compétences à acquérir ainsi que les critères médicaux et psychologiques auxquels les membres du personnel de sécurité exerçant la fonction de sécurité « conducteur de train » se conforment, figurent à l'annexe 1^{re}.

Sous-section 2. — Exigences spécifiques applicables à la fonction de sécurité « accompagnateur de trains de voyageurs »

Art. 20. Les articles 21 à 27 s'appliquent sans préjudice des exigences applicables à la fonction de sécurité « accompagnateur de trains de voyageurs » figurant dans la loi sécurité d'exploitation ferroviaire (article 37/23).

Art. 21. § 1^{er}. Le personnel de sécurité exerçant des fonctions d'accompagnateur de trains de voyageurs est certifié lorsqu'il détient les documents suivants, délivrés par un organisme agréé conformément à la législation en vigueur :

1° attestation psychologique;

2° attestation médicale;

3° brevet d'aptitude professionnelle.

§ 2. La certification est réalisée par l'autorité de sécurité.

§ 3. La certification est matérialisée par le certificat d'accompagnateur de trains de voyageurs qui est mis à jour tous les trois ans par le renouvellement des documents visés au § 1^{er}, 2° et 3°.

§ 4. L'autorité de sécurité met toutes les informations utiles à la disposition du demandeur dans un guide pratique expliquant la procédure de demande et énumérant les documents et attestations nécessaires.

§ 5. Dans le cadre de la délivrance des certificats d'accompagnateur de trains de voyageurs, les documents prévus au § 1^{er} sont établis dans la période de six mois qui précède la date d'introduction de la demande de certificat.

Dans le cadre de la mise à jour des certificats d'accompagnateur de trains de voyageurs, les documents prévus au § 1^{er} sont établis dans la période de six mois qui précède la date de fin de validité des certificats.

Art. 22. § 1^{er}. Sans préjudice des dispositions figurant à l'article 37/23, § 3, de la loi sécurité d'exploitation ferroviaire, lorsque du personnel de sécurité exerçant la fonction d'accompagnateur de trains de voyageurs change d'employeur, il ne fait pas l'objet d'une nouvelle certification si :

1° l'accompagnateur de trains de voyageurs dispose des compétences requises pour exercer la fonction de sécurité d'accompagnateur de trains de voyageurs au sein de la nouvelle entreprise;

2° l'accompagnateur de trains de voyageurs est en possession de documents attestant de ces compétences précédentes;

3° l'accompagnateur de trains de voyageurs est apte à appliquer les règles propres à son nouvel employeur;

4° l'accompagnateur de trains de voyageurs n'a pas interrompu ses activités pendant plus de six mois.

§ 2. Si le nouvel employeur constate que l'accompagnateur de trains de voyageurs satisfait aux conditions figurant au § 1^{er}, 1° à 4°, il lui délivre une attestation de connaissance professionnelle.

Si le nouvel employeur constate que l'accompagnateur ne satisfait pas aux conditions figurant au § 1^{er}, 1° à 4°, il l'informe de l'obligation de mettre à jour son certificat d'accompagnateur par le renouvellement de son brevet d'aptitude professionnelle.

Art. 19. De te verwerven bekwaamheden en de medische en psychologische criteria waaraan de leden van het veiligheidspersoneel die de veiligheidsfunctie van « treinbestuurder » uitoefenen voldoen, zijn opgenomen in bijlage 1.

Onderafdeling 2. — Specifieke vereisten van toepassing op de veiligheidsfunctie van « begeleider van reizigerstreinen »

Art. 20. De artikelen 21 tot 27 worden toegepast onverminderd de vereisten die op de veiligheidsfunctie van « begeleider van reizigerstreinen » van toepassing zijn, overeenkomstig de wet exploitatieveiligheid van de spoorwegen (art. 37/23).

Art. 21. § 1. Het veiligheidspersoneel dat de functie van begeleider van reizigerstreinen uitoefent, is gecertificeerd als hij beschikt over de onderstaande documenten die werden aangegeven door een erkende instelling overeenkomstig de geldende wetgeving :

1° een psychologisch attest;

2° een medisch attest;

3° een brevet van professionele geschiktheid.

§ 2. De certificering gebeurt door de veiligheidsinstantie.

§ 3. De certificering wordt geconcretiseerd door het attest van begeleider van reizigerstreinen dat elke drie jaar wordt bijgewerkt door de vernieuwing van de documenten bedoeld in § 1, 2° en 3°.

§ 4. De veiligheidsinstantie stelt alle nuttige informatie ter beschikking van de aanvrager in een praktische gids waarin de aanvraagprocedure wordt uiteengezet en waarin alle noodzakelijke documenten en attesten worden opgesomd.

§ 5. In het raam van de afgifte van de attesten van begeleider van reizigerstreinen worden de in § 1 bedoelde documenten opgesteld binnen de periode van zes maanden die voorafgaat aan de indiening van de aanvraag.

In het raam van de bijwerking van de attesten van begeleider van reizigerstreinen worden de in § 1 bedoelde documenten opgesteld binnen de periode van zes maanden die voorafgaat aan de vervaldatum van deze attesten.

Art. 22. § 1. Onverminderd de bepalingen opgenomen in artikel 37/23, § 3, van de wet exploitatieveiligheid van de spoorwegen, wordt het veiligheidspersoneel dat de functie van begeleider van reizigerstreinen uitoefent en van werkgever verandert, niet opnieuw gecertificeerd indien :

1° de begeleider van reizigerstreinen over de vereiste bekwaamheden beschikt voor de uitoefening van de functie van begeleider van reizigerstreinen binnen de nieuwe onderneming;

2° de begeleider van reizigerstreinen in het bezit is van de documenten die deze voorgaande bekwaamheden staven;

3° de begeleider van reizigerstreinen in staat is om de regels die eigen zijn aan zijn nieuwe werkgever toe te passen;

4° de begeleider van reizigerstreinen zijn activiteiten gedurende meer dan zes maanden niet heeft onderbroken.

§ 2. Indien de nieuwe werkgever vaststelt dat de begeleider van reizigerstreinen aan de voorwaarden bedoeld in § 1, 1° tot 4°, voldoet, reikt hij hem een attest van vakkenwissel uit.

Indien de nieuwe werkgever vaststelt dat de begeleider niet aan de voorwaarden bedoeld in § 1, 1° tot 4° voldoet, licht hij hem in dat hij verplicht is zijn attest van begeleider te laten bijwerken door zijn brevet van professionele geschiktheid te vernieuwen.

§ 3. L'accompagnateur informe l'autorité de sécurité de sécurité de son changement d'employeur.

Art. 23. § 1^{er}. L'autorité de sécurité peut à tout moment prendre les mesures nécessaires pour vérifier si le personnel de sécurité exerçant la fonction d'accompagnateur de trains de voyageurs est muni des documents délivrés en vertu du présent arrêté.

§ 2. Si l'autorité de sécurité estime qu'un accompagnateur de trains de voyageurs ne remplit plus une ou plusieurs conditions requises, elle prend les mesures suivantes :

1° s'il s'agit d'un certificat d'accompagnateur de trains de voyageurs, l'autorité de sécurité le suspend. La suspension est provisoire ou définitive en fonction de l'importance des risques créés pour la sécurité ferroviaire. L'autorité de sécurité notifie immédiatement sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur. Elle indique la procédure à suivre pour récupérer le certificat;

2° s'il s'agit de l'un des documents visés à l'article 21, § 1^{er}, l'autorité de sécurité s'adresse à l'émetteur de celui-ci et demande, soit un contrôle complémentaire, soit la suspension du document. L'émetteur prend les mesures nécessaires et en informe l'autorité de sécurité dans un délai de quatre semaines. L'autorité de sécurité peut interdire à la personne concernée d'opérer sur le réseau belge en attendant l'information de la part de l'émetteur. L'autorité de sécurité se prononce quant au maintien de son interdiction éventuelle d'opérer sur le réseau belge dans les dix jours de la réception de l'information.

Art. 24. § 1^{er}. Le certificat d'accompagnateur de trains de voyageurs est délivré nominativement à l'accompagnateur de trains de voyageurs qui a été certifié et qui en est toujours porteur dans l'exécution de sa fonction.

Il est conforme au modèle figurant à l'annexe 2.

§ 2. Pour être valable, ce certificat d'accompagnateur de trains de voyageurs est accompagné d'une annexe intitulée « attestation de connaissance professionnelle ».

Art. 25. § 1^{er}. L'attestation de connaissance professionnelle est délivrée par l'EF qui confirme ainsi qu'elle reconnaît que l'accompagnateur de trains de voyageurs qui en est titulaire :

1° possède les connaissances prescrites par les règles de sécurité en matière de connaissance du matériel;

2° satisfait aux formations fondamentales et complémentaires en matière de dispositions particulières relatives à certaines lignes ou tronçons;

3° possède le niveau requis de connaissances linguistiques en langue française et/ou néerlandaise.

§ 2. L'attestation de connaissance professionnelle est conforme au modèle figurant à l'annexe 2.

Art. 26. § 1^{er}. Les connaissances linguistiques du personnel de sécurité exerçant la fonction d'accompagnateur de trains de voyageurs lui permettent d'échanger les communications de sécurité figurant dans les règles de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. Ces communications s'appuient sur des procédures formalisées faisant appel à des messages écrits et/ou à des formulaires imposés par le GI.

§ 3. De begeleider brengt de veiligheidsinstantie op de hoogte van zijn verandering van werkgever.

Art. 23. § 1. De veiligheidsinstantie kan op ieder ogenblik de nodige maatregelen treffen om na te gaan of het veiligheidspersoneel dat de functie van begeleider van reizigerstreinen uitoefent, in het bezit is van de documenten die krachtens dit besluit zijn afgegeven.

§ 2. Indien de veiligheidsinstantie van oordeel is dat een begeleider van reizigerstreinen niet meer aan één of meerdere vereiste voorwaarden voldoet, dan neemt zij de volgende maatregelen:

1° als het om een attest van begeleider van reizigerstreinen gaat, dan wordt dit door de veiligheidsinstantie geschorst. De schorsing is voorlopig of definitief naargelang van de ernst van de risico's die het voor de spoorwegveiligheid meebrengt. De veiligheidsinstantie betekent haar gemotiveerde beslissing onverwijd aan de betrokkenen en aan diens werkgever. Ze vermeldt de te volgen procedure om het attest terug te krijgen;

2° indien het om één van de documenten bedoeld in artikel 21, § 1, gaat, richt de veiligheidsinstantie zich tot de uitgever van dit document en vraagt, ofwel een bijkomende controle, ofwel de schorsing van het document. De uitgever neemt de nodige maatregelen en informeert de veiligheidsinstantie binnen een termijn van vier weken. De veiligheidsinstantie kan de betrokkenen verbieden om op het Belgische netwerk actief te zijn zolang zij wacht op de informatie van de uitgever. Binnen tien dagen te rekenen vanaf de ontvangst van de informatie spreekt de veiligheidsinstantie zich uit over het al of niet handhaven van het door haar opgelegde verbod om actief te zijn op het Belgische netwerk.

Art. 24. § 1. Het attest van begeleider van reizigerstreinen wordt op naam uitgereikt aan de gecertificeerde begeleider van reizigerstreinen, die het altijd bij zich heeft in de uitoefening van zijn functie.

Het is conform het model opgenomen in bijlage 2.

§ 2. Om geldig te zijn, is dit attest van begeleidervan reizigerstreinen vergezeld van een bijlage met als titel « attest van vakkennis ».

Art. 25. § 1. Het attest van vakkennis wordt uitgereikt door de SO, die aldus bevestigt te erkennen dat de begeleidervan reizigerstreinen die ervan houder is :

1° beschikt over de kennis voorgeschreven door de veiligheidsvoorschriften wat de materieelkennis betreft;

2° voldoet aan de fundamentele en aanvullende opleidingen inzake de bijzondere bepalingen betreffende bepaalde lijnen of baanvakken;

3° het vereiste taalkennismiveau in het Nederlands en/of in het Frans heeft.

§ 2. Het attest van vakkennis is conform het model opgenomen in bijlage 2.

Art. 26. § 1. De taalkennis van het personeelslid dat de veiligheidsfunctie van begeleider van reizigerstreinen uitoefent, stelt hem in staat om veiligheidsinformatie uit de reglementering van de exploitatie van de spoorweginfrastructuur uit te wisselen. Deze uitwisseling gebeurt op basis van geformaliseerde procedures die gebruik maken van schriftelijke berichten en/of formulieren, die door de IB worden opgelegd.

§ 2. L'organisme agréé évalue les connaissances linguistiques du personnel de sécurité exerçant la fonction d'accompagnateur de trains de voyageurs lors d'un examen organisé conformément à la législation en vigueur.

Art. 27. Les compétences à acquérir ainsi que les critères médicaux et psychologiques auxquels les membres du personnel de sécurité exerçant la fonction de sécurité « accompagnateur de trains de voyageurs » se conforment, figurent à l'annexe 2.

Sous-section 3. — Exigences spécifiques applicables aux autres fonctions de sécurité

Art. 28. § 1^{er}. Le membre du personnel de sécurité exerçant une fonction de sécurité autre que celle de conducteur de train ou accompagnateur de trains de voyageurs est certifié par l'UI.

§ 2. Par la certification, l'UI décide qu'une personne peut exercer une ou plusieurs fonctions de sécurité. Pour cela, l'UI :

1° s'assure que la personne concernée remplit les conditions d'aptitudes médicales et professionnelles requises et qu'elle est informée des caractéristiques et des spécificités des fonctions de sécurité qu'elle exercera;

2° vérifie que les objectifs de la formation fondamentale ou complémentaire sont effectivement atteints par la personne à certifier et qu'elle possède une attestation médicale.

§ 3. Le membre du personnel de sécurité exerçant une autre fonction de sécurité est au minimum âgé de dix-huit ans révolus.

§ 4. L'UI, dans le cadre de son système de gestion de la sécurité :

1° décrit les critères de recrutement et de sélection pour accéder à la fonction;

2° règle la certification de son personnel de sécurité, notamment en matière d'aptitude professionnelle des examinateurs et d'organisation des examens;

3° fixe, s'il l'estime nécessaire, une durée de validité aux certifications qu'il délivre et en détermine les modalités de mise à jour, sous réserve du maintien de l'aptitude médicale et d'une continuité suffisante de l'exercice de la fonction de sécurité;

4° organise le suivi individuel du personnel exerçant des fonctions de sécurité en vue de l'acquisition et du maintien des aptitudes médicales, psychologiques et professionnelles requises.

Art. 29. § 1^{er}. L'aptitude professionnelle porte sur les compétences professionnelles nécessaires à l'exercice de chaque fonction de sécurité, en ce compris les connaissances professionnelles proprement dites et l'aptitude à les mettre correctement en œuvre en situation normale et dégradée.

§ 2. Les connaissances professionnelles nécessaires à l'exercice de fonctions de sécurité sur l'infrastructure ferroviaire belge impliquent :

1° la connaissance générale de l'exploitation du système ferroviaire belge, compte tenu des fonctions de sécurité exercées, qui comprend :

a) les principes de fonctionnement des systèmes de sécurité;

b) les rôles des différentes fonctions de sécurité;

§ 2. De erkende instelling beoordeelt de taalkennis van het veiligheidspersoneel dat de functie van begeleider van reizigerstreinen uitoefent, tijdens een examen dat overeenkomstig de geldende wetgeving wordt georganiseerd.

Art. 27. De te verwerven bekwaamheden en de medische en psychologische criteria waaraan de leden van het veiligheidspersoneel die de veiligheidsfunctie van «begeleider van reizigerstreinen» uitoefenen voldoen, zijn opgenomen in bijlage 2.

Onderafdeling 3. — Specifieke vereisten van toepassing op de andere veiligheidsfuncties

Art. 28. § 1. Het lid van het veiligheidspersoneel dat een andere veiligheidsfunctie dan treinbestuurder of begeleider van reizigerstreinen uitoefent, wordt gecertificeerd door de IG.

§ 2. Met de certificering beslist de IG dat een persoon een of meer veiligheidsfuncties mag uitoefenen. De IG:

1° gaat vooraf na of de betrokken persoon medisch en vakkundig geschikt is en op de hoogte is van de kenmerken en het specifiek karakter van de veiligheidsfuncties die hij zal uitoefenen;

2° gaat na of de te certificeren persoon de opleidingsdoelstellingen van de fundamentele of aanvullende opleiding daadwerkelijk heeft gehaald en in het bezit is van een medisch attest.

§ 3. Het lid van het veiligheidspersoneel dat een andere veiligheidsfunctie uitoefent, heeft de volle leeftijd van achttien jaar bereikt.

§ 4. In het kader van zijn veiligheidsbeheersysteem doet de IG het volgende :

1° hij beschrijft de selectie- en rekruteringscriteria die toegang geven tot de functie;

2° hij regelt de certificering van zijn veiligheidspersoneel, met name voor wat betreft de professionele geschiktheid van de examinatoren en de organisatie van de examens;

3° indien hij dit nodig acht, bepaalt hij de geldigheidsduur van de certificeringen die hij aflevert, evenals de bijwerkingsvoorraarden ervan, onder voorbehoud dat de gecertificeerde medisch geschikt blijft en zijn veiligheidsfunctie voldoende continu heeft uitgeoefend;

4° hij organiseert het individueel toezicht op het personeel dat een veiligheidsfunctie uitoefent, met het oog op de verwerving en het behoud van de vereiste medische, psychologische en professionele geschiktheid.

Art. 29. § 1. De professionele geschiktheid heeft betrekking op de vakbekwaamheden die nodig zijn voor de uitoefening van elke veiligheidsfunctie, omvattende de eigenlijke vakkennis en de bekwaamheid om deze in de praktijk op een correcte manier om te zetten, zowel in een normale als in een verstoerde situatie.

§ 2. De vakkenwissen, vereist voor het uitoefenen van veiligheidsfuncties op de Belgische spoorweginfrastructuur zijn de volgende:

1° de algemene kennis van het Belgische spoorwegexploitatiesysteem, rekening houdend met de uitgeoefende veiligheidsfuncties, omvattende :

a) de werkingsprincipes van de veiligheidssystemen;

b) het belang van de verschillende veiligheidsfuncties;

- c) la connaissance générale des risques ferroviaires, en particulier ceux liés à la circulation, quel que soit le mode de traction;
- 2° la connaissance générale des règles de sécurité;
- 3° les connaissances spécifiques à chaque fonction de sécurité.

§ 3. La capacité à rendre opérationnelles en milieu professionnel les connaissances acquises, aussi bien en situation normale qu'en situation perturbée, implique :

1° la maîtrise de l'application des procédures et des règles de l'art des fonctions de sécurité exercées, y compris les procédures de communication;

2° la maîtrise de l'utilisation des installations, des matériels et des outillages;

3° la maîtrise de l'application des règles de prévention des risques professionnels concernant le personnel et, d'une façon générale, la capacité d'adapter son comportement aux différentes situations professionnelles.

Art. 30. § 1^{er}. L'UI tient un registre des fonctions de sécurité reprenant, pour chaque personne certifiée, les données suivantes :

1° le nom, le prénom et la date de naissance;

2° la ou (les) fonction(s) de sécurité autorisée(s);

3° la date de la certification;

4° le ou (les) poste(s) de travail où la ou (les) fonction(s) peut(vent) être exercée(s), lorsque ce poste de travail nécessite une connaissance particulière liée à la desserte de dispositifs en relation avec la sécurité des circulations ferroviaires;

5° la durée éventuelle de validité de la certification.

§ 2. L'UI tient les documents attestant de l'aptitude professionnelle du membre du personnel de sécurité et communique à l'autorité de sécurité le nombre et l'emplacement des registres qu'il a ouverts et l'informe de toute modification affectant le nombre ou l'emplacement de ces registres.

Art. 31. L'UI délivre à son personnel amené à exercer une autre fonction de sécurité en dehors du lieu où se trouve le registre ou en dehors des heures où la consultation du registre est possible une attestation d'aptitude professionnelle par laquelle il atteste que le titulaire est repris au registre indiqué sur l'attestation.

Cette attestation reprend l'ensemble des fonctions de sécurité pour lesquelles le membre du personnel de sécurité a été certifié.

Art. 32. Lorsque des exigences spécifiques le prévoient, l'UI évalue lors de la certification les compétences linguistiques de son personnel de sécurité exerçant d'autres fonctions de sécurité.

Art. 33. Les compétences à acquérir ainsi que les critères médicaux et psychologiques auxquels les membres du personnel de sécurité exerçant d'autres fonctions de sécurité que celle de conducteur de train ou accompagnateur de trains de voyageurs se conforment, figurent à l'annexe 3.

Section 3. — Exigences complémentaires applicables au personnel des UI exerçant des fonctions de sécurité dans le cadre de circulations touristiques effectuées avec des véhicules à caractère patrimonial sur le réseau ferroviaire national

Art. 34. § 1^{er}. L'association touristique autorisée à utiliser l'infrastructure ferroviaire dans le cadre de circulations touristiques a recours à du personnel de sécurité certifié d'une EF ou du GI pour l'exercice des fonctions de sécurité « conducteur de train » et « accompagnateur de trains de voyageurs ». Elle tient à jour une liste des noms et fonctions des membres du personnel de sécurité utilisés, ainsi que le nom de l'EF ou du GI concerné.

- c) de algemene kennis van de spoorwegrisico's, in het bijzonder deze die verbonden zijn aan het verkeer, ongeacht de tractiewijze;
- 2° de algemene kennis van de veiligheidsvoorschriften;
- 3° de specifieke kennis eigen aan elke veiligheidsfunctie.

§ 3. De bekwaamheid om de verworven kennis operationeel toe te passen, zowel in normale als in abnormale omstandigheden, houdt in :

1° de beheersing van de toepassing van de procedures en regels in verband met de uitgeoefende veiligheidsfuncties, met inbegrip van de communicatieprocedures;

2° de beheersing van het gebruik van de installaties, het materieel en de werkvoertuigen;

3° de beheersing van de toepassing van de maatregelen ter voorkoming van de beroepsrisico's betreffende het personeel en, in het algemeen, de bekwaamheid om zijn gedrag te kunnen aanpassen aan de verschillende beroepssituaties.

Art. 30. § 1. De IG houdt een register van de veiligheidsfuncties bij dat voor elke gecertificeerde persoon de volgende gegevens bevat :

1° de naam, de voornaam en de geboortedatum;

2° de toegelaten veiligheidsfunctie(s);

3° de certificeringsdatum;

4° de werkpost(en) waar deze functie(s) mag (mogen) worden uitgeoefend, wanneer deze werkpost een bijzondere kennis van de lokale toestellen met betrekking tot de veiligheid van het spoorverkeer, vereist;

5° de eventuele geldigheidsduur van de certificering.

§ 2. De IG houdt de documenten die de professionele geschiktheid van het lid van het veiligheidspersoneel bewijzen bij en deelt het aantal en de locatie van de registers die hij heeft geopend mee aan de veiligheidsinstantie en hij brengt laatstgenoemde op de hoogte van iedere wijziging van het aantal registers of van hun locatie.

Art. 31. De IG reikt een attest van professionele geschiktheid uit aan zijn personeel dat een andere veiligheidsfunctie uitoefent buiten de plaats waar het register zich bevindt of buiten de uren waarin het register kan worden geraadpleegd. Met dit attest wordt bevestigd dat de houder ervan in het register staat.

Dit attest vermeldt alle veiligheidsfuncties waarvoor het lid van het veiligheidspersoneel gecertificeerd is.

Art. 32. De IG evaluateert bij de certificering de taalkennis van zijn veiligheidspersoneel dat andere veiligheidsfuncties uitoefent, wanneer bijzondere vereisten dit voorschrijven.

Art. 33. De te verwerven bekwaamheden en de medische en psychologische criteria waaraan de leden van het veiligheidspersoneel die een andere veiligheidsfunctie dan treinbestuurder of begeleider van reizigerstreinen uitoefenen, voldoen, zijn opgenomen in bijlage 3.

Afdeling 3. — Bijkomende vereisten van toepassing op het personeel van de IG's dat veiligheidsfuncties uitoefent in het kader van toeristische spoorwegen met historische voertuigen op het nationale spoorwegnetwerk

Art. 34. § 1. De toeristische vereniging die de spoorweginfrastructuur in het kader van toeristische spoorwegen mag gebruiken, doet een beroep op het gecertificeerde veiligheidspersoneel van een SO of van de IB, voor de uitoefening van de veiligheidsfuncties « treinbestuurder » en « begeleider van reizigerstreinen ». Ze houdt een lijst bij van de namen en functies van de gebruikte veiligheidspersoneelsleden, alsook van de naam van de betrokken SO of IB.

§ 2. Pour pouvoir effectuer des prestations au profit de l'association touristique autorisée à utiliser le réseau ferroviaire national dans le cadre de circulations touristiques, le membre du personnel de sécurité certifié reçoit l'autorisation de l'EF ou du GI concerné.

§ 3. Les modalités liées à l'utilisation de ce personnel sont fixées de commun accord entre les parties concernées, qui mettent en place un dispositif ayant pour but de s'assurer que le membre du personnel de sécurité qui travaille au sein de plusieurs UI respecte les règles relatives aux domaines suivants :

1° nombre de prestations successives maximales;

2° temps de conduite;

3° intervalle entre deux prestations;

4° durée maximale d'une prestation;

5° aptitude professionnelle;

6° aptitude médicale.

Art. 35. L'association touristique veille à ce que son personnel de sécurité connaisse et sache appliquer les normes techniques et règles liées à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et de son utilisation.

Art. 36. Lorsque l'association touristique utilise du matériel qui lui est propre, elle délivre au conducteur de train et à l'accompagnateur de trains de voyageurs un document attestant de la connaissance du matériel historique concerné.

Art. 37. § 1^{er}. Le membre du personnel de sécurité exerçant une fonction de sécurité autre que celle de conducteur de train ou d'accompagnateur de trains de voyageurs pour le compte d'une association touristique, est certifié par cette dernière.

§ 2. Pour l'exercice de ces autres fonctions de sécurité, l'association touristique peut :

1° soit utiliser du personnel de sécurité formé par une EF ou le GI;

2° soit former elle-même ce personnel de sécurité.

§ 3. Pour pouvoir effectuer des prestations au profit de l'association touristique autorisée à utiliser le réseau ferroviaire national dans le cadre de circulations touristiques, le personnel certifié exerçant d'autres fonctions de sécurité reçoit l'autorisation de l'EF ou du GI concerné.

Art. 38. Lorsqu'un train de voyageurs est amené à circuler en navette entre une installation située sur une ligne musée et une gare située sur le réseau ferroviaire national, il peut être dérogé à l'obligation de prévoir un accompagnateur de trains de voyageurs et ce aux conditions suivantes :

1° le train n'emprunte pas les voies principales;

2° le conducteur de train assume les tâches normalement dévolues à l'accompagnateur de trains de voyageurs;

3° l'association touristique forme et certifie le conducteur de train qui assume les tâches normalement dévolues à l'accompagnateur de trains de voyageurs à cette fin;

4° le matériel roulant utilisé est équipé de porte à fermeture automatique;

5° le train est constitué d'un seul véhicule automoteur, ne comportant aucune intercirculation, afin de permettre au conducteur de train d'avoir une vision sur l'ensemble des voyageurs.

§ 2. Om prestaties te kunnen uitvoeren voor de toeristische vereniging die het nationale spoorwegnetwerk in het kader van toeristische spoorwegritten mag gebruiken, krijgt het gecertificeerde lid van het veiligheidspersoneel daarvoor de toelating van de betrokken SO of IB.

§ 3. De nadere regels voor het gebruik van dit personeel worden in onderlinge overeenstemming vastgelegd door de betrokken partijen, die een systeem uitwerken om na te gaan of het lid van het veiligheidspersoneel dat voor verschillende IG's werkt, de regels met betrekking tot de volgende materies naleeft :

1° aantal maximale opeenvolgende prestaties;

2° rijtijden;

3° tussentijd tussen twee prestaties;

4° maximumduur van een prestatie;

5° professionele geschiktheid;

6° medische geschiktheid.

Art. 35. De toeristische vereniging zorgt ervoor dat haar veiligheidspersoneel de technische normen en de voorschriften inzake de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en haar gebruik kent en kan toepassen.

Art. 36. Wanneer de toeristische vereniging eigen materieel gebruikt, geeft ze aan de treinbestuurder en aan de begeleider van reizigerstreinen een document dat de kennis van het betrokken historisch materieel bewijst.

Art. 37. § 1. Het lid van het veiligheidspersoneel dat een andere veiligheidsfunctie dan treinbestuurder of begeleider van reizigerstreinen uitoefent voor rekening van een toeristische vereniging, wordt door deze laatste gecertificeerd.

§ 2. Voor de uitoefening van deze andere veiligheidsfuncties kan de toeristische vereniging :

1° hetzij door een SO of een IB opgeleid veiligheidspersoneel gebruiken;

2° hetzij zelf dit veiligheidspersoneel opleiden.

§ 3. Om prestaties te kunnen uitvoeren voor rekening van de toeristische vereniging die het nationale spoorwegnetwerk in het kader van toeristische spoorwegritten mag gebruiken, krijgt het gecertificeerde lid van het veiligheidspersoneel dat andere veiligheidsfuncties uitoefent daarvoor de toelating van de betrokken SO of IB.

Art. 38. Wanneer een reizigerstrein tussen een installatie op een museumspoorlijn en een treinstation op het nationale spoorwegnetwerk pendelt, kan er worden afgeweken van de verplichting om een begeleider van reizigerstreinen in te zetten, voor zover :

1° de trein geen hoofdlijnen gebruikt;

2° de treinbestuurder de normale taken van de begeleider van reizigerstreinen verricht;

3° de toeristische vereniging de treinbestuurder die de normale taken van de begeleider van reizigerstreinen verricht, daartoe opleidt en certificeert;

4° het gebruikte rollend materieel met automatisch sluitende deuren is uitgerust;

5° de trein uit een enkel zelfvoortbewegend voertuig zonder doorgangsmogelijkheid bestaat, zodat de treinbestuurder alle reizigers kan zien.

Section 4. — Suspension préventive des fonctions de sécurité

Art. 39. § 1^{er}. Lorsque le personnel habilité à cette fin par le GI constate qu'un membre du personnel de sécurité d'un UI constitue un risque pour la sécurité ferroviaire, il prend les mesures qu'il estime nécessaires, y compris une suspension préventive des fonctions de sécurité du membre du personnel concerné, conformément à l'article 27 de la loi relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Pour ce faire, le GI remet au membre du personnel de sécurité un document attestant de la suspension préventive de ses fonctions de sécurité. Le modèle de ce document figure à l'annexe 4.

Le GI en réfère immédiatement, et au plus tard le jour ouvrable suivant, à l'autorité de sécurité, conformément à l'article 27 de la loi relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Il informe également le ou les UI concerné(s).

§ 2. La suspension préventive de fonctions de sécurité concerne l'ensemble des fonctions pour lesquelles le membre du personnel de sécurité est certifié, même si ces fonctions sont exercées au sein de plusieurs UI.

§ 3. Le membre du personnel de sécurité qui fait l'objet d'une suspension préventive est soumis à un contrôle du taux d'alcoolémie.

§ 4. L'UI qui a le membre du personnel de sécurité sous sa responsabilité lors de l'incident qui entraîne la suspension préventive procède à une analyse des faits et prend les mesures nécessaires afin d'éviter qu'un tel risque ne se reproduise.

§ 5. Les dispositions prévues aux §§ 1^{er} à 4 s'appliquent également au membre du personnel de sécurité dont le comportement peut laisser présumer une inaptitude médicale ou psychologique.

CHAPITRE 4. — Exigences spécifiques applicables au personnel de sécurité des ECE

Art. 40. Lorsque du personnel de sécurité de l'ECE intervient sur l'infrastructure ferroviaire, il respecte les règles édictées par le GI, en ce compris les règles de sécurité arrêtées en vertu de l'article 6, § 1^{er}, de la loi sécurité d'exploitation ferroviaire.

Art. 41. § 1^{er}. L'ECE instaure un système de gestion des compétences prévoyant :

1° de recenser les postes comportant des tâches relatives à la sécurité;

2° d'affecter le personnel de sécurité aux tâches relevant de sa compétence.

§ 2. Dans le cadre du système de gestion des compétences de l'ECE, les procédures de gestion des compétences du personnel de sécurité couvrent au moins :

1° la détermination des connaissances, des aptitudes et de l'expérience requises par les tâches relatives à la sécurité, en fonction des responsabilités;

2° les critères de sélection, dont la formation de base, les aptitudes mentale et physique;

3° la formation et la qualification initiales ou la certification des compétences et aptitudes acquises;

Afdeling 4. — Preventieve schorsing van veiligheidsfuncties

Art. 39. § 1. Wanneer het door de IB daartoe gemachtigde personeel vaststelt dat een lid van het veiligheidspersoneel van een IG de veiligheid van het spoorwegverkeer in gevaar brengt, neemt het de nodige maatregelen, met inbegrip van het preventieve schorsen van de veiligheidsfuncties van het betrokken personeelslid, overeenkomstig artikel 27 van de wet betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

De IB overhandigt daartoe aan het lid van het veiligheidspersoneel een document waarin de preventieve schorsing van zijn veiligheidsfuncties wordt bevestigd. Bijlage 4 bevat een model van dit document.

De IB meldt dit onmiddellijk en uiterlijk de volgende werkdag aan de veiligheidsinstantie, overeenkomstig artikel 27 van de wet betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

Hij licht ook de betrokken IG(s) in.

§ 2. De preventieve schorsing van de veiligheidsfuncties slaat op het geheel van de functies waarvoor het veiligheidspersoneelslid is gecertificeerd, zelfs indien deze functies bij meerdere IG's worden uitgevoerd.

§ 3. Het veiligheidspersoneelslid dat het voorwerp uitmaakt van een preventieve schorsing van de veiligheidsfuncties wordt onderworpen aan een alcoholtest.

§ 4. De IG die verantwoordelijk is voor het lid van het veiligheidspersoneel betrokken bij het incident dat leidt tot de preventieve schorsing, analyseert de feiten en neemt de nodige maatregelen om te voorkomen dat een dergelijk risico zich opnieuw zou voordoen.

§ 5. De bepalingen van de §§ 1 tot 4 zijn ook van toepassing op het lid van het veiligheidspersoneel waarvan het gedrag doet vermoeden dat het medisch of psychologisch ongeschikt is.

HOOFDSTUK 4. — Specifieke vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel van de MOBE's

Art. 40. Wanneer het veiligheidspersoneel van de MOBE op de spoorweginfrastructuur werkt, leeft het de voorschriften van de IB na, met inbegrip van de veiligheidsvoorschriften bedoeld in artikel 6, § 1, van de wet exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

Art. 41. § 1. De MOBE zet een bekwaamheidsbeheerssysteem op om :

1° te bepalen welke posten veiligheidstaken omvatten;

2° veiligheidspersoneel in te zetten voor taken waarvoor hij bekwaam is.

§ 2. Het bekwaamheidsbeheerssysteem van de MOBE bevat procedures om de bekwaamheden van het veiligheidspersoneel te beheren en omvat minstens het volgende :

1° de kennis, de vaardigheden en de ervaring die nodig zijn voor de uitoefening van de aan zijn de verantwoordelijkheden aangepaste veiligheidstaken;

2° de selectiecriteria, met onder meer het basisopleidingsniveau en de mentale en fysieke geschiktheid;

3° de basisopleiding en basiskwalificatie of certificering van verworven bekwaamheden en vaardigheden;

4° la garantie que tous les membres du personnel ont conscience de la pertinence et de l'importance de leurs activités et de la façon dont ils contribuent à la réalisation des objectifs de sécurité;

5° la formation continue et l'actualisation régulière des connaissances et des aptitudes acquises;

6° les contrôles périodiques des compétences et des aptitudes mentale et physique le cas échéant;

7° les mesures spéciales en cas d'accident ou d'incident, ou d'absence de longue durée, si nécessaire.

Art. 42. § 1^{er}. Lorsqu'elle a recours à des sous-traitants en matière de personnel de sécurité, l'ECE arrête des procédures pour :

1° vérifier, au moment de la sélection, que les contractants, sous-traitants et fournisseurs sont compétents;

2° définir les exigences auxquelles ces contractants et fournisseurs satisfont;

3° vérifier que les fournisseurs ou contractants sont conscients des risques.

§ 2. Le contrat entre l'ECE et ses sous-traitants contient au moins les principes de base applicables aux processus suivants, clairement définis, connus et assignés :

1° responsabilités et tâches relatives aux problèmes de sécurité ferroviaire;

2° obligations relatives à la transmission d'informations pertinentes entre les deux parties;

3° traçabilité des documents relatifs à la sécurité.

Art. 43. Les connaissances particulières à l'exécution des tâches de sécurité liées à l'entretien des véhicules sont principalement les suivantes :

1° appréhender le caractère sécuritaire des divers équipements présents sur le véhicule et en connaître le fonctionnement;

2° contrôler la conformité des équipements du véhicule aux fichiers techniques et/ou autres documents de maintenance;

3° connaître l'utilisation correcte et adéquate des divers outillages spécifiques pour la maintenance du véhicule;

4° être à même de détecter les défauts des équipements et savoir remédier, dans la limite des connaissances techniques prévues pour cette tâche;

5° effectuer les tests de contrôle consécutifs aux travaux de remise en état des équipements;

6° appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel;

7° assurer la traçabilité des constatations faites ainsi que le résultat des opérations effectuées.

CHAPITRE 5. — Dispositions finales

Art. 44. Sont abrogés :

1° l'arrêté royal du 16 janvier 2007 portant des exigences et procédures de sécurité applicables au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et aux entreprises ferroviaires;

2° l'arrêté royal du 15 mai 2011 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité;

3° l'arrêté ministériel du 26 juillet 2007 portant adoption d'un cahier des charges des circulations touristiques effectuées avec du matériel historique sur l'infrastructure ferroviaire, l'annexe 1^{re}, partie 3, point 3.2.2 et 4;

4° l'arrêté ministériel du 9 juin 2009 portant adoption du cahier des charges du personnel de sécurité.

Art. 45. Le ministre qui a le Transport ferroviaire dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 9 juillet 2013.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de l'Intérieur,
Mme J. MILQUET

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
M. WATHELET

4° de waarborg dat alle personeelsleden zich bewust zijn van de relevantie en het belang van hun activiteiten en de manier waarop zij bijdragen tot de realisatie van de veiligheidsdoelstellingen;

5° de permanente opleidingen de regelmatige actualisering van de verworven kennis en vaardigheden;

6° de periodieke controle van bekwaamheden en, in voorkomend geval, van de mentale en fysieke geschiktheid;

7° indien nodig, de bijzondere maatregelen bij ongevallen/incidenten of langdurige afwezigheid.

Art. 42. § 1. Wanneer de MOBE een beroep doet op subcontractanten inzake veiligheidspersoneel, beschikt zij over procedures om :

1° bij de selectie na te gaan of de contractanten, subcontractanten en leveranciers bekwaam zijn;

2° de vereisten vast te stellen waaraan contractanten en leveranciers voldoen;

3° na te gaan of de leveranciers of contractanten zich bewust zijn van de risico's.

§ 2. Het contract tussen de MOBE en haar subcontractanten bevat ten minste de basisbeginselen van de volgende processen, duidelijk gedefinieerd, bekend en toegewezen :

1° verantwoordelijkheden en taken in verband met spoorwegveiligheidsproblemen;

2° verplichtingen in verband met de overdracht van relevante informatie tussen beide partijen;

3° de traceerbaarheid van documenten met betrekking tot de veiligheid.

Art. 43. De bijzondere kennis voor het uitvoeren van de veiligheidsstaken in verband met het onderhoud van de voertuigen zijn voornamelijk de volgende :

1° het veiligheidsbelang begrijpen van de verschillende uitrusting die aanwezig zijn op het voertuig en weten hoe deze werken;

2° het nagaan of de uitrusting van het voertuig conform is aan de technische beschrijvingen en/of andere onderhoudsdocumenten;

3° de verschillende specifieke werkvoertuigen voor het onderhoud van het voertuig op een correcte en adequate wijze kunnen gebruiken;

4° in staat zijn fouten in de uitrusting te ontdekken en deze te verhelpen, binnen de technische kennis verbonden aan deze taak;

5° uitvoeren van controleproeven volgend op werkzaamheden tot het herstel van de uitrusting in haar normale toestand;

6° de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen;

7° de traceerbaarheid van de vastgestelde feiten alsook van de resultaten van de uitgevoerde verrichtingen waarborgen.

HOOFDSTUK 5. — Slotbepalingen

Art. 44. Opgeheven worden:

1° het koninklijk besluit van 16 januari 2007 houdende veiligheidsvereisten en procedures van toepassing op de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen;

2° het koninklijk besluit van 15 mei 2011 tot bepaling van de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel;

3° het ministerieel besluit van 26 juli 2007 tot aanneming van een bestek voor toeristische spoorwegritten met historisch materieel op de spoorweginfrastructuur, bijlage 1, deel 3, punt 3.2.2. en 4;

4° het ministerieel besluit van 9 juni 2009 tot goedkeuring van het bestek voor het veiligheidspersoneel.

Art. 45. De minister bevoegd voor het Spoorwegvervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 9 juli 2013.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,

Mevr. J. MILQUET

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
M. WATHELET

Annexe 1^{re} à l'arrêté royal du 9 juillet 2013 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité

ANNEXE 1^{re} : CONDUCTEUR

SOMMAIRE

1 CRITÈRES MEDICAUX ET PSYCHOLOGIQUES

2 COMPÉTENCES À ACQUERIR

3 LICENCE DE CONDUCTEUR

4 ATTESTATION DE CONNAISSANCE DE LIGNE

5 ATTESTATION DE CONNAISSANCE DU MATERIEL

1 CRITÈRES MEDICAUX ET PSYCHOLOGIQUES

1.1 Avant affectation

a. Contenu minimal de l'examen médical

1° un examen de médecine générale;

2° un examen des fonctions sensorielles : vision, audition, perception des couleurs;

3° une analyse d'urine ou de sang pour la détection du diabète sucré et d'autres états comme indiqué par l'examen clinique;

4° le dépistage de l'usage de drogues;

5° l'examen médical avant affectation doit comprendre une électrocardiographie au repos.

b. Critères de portée générale

Le personnel ne doit pas effectuer de tâches de sécurité lorsque sa vigilance est altérée par des substances telles que l'alcool, les drogues ou des médicaments psychotropes.

Le personnel ne doit pas être dans un état de santé, ni prendre un traitement médical susceptible d'entraîner :

1° une perte soudaine de connaissance;

2° une altération de la vigilance ou de la concentration;

3° une incapacité soudaine;

4° une altération de l'équilibre ou de la coordination;

5° une limitation significative de la mobilité.

c. Critères de vision

1° acuité visuelle corrigée ou non à distance : 1,0 (binoculaire); au minimum de 0,5 pour l'œil le moins bon; si des verres sont nécessaires, le port en est obligatoire;

2° verres correcteurs maximaux : hypermétropie + 5 D/myopie - 8 D. Le médecin du travail reconnu peut admettre des valeurs situées en-dehors de cette plage dans des cas exceptionnels et après avis d'un oculiste;

3° vision à moyenne distance et de près : suffisante, qu'elle soit corrigée ou non;

4° les verres de contact sont autorisés;

5° les lentilles avec filtres UV sont autorisées;

6° les verres de contact colorés et les lentilles photo chromatiques ne sont pas autorisés;

7° vision des couleurs complètement normale : utilisation d'un test reconnu, tel que le test Ishiara;

8° champ de vision normal (absence de toute anomalie affectant la tâche à accomplir);

9° vision pour les deux yeux (binoculaire) : effective;

10° fusion : présente;

11° sensibilité aux contrastes : bonne;

12° absence de maladie ophtalmique évolutive;

13° les implants oculaires, les kératotomies et les kératectomies sont permis, à condition qu'ils soient vérifiés annuellement ou selon une périodicité édictée par le médecin du travail;

14° prescription impérative aux porteurs de lunettes et de lentilles : une paire de lunettes de recharge doit être disponible à tout moment.

d. Critères d'audition

Une audition suffisante confirmée par audiogramme tonal, c'est-à-dire :

1° audition suffisamment bonne pour maintenir une conversation téléphonique et pouvoir entendre des tonalités d'alerte et des messages radio;

2° il convient de considérer comme des lignes directrices les valeurs suivantes, qui sont fournies uniquement pour information :

a) le manque d'audition ne doit pas être supérieur à 40 dB à 500 et 1 000 Hz;

b) le manque d'audition ne doit pas être supérieur à 45 dB à 2 000 Hz pour l'oreille ayant la conduction aérienne du son la plus mauvaise;

3° aucune anomalie du système vestibulaire;

4° aucun trouble chronique du langage (vu la nécessité d'échanger des messages fortement et clairement);

5° les exigences d'audition définies doivent être satisfaites sans l'utilisation d'appareils acoustiques. L'utilisation de ce type d'appareils est autorisée dans certains cas, sous réserve d'un avis médical.

e. Anthropométrie

Les paramètres anthropométriques du personnel doivent permettre l'utilisation sûre du matériel roulant. Les conducteurs ne doivent pas être obligés ni autorisés à faire fonctionner certains types particuliers de matériel roulant si leur taille, leur poids ou d'autres caractéristiques physiques créent un risque.

f. Grossesse

En cas de faible tolérance ou de condition pathologique, la grossesse doit être considérée comme une cause provisoire d'exclusion.

L'employeur doit s'assurer que les dispositions légales protégeant les travailleuses enceintes sont appliquées.

g. Évaluations psychologiques

Le but de l'évaluation psychologique est d'assister l'entreprise ferroviaire en matière d'affectation et de gestion du personnel ayant les capacités cognitives, psychomotrices et comportementales et la personnalité requises pour remplir son rôle en toute sécurité.

Pour déterminer le contenu de l'évaluation psychologique, le psychologue doit au moins tenir compte des critères

suivants relatifs aux exigences applicables à chaque fonction de sécurité :

1° Critères de cognitivité :

- a) attention et concentration,
- b) mémoire,
- c) capacité de perception,
- d) raisonnement,
- e) communication.

2° Critères psychomoteurs :

- a) vitesse de réaction,
- b) coordination gestuelle.

3° Critères comportementaux et de personnalité :

- a) maîtrise émotionnelle,
- b) fiabilité comportementale,
- c) autonomie,
- d) capacité d'éveil.

Si le psychologue omet l'un des critères ci-dessus, il doit justifier et attester sa décision.

1.2 Examen périodique

a. Fréquence de l'examen périodique

1° tous les 3 ans pour le personnel jusqu'à 60 ans;

2° tous les ans pour le personnel à partir de 60 ans.

Le médecin du travail doit augmenter la périodicité des examens si l'état de santé du membre du personnel concerné l'exige.

b. Contenu minimal de l'examen périodique

Les examens périodiques spécialisés doivent inclure au minimum les éléments suivants :

1° un examen de médecine générale;

2° des examens des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs);

3° une analyse d'urine ou de sang pour la détection du diabète sucré et d'autres états comme indiqué par l'examen clinique;

4° le dépistage de l'usage de drogues, quand il existe pour cela un motif au point de vue clinique;

5° chaque examen médical périodique du personnel âgé de 40 ans et plus doit comprendre un ECG au repos.

1.3 Examens médicaux et/ou évaluations psychologiques supplémentaires.

a. Outre l'examen médical périodique, un examen médical et/ou une évaluation psychologique spécifique supplémentaire doivent être effectués lorsqu'il y a raisonnablement un doute quant à l'aptitude physique ou psychologique d'un membre du personnel ou qu'il y a raisonnablement des soupçons quant à l'usage de drogues ou à l'abus d'alcool. Ceci serait notamment le cas après un incident ou un accident dû à une erreur humaine de l'individu concerné.

b. L'employeur doit demander un examen médical après toute absence pour maladie d'une durée supérieure à 30 jours. Dans des cas appropriés, cet examen peut se limiter à une évaluation par le médecin du travail, sur la base des informations médicales disponibles indiquant que l'aptitude au travail du travailleur n'a pas été affectée.

1.4 Soutien psychologique

L'employeur doit fournir les soins appropriés au membre du personnel qui est traumatisé lors de l'accomplissement de sa fonction.

2 COMPETENCES À ACQUERIR

2.1 La connaissance de ligne, des engins-moteur et du matériel roulant

Le conducteur doit être capable de :

a. conduire seul en toute sécurité, sur un itinéraire connu, le train pour lequel il est habilité en respectant :

1° la signalisation et la réglementation, y compris les éléments temporaires et en situations particulières (Avis de Ralentissement Temporaire, obstruction, obstacle sur la voie, etc.);

2° l'horaire dans les conditions normales de circulation;

b. assurer la conduite du train dans les règles de l'art;

c. disposer d'une connaissance suffisante des éléments constitutifs du matériel roulant (châssis, roulements, freinage,...);

d. diagnostiquer les avaries à l'engin-moteur ou au matériel roulant et d'effectuer les dépannages pour lesquels il est reconnu compétent;

e. décider des conditions de continuation d'un convoi en cas d'avarie ou d'incident;

f. pouvoir lire et savoir comprendre la signification des étiquettes de danger et le marquage du matériel.

2.2 L'aptitude à des tâches déterminées

Grâce à la maîtrise de connaissances techniques, sur la base d'instructions générales et tenant compte des prescriptions en vigueur sur l'infrastructure, le conducteur doit être capable d'exécuter principalement les tâches suivantes :

a. procéder avant le départ aux vérifications prescrites, notamment en ce qui concerne les capacités de traction des véhicules;

b. se préparer à la mission :

1° consulter suffisamment tôt le service à effectuer et les documents correspondants (horaires, modifications d'itinéraires, de signalisation, ralentissements temporaires de vitesse, etc.);

2° à partir des informations concernant le service à effectuer, en simuler mentalement les points essentiels;

3° s'équiper en fonction du service à effectuer (habillement, documents et petit équipement);

4° se préparer à conduire dans de bonnes conditions en adoptant une hygiène de vie adaptée et compatible avec les exigences légales;

5° vérifier les capacités de l'engin-moteur :

a) vérifier que l'engin-moteur correspond aux caractéristiques de la mission à effectuer;

b) vérifier les indications portées sur les documents de bord de l'engin-moteur;

c. s'assurer, en effectuant les vérifications et tests prévus, que l'engin est en état d'assurer la remorque du point de vue :

1° de l'effort de traction;

2° des dispositifs de sécurité, à savoir le cas échéant : veille automatique, répétition des signaux, contrôle de vitesse, signalisation de cabine, enregistreur de conduite, agrès de signalisation et de sécurité, etc.;

3° assurer les opérations courantes d'entretien préventif éventuellement prévues (purges, vérification de niveaux, absence de fuites, etc.);

d. effectuer la visite extérieure de l'engin (blocs de frein, attelages, tuyaux de raccordement, feux, etc.);

e. contribuer à la vérification de l'efficacité des dispositifs de freinage :

1° vérifier le fonctionnement du freinage de l'engin-moteur avant toute mise en mouvement;

2° prendre en compte la nature de l'essai de frein à effectuer avec le train;

3° contribuer à la vérification du fonctionnement du freinage du train avant le départ;

4° en marche, vérifier l'efficacité du freinage;

f. conduire de façon compétente et sûre des engins-moteur en respectant les signaux ainsi que les vitesses admises et en tenant compte des horaires prévus :

1° avant le départ du train :

a) procéder aux évolutions d'engin-moteur, manœuvres, raccordements/coupes de véhicules selon les ordres reçus et les signaux, en toute sécurité pour les personnes et les véhicules;

b) mettre éventuellement en fonction les dispositifs d'éclairage, climatisation, etc. du train commandés depuis l'engin-moteur;

2° au départ du train :

a) le cas échéant, consulter les prescriptions remises par la gare de départ;

b) ne mettre le train en marche que lorsque toutes les conditions réglementaires sont remplies (horaire, ordre ou signal de départ, etc.);

c) démarrer le train en respectant les contraintes de sécurité, d'adhérence et de puissance;

3° en cours de route :

a) connaître à tout moment sa position sur la ligne, ainsi que les gares, voies, bifurcations, déclivités, vitesses limites de l'itinéraire emprunté (voir le point 1 ci-devant - connaissance de ligne);

b) déterminer à tout moment le type de marche et la vitesse limite de circulation imposés par la réglementation et les caractéristiques de la ligne;

c) observer de façon active la signalisation (latérale ou en cabine), la décoder sans hésitation ni erreur, et effectuer les actions prescrites;

d) utiliser le frein pour les ralentissements et arrêts en toute sécurité, en respectant le matériel roulant et le confort des passagers ou le fret transporté;

e) régler la bonne marche du convoi conformément à l'horaire et aux consignes éventuelles d'économie d'énergie, en intégrant les caractéristiques de l'engin-moteur, du train, de la ligne et de l'environnement;

f) respecter les arrêts prévus à l'horaire ou ordonnés, et effectuer éventuellement les opérations liées au service des voyageurs lors de ces arrêts (ouverture et fermeture des portes par exemple);

g) circuler en toute sécurité dans les modes particuliers d'exploitation : marches particulières sur ordre, limitations temporaires de vitesse, circulation à contre-voie, ordre de franchissement de signal fermé, etc.;

h) actionner et contrôler le dispositif de veille automatique, le dispositif de commande de marche, observer et manipuler les instruments de bord :

i. agencer de façon rationnelle l'espace de travail dans la cabine de conduite;

ii. utiliser l'ensemble des dispositifs de veille automatique, de commande et de contrôle qui sont à sa disposition, selon les règles applicables, sans hésitation ni erreur;

iii. utiliser l'avertisseur pour assurer la sécurité des voyageurs ou des circulations routières, dans les cas prévus;

iv. connaître à tout moment les principaux paramètres de fonctionnement du train et se représenter correctement l'effet des différents gestes de conduite sur le fonctionnement, notamment sur celui des automatismes de sécurité;

i) repérer et localiser dans les meilleurs délais les perturbations techniques et d'exploitation ainsi que les événements inhabituels du parcours et, le cas échéant, examiner les wagons et/ou voitures pour détecter les déteriorations et les défauts, assurer la protection du train ou d'un obstacle et faire appel à une aide extérieure ou de lancer l'alarme :

i. détecter les perturbations :

- maintenir constamment sa vigilance;

- être attentif, dans la mesure où la conduite du train le permet, aux événements inhabituels concernant l'infrastructure et l'environnement : signaux, voies, alimentation en énergie, passages à niveau, environs de la voie, autres circulations, présence de personnes, d'animaux, etc.;

- être attentif aux événements inhabituels concernant l'engin-moteur conduit;

- identifier les indicateurs de non conformité, les différencier et réagir selon leur importance respective, en privilégiant, dans tous les cas, la sécurité des circulations ferroviaires, des personnes et des biens;

ii. prendre les mesures nécessaires en cas de perturbation :

- dans tous les cas d'anomalies, appliquer les procédures réglementaires et notamment prendre les mesures susceptibles d'assurer la sécurité des circulations et des personnes, chaque fois que cela est nécessaire, qu'il s'agisse de mesures d'urgence ou de mesures différées;

- examiner, le cas échéant, les véhicules, la voie ou les installations d'alimentation en énergie pour détecter les anomalies et en évaluer les conséquences. Effectuer cette visite dans le respect des règles de sécurité;

- assurer les liaisons nécessaires avec d'autres personnes pour signaler les anomalies et demander éventuellement l'aide nécessaire, en utilisant les différents moyens de communication disponibles;

- remédier aux perturbations mineures et engager les mesures en vue d'éliminer les perturbations plus complexes sur les véhicules :

• diagnostiquer la nature et les conséquences des anomalies constatées, en appliquant éventuellement des documents techniques préétablis et en respectant les règles de sécurité;

• effectuer, si nécessaire, des interventions mineures pour remédier aux incidents sur les matériels moteurs ou remorqués;

- évaluer les conditions dans lesquelles le train peut continuer seul ou remorqué après un incident (vitesse limite notamment);
- si nécessaire, demander le secours en appliquant les procédures prévues par le GI;
- assurer le secours à un autre train affecté par un incident;
- assurer l'immobilisation du train et le garer en toute sécurité :
 - en cas d'arrêt, prendre les mesures garantissant que le train ne se mettra pas en marche intempestivement, même dans les circonstances les plus défavorables;
 - effectuer les opérations et vérifications prévues à l'arrivée du train;
 - rendre compte verbalement et/ou par écrit de l'exercice de sa mission, et notamment en cas d'événements inhabituels, au moyen de rapports précis :
 - à tout moment, pouvoir renseigner le GI avec exactitude sur les principaux événements concernant la marche de son train et les anomalies constatées, en sélectionnant les informations utiles pour l'interlocuteur;
 - utiliser les moyens de communication prévus : téléphone, radio, formulaires écrits, etc. en s'assurant d'être bien compris par son interlocuteur;
 - se conformer aux procédures de communication éventuellement en vigueur;
 - renseigner avec les documents techniques éventuellement attachés à l'engin-moteur, les constatations d'anomalies effectuées;
 - à l'arrivée au lieu de garage de l'engin ou de fin de service, donner par écrit et/ou oralement les renseignements nécessaires sur l'exercice de la mission et décrire avec précision les événements inhabituels.

3 LICENCE DE CONDUCTEUR

3 LICENCE DE CONDUCTEUR

ROYAUME DE BELGIQUE LICENCE DE CONDUCTEUR		
N°		
Nom :		
Prénom :		
Date de naissance :		
Délivrée à Bruxelles le Date d'expiration :		
Licence délivrée pour le compte de :		
La licence n'est valable que si elle est accompagnée des annexes 1 et 2. Le titulaire est tenu de justifier de son identité à toute réquisition. La conduite sur l'infrastructure ferroviaire belge n'est autorisée que dans les conditions d'utilisation notifiées aux attestations de connaissance de ligne et de matériel.		
Code	Catégories	Sceau
A1	Conducteur d'engins de traction dans le cadre de manœuvres, dessertes d'installation et mouvements assimilés	
A2	Conducteur d'engins de traction dans le cadre de trains de travaux	
A4	Conducteur de raccordement privé	
B1	Conducteur assurant le transport de personnes	
B2	Conducteur assurant le transport de marchandises	
Code	Compétences linguistiques	Sceau
F	Conducteur possédant les connaissances linguistiques suffisantes en langue française	
N	Conducteur possédant les connaissances linguistiques suffisantes en langue néerlandaise	

4 ATTESTATION DE CONNAISSANCE DE LIGNE

Annexe 1 à la licence de conducteur N°:

ATTESTATION DE CONNAISSANCE DE LIGNE

Numéro(s) des lignes connues (1)

Lignes connues partiellement (1)

N°(s). (1)	Restrictions (2)

Formations fondamentales et complémentaires en matière de dispositions particulières relatives à certaines lignes ou tronçons

Date de l'examen

Je soussigné(e): (nom et prénom),
certifie que: Mme/M. (nom et prénom du conducteur)
a la connaissance requise des lignes spécifiées ci-dessus et a satisfait aux formations
fondamentales et complémentaires en matière de dispositions particulières relatives à
certaines lignes ou tronçons.

Fait à le,
Au nom de



(grade et signature du responsable)

(1) Lors de l'annotation des cases de l'attestation de connaissance de ligne, seuls peuvent être utilisés les numéros de lignes et/ou parties de ligne tels que repris dans les informations publiées par le gestionnaire de l'infrastructure conformément aux articles 21 à 23 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

L'indication d'un numéro de ligne signifie que le conducteur possède également la connaissance requise pour l'(les) itinéraire(s) de déviation prévu(s). Les itinéraires de déviation prévus sont repris dans les informations publiées par le gestionnaire de l'infrastructure conformément aux articles 21 à 23 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Les cases inutilisées sont biffées.

(2) Lors de l'annotation de ces cases, peuvent seulement apparaître les définitions des parties de ligne et les dénominations des gares telles que reprises dans les informations publiées par le gestionnaire de l'infrastructure conformément aux articles 21 à 23 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

5 ATTESTATION DE CONNAISSANCE DU MATÉRIEL

Annexe 2 à la licence de conducteur N°:

ATTESTATION DE CONNAISSANCE DU MATÉRIEL

Numéro(s) de série du matériel de traction connu (1)

Engins de travaux automoteurs (1)

Dénomination	Type	Propriétaire (2)	N° d'agrération (2)

Types de service autorisé

Je soussigné(e): (nom et prénom), certifie que: Mme/M. (nom et prénom du conducteur) a la connaissance requise du matériel spécifié ci-dessus et a satisfait aux formations fondamentales et complémentaires en matière de type de service autorisé.

Fait à le

Au nom de

(grade et signature du responsable)

(1) Lors de l'annotation de ces cases, peuvent seulement y figurer les données telles que reprises dans les informations publiées par le gestionnaire de l'infrastructure conformément aux articles 21 à 23 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Les cases inutilisées seront biffées avant la délivrance de l'attestation.

(2) Seulement à compléter s'il s'agit d'engin(s) de travaux n'appartenant pas au gestionnaire de l'infrastructure.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 9 juillet 2013 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de l'Intérieur,
Mme J. MILQUET

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
M. WATHELET

Annexe 2 à l'arrêté royal du 9 juillet 2013 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité
ANNEXE 2 : ACCOMPAGNATEUR DE TRAINS DE VOYAGEURS

SOMMAIRE

1 CRITÈRES MEDICAUX ET PSYCHOLOGIQUES

2 COMPÉTENCES À ACQUERIR

3 CERTIFICAT D'ACCOMPAGNATEUR DE TRAINS DE VOYAGEURS

4 ATTESTATION DE CONNAISSANCES PROFESSIONNELLES

1 CRITÈRES MEDICAUX ET PSYCHOLOGIQUES

1.1 Avant affectation

a. Contenu minimal de l'examen médical

1° un examen de médecine générale;

2° un examen des fonctions sensorielles : vision, audition, perception des couleurs;

3° une analyse d'urine ou de sang pour la détection du diabète sucré et d'autres états comme indiqué par l'examen clinique;

4° le dépistage de l'usage de drogues.

b. Critères de portée générale

Le personnel ne doit pas effectuer de tâches de sécurité lorsque sa vigilance est altérée par des substances telles que l'alcool, les drogues ou des médicaments psychotropes.

Le personnel ne doit pas être dans un état de santé ni prendre un traitement médical susceptible d'entraîner :

1° une perte soudaine de connaissance;

2° une altération de la vigilance ou de la concentration;

3° une incapacité soudaine;

4° une altération de l'équilibre ou de la coordination;

5° une limitation significative de la mobilité.

c. Critères de vision

1° acuité visuelle corrigée ou brute à distance : 0,8 (binoculaire); un minimum de 0,3 pour l'œil le moins bon; si des verres sont nécessaires, le port en est obligatoire;

2° verres correcteurs maximaux : hypermétropie + 5 D/myopie - 8 D. Le médecin du travail reconnu peut admettre des valeurs situées en-dehors de cette plage dans des cas exceptionnels et après avis d'un oculiste;

3° vision à moyenne distance et de près : suffisante, qu'elle soit corrigée ou non;

4° les verres de contact sont autorisés;

5° les lentilles avec filtre UV sont autorisées;

6° les verres de contact colorés et les lentilles photo chromatiques ne sont pas autorisés;

7° vision normale des couleurs (au maximum 4 fautes) : utilisation d'un test reconnu, tel que le test Ishiara, complété par un autre test reconnu en cas de besoin (Farnsworth);

8° champ de vision normal (absence de toute anomalie affectant la tâche à accomplir);

9° vision pour les deux yeux (binoculaire) : effective;

10° fusion : présente;

11° sensibilité aux contrastes : bonne;

12° absence de maladie ophtalmique évolutive;

13° les implants oculaires, les kératotomies, et les kératectomies sont permis, à condition qu'ils soient vérifiés annuellement ou selon une périodicité édictée par le médecin du travail;

14° prescription impérative aux porteurs de lunettes et de lentilles : une paire de lunettes de rechange doit être disponible à tout moment.

d. Critères d'audition

1° aucune anomalie du système vestibulaire;

2° une audition suffisante confirmée par audiogramme tonal, c'est-à-dire :

a) audition suffisamment bonne pour maintenir une conversation téléphonique et pouvoir entendre des tonalités d'alerte et des messages radio;

b) il convient de considérer comme des lignes directrices les valeurs suivantes qui sont fournies uniquement pour information :

i. le manque d'audition ne doit pas être supérieur à 40 dB à 500 et 1 000 Hz;

ii. le manque d'audition ne doit pas être supérieur à 45 dB à 2 000 Hz pour l'oreille ayant la conduction aérienne du son la plus mauvaise.

e. Grossesse

En cas de faible tolérance ou de condition pathologique, la grossesse doit être considérée comme une cause provisoire d'exclusion. L'employeur doit s'assurer que les dispositions légales protégeant les travailleuses enceintes sont appliquées.

f. Anthropométrie

Les paramètres anthropométriques du personnel doivent permettre l'utilisation sûre du matériel roulant. Les accompagnateurs de trains de voyageurs ne doivent pas être obligés ni autorisés à faire fonctionner certains équipements du matériel roulant si leur taille, leur poids ou d'autres caractéristiques physiques créent un risque.

g. Evaluations psychologiques

Le but de l'évaluation psychologique est d'assister l'EF en matière d'affectation et de gestion du personnel ayant les capacités cognitives, psychomotrices et comportementales et la personnalité requises pour remplir son rôle en toute sécurité.

Pour déterminer le contenu de l'évaluation psychologique, le psychologue doit au moins tenir compte des critères suivants relatifs aux exigences applicables à chaque fonction de sécurité :

a) Critères de cognitivité :

- i. attention et concentration,
- ii. mémoire,
- iii. capacité de perception,
- iv. raisonnement,
- v. communication.

b) Critères psychomoteurs :

- i. vitesse de réaction,
- ii. coordination gestuelle.

c) Critères comportementaux et de personnalité :

- i. maîtrise émotionnelle,
- ii. fiabilité comportementale,
- iii. autonomie,
- iv. capacité d'éveil.

Si le psychologue omet l'un des critères ci-dessus, il doit justifier et attester sa décision.

1.2 Examen périodique

a. Fréquence de l'examen périodique

- 1° tous les 3 ans pour le personnel jusqu'à 62 ans;
- 2° tous les ans pour le personnel à partir de 62 ans.

Le médecin du travail doit augmenter la périodicité des examens si l'état de santé du membre du personnel concerné l'exige.

b. Contenu minimal de l'examen périodique

Les examens périodiques spécialisés doivent inclure au minimum :

- 1° un examen de médecine générale;
- 2° des examens des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs);
- 3° une analyse d'urine ou de sang pour la détection du diabète sucré et d'autres états comme indiqué par l'examen clinique;

- 4° le dépistage de l'usage de drogues, quand il existe pour cela un motif au point de vue clinique.

1.3 Examens médicaux et/ou évaluations psychologiques supplémentaires.

a. Outre l'examen médical périodique, un examen médical et/ou une évaluation psychologique spécifique supplémentaire doivent être effectués lorsqu'il y a raisonnablement un doute quant à l'aptitude physique ou psychologique d'un membre du personnel ou qu'il y a raisonnablement des soupçons quant à l'usage de drogues ou à l'abus d'alcool. Ceci serait notamment le cas après un incident ou un accident dû à une erreur humaine de l'individu concerné.

b. L'employeur doit demander un examen médical après toute absence pour maladie d'une durée supérieure à 30 jours. Dans des cas appropriés, cet examen peut se limiter à une évaluation par le médecin du travail, sur la base des informations disponibles indiquant que l'aptitude au travail du travailleur n'a pas été affectée.

1.4 Soutien psychologique

L'employeur doit fournir les soins appropriés au membre du personnel qui est traumatisé lors de l'accomplissement de sa fonction.

2 COMPETENCES A ACQUERIR

Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité "accompagnateur de trains de voyageurs" sont principalement les suivantes :

- 2.1 appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel;

- 2.2 effectuer les actions relatives au matériel roulant :

- a. effectuer les essais des freins prévus aux trains composés de matériel tracté et automoteur;
- b. vérifier la continuité des conduites d'air comprimé;
- c. lire les indications portées par les voitures (tare, charge, frein), repérer la vitesse maximale autorisée d'une voiture ou d'une automotrice;

- d. repérer les véhicules dont la suspension pneumatique ne fonctionne pas et en informer le conducteur;

- e. vérifier la constitution correcte des attelages, des soufflets et des raccords divers (éclairage, chauffage, etc.);

- f. intervenir dans l'allumage et l'extinction des signaux de queue lors du premier départ et en cas de défaillance de ces équipements;

- g. réaliser l'immobilisation provisoire d'une rame en stationnement;

- h. repérer la présence d'une étiquette d'avarie interdisant tout déplacement du véhicule;

- i. pouvoir lire et savoir comprendre la signification des étiquettes de danger;

- j. rapporter les défauts constatés;

- k. verrouiller une porte si nécessaire (porte d'extrémité du train, porte de poste de conduite non desservi, etc.);

- l. prendre les mesures en cas de non verrouillage d'une porte;

- m. vérifier le bon fonctionnement d'une porte à l'ouverture et à la fermeture;

- n. prendre les mesures utiles en cas d'avarie au système d'ouverture et de fermeture des portes;

- o. effectuer les opérations d'ouverture et de fermeture des portes;

p. ouvrir une porte à l'aide du dispositif de secours;

2.3 participer à la sécurité des voyageurs :

a. appliquer les directives journalières relatives aux particularités des circulations;

b. surveiller les opérations d'embarquement et de débarquement, seul ou en collaboration avec d'autres agents;

c. participer aux opérations d'accouplement des trains composés de matériel automoteur;

d. prendre les mesures à l'égard des voyageurs lorsqu'une partie du train est hors quai;

e. assurer la canalisation des voyageurs dans un point d'arrêt non gardé en cas de circulation à contre-voie;

f. discerner un comportement dangereux et réagir en conséquence;

2.4 savoir utiliser les divers moyens de communication (interphone, GSM, radio, etc.);

2.5 assurer les communications avec le conducteur :

a. communiquer au conducteur les éléments relatifs à la composition et au freinage du train;

b. donner l'information "opérations terminées" au conducteur, au moyen du dispositif propre au matériel et du dispositif au sol (indicateur "opérations terminées");

c. prendre les mesures en cas de constat de dérangement aux dispositifs "opérations terminées";

2.6 effectuer les contrôles et actions adaptées lors de situations anormales, d'incidents ou d'accidents :

a. vérifier le caractère complet d'un train de voyageurs qui ne présente pas les signaux de queue réglementaires;

b. réagir aux signaux acoustiques lancés par le conducteur;

c. utiliser la sonorisation pour se mettre en contact avec le conducteur;

d. transmettre un avis de détresse rédigé par un conducteur;

e. couvrir un obstacle (couverture à distance, couverture rapprochée);

f. constater le franchissement irrégulier d'un signal et réagir en conséquence;

g. localiser une avarie à la caténaire et lancer l'alerte;

h. demander une coupure de tension de la caténaire;

i. constater la présence de matières dangereuses et appliquer les recommandations de la carte de danger;

j. prendre les mesures en cas d'accident ou d'incendie à bord;

k. signaler au personnel habilité une avarie mettant la sécurité en cause;

l. trouver et utiliser les moyens de communications disponibles;

m. lancer un message radio sol-train d'urgence;

n. évacuer les voyageurs d'un train en ligne;

o. prendre les mesures adéquates en cas d'actionnement d'un signal d'alarme.

3 CERTIFICAT D'ACCOMPAGNATEUR DE TRAINS DE VOYAGEURS

ROYAUME DE BELGIQUE

CERTIFICAT D'ACCOMPAGNATEUR DE TRAINS DE VOYAGEURS

N°

Nom :

Prénom :

Date de naissance :

Délivré à Bruxelles le

Date d'expiration :

Certificat délivré pour le compte de :

Le certificat n'est valable que s'il est accompagné de son annexe. Le titulaire est tenu de justifier de son identité à toute réquisition. L'accompagnement de train de voyageurs sur l'infrastructure ferroviaire belge n'est autorisé que dans les limites fixées sur l'attestation de connaissance professionnelle.

4 ATTESTATION DE CONNAISSANCES PROFESSIONNELLES

Annexe au certificat d'accompagnateur de trains de voyageurs N° :

ATTESTATION DE CONNAISSANCES PROFESSIONNELLES**Connaissance de ligne (1)**

Lignes classiques				
Lignes à grande vitesse	LGV1	LGV2	LGV3	LGV4
Tronçon limité, autorisé de.....à..... autorisé de.....à..... autorisé de.....à.....				

Connaissance du matériel à voyageur (1)

Matériel classique				
Matériel à grande vitesse (2)				

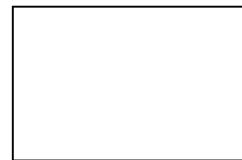
Compétences linguistiques (1)

Possède le niveau requis de connaissances linguistiques en langue française	
Possède le niveau requis de connaissances linguistiques en langue néerlandaise	

Je soussigné(e) (nom et prénom),
certifie que Mme/M. (nom
et prénom de l'accompagnateur de trains de voyageurs)
a satisfait aux formations fondamentales et complémentaires en matière de connaissance
de ligne et du matériel spécifiés ci-dessus et qu'il possède le niveau requis de
connaissances linguistiques en fonction des indications reprises sur la présente attestation.

Fait à le

Au nom de



(grade et signature du responsable)

(1) Les connaissances ou compétences du titulaire de l'attestation sont confirmées par la présence d'une croix dans la première colonne.

(2) Appellations reprises dans les informations publiées par le gestionnaire de l'infrastructure conformément aux articles 21 à 23 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 9 juillet 2013 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de l'Intérieur,

Mme J. MILQUET

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

M. WATHELET

Annexe 3 à l'arrêté royal du 9 juillet 2013 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité

ANNEXE 3 : AUTRES FONCTIONS DE SECURITE

SOMMAIRE

1 CRITERES MEDICAUX ET PSYCHOLOGIQUES

2 COMPETENCES À ACQUERIR

2.1 RESPONSABLE DU SERVICE DES MANUVRES

2.2 AGENT D'ESCORTE DES TRAINS DE MARCHANDISES

2.3 AGENT CHARGE DE LA MANUVRE

2.4 AGENT CHARGE DE LA FORMATION ET DE L'EXPEDITION DES TRAINS

2.5 AGENT CHARGE DE LA GESTION DES OPERATIONS ADMINISTRATIVES RELATIVES À LA MANUVRE, DESSERTE D'INSTALLATIONS, FORMATION ET EXPEDITION DES TRAINS

2.6 AGENT CHARGE DE LA DESSERTE DES APPAREILS DE VOIE ET DES INSTALLATIONS DE SIGNALISATION

2.7 AGENT CHARGE DE LA VISITE TECHNIQUE COMPLETE DU MATERIEL ROULANT, SPECIALITE "MARCHANDISE"

2.8 AGENT CHARGE DE LA VISITE DU MATERIEL ROULANT, SPECIALITE "VOYAGEUR"

2.9 SOUS-CHEF DE GARE SPECIALITE "VOYAGEUR" SURVEILLANCE ET DESSERTE DES QUAIS ET FAISCEAUX DE GARAGE.

2.10 AGENT PREPOSE AUX MANUVRES SPECIALITE "VOYAGEUR"

2.11 AGENT CHARGE DES OPERATIONS RELATIVES À LA DESSERTE DES RACCORDEMENTS PRIVES

2.12 AGENT CHARGE DE LA DESSERTE D'UNE INSTALLATION (ATELIER, POSTE D'ENTRETIEN, ETC.)

2.13 LA FONCTION DE SECURITE "AGENT RESPONSABLE DE L'EXECUTION DES TRAVAUX"

2.14 LA FONCTION DE SECURITE "REPARTITEUR COURANT DE TRACTION"

2.15 LA FONCTION DE SECURITE "AGENT D'ESCORTE DES TRAINS DE TRAVAUX"

2.16 FONCTION DE SECURITE "GARDE BARRIERE"

2.17 LA FONCTION DE SECURITE "FACTIONNAIRE"

2.18 LA FONCTION DE SECURITE "AGENT DU MOUVEMENT INFRABEL"

2.19 LES FONCTIONS DE SECURITE "SIGNALEUR" ET "OPERATEUR"

2.20 LA FONCTION DE SECURITE "SIGNALEUR MOBILE"

1 CRITÈRES MEDICAUX ET PSYCHOLOGIQUES

1.1 Remarque préliminaire

Dans l'application des critères médicaux repris aux points 1.2 et 1.3 ci-après, il y a lieu de faire une distinction entre deux catégories de personnel :

a. le personnel qui, soit exerce une fonction de sécurité en relation avec la formation des trains, soit dont la tâche est d'autoriser le mouvement des trains, pour lesquels les critères médicaux sont de stricte application¹;

b. pour le personnel qui n'est pas repris au paragraphe précédent, le médecin du travail décide quels sont les critères médicaux pertinents et dans quelle mesure ils sont d'application en tenant compte du (des) poste(s) de travail concernés en se basant en plus sur l'analyse des risques effectuée par l'employeur et sur sa connaissance des postes de travail².

1.2 Avant affectation

a. Contenu minimal de l'examen médical

1° un examen de médecine générale;

2° un examen des fonctions sensorielles : vision, audition, perception des couleurs;

3° une analyse d'urine ou de sang pour la détection du diabète sucré et d'autres états comme indiqué par l'examen clinique;

4° le dépistage de l'usage de drogues.

b. Critères de portée générale

Le personnel ne doit pas effectuer de tâches de sécurité lorsque sa vigilance est altérée par des substances telles que l'alcool, les drogues ou des médicaments psychotropes.

Le personnel ne doit pas être dans un état de santé ni prendre un traitement médical susceptible d'entraîner :

1° une perte soudaine de connaissance;

2° une altération de la vigilance ou de la concentration;

3° une incapacité soudaine;

4° une altération de l'équilibre ou de la coordination;

5° une limitation significative de la mobilité.

c. Critères de vision

1° acuité visuelle corrigée ou brute à distance : 0,8 (binoculaire); un minimum de 0,3 pour l'œil le moins bon; si des verres sont nécessaires, le port en est obligatoire;

2° verres correcteurs maximaux : hypermétropie + 5 D/myopie - 8 D. Le médecin du travail reconnu peut admettre des valeurs situées en-dehors de cette plage dans des cas exceptionnels et après avis d'un oculiste;

3° vision à moyenne distance et de près : suffisante, qu'elle soit corrigée ou non;

4° les verres de contact sont autorisés;

5° les lentilles avec filtre UV sont autorisées;

6° les verres de contact colorés et les lentilles photo chromatiques ne sont pas autorisés;

7° vision normale des couleurs : utilisation d'un test reconnu, tel que le test Ishiara, complété par un autre test reconnu en cas de besoin (Fansworth);

8° champ de vision normal (absence de toute anomalie affectant la tâche à accomplir);

9° vision pour les deux yeux (binoculaire) : effective;

10° fusion présente;

11° sensibilité aux contrastes : bonne;

12° absence de maladie ophtalmique évolutive;

13° les implants oculaires, les kératotomies, et les kératectomies sont permis, à condition qu'ils soient vérifiés annuellement ou selon une périodicité édictée par le médecin du travail;

14° pour les porteurs de lunettes et de lentilles : si le porteur se trouve dans une situation où il lui est impossible d'utiliser ses lunettes ou lentilles (bris, perte, etc.), l'exercice de la fonction de sécurité doit être immédiatement arrêté.

d. Critères d'audition

1° aucune anomalie du système vestibulaire;

2° une audition suffisante confirmée par audiogramme tonal, c'est-à-dire :

a) audition suffisamment bonne pour maintenir une conversation téléphonique et pouvoir entendre des tonalités d'alerte et des messages radio;

b) il convient de considérer comme des lignes directrices les valeurs suivantes qui sont fournies uniquement pour information :

i. le manque d'audition ne doit pas être supérieur à 40 dB à 500 et 1 000 Hz;

ii. le manque d'audition ne doit pas être supérieur à 45 dB à 2 000 Hz pour l'oreille ayant la conduction aérienne du son la plus mauvaise.

e. Grossesse

En cas de faible tolérance ou de condition pathologique, la grossesse doit être considérée comme une cause provisoire d'exclusion. L'employeur doit s'assurer que les dispositions légales protégeant les travailleuses enceintes sont appliquées.

1.3 Examen périodique

a. Fréquence de l'examen périodique

A déterminer éventuellement, pour son personnel, par l'EF ou le GI dans le cadre de son système de gestion de la sécurité.

b. Contenu minimal de l'examen périodique

Les examens périodiques spécialisés doivent inclure au minimum les éléments suivants :

1° un examen de médecine générale;

2° des examens des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs);

3° une analyse d'urine ou de sang pour la détection du diabète sucré et d'autres états comme indiqué par l'examen clinique;

4° le dépistage de l'usage de drogues, quand il existe pour cela un motif au point de vue clinique.

1.4 Examens médicaux et/ou évaluations psychologiques supplémentaires.

a. Outre l'examen médical périodique, un examen médical et/ou une évaluation psychologique spécifique supplémentaire doivent être effectués lorsqu'il y a raisonnablement un doute quant à l'aptitude physique ou psychologique d'un membre du personnel ou qu'il y a raisonnablement des soupçons quant à l'usage de drogues ou à l'abus d'alcool. Ceci serait notamment le cas après un incident ou un accident dû à une erreur humaine de l'individu concerné.

b. L'employeur doit demander un examen médical après toute absence pour maladie d'une durée supérieure à 30 jours. Dans des cas appropriés, cet examen peut se limiter à une évaluation par le médecin du travail, sur la base des informations disponibles indiquant que l'aptitude au travail du travailleur n'a pas été affectée.

1.5 Soutien psychologique

L'employeur doit fournir les soins appropriés au membre du personnel qui est traumatisé lors de l'accomplissement de sa fonction.

2 COMPETENCES A ACQUERIR

2.1 Responsable du service des manœuvres

Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité "responsable du service des manœuvres" sont principalement les suivantes :

a. connaissance des installations et du trafic;

b. connaissances théorique et pratique des opérations à réaliser (triage, formation, dessertes, opérationnalisation de la zone, etc.);

c. connaissance des règlements généraux et locaux y relatifs;

d. capacité à organiser les tâches à réaliser;

e. capacité à analyser et anticiper les conflits de circulation, les conséquences de retards importants, d'incident(s), etc. et les réduire le plus possible;

f. coordonner l'activité du personnel de son UI dans sa zone d'action (aussi vis-à-vis du personnel du GI et du personnel d'autres éventuels UI);

g. connaissance des règles à respecter pour les transports particuliers (dangereux, transports exceptionnels, etc.) et des mesures à prendre pour manœuvrer ce type de transports;

h. capacité à échanger les informations prévues et nécessaires (avec le personnel du GI, avec le personnel de l'UI, avec le personnel d'autres UI, avec les clients, etc.) en vue de garantir la sécurité des circulations, la régularité du trafic et l'exécution optimale des tâches;

i. capacité à prendre les mesures nécessaires en cas d'incident(s), d'accident(s), en situation perturbée, en cas de composition anormale du train, etc.;

j. appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel;

k. si le système de gestion de la sécurité le prévoit;

1° effectuer certaines tâches de visite technique limitée du matériel afin de repérer les avaries et irrégularités faciles à découvrir, telles que spécifiées dans les règles internes de l'UI concerné;

2° réaliser un essai des freins en collaboration avec le conducteur.

2.2 Agent d'escorte des trains de marchandises

Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité "agent d'escorte des trains de marchandises" sont principalement les suivantes :

- a. effectuer les opérations relatives à la formation des trains;
- b. assurer la desserte d'aiguillages situés à pied d'œuvre;
- c. ouvrir/fermer des taquets d'arrêt ou des aiguilles de déraillement;
- d. exécuter des manœuvres ordinaires, commandées par signaux optiques ou par radio;
- e. effectuer la visite technique limitée des véhicules et détecter les anomalies "facilement décelables". Rédiger, apposer et transmettre une étiquette d'avarie;
- f. accoupler l'engin moteur;
- g. enlever les dispositifs d'immobilisation d'une rame;
- h. exécuter les essais de freins prévus;
- i. mettre en ordre la partie arrière d'un train;
- j. positionner les alternateurs "vide-chargé", "voyageurs-marchandises";
- k. placer, faire l'essai et utiliser le dispositif de freinage d'urgence;
- l. vérifier les conditions de freinage, composition, vitesse, charge du train, etc.;
- m. connaître la procédure et les règles à respecter pour la desserte correcte de l'accouplement de freinage en certains cas de rame poussée;
- n. pouvoir lire et savoir comprendre la signification des étiquettes de danger;
- o. faire franchir un passage à niveau en toute sécurité;
- p. effectuer les contrôles et actions adaptées lors de situations anormales, d'incidents ou d'accidents :
 - 1° provoquer l'arrêt du train si la sécurité est compromise;
 - 2° appliquer les mesures lorsqu'il a connaissance d'un fait motivant une restriction de vitesse;
 - 3° couvrir un obstacle (couverture à distance et couverture rapprochée);
 - 4° vérifier le caractère complet d'un train qui ne présente pas le signal de queue réglementaire;
 - 5° transmettre un avis de détresse rédigé par un conducteur;
 - 6° trouver et utiliser les circuits téléphoniques d'alarme, le téléphone d'une loge de passage à niveau, un autre téléphone sur la ligne;
 - 7° constater le franchissement irrégulier d'un signal et réagir en conséquence;
 - 8° constater la présence de matières dangereuses et appliquer les recommandations de la carte de danger;
 - q. pouvoir assurer l'échange des communications imposées par le GI pour :
 - 1° entrer dans une zone d'infrastructure en respectant l'exécution et l'accomplissement de toutes les mesures prévues par les protocoles locaux d'utilisation de l'infrastructure;
 - 2° sortir d'une zone d'infrastructure en respectant l'exécution et l'accomplissement de toutes les mesures prévues par les protocoles locaux d'utilisation de l'infrastructure.
 - r. appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel;
 - s. avoir les connaissances théorique et pratique ainsi que la capacité d'appliquer des consignes et protocoles locaux d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

2.3 Agent chargé de la manœuvre

Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité "agent chargé de la manœuvre," sont principalement les suivantes.

Être à même de savoir appliquer les règles de l'art, notamment :

- a. repérer et communiquer les caractéristiques des véhicules ferroviaires et des chargements :
- 1° distinguer le matériel autorisé dans les trains de type voyageurs et les trains de type marchandises;
- 2° interpréter les signes conventionnels et les inscriptions portés par les véhicules;
- 3° interpréter les étiquettes d'avarie;
- 4° interpréter les étiquettes de fragilité;
- 5° pouvoir lire et savoir comprendre la signification des étiquettes de danger;
- b. constater la présence de marchandises dangereuses, le cas échéant, appliquer les recommandations de la carte de danger et utiliser le livre-code des marchandises dangereuses;
- c. assurer sa propre protection et, s'il dirige une équipe, celle des agents sous sa responsabilité lors de sa présence sur l'infrastructure ferroviaire;
- d. connaître et appliquer les vérifications essentielles à opérer avant de commander une manœuvre;
- e. appliquer les règles relatives au freinage et à l'immobilisation des véhicules et convois :
 - 1° repérer et manipuler un robinet d'isolement, une valve de purge;
 - 2° comprendre la signification des indicateurs techniques (freins, charge, etc.) et savoir prendre les mesures d'application;
 - 3° effectuer les essais des freins sur une rame en manœuvre;
 - 4° classer les véhicules dans une rame;
 - 5° repérer, contrôler et manœuvrer un frein à main;
 - 6° distinguer, contrôler et utiliser les différents types et séries de blocs d'arrêt;
 - 7° effectuer les immobilisations provisoire et complémentaire des véhicules et des rames, déterminer le nombre de freins à main et/ou de blocs d'arrêt nécessaires;
 - 8° supprimer une immobilisation;
 - 9° réagir correctement en cas d'échappement de véhicules;
- f. (dé)composer les convois ferroviaires :
 - 1° accoupler et désaccoupler les véhicules;
 - 2° déterminer la longueur d'une rame;

- 3° commander le déplacement et l'arrêt des véhicules et des rames;
 - 4° reconnaître les différents aspects d'un signal d'arrêt fixe;
 - 5° reconnaître les différents panneaux de signalisation;
 - 6° reconnaître les signaux mobiles optiques et acoustiques;
 - 7° transmettre des ordres au conducteur : verbalement, par signaux acoustiques, par gestes, par desserte de l'accouplement de freinage;
 - 8° respecter la marche à vue;
 - 9° placer un aiguillage manœuvré à pied d'œuvre dans la position désirée;
 - 10° vérifier un itinéraire (aiguillage, croisements, etc.);
 - 11° savoir réaliser l'accouplement/désaccouplement de matériel roulant (liaisons mécaniques, électriques, pneumatiques);
 - 12° vérifier qu'une manœuvre peut être entamée en ce qui concerne le matériel et la coordination entre les intervenants;
 - 13° requérir l'autorisation nécessaire pour l'exécution de certains mouvements (manœuvre en voie principale, déplacement d'un véhicule avarié);
 - 14° collecter et transmettre les données wagons et/ou trains en vue de leur exploitation;
 - 15° appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel;
 - 16° connaître les installations à desservir et les opérations à réaliser;
 - 17° pouvoir établir les itinéraires en toute sécurité et les vérifier;
 - 18° connaître la desserte et savoir appliquer les procédures locales relatives aux appareils de voie et de signalisation dont la commande est assurée par l'UI ou lui est déléguée conformément aux dispositions reprises dans les protocoles locaux;
 - 19° si le système de gestion de la sécurité le prévoit, effectuer les tâches reprises ci-après, telles que spécifiées dans les règles internes de l'UI concerné :
 - a) effectuer la préparation d'une rame au triage ("démaillage");
 - b) savoir utiliser des blocs d'arrêts et les autres dispositifs spécifiques aux opérations de manœuvre;
 - c) composer les coupes pour le triage d'une rame par lancement ou par la gravité;
 - d) regrouper les wagons stationnant sur une même voie ("ratissage").
- 2.4 Agent chargé de la formation et de l'expédition des trains
- Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité "agent chargé de la formation et de l'expédition des trains" sont principalement les suivantes.
- Être à même de savoir appliquer les règles de l'art, notamment :
 - a. repérer et communiquer les caractéristiques des véhicules ferroviaires et des chargements :
 - 1° effectuer les opérations nécessaires pour le repérage d'un transport exceptionnel;
 - 2° déterminer et communiquer le niveau de protection à attribuer aux véhicules et agir en conséquence;
 - 3° repérer le matériel dont le bandage des roues est rouillé, communiquer l'information;
 - b. si le système de gestion de la sécurité le prévoit, effectuer certaines tâches de visite technique limitée et d'entretien du matériel afin de repérer les avaries et irrégularités faciles à découvrir, telles que spécifiées dans les règles internes de l'UI concerné (y inclus rédiger, apposer et transmettre les données relatives aux étiquettes d'avarie et de fragilité).
 - c. appliquer les règles relatives au freinage et à l'immobilisation des véhicules et convois :
 - 1° repérer les différents alternateurs automatiques et manuels, adapter les alternateurs "voyageurs/marchandises" et "vide/charge";
 - 2° déterminer le type d'essai des freins à effectuer selon les circonstances;
 - 3° effectuer les essais des freins (minimum : essais de continuité, de raccordement, de l'accouplement de freinage, de fonctionnement sur une rame en manœuvre) y compris dans des cas particuliers tels que transports d'explosifs, véhicules avariés ainsi que l'essai de continuité de la conduite d'alimentation;
 - 4° transcrire et transmettre le bulletin de freinage au conducteur ainsi que bordereau de composition;
 - 5° composer les coupes pour le triage d'une rame par lancement ou par la gravité;
 - d. connaître les règles de la signalisation de queue d'un convoi;
 - e. appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel;
 - f. (dé)composer les convois ferroviaires :
 - 1° respecter les règles d'incorporation et de classement des véhicules imposées par des impératifs d'ordre technique et de sécurité particuliers (vitesse maximale en fonction du matériel et/ou du chargement, marchandises dangereuses, transports exceptionnels, avaries, etc.);
 - 2° mettre en ordre la queue d'un train en ce qui concerne l'attelage, les conduites, les signaux;
 - 3° effectuer la préparation d'une rame au triage ("démaillage")
 - 4° faire franchir un passage à niveau en toute sécurité;
 - 5° savoir utiliser des blocs d'arrêts et les autres dispositifs spécifiques aux opérations de manœuvre;
 - 6° regrouper les wagons stationnant sur une même voie ("ratissage")
 - 7° assurer la sécurité des agents non concernés et du public;
 - 8° assurer la couverture d'un obstacle;
 - 9° réagir au constat du franchissement irrégulier d'un signal;
 - 10° connaître les installations à desservir et les opérations à réaliser;
 - 11° pouvoir établir les itinéraires en toute sécurité et les vérifier;
 - 12° connaître la desserte et savoir appliquer les procédures locales relatives aux appareils de voie et de signalisation dont la commande est assurée par l'UI ou lui est déléguée conformément aux dispositions reprises dans les protocoles locaux.

2.5 Agent chargé de la gestion des opérations administratives relatives à la manœuvre, desserte d'installations, formation et expédition des trains

Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité "agent chargé de la gestion des opérations administratives relatives à la manœuvre, desserte d'installations, formation et expédition des trains" sont principalement les suivantes :

- a. distinguer le matériel autorisé dans les divers types de parcours et sur les itinéraires autorisés;
- b. comprendre les diverses indications figurant sur le matériel, sur les chargements, sur les documents de transport (y compris électroniques);
- c. appliquer les règles relatives à la composition des convois;
- d. interpréter les indications figurant sur les étiquettes de danger, sur les étiquettes d'avarie, sur les étiquettes "FRAGILE", à les rédiger et à les apposer sur les chargements concernés;
- e. établir et transmettre le bulletin de freinage;
- f. établir et transmettre le bulletin de triage;
- g. établir et transmettre le bulletin de composition;
- h. savoir transmettre toutes les informations nécessaires aux destinataires prévus et ce, par les différents moyens prévus (papier, télex, télifax, bandes magnétiques, courrier informatique, etc.);
- i. assurer la tenue à jour de toutes les écritures relatives aux envois et pouvoir en garantir la traçabilité;
- j. assurer le suivi administratif des acheminements et pouvoir en garantir la traçabilité;
- k. transmettre l'annonce de composition;
- l. réaliser l'acceptation des transports, notamment les envois de marchandises dangereuses;
- m. appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel;
- n. déterminer le régime et le pourcentage de freinage d'un train et en déduire la vitesse autorisée.

2.6 Agent chargé de la desserte des appareils de voie et des installations de signalisation

Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité "agent chargé de la desserte des appareils de voie et des installations de signalisation" sont principalement les suivantes :

- a. connaître et savoir appliquer la réglementation générale, les consignes, les protocoles locaux, les instructions locales temporaires, etc.;
- b. connaître les installations à desservir, les divers itinéraires pouvant être parcourus, les particularités de certaines installations, etc.;
- c. connaître les différentes opérations à réaliser ou pouvant être réalisées, les appareils à desservir (aiguillages, aiguilles de déraillement, taquets, passages à niveau, slots, poste(s) d'aiguilleur, etc.);
- d. connaître les diverses procédures à appliquer selon les circonstances et les conditions de travail (échange d'annonces, échange de communications formalisées, mesures spéciales à prendre en situation anormale ou perturbée, etc.);
- e. être à même de respecter les programmes de circulation des trains, des rames, des dessertes;
- f. être à même de respecter les diverses affectations des voies desservies;
- g. pouvoir établir ou pouvoir faire établir les itinéraires en toute sécurité et suffisamment tôt pour éviter les ralentissements, les entraves, les arrêts inutiles ou toute autre perturbation, y compris celle(s) ayant des conséquences dans les zones opérationnalisées par le GI ou par un autre UI;
- h. coordonner les mouvements dans son secteur d'intervention (manœuvres, départs, réceptions, etc.);
- i. connaître et savoir appliquer les mesures de protection adéquates à l'égard des personnes, du matériel et des transports;
- j. surveiller la marche des parcours, leur composition, leur conformité (entre autres, la présence du disque de queue, l'état des chargements, etc.);
- k. assurer la desserte de dispositifs locaux ou application de procédures locales pour le franchissement de passages à niveau;
- l. savoir interpréter et pouvoir appliquer les dispositions reprises dans des protocoles de desserte ou dans des documents techniques;
- m. appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel;
- n. en situation perturbée :
 - 1° alerter les services concernés (GI, l'UI ou les UI s'ils sont plusieurs à prêter simultanément, les services de secours, etc.);
 - 2° savoir prendre toute(s) mesure(s) de nature à prévenir ou réduire les conséquences et propre(s) à hâter le retour à la situation normale;
 - 3° appliquer les procédures prévues en cas de dérangement(s) aux divers systèmes d'opérationnalisation.

2.7 Agent chargé de la visite technique complète du matériel roulant, spécialité "marchandise"

Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité "agent chargé de la visite technique complète du matériel roulant, spécialité "marchandise"" sont principalement les suivantes :

- a. rechercher, localiser les avaries et les anomalies éventuelles aux véhicules susceptibles de compromettre la sécurité et la fiabilité du transport ainsi qu'engager des mesures en vue d'y remédier;
- b. appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel;
- c. vérifier la conformité des chargements;
- d. vérifier l'efficacité des dispositifs de freinage;
- e. assurer le maintien des traces de son travail;
- f. assurer sa propre protection lors de sa présence sur l'infrastructure;
- g. marques, inscriptions et moyens de réforme :
 - 1° vérifier si les véhicules correspondent aux caractéristiques de la circulation à effectuer;
 - 2° vérifier les dates des opérations périodiques;
 - 3° évaluer l'importance des anomalies signalées (étiquette de réforme apposée antérieurement, carnet de bord, etc.) et donner les suites utiles;

- 4° utiliser les moyens de réforme (étiquettes, carnet de bord, etc.);
5° pouvoir lire et savoir comprendre la signification des étiquettes de danger;
- h. infrastructure du véhicule :*
- 1° vérifier l'état :
- du châssis des véhicules et des bogies;
 - de la suspension;
 - des organes de roulement;
 - des organes d'accouplement;
 - des organes de choc,
- en recherchant des indices extérieurs faisant douter du bon état des organes cachés;
- 2° vérifier la réalisation correcte des attelages (liaisons mécanique, pneumatique, électrique, etc.);
- i. système de freinage :*
- 1° vérifier l'intégrité de la timonerie et l'état des pièces constitutives du frein;
- 2° vérifier la position des commandes :
- des robinets d'isolement des freins;
 - des robinets d'arrêt;
 - des dispositifs "vide-chargé" et "marchandise-voyageur";
- 3° s'assurer du desserrage du (des) frein(s) à main (sauf instructions contraires);
- j. superstructure :*
- 1° s'assurer de l'intégrité extérieure de la caisse, de l'état de ses éléments constitutifs et, si nécessaire, de leur mise en position adéquate;
- 2° s'assurer de l'intégrité intérieure de la caisse et de l'état de ses aménagements;
- 3° s'assurer que les parties mobiles sont en position adéquate et que leurs organes de guidage et d'immobilisation sont efficaces et enclenchés;
- k. chargements :*
- 1° s'assurer de la stabilité, de la bonne répartition et de l'arrimage correct des chargements ordinaires et exceptionnels;
- 2° vérifier qu'il n'y a pas de perte de marchandises;
- 3° vérifier que les moyens de conservation (agrès, etc.) sont bien utilisés;
- l. essais des freins :*
- 1° conduire un essai de frein avec la locomotive de remorque;
- 2° réaliser un essai de frein à l'aide d'installations fixes;
- 3° effectuer un essai de frein dans des cas particuliers tels que le transport d'explosifs, la présence de véhicules avariés, l'essai de continuité de la conduite générale d'alimentation;
- m. petits travaux et interventions sur le matériel :*
- exécuter certains travaux simples pour remettre le matériel en ordre de marche (remplacement de blocs de frein, boyau pneumatique, tendeurs d'attelage, etc.);
- n. dresser un rapport :*
- 1° rapporter avec précision aux services compétents les avaries, défectuosités et autres anomalies;
- 2° communiquer suivant les procédures appropriées et en utilisant les moyens adéquats (radio, téléphone, formulaires, informatique, etc.).
- 2.8 Agent chargé de la visite du matériel roulant, spécialité "voyageur"**
- Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité "agent chargé de la visite du matériel roulant, spécialité "voyageur"" sont principalement les suivantes :
- rechercher et localiser les avaries et les anomalies éventuelles aux véhicules susceptibles de compromettre la sécurité et la fiabilité du transport ainsi qu'engager des mesures en vue d'y remédier;
 - appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel;
 - vérifier l'efficacité des dispositifs de freinage;
 - assurer le maintien des traces de son travail;
 - assurer sa propre protection lors de sa présence sur l'infrastructure;
 - marques, inscriptions et moyens de réforme :
- 1° vérifier si les véhicules correspondent aux caractéristiques de la circulation à effectuer;
- 2° vérifier les dates des opérations périodiques;
- 3° évaluer l'importance des anomalies signalées (étiquette de réforme apposée antérieurement, carnet de bord, etc.) et donner les suites utiles;
- 4° utiliser les moyens de réforme (étiquettes, carnet de bord, etc.);
- g. infrastructure du véhicule :*
- 1° vérifier l'état :
- du châssis des véhicules et des bogies;
 - de la suspension;
 - des organes de roulement;
 - des organes d'accouplement;
 - des organes de choc,
- en recherchant des indices extérieurs faisant douter du bon état des organes cachés;
- 2° vérifier la réalisation correcte des attelages (liaisons mécanique, pneumatique, électrique, etc.);
- h. système de freinage :*
- 1° vérifier l'intégrité de la timonerie et l'état des pièces constitutives du frein;

2° vérifier la position des commandes :

a) des robinets d'isolement des freins;

b) des robinets d'arrêt;

c) des dispositifs "vide-chargé" et "marchandise-voyageur";

3° s'assurer du desserrage du (des) frein(s) à main (sauf instructions contraires);

i. accouplement

1° accouplement et désaccouplement d'un train à une installation fixe pour l'alimentation en énergie 3kV pour voiture et prises fixes 400 V;

2° connaissance de tous les coupleurs entre les voitures et être en mesure de réaliser un accouplement et un désaccouplement correct entre les voitures.

j. superstructure :

1° vérifier le bon fonctionnement des portes, être capable d'isoler une porte défectueuse;

2° connaître l'alimentation en énergie du matériel roulant;

3° connaître les installations WC du matériel roulant, pouvoir isoler un WC défectueux.

k. essais des freins :

1° conduire un essai de frein avec la locomotive de remorque;

2° réaliser un essai de frein à l'aide d'installations fixes;

3° effectuer un essai de frein dans des cas particuliers tels que la présence de véhicules avariés, l'essai de continuité de la conduite générale d'alimentation;

l. petits travaux et interventions sur le matériel :

exécuter certains travaux simples pour remettre le matériel en ordre de marche (remplacement de blocs de frein, boyau pneumatique, tendeurs d'attelage, etc.);

m. dresser un rapport :

1° rapporter avec précision aux services compétents les avaries, défectuosités et autres anomalies;

2° communiquer suivant les procédures appropriées et en utilisant les moyens adéquats (radio, téléphone, formulaires, informatique, etc.).

2.9 Sous-chef de gare spécialité "voyageur" surveillance et desserte des quais et faisceaux de garage.

a. Les connaissances particulières requises en matière de sécurité sont :

appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel.

b. Responsabilité du service des manœuvres :

1° parfaite connaissance des installations locales desservies;

2° connaissance théorique et pratique (savoir faire) des opérations à réaliser (manœuvres en rame poussée, en rame tirée, etc.)

3° connaissance des règlements généraux et locaux y relatifs;

4° capacité à organiser les tâches à réaliser;

5° coordonner l'activité du personnel de l'UI (conducteur, agent préposé à la manœuvre) dans sa zone d'action (aussi vis-à-vis du personnel du GI et du personnel d'autres éventuels UI);

6° capacité à échanger les informations prévues et nécessaires (avec le personnel du GI, avec le personnel de l'UI (conducteur), avec le personnel d'autres UI, etc.) en vue de garantir la sécurité des circulations, la régularité du trafic et l'exécution optimale des tâches;

7° repérer et communiquer les caractéristiques des véhicules ferroviaires :

a) distinguer le matériel autorisé dans les trains de type voyageurs (matériel remorqué, AM, autorails, rames TGV);

b) interpréter les signes conventionnels et les inscriptions portés par les véhicules;

c) si le système de gestion de la sécurité le prévoit, effectuer certaines tâches de visite technique limitée du matériel afin de repérer les avaries et irrégularités faciles à découvrir, telles que spécifiées dans les règles internes de l'UI concerné.

d) pouvoir lire et savoir comprendre la signification des étiquettes de danger;

e) déterminer et communiquer le niveau de protection à attribuer aux véhicules, agir en conséquence;

f) repérer le matériel dont le bandage des roues est rouillé, communiquer l'information;

8° constater la présence de marchandises dangereuses; le cas échéant, appliquer les recommandations de la carte de danger;

9° assurer sa propre protection, et celle d'autres personnes lors de sa présence sur l'infrastructure ferroviaire;

10° connaître et appliquer les vérifications essentielles et les procédures à opérer avant de commander une manœuvre;

11° appliquer les règles relatives au freinage et à l'immobilisation des véhicules et convois (confirmer la réalisation au GI et au personnel de l'UI préposé aux manœuvres) :

a) repérer et manipuler un robinet d'isolement, une valve de purge;

b) comprendre la signification des indicateurs techniques (freins, charge, etc.) et savoir prendre les mesures d'application;

c) repérer les différents alternateurs automatiques et manuels, adapter les alternateurs manuels "plaine/montagne", "voyageurs/marchandises", "vide/charge";

d) déterminer le type d'essai des freins à effectuer selon les circonstances;

e) effectuer les essais des freins (minimum : essais de continuité (type D) et complet (type E), de l'accouplement de freinage, de rame en manœuvre);

f) classer les véhicules dans une rame;

g) déterminer le régime et le pourcentage de freinage d'une rame et en déduire la vitesse autorisée;

h) transmettre la composition d'un train au conducteur lorsque spécifié dans les règles internes de l'EF;

i) repérer, contrôler et manœuvrer un frein à main;

- j) distinguer, contrôler et utiliser les différents types et séries de blocs d'arrêt;
 - k) effectuer les immobilisations provisoire et complémentaire des véhicules et des rames, déterminer le nombre de freins à main et/ou de blocs d'arrêt nécessaires;
 - l) supprimer une immobilisation;
 - m) réagir correctement en cas d'échappement de véhicules;
 - n) connaître les règles de la signalisation de queue d'un convoi;
 - 12° composer et décomposer les convois ferroviaires :
 - a) accoupler et désaccoupler les véhicules;
 - b) respecter les règles d'incorporation et de classement des véhicules imposées par des impératifs d'ordre technique et de sécurité particuliers (vitesse maximale en fonction du matériel et/ou du chargement, marchandises dangereuses, transports exceptionnels, avaries, etc.);
 - c) déterminer la longueur d'une rame;
 - d) mettre en ordre la queue d'un train en ce qui concerne l'attelage, les conduites, les signaux;
 - e) commander la préparation d'une rame en manœuvre;
 - f) commander le déplacement et l'arrêt des véhicules et des rames :
 - i. reconnaître les différents aspects d'un signal d'arrêt fixe;
 - ii. reconnaître les différents panneaux de signalisation;
 - iii. reconnaître les signaux mobiles optiques et acoustiques;
 - g) transmettre des ordres au conducteur : verbalement, par signaux acoustiques, par gestes, par desserte de l'accouplement de freinage, par radio;
 - h) assurer la desserte de dispositifs locaux ou application de procédures locales pour le franchissement de passages à niveau;
 - i) respecter la marche à vue;
 - j) placer un aiguillage manœuvré à pied d'œuvre dans la position désirée (uniquement dans les zones où la desserte des aiguillages par EF est autorisée);
 - k) vérifier un itinéraire (aiguillages, croisements) uniquement dans les zones où la desserte des aiguillages par l'UI est autorisée);
 - l) savoir réaliser l'accouplement/désaccouplement de matériel roulant (liaisons mécaniques, électriques, pneumatiques, passerelles, soufflets, etc.);
 - m) vérifier qu'une manœuvre peut être entamée en ce qui concerne le matériel et la coordination entre les intervenants;
 - n) accorder l'autorisation nécessaire pour l'exécution de certains mouvements (manœuvre en voie principale, déplacement d'un véhicule avarié);
 - o) assurer la sécurité des agents non concernés et du public;
 - p) assurer la couverture d'un obstacle.
 - c. Surveillance générale des quais :
 - 1° manœuvre IOT aux trains avec allège non accouplée;
 - 2° manœuvre IOT au matériel où l'accompagnateur de trains de voyageurs ne peut quitter la rame;
 - 3° transmission des IOT aux Thalys, ICE et Eurostar;
 - 4° Intervention lors d'un départ irrégulier (dérangement matériel, départ différé);
 - 5° surveillance des manœuvres à quai (voir spécificités au point a ci-dessus);
 - 6° surveillance de la préparation des trains à quai (accouplements, désaccouplements à quai);
 - 7° surveillance générale de la sécurité des voyageurs et des personnes à mobilité réduite et des groupes en particulier;
 - 8° assistance aux victimes en cas d'accident.
 - d. Incidents/accidents/détresse :
 - 1° coordination intervention secours;
 - 2° aide/assistance pour le placement de l'attelage de secours;
 - 3° exécution d'un essai de frein;
 - 4° immobilisation d'une rame;
 - 5° diffusion de l'information concernant l'immobilisation;
 - 6° protection de la rame en campagne;
 - 7° sécurité des voyageurs sur les lieux de l'accident, incident, détresse;
 - 8° transbordement de la clientèle sur un autre train ou vers bus et taxis;
 - 9° mise en place de moyens de remplacement pour le transport clientèle, sécurité;
 - 10° accompagnement en gare du conducteur (installations mal connues, brouillard, etc.).
- 2.10 Agent préposé aux manœuvres spécialité "voyageur"
- Les connaissances particulières requises en matière de sécurité, dans le cadre d'exécution du service des manœuvres, desserte d'installations, formation de trains, sont :
- a. parfaite connaissance des installations locales desservies;
 - b. connaissance théorique et pratique (savoir faire) des opérations à réaliser (manœuvres en rame poussée, en rame tirée, etc.);
 - c. connaissance des règlements généraux et locaux y relatifs;
 - d. capacité à échanger les informations prévues et nécessaires avec le personnel du GI, avec le personnel de l'UI (conducteur), avec le personnel d'autres UI, etc.;
 - e. repérer et communiquer les caractéristiques des véhicules ferroviaires :
 - 1° distinguer le matériel autorisé dans les trains de type voyageurs (matériel remorqué, AM, autorails, rames TGV);
 - 2° interpréter les signes conventionnels et les inscriptions portés par les véhicules;

- 3° pouvoir lire et savoir comprendre la signification des étiquettes de danger;
- f. constater la présence de marchandises dangereuses; le cas échéant, appliquer les recommandations de la carte de danger;
- g. appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel;
- h. connaître et appliquer les vérifications essentielles et les procédures à opérer avant de commander une manœuvre;
- i. connaître la procédure et les règles à respecter pour la desserte correcte de l'accouplement de freinage en cas de rame poussée;
- j. appliquer les règles relatives au freinage et à l'immobilisation des véhicules et convois (confirmer la réalisation au GI et au personnel de l'UI préposé aux manœuvres) :
- 1° repérer et manipuler un robinet d'isolement et une valve de purge;
- 2° comprendre la signification des indicateurs techniques (freins, charge, etc.) et savoir prendre les mesures d'application;
- 3° repérer les différents alternateurs automatiques et manuels, adapter les alternateurs manuels "plaine/montagne", "voyageurs/marchandises", "vide/charge";
- 4° connaître et appliquer le type d'essai des freins à effectuer selon les circonstances;
- 5° effectuer les essais des freins (minimum : essais de continuité (type D) et complet (type E), de l'accouplement de freinage, de rame en manœuvre);
- 6° classer les véhicules dans une rame;
- 7° repérer, contrôler et manœuvrer un frein à main;
- 8° distinguer, contrôler et utiliser les différents types et séries de blocs d'arrêt;
- 9° effectuer les immobilisations provisoire et complémentaire des véhicules et des rames, déterminer le nombre de freins à main et/ou de blocs d'arrêt nécessaires;
- 10° supprimer une immobilisation;
- 11° réagir correctement en cas d'échappement de véhicules;
- 12° connaître les règles de la signalisation de queue d'un convoi;
- k. composer et décomposer les convois ferroviaires :
- 1° accoupler et désaccoupler les véhicules;
- 2° respecter les règles d'incorporation et de classement des véhicules imposées par des impératifs d'ordre technique et de sécurité particuliers (vitesse maximale en fonction du matériel et/ou du chargement, marchandises dangereuses, transports exceptionnels, avaries, etc.);
- 3° déterminer la longueur d'une rame;
- 4° mettre en ordre la queue d'un train en ce qui concerne l'attelage, les conduites et les signaux;
- 5° effectuer la préparation d'une rame en manœuvre;
- 6° commander le déplacement et l'arrêt des véhicules et des rames :
- 7° reconnaître les différents aspects d'un signal d'arrêt fixe;
- 8° reconnaître les différents panneaux de signalisation;
- 9° reconnaître les signaux mobiles optiques et acoustiques;
- 10° transmettre des ordres au conducteur : verbalement, par signaux acoustiques, par gestes, par desserte de l'accouplement de freinage, par radio;
- 11° assurer la desserte de dispositifs locaux ou application de procédures locales pour le franchissement de passages à niveau;
- 12° respecter la marche à vue;
- 13° placer un aiguillage manœuvré à pied d'œuvre dans la position désirée (uniquement dans les zones où la desserte par l'UI des aiguillages est autorisée);
- 14° vérifier un itinéraire (aiguillages, croisements, etc.) uniquement dans les zones où la desserte par l'UI des aiguillages est autorisée;
- 15° savoir réaliser l'accouplement/désaccouplement de matériel roulant (liaisons mécaniques, électriques, pneumatiques, passerelles, soufflets, etc.);
- 16° vérifier qu'une manœuvre peut être entamée en ce qui concerne le matériel et la coordination entre les intervenants;
- 17° requérir l'autorisation nécessaire pour l'exécution de certains mouvements (manœuvre en voie principale, déplacement d'un véhicule avarié);
- 18° assurer la sécurité des agents non concernés et du public;
- 19° assurer la couverture d'un obstacle;
- l. contrôler la libération des croisements au niveau des traverses d'écartement.
- 2.11 Agent chargé des opérations relatives à la desserte des raccordements privés
- Cette fonction ne peut s'exercer que dans les limites strictes définies dans le protocole local signé entre le GI et l'UI.
- Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité "agent chargé des opérations relatives à la desserte des raccordements privés" sont principalement les suivantes :
- a. être à même de savoir appliquer les règles de l'art, notamment :
- 1° repérer et communiquer les caractéristiques des véhicules ferroviaires et des chargements :
- a) interpréter les signes conventionnels et les inscriptions portés par les véhicules;
- b) interpréter les étiquettes d'avarie;
- c) interpréter les étiquettes de fragilité;
- d) pouvoir lire et savoir comprendre la signification des étiquettes de danger;
- 2° constater la présence de marchandises dangereuses, le cas échéant, appliquer les recommandations de la carte de danger et utiliser le livre-code des marchandises dangereuses;

3° assurer sa propre protection et, s'il dirige une équipe, celle des agents sous sa responsabilité lors de sa présence sur l'infrastructure ferroviaire;

4° connaître et appliquer les vérifications essentielles à opérer avant de commander une manœuvre;

5° appliquer les règles relatives au freinage et à l'immobilisation des véhicules et convois :

a) repérer et manipuler un robinet d'isolement et une valve de purge;

b) comprendre la signification des indicateurs techniques (freins, charge, etc.) et savoir prendre les mesures d'application;

c) effectuer les essais des freins sur une rame en manœuvre;

d) classer les véhicules dans une rame;

e) repérer, contrôler et manœuvrer un frein à main;

f) distinguer, contrôler et utiliser les différents types et séries de blocs d'arrêt;

g) effectuer les immobilisations provisoire et complémentaire des véhicules et des rames, déterminer le nombre de freins à main et/ou de blocs d'arrêt nécessaires;

h) supprimer une immobilisation;

i) réagir correctement en cas d'échappement de véhicules;

6° (dé)composer les convois ferroviaires :

a) accoupler et désaccoupler les véhicules;

b) déterminer la longueur d'une rame;

c) commander le déplacement et l'arrêt des véhicules et des rames;

d) reconnaître les différents aspects d'un signal d'arrêt fixe;

e) reconnaître les différents panneaux de signalisation;

f) reconnaître les signaux mobiles optiques et acoustiques;

g) transmettre des ordres au conducteur : verbalement, par signaux acoustiques, par gestes, par desserte de l'accouplement de freinage;

h) respecter la marche à vue;

i) placer un aiguillage manœuvré à pied d'œuvre dans la position désirée;

j) vérifier un itinéraire (aiguillage, croisements, etc.);

k) s'avoir réaliser l'accouplement/désaccouplement de matériel roulant (liaisons mécaniques, électriques, pneumatiques);

l) vérifier qu'une manœuvre peut être entamée en ce qui concerne le matériel et la coordination entre les intervenants;

m) connaître les installations à desservir et les opérations à réaliser;

n) pouvoir établir les itinéraires en toute sécurité et les vérifier;

o) connaître la desserte et savoir appliquer les procédures locales relatives aux appareils de voie et de signalisation dont la commande est assurée par l'UI ou lui est déléguée conformément aux dispositions reprises dans les protocoles locaux;

b. être à même d'assurer la desserte de matériel roulant hors sillons autorisé à circuler sur l'infrastructure ferroviaire belge conformément à l'arrêté royal du 23 mai 2013 portant adoption des exigences applicables au matériel roulant n'utilisant pas de sillons, notamment :

1° être capable de conduire seul en toute sécurité en respectant la signalisation et la réglementation qui lui a été communiquée;

2° s'assurer, en effectuant les vérifications et tests prévus, que l'engin est en état d'assurer son service;

3° effectuer la visite extérieure de l'engin;

4° vérifier le fonctionnement du freinage de l'engin moteur avant toute mise en mouvement;

5° identifier les indicateurs de non conformité, les différencier et réagir selon leur importance respective, en privilégiant, dans tous les cas, la sécurité des circulations ferroviaires, des personnes et des biens;

6° assurer les liaisons nécessaires avec d'autres personnes pour signaler les anomalies et demander éventuellement l'aide nécessaire, en utilisant les différents moyens de communication disponibles;

7° assurer l'immobilisation du train et le garer en toute sécurité;

8° se conformer aux procédures de communication éventuellement en vigueur.

Le titulaire de cette fonction ne peut pas assurer la desserte d'un engin moteur autorisé à circuler sur le réseau ferroviaire belge conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 30 juillet 2010 portant adoption des exigences applicables au matériel roulant pour l'utilisation des sillons.

2.12 Agent chargé de la desserte d'une installation (atelier, poste d'entretien, etc.)

Cette fonction ne peut s'exercer que dans les limites strictes définies dans le protocole local signé entre le GI et l'UI.

Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité "agent chargé de la desserte d'une installation" sont principalement les suivantes :

a. être à même de savoir appliquer les règles de l'art, notamment :

1° assurer sa propre protection et, s'il dirige une équipe, celle des agents sous sa responsabilité lors de sa présence sur l'infrastructure ferroviaire;

2° connaître et appliquer les vérifications essentielles à opérer avant de commander une manœuvre;

3° repérer, contrôler et manœuvrer un frein à main;

4° distinguer, contrôler et utiliser les différents types et séries de blocs d'arrêt;

5° effectuer les immobilisations provisoire et complémentaire des véhicules, déterminer le nombre de freins à main et/ou de blocs d'arrêt nécessaires;

6° supprimer une immobilisation;

7° réagir correctement en cas d'échappement de véhicules;

8° accoupler et désaccoupler les véhicules;

9° commander le déplacement et l'arrêt des véhicules;

- 10° reconnaître les différents aspects d'un signal d'arrêt fixe;
- 11° reconnaître les différents panneaux de signalisation;
- 12° reconnaître les signaux mobiles optiques et acoustiques;
- 13° transmettre des ordres au conducteur : verbalement, par signaux acoustiques, par gestes, par desserte de l'accouplement de freinage;
- 14° respecter la marche à vue;
- 15° placer un aiguillage manœuvré à pied d'œuvre dans la position désirée;
- 16° vérifier un itinéraire (aiguillage, croisements, etc.);
- 17° s'avoir réaliser l'accouplement/désaccouplement de matériel roulant (liaisons mécaniques, électriques, pneumatiques);
- 18° vérifier qu'une manœuvre peut être entamée en ce qui concerne le matériel et la coordination entre les intervenants;
- 19° connaître les installations à desservir et les opérations à réaliser;
- 20° pouvoir établir les itinéraires en toute sécurité et les vérifier;
- 21° connaître la desserte et savoir appliquer les procédures locales relatives aux appareils de voie et de signalisation dont la commande est assurée par l'UI ou lui est déléguée conformément aux dispositions reprises dans les protocoles locaux;
 - b. être à même d'assurer la desserte d'un engin moteur, dans le cadre de mouvement de manœuvre, notamment :
 - 1° être capable de conduire seul en toute sécurité en respectant la signalisation et la réglementation qui lui a été communiquée;
 - 2° s'assurer, en effectuant les vérifications et tests prévus, que l'engin est en état d'assurer son service;
 - 3° effectuer la visite extérieure de l'engin;
 - 4° vérifier le fonctionnement du freinage de l'engin moteur avant toute mise en mouvement;
 - 5° identifier les indicateurs de non conformité, les différencier et réagir selon leur importance respective, en privilégiant, dans tous les cas, la sécurité des circulations ferroviaires, des personnes et des biens;
 - 6° assurer les liaisons nécessaires avec d'autres personnes pour signaler les anomalies et demander éventuellement l'aide nécessaire, en utilisant les différents moyens de communication disponibles;
 - 7° assurer l'immobilisation du train et le garer en toute sécurité;
 - 8° se conformer aux procédures de communication éventuellement en vigueur.

2.13 La fonction de sécurité "agent responsable de l'exécution des travaux"

Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité "agent responsable de l'exécution des travaux" sont principalement les suivantes :

- a. prendre les mesures prescrites pour sécuriser le chantier et assurer la sécurité du trafic ferroviaire et du personnel;
- b. diriger et organiser le travail de la brigade;
- c. surveiller l'exécution des travaux;
- d. pouvoir utiliser le carnet de sécurité pour travaux;
- e. autoriser l'introduction des trains de travaux sur la voie mise hors service;
- f. prendre les mesures nécessaires pour sécuriser la circulation des trains de travaux sur la voie mise hors service;
- g. prendre les mesures nécessaires pour faire franchir les passages à niveau en toute sécurité lorsque des trains de travaux circulent sur la voie mise hors service;
- h. s'assurer du bon état de l'installation avant la remise en service de la voie;
- i. autoriser ou interdire l'empiètement dans le gabarit d'une voie en service après avoir appliqué les mesures de sécurité prévues;
- j. autoriser, après avoir pris les mesures de sécurité nécessaires, d'autres services à effectuer des travaux sur la voie déjà mise hors service;
- k. remettre la voie en service après que tous les services auxquels il a donné l'autorisation de travailler sur la voie mise hors service, lui aient communiqué la fin des travaux et le bon état des installations;
- l. pouvoir utiliser le carnet de sécurité pour un parcours;
- m. connaître la procédure téléphonique de mise hors service et de remise en service d'une voie;
- n. si les travaux font l'objet d'une Instruction Locale Temporaire, appliquer les mesures qu'elle mentionne;
- o. prendre les mesures nécessaires dans le cas de travaux, autres que ceux repris ci-dessus, modifiant les conditions de sécurité;
- p. appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel;
- q. appliquer les mesures prévues en cas de travaux à un aiguillage en service;
- r. appliquer la procédure d'accès vers une voie hors service.

Certaines de ces connaissances sont spécifiques à des catégories déterminées de personnel comme reprises dans le système de gestion de la sécurité du GI.

2.14 La fonction de sécurité "répartiteur courant de traction"

Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité "répartiteur du courant de traction" sont principalement les suivantes :

- a. assurer l'alimentation de la caténaire par une exploitation efficace des sous-stations, postes de sectionnement, postes d'alimentation et sectionneurs;
- b. posséder une connaissance approfondie :
 - 1° du fonctionnement des appareils et de leurs schémas des connexions;
 - 2° de la composition des caténaires et du schéma de la liaison électrique des caténaires;
 - 3° des différents règlements et des différentes instructions concernant l'exploitation des sous-stations, des postes de sectionnement, des postes d'alimentation et du réseau de caténaires;

- c. donner l'ordre de circuler avec les pantographes abaissés;
 - d. prendre les mesures prévues pour assurer la sécurité du personnel;
 - e. être à même de comprendre immédiatement la signification de tout dérangement;
 - f. gérer à distance les installations;
 - g. couper le courant, mettre la caténaire hors et sous tension;
 - h. assurer le suivi des déclenchements des protections et rechercher les causes;
 - i. garantir la régularité du trafic ferroviaire en prenant les mesures nécessaires en cas de dérangements;
 - j. coordonner la collaboration avec le Traffic Control et les postes de signalisation;
 - k. appeler du personnel en cas d'avaries;
 - l. appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel;
 - m. en cas de constatation ou d'annonce d'un accident, d'un obstacle, d'une électrocution ou d'un risque de collision
- :

- 1° couper la tension et/ou mettre la caténaire de la zone concernée hors tension;
- 2° appliquer les procédures prévues pour informer les postes de signalisation, les autres répartiteurs, les régulateurs de lignes et le personnel technique sur la ligne.

2.15 La fonction de sécurité "agent d'escorte des trains de travaux"

Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité "agent d'escorte des trains de travaux" sont principalement les suivantes :

- a. connaître et pouvoir appliquer les dispositions générales du livret de sécurité;
- b. effectuer les opérations relatives à la formation des trains :

 - 1° assurer la desserte d'aiguillages manœuvrés à pied d'œuvre;
 - 2° manœuvre des taquets d'arrêt ou des aiguilles de déraillement;
 - 3° exécuter des manœuvres ordinaires, commandées par signaux optiques ou par radio;
 - 4° effectuer la visite technique limitée des véhicules et détecter les anomalies "facilement décelables";
 - 5° rédiger, apposer et transmettre une étiquette d'avarie;
 - 6° accoupler l'engin moteur;
 - 7° enlever les dispositifs d'immobilisation d'une rame;
 - 8° exécuter les essais de freins prévus;
 - 9° mettre en ordre la partie arrière d'un train;
 - 10° positionner les alternateurs "vide-chargé", "marchandises-voyageurs";
 - 11° placer, faire l'essai et utiliser le dispositif de freinage d'urgence;
 - 12° vérifier les conditions de freinage, composition, vitesse, charge du train, etc.;
 - 13° rédiger et remettre au conducteur les documents nécessaires conformément à la réglementation en vigueur;

- c. connaître la procédure et les règles à respecter pour la desserte correcte de l'accouplement de freinage en cas de rame poussée;

 - d. pouvoir lire et savoir comprendre la signification des étiquettes de danger;
 - e. faire franchir un passage à niveau en toute sécurité;
 - f. escorter un train vers, sur et d'une voie hors service :

 - 1° repérer les limites d'une voie hors service (identification des signaux) et retenir les particularités du tronçon (zones de circulation à vitesse réduite, régime des passages à niveau, etc.);
 - 2° reconnaître les signaux mobiles d'arrêt, signaux de vitesse et signaux s'adressant à la traction électrique;
 - 3° faire avancer et arrêter la marche à vue, faire respecter les signaux et la vitesse lors des mouvements en rame poussée, par signaux visuels et par radio;
 - 4° réaliser l'immobilisation provisoire et définitive d'une rame;
 - 5° utiliser l'appareillage d'annulation des zones d'annonce des passages à niveau;
 - 6° franchir un passage à niveau avec un train de travaux;
 - 7° désaccoupler un engin moteur;
 - g. effectuer les contrôles et actions adaptés lors de situations anormales, d'incidents ou d'accidents :

 - 1° provoquer l'arrêt du train si la sécurité est compromise;
 - 2° appliquer les mesures lors de la survenance d'un fait motivant une restriction de vitesse;
 - 3° couvrir un obstacle (couverture à distance et couverture rapprochée);
 - 4° vérifier le caractère complet d'un train qui ne présente pas le signal de queue réglementaire;
 - 5° transmettre une "déclaration de détresse" rédigée par un conducteur;
 - 6° trouver et utiliser les moyens de communications disponibles;
 - 7° pouvoir constater le franchissement irrégulier d'un signal et réagir en conséquence;
 - 8° constater la présence de matières dangereuses et appliquer les recommandations de la carte de danger;
 - h. réaliser, le cas échéant, des opérations normalement dévolues au chef de travail :

 - 1° vérifier un train de travaux au point de vue de la composition;
 - 2° faire adapter les alternateurs "vide-chargé" et corriger le bulletin de freinage du conducteur en cas de modification des conditions de freinage ou de charge d'un wagon;
 - i. pouvoir assurer l'échange des communications imposées par le GI pour entrer dans une zone d'infrastructure en respectant l'exécution et l'accomplissement de toutes les mesures prévues par les protocoles locaux;
 - j. avoir les connaissances théorique et pratique ainsi que la capacité d'appliquer des consignes et protocoles locaux d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;
 - k. appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel;
 - l. effectuer les opérations administratives relatives à la formation et l'expédition des trains.

2.16 La fonction de sécurité "garde barrière"

Les connaissances suivantes sont nécessaires à l'exercice de la fonction de sécurité "garde barrière" :

- a. être apte à préparer les documents, l'outillage et le matériel nécessaires au gardiennage;
 - b. pouvoir compléter correctement les carnets du garde barrière;
 - c. appliquer les procédures de communication concernant les passages à niveau;
 - d. connaître les échanges d'annonces requises;
 - e. être capable de transmettre toutes les annonces reçues via la ligne "passage à niveau";
 - f. connaître la procédure "organiser le gardiennage";
 - g. connaître la procédure "fin gardiennage";
 - h. être à même d'interdire la circulation routière au niveau du passage à niveau dans les situations dégradées (déarrangement à la fermeture des barrières, feux éteints, etc.);
 - i. pouvoir inscrire les constatations éventuelles dans le registre des constatations, instructions et ordres;
 - j. savoir répondre immédiatement et impeccablement à tout appel téléphonique;
 - k. connaître la procédure "travaux";
 - l. appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel;
 - m. être capable, en cas de constatation ou à l'annonce d'un accident, d'un obstacle ou d'un risque de collision, de :
- 1° transmettre oralement l'alerte aux postes de signalisation ainsi qu'aux autres passages à niveau gardés;
 - 2° placer sur chaque voie un signal mobile d'arrêt appuyé d'un pétard;
 - 3° interdire la circulation routière.

2.17 La fonction de sécurité "factionnaire"

Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité "factionnaire" sont principalement les suivantes :

- a. avoir une connaissance suffisante des lieux de travail (plans des voies, pistes de circulation, sens des circulations, vitesse de référence au lieu de chantier, distance de visibilité, etc.);
 - b. connaître l'ensemble des tâches dévolues à la fonction :
- 1° surveiller l'approche des circulations;
 - 2° détecter l'arrivée des parcours et leur sens de circulation;
 - 3° connaître et utiliser en temps utile les dispositifs d'alerte;
 - 4° s'assurer à tout moment que la distance de visibilité nécessaire est préservée et qu'ainsi, le délai d'annonce peut être respecté;
 - 5° détecter les situations critiques et pouvoir prendre les mesures d'urgence adaptées;
 - c. connaître les prescriptions à appliquer en cas de situation perturbée ou en cas d'accident;
 - d. appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel;
 - e. connaître les prescriptions à appliquer en cas de mauvaises conditions atmosphériques (brouillard, tempête de neige, visibilité insuffisante, etc.).

2.18 La fonction de sécurité "agent du mouvement Infrabel"

- a. Agent du mouvement affecté à un poste de signalisation

Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité "agent du mouvement affecté à un poste de signalisation" sont principalement les suivantes :

- 1° connaître les mesures prescrites pour se déplacer en toute sécurité sur l'infrastructure ferroviaire;
- 2° concernant les véhicules ferroviaires :

 - a) repérer les véhicules ferroviaires et connaître les inscriptions et signes qu'ils portent;
 - b) connaître la signification des étiquettes de danger;
 - c) connaître la signification des étiquettes d'avarie;

- 3° pouvoir lire et comprendre un plan schématique de signalisation;
- 4° connaître l'organisation du service des trains;
- 5° appliquer les procédures en matière de communication de sécurité;
- 6° manœuvrer correctement les appareils de voie sur le terrain;
- 7° posséder une connaissance approfondie des signaux fixes et mobiles;
- 8° assurer la sécurité et le suivi du trafic en respectant les sillons et l'ordre de priorité;
- 9° connaître les conditions de départ d'un train;
- 10° connaître les signaux portés par un train et les conditions auxquelles la queue d'un train doit répondre;
- 11° connaître les conditions spécifiques de suppression ou de détournement d'un train;
- 12° repérer un transport exceptionnel et pouvoir appliquer les mesures de sécurité prescrites;
- 13° prendre les mesures prescrites pour assurer la sécurité du personnel occupé dans les dépendances du chemin de fer ou dans ses environs;
- 14° comprendre et pouvoir appliquer les mesures prescrites dans l'instruction locale, l'instruction professionnelle, le tableau des positions d'aiguillages, le tableau des itinéraires et/ou la fiche d'itinéraires ainsi que dans les instructions locales temporaires;
- 15° savoir utiliser le registre des constatations et instructions;
- 16° savoir utiliser les documents de sécurité;
- 17° posséder une connaissance approfondie de la technologie, des équipements et de la configuration des voies du poste de signalisation;
- 18° connaissance des lignes desservies et des block-systems applicables au poste de signalisation;
- 19° utilisation et application des procédures opérationnelles de secours;
- 20° connaître et pouvoir appliquer les consignes de sécurité concernant :

 - a) la circulation d'un véhicule léger;

- b) la circulation d'un tracteur lourd remorquant au moins un véhicule léger;
 - c) la circulation d'un véhicule avec bandages rouillés;
 - d) la circulation d'un convoi remorquant au moins un véhicule avec un écartement entre essieux supérieur à 26,5 m;
 - e) les rails rouillés;
- 21° assurer la sécurité en cas de service à voie unique et de circulation à contre-voie;
- 22° appliquer les mesures de sécurité prescrites au poste de signalisation en cas de dérangement d'un aiguillage;
- 23° disposer des connaissances nécessaires pour mettre une voie, un tronçon de voie ou une ligne hors service conformément à la procédure prescrite;
- 24° appliquer les mesures de sécurité pour la mise hors service d'une voie;
- 25° savoir utiliser un carnet de sécurité pour travaux;
- 26° appliquer les mesures de sécurité prescrites pour autoriser un train de travaux sur une voie mise hors service et permettre à un train de travaux de quitter une voie mise hors service;
- 27° remettre les voies en service et reprendre la desserte normale;
- 28° prendre les mesures prévues en cas d'empâtement sporadique dans le gabarit;
- 29° prendre les mesures nécessaires pour provoquer l'arrêt d'urgence d'un train;
- 30° appliquer les mesures de sécurité prescrites en cas d'incidents, de détresse, d'accidents et de situations anormales;
- 31° connaître les principes de la caténaire;
- 32° actionner des interrupteurs T et TS à la demande du répartiteur courant de traction;
- 33° prendre les mesures de sécurité prévues en cas d'avarie ou de travaux à la caténaire;
- 34° maîtriser la réglementation en matière de raccordements travaux;
- 35° intervenir sur place en cas de dérangement des appareils de voies (dérangements aiguillage, actionner interrupteurs sur demande répartiteur courant de traction, etc.);
- 36° posséder une connaissance approfondie des consignes et protocoles locaux;
- 37° être à même de prendre les mesures adéquates en cas de dérangements, d'inversion du sens de la circulation et de transports exceptionnels;
- 38° sécuriser le lieu d'un train en détresse ou d'un accident à distance ou sur place et autoriser la reprise de la marche après l'état d'alerte ou l'accident;
- 39° prendre toutes les mesures nécessaires en cas de dépassement illicite d'un signal;
- 40° prendre les mesures de sécurité spécifiques en cas d'interruption des communications de block;
- 41° prendre les mesures spécifiques en cas d'accident impliquant des marchandises dangereuses;
- 42° appliquer les mesures de sécurité prescrites lorsque le signal de queue fait défaut ou est éteint;
- 43° prendre les mesures nécessaires en cas d'échappement de véhicules;
- 44° prendre les mesures de sécurité adéquates en cas de détection d'une boîte chaude;
- 45° disposer des connaissances nécessaires pour modifier un itinéraire en toute sécurité;
- 46° appeler les services techniques pour remédier à des dérangements;
- 47° posséder une connaissance approfondie du fonctionnement des passages à niveau automatiques et gardés ainsi que des mesures à prendre en cas de dérangements;
- 48° appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel;
- 49° en cas de constatation ou à l'annonce d'un accident, d'un obstacle ou d'un risque de collision :
a) interdire l'accès à la voie, au tronçon de voie, à la section de ligne ou de voie;
b) si possible lancer l'alerte;
c) informer le Traffic Control, les répartiteurs courant de traction concernés, les autres postes de signalisation concernés et le personnel sur la ligne (gardes-barrières, etc.).

b. Agent du mouvement affecté au Traffic Control

Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité "agent du mouvement affecté au Traffic Control" sont principalement les suivantes :

- 1° contrôler la régularité du trafic ferroviaire;
- 2° respecter l'ordre de priorité des trains, en fonction des besoins;
- 3° connaître l'organisation du service des trains;
- 4° gérer l'ordre des mouvements en cas de circulation à voie unique;
- 5° connaître et pouvoir appliquer les principes des temps d'attente;
- 6° décider, en fonction des desiderata des EF, du maintien ou de la suppression de correspondances;
- 7° appliquer les procédures prévues en cas de dérangements;

8° en cas de dérangements ou de situations anormales sur la ligne, avertir le conducteur de train via la liaison sol-train ou le GSM-R;

9° appeler les services techniques pour remédier à des dérangements;

10° échanger des ordres de blocage avec les blocks en cas de service à voie unique et de circulation à contre-voie pour décharger la section de voie;

11° connaître les principes de la caténaire;

12° pouvoir appliquer et annuler correctement un cas caténaire;

13° pouvoir provoquer l'arrêt d'urgence d'un train;

14° appliquer les procédures de sécurité;

15° prendre les mesures prévues pour garantir la sécurité des services de secours et/ou des personnes à proximité des voies;

16° veiller à l'échange des informations correctes entre les postes de signalisation, les conducteurs de train et le personnel d'accompagnement en cas de situation gravement perturbée;

17° en cas de constatation ou à l'annonce d'un accident, d'un obstacle ou d'un risque de collision :

a) lancer l'alerte;

b) informer les postes de signalisation, les répartiteurs courant de traction et autres régulateurs de lignes concernés;

c) si nécessaire, expédier des trains techniques de secours;

18° appliquer les mesures de sécurité prescrites en cas d'incidents, de détresse, d'accidents et de situations anormales;

19° pouvoir lire et comprendre un plan schématique de signalisation;

20° connaître les conditions spécifiques de suppression ou de détournement d'un train;

21° posséder une connaissance approfondie des consignes et protocoles;

22° appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel;

23° prendre les mesures spécifiques en cas d'accident impliquant des marchandises dangereuses.

2.19 Les fonctions de sécurité "signaleur" et "opérateur"

a. Un signaleur est affecté à un :

1° poste de signalisation entièrement mécanique : toutes les commandes (aiguillages + signaux) sont mécaniques;

2° poste de signalisation électromécanique : les commandes sont partiellement électriques et partiellement mécaniques;

3° poste de signalisation électrique : toutes les commandes sont électriques;

4° poste de signalisation tout relais : des boutons-poussoirs actionnent des relais qui commandent la manœuvre.

b. Un opérateur est affecté à un poste de commande électronique (PCE) :

1° PCE/RZ : les relais sont commandés par ordinateur;

2° PCE/PLP : commande des aiguillages et signaux par ordinateur (plus besoin de salle de relais).

c. Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité "signaleur" et "opérateur" sont principalement les suivantes :

1° connaître les mesures prescrites pour se déplacer en toute sécurité dans les dépendances du chemin de fer;

2° connaître l'organisation du service des trains;

3° repérer les véhicules ferroviaires et connaître les inscriptions et signes qu'ils portent;

4° posséder une connaissance approfondie des signaux fixes et mobiles;

5° assurer la sécurité et le suivi du trafic en respectant les sillons et l'ordre de priorité;

6° connaître les conditions de départ d'un train;

7° connaître les signaux portés par un train et les conditions auxquelles la queue d'un train doit répondre;

8° repérer un transport exceptionnel;

9° prendre les mesures prescrites pour assurer la sécurité du personnel occupé dans les dépendances du chemin de fer ou dans ses environs;

10° comprendre et pouvoir appliquer les mesures prescrites dans l'instruction locale, l'instruction professionnelle, le tableau des positions d'aiguillages, le tableau des itinéraires et/ou la fiche d'itinéraire ainsi que dans les instructions locales temporaires;

- 11° pouvoir utiliser le registre des constatations, instructions et ordres;
- 12° posséder une connaissance approfondie de la technologie, de l'équipement et de la configuration des voies du poste de signalisation;
- 13° connaissance des lignes desservies et des block-systems applicables au poste de signalisation;
- 14° connaître et pouvoir appliquer les consignes de sécurité concernant :
- a) la circulation d'un véhicule léger;
 - b) la circulation d'un tracteur lourd remorquant au moins un véhicule léger;
 - c) la circulation d'un véhicule avec bandages rouillés;
 - d) la circulation d'un convoi remorquant au moins un véhicule avec un écartement entre essieux supérieur à 26,5 m;
 - e) les rails rouillés;
- 15° connaître les principes concernant le fonctionnement des passages à niveau automatiques et gardés et de leur franchissement en toute sécurité;
- 16° bloquer le trafic en cas de service à voie unique et de circulation à contre-voie;
- 17° connaître les mesures de sécurité prescrites pour autoriser un train de travaux sur une voie hors service et permettre à un train de travaux de quitter la voie mise hors service;
- 18° appliquer les mesures prévues en cas d'empâtement sporadique dans le gabarit;
- 19° connaître les mesures nécessaires pour provoquer l'arrêt d'urgence d'un train;
- 20° connaître les mesures de sécurité prescrites en cas d'incidents, de détresse, d'accidents et de situations anormales;
- 21° connaître les restrictions en cas d'avarie ou de travaux à une caténaire;
- 22° posséder une connaissance approfondie des consignes et protocoles locaux;
- 23° connaître les mesures adéquates en cas de dérangements, d'inversion du sens de la circulation et de transports exceptionnels;
- 24° connaître les mesures de sécurité spécifiques en cas d'interruption des communications de block;
- 25° connaître les mesures de sécurité prescrites si un signal de queue fait défaut ou est éteint;
- 26° connaître les mesures nécessaires en cas d'échappement de véhicules;
- 27° prendre les mesures spécifiques en cas d'accident impliquant des marchandises dangereuses;
- 28° connaître les principes de la caténaire;
- 29° pouvoir lire et comprendre un plan schématique de signalisation;
- 30° appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel;
- 31° appliquer les procédures en matière de communication de sécurité.
- 2.20 La fonction de sécurité "signaleur mobile"**
- Les signaleurs mobiles sont uniquement prévus dans le district Nord-est de la zone portuaire d'Anvers. Ils exercent les activités de signaleur, d'agent de manœuvre et de chargeur.
- Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité "signaleur mobile" sont principalement les suivantes :
- a. connaître et pouvoir appliquer la réglementation générale, les consignes, les protocoles locaux ainsi que les instructions locales temporaires;
 - b. connaître les installations à desservir, les divers itinéraires pouvant être parcourus, les particularités de l'installation;
 - c. connaître les différentes opérations à réaliser ou pouvant être réalisées, les appareils à desservir (aiguillages, aiguilles de déraillement, taquets, passages à niveau, slots, postes d'aiguilleur, etc.);
 - d. connaître les diverses procédures à appliquer (échange d'annonces, échange de communications formalisées, mesures spécifiques à prendre en situation normale et anormale, etc.);
 - e. être à même d'exécuter le mouvement prévu et les dessertes;
 - f. coordonner les mouvements dans son secteur d'intervention (manœuvres, départs, réceptions, etc.);
 - g. connaître les mesures prescrites pour se déplacer en toute sécurité dans les dépendances du chemin de fer;
 - h. véhicules ferroviaires :
- 1° repérer les véhicules ferroviaires et connaître les inscriptions et signes qu'ils portent;
- 2° connaître la signification des étiquettes de danger;

- 3° connaître la signification des étiquettes d'avarie;
- i. prendre les mesures prescrites pour assurer la sécurité du personnel occupé dans les dépendances du chemin de fer ou dans ses environs;
- j. assurer le suivi des mouvements, pouvoir en rendre compte;
- k. en cas de constatation ou à l'annonce d'un accident, d'un obstacle ou d'un risque de collision, informer les postes de signalisation, les répartiteurs courant de traction et autres régulateurs de lignes concernés;
- l. appliquer les mesures de sécurité prescrites en cas d'incidents, de détresse, d'accidents et de situations anormales;
- m. connaître les principes concernant le fonctionnement des passages à niveau et de leur franchissement en toute sécurité;
- n. connaître l'organisation du service des trains;
- o. connaître les block-systems qui sont d'application;
- p. connaître les mesures à prendre lors de l'exécution des manœuvres;
- q. prendre les mesures spécifiques en cas d'accident impliquant des marchandises dangereuses;
- r. connaître les principes de la caténaire;
- s. appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel;
- t. exécuter les manœuvres conformément à la réglementation prescrite.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 9 juillet 2013 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de l'Intérieur,

Mme J. MILQUET

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

M. WATHELET

Notes

1 Dans le cadre du présent point, les fonctions de sécurité en relation avec la formation des trains ou dont la tâche est d'autoriser le mouvement des trains, sont :

- responsable du service des manœuvres;
- agent d'escorte des trains de marchandises;
- agent chargé de la manœuvre;
- agent chargé de la formation et l'expédition des trains;
- agent chargé de la desserte des appareils de voie et des installations de signalisation (dans la limite des accords passés entre les EF et le GI);
- agent chargé de la visite technique complète du matériel roulant, spécialité "marchandise";
- agent chargé de la visite du matériel roulant, spécialité "voyageur";
- sous-chef de gare spécialité "voyageur" - surveillance et desserte des quais et faisceaux de garage;
- agent préposé aux manœuvres spécialité "voyageur";
- agent chargé des opérations relatives à la desserte des raccordements privés;
- agent chargé de la desserte d'une installation (atelier, poste d'entretien, etc.);
- agent responsable de l'exécution des travaux;
- répartiteur courant de traction;
- agent d'escorte des trains de travaux;
- garde barrière;
- factionnaire;
- agent du mouvement;
- opérateur et signaleur;
- signaleur mobile.

2 Dans le cadre du présent point, la fonction de sécurité qui n'est pas en relation avec la formation des trains ou dont la tâche n'est pas d'autoriser le mouvement des trains, est :

- agent chargé de la gestion des opérations administratives relatives à la manœuvre, la desserte d'installations, la formation et l'expédition des trains.

Annexe 4 à l'arrêté royal du 9 juillet 2013 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité

Annexe 4 : suspension préventive

Suspension préventive des fonctions de sécurité

Agent concerné

Nom, prénom :	Nationalité :	Entreprise :
Fonction de sécurité :	Date : Heure :	N° du document de la fonction de sécurité : Date d'échéance (éventuelle) :
Lieu :	Train :	Signature :

Raison de la suspension préventive des fonctions de sécurité :

Le gestionnaire de l'infrastructure

Obligations de l'agent concerné par les faits :

1. Informer l'ensemble des personnes sous l'autorité desquelles vous effectuez des fonctions de sécurité ;
2. La suspension préventive concerne toutes les fonctions de sécurité pour lesquelles vous êtes certifiés.

Personnel du Gestionnaire de l'Infrastructure

Nom, Prénom :	Tél. :	Signature :
---------------	--------	-------------

Date de la dernière modification :

Exemplaire pour l'agent concerné

Suspension préventive des fonctions de sécurité

Agent concerné

Nom, prénom :	Nationalité :	Entreprise :
Fonction de sécurité :	Date :	N° du document de la fonction de sécurité :
	Heure :	Date d'échéance (éventuelle) :
Lieu :	Train :	Signature :

Raison de la suspension préventive des fonctions de sécurité :

.....
.....
.....

Le gestionnaire de l'infrastructure

Obligations de l'agent concerné par les faits :

1. Informer l'ensemble des personnes sous l'autorité desquelles vous effectuez des fonctions de sécurité ;
2. La suspension préventive concerne toutes les fonctions de sécurité pour lesquelles vous êtes certifiés.

Personnel du Gestionnaire de l'Infrastructure

Nom, Prénom :	Tél. :	Signature :
---------------	--------	-------------

Date de la dernière modification :

Exemplaire pour le gestionnaire de l'infrastructure

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 9 juillet 2013 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de l'Intérieur,

Mme J. MILQUET

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

M. WATHELET

Bijlage 1 bij het koninklijk besluit van 9 juli 2013
tot vaststelling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel

BIJLAGE 1 : BESTUURDER

INHOUDSTAFEL

1. MEDISCHE EN PSYCHOLOGISCHE CRITERIA

2. TE VERWERVEN BEKWAAMHEDEN

3. VERGUNNING VAN BESTUURDER

4. ATTEST VAN LIJNKENNIS

5. ATTEST VAN MATERIEELKENNIS

1. MEDISCHE EN PSYCHOLOGISCHE CRITERIA

1.1 Vóór de aanstelling

a. Minimuminhoud van het medisch onderzoek

1° een algemeen medisch onderzoek;

2° een onderzoek van de zintuiglijke functies : zicht, gehoor, kleurwaarneming;

3° een urine- of bloedonderzoek ter opsporing van suikerziekte en andere aandoeningen als geïndiceerd door klinisch onderzoek;

4° de opsporing van drugsgebruik;

5° het medisch onderzoek vóór de aanstelling moet een elektrocardiogram in rust omvatten.

b. Algemene criteria

Het personeel mag geen veiligheidstaken uitvoeren indien de waakzaamheid is aangetast door alcohol, drugs of psychotrope geneesmiddelen.

Het personeel mag niet lijden aan medische aandoeningen of medische behandelingen ondergaan die de volgende incidenten kunnen veroorzaken :

1° een plotseling bewustzijnsverlies;

2° een waakzaamheids- of concentratiestoornis;

3° een plotselinge ongeschiktheid;

4° een evenwichts- of coördinatiestoornis;

5° een aanzienlijke mobiliteitsbeperking.

c. Gezichtscriteria

1° gezichtsscherpte op verre afstand, met of zonder hulpmiddelen : 1,0 (binoculair); minstens 0,5 voor het zwakste oog; als men een bril nodig heeft, is men verplicht die te dragen;

2° maximale correctie : verziendheid + 5 D/bijziendheid - 8 D. De erkende arbeidsgeneesheer kan in uitzonderlijke gevallen en na raadpleging van een oogarts waarden buiten dit bereik accepteren;

3° zicht op gemiddelde afstand en nabij : voldoende, met of zonder hulpmiddelen;

4° contactlenzen zijn toegestaan;

5° UV-filterlenzen zijn toegestaan;

6° gekleurde contactlenzen en fotochromatische lenzen zijn niet toegestaan;

7° volledig normale kleurwaarneming : gebruik van een erkende test, zoals de Ishihara-test;

8° normaal gezichtsveld (geen afwijkingen die de te verrichten taak nadelig beïnvloeden);

9° zicht voor beide ogen (binoculair) : aanwezig;

10° fusie : aanwezig;

11° contrastgevoeligheid : goed;

12° geen progrediënte oogziekten;

13° oogimplantaten, keratotomieën en keratectomieën zijn toegestaan op voorwaarde dat een jaarlijkse of een door de arbeidsgeneesheer voorgeschreven periodieke controle wordt uitgevoerd;

14° dwingend voorschrift voor bril- en lensdragers : steeds een reservebril ter beschikking hebben.

d. Gehoorcriteria

Een voldoende gehoor, aangetoond met een toonaudiogram :

1° voldoende goed gehoor om een telefoongesprek te voeren en waarschuwingsstenen en radioberichten te horen;

2° de volgende waarden dienen tot richtsnoer te worden genomen die alleen worden gegeven ter info :

a) het gehoorverlies mag niet groter zijn dan 40 dB bij 500 en 1 000 Hz;

b) het gehoorverlies aan het oor met de slechtste geluidsvoortplanting mag niet groter zijn dan 45 dB bij 2 000 Hz;

3° geen anomalieën van het vestibulair systeem;

4° geen chronische spraakgebreken (berichten moeten luid en duidelijk kunnen worden uitgewisseld);

5° aan de gehoreisen moet zonder hoorapparaat worden voldaan. In bepaalde gevallen kan het gebruik van hoorapparatuur op medisch advies worden toegestaan.

e. Antropometrie

De lichaamsmaten van het personeel moeten zodanig zijn dat rollend materieel veilig kan worden gebruikt. De bestuurders mogen niet worden verplicht of toegestaan bijzondere typen van rollend materieel te besturen indien hun lengte, gewicht of andere lichaamseigenschappen een risico opleveren.

f. Zwangerschap

Bij een lage tolerantie of een pathologische aandoening moet zwangerschap worden beschouwd als een tijdelijke grond voor uitsluiting.

De werkgever moet zich ervan vergewissen dat de wettelijke voorschriften ter bescherming van zwangere werkneemsters worden nageleefd.

g. Psychologische beoordelingen

Het doel van de psychologische beoordeling is de spoorwegonderneming inzicht te verschaffen in de mate waarin het personeel uit cognitief, psychomotorisch, gedragsmatig en persoonlijkheidsoogpunt in staat is zijn taak veilig te vervullen.

Bij het vaststellen van de inhoud van de psychologische beoordeling moet de psycholoog minstens rekening houden met de volgende criteria die relevant zijn voor elke veiligheidsfunctie :

1° Cognitieve criteria :

- a) aandacht en concentratie,
- b) geheugen,
- c) waarnemingsvermogen,
- d) redeneringvermogen,
- e) communicatie.

2° Psychomotorische criteria :

- a) reactiesnelheid,
- b) bewegingscoördinatie.

3° Gedrags- en persoonlijkheidscriteria :

- a) zelfbeheersing,
- b) handelingsbetrouwbaarheid,
- c) zelfstandigheid,
- d) waakzaamheid.

Als de psycholoog één van de bovenstaande criteria weglaat, moet hij zijn beslissing verantwoorden en staven.

1.2 Periodiek onderzoek

a. Frequentie van het periodiek onderzoek

1° om de 3 jaar voor personeel tot 60 jaar;

2° jaarlijks voor personeel vanaf 60 jaar.

De arbeidsgeneesheer moet de periodiciteit van de onderzoeken verhogen als hij dat gezien de gezondheidstoestand van het betrokken personeelslid nodig acht.

b. Minimuminhoud van het periodiek onderzoek

De periodieke gespecialiseerde onderzoeken moeten minimaal de volgende elementen omvatten :

1° een algemeen medisch onderzoek;

2° onderzoeken van de zintuiglijke functies (zicht, gehoor, kleurwaarneming);

3° een urine- of bloedonderzoek in verband met suikerziekte en andere aandoeningen als geïndiceerd door klinisch onderzoek;

4° de opsporing van drugsgebruik, indien daarvoor een klinische reden bestaat;

5° elk periodiek medisch onderzoek van personeel van 40 jaar en ouder moet een ECG in rust omvatten.

1.3 Aanvullende medische onderzoeken en/of psychologische beoordelingen

a. Naast de periodieke medische onderzoeken moet een aanvullend specifiek medisch onderzoek en/of een aanvullende psychologische beoordeling worden uitgevoerd wanneer er aannemelijke redenen zijn om aan de medische of psychologische geschiktheid van een personeelslid te twijfelen of wanneer er redelijke vermoedens van drugsgebruik of alcoholmisbruik bestaan. Dat kan in het bijzonder nodig zijn na een incident of ongeval dat aan menselijk falen te wijten is.

b. De werkgever moet een medisch onderzoek aanvragen na ziekteverlof van langer dan 30 dagen. Waar de beschikbare medische gegevens erop wijzen dat de werknemer zijn taak normaal kan vervullen, volstaat een beoordeling door de arbeidsgeneesheer op basis van beschikbare medische informatie.

1.4 Psychologische bijstand

De werkgever moet passende zorg verstrekken aan het personeelslid dat getraumatiseerd wordt tijdens de uitvoering van zijn functie.

2. TE VERWERVEN BEKWAAMHEDEN

2.1 Lijnkennis, kennis van krachtvoertuigen en van het rollend materieel

De bestuurder moet :

a. in staat zijn om alleen en in alle veiligheid, op een gekend traject, de trein waarvoor hij bevoegd is verklaard te besturen met inachtneming van :

1° de seininrichting en de reglementering, met inbegrip van de tijdelijke elementen en de bijzondere situaties (Bericht van Tijdelijke Snelheidseperking, versperring, hinder op de sporen,...);

2° de dienstregeling in normale verkeersomstandigheden;

b. in staat zijn om de trein volgens de regels van de kunst te besturen;

c. over voldoende kennis van de onderdelen van het rollend materieel (draagstel, rollagers, reminrichting,...) beschikken;

d. in staat zijn om beschadigingen aan het krachtvoertuig of aan het rollend materieel vast te stellen en de herstellingen uit te voeren waarvoor hij bekwaam is geacht;

e. kunnen beslissen over de voorwaarden waaronder een konvooi kan voortrijden in geval van beschadiging of incident;

f. de betekenis van de gevaarsetiketten en de merktekens op het materieel te lezen en te begrijpen.

2.2 Geschiktheid voor bepaalde taken

Door zijn technische kennis, gebaseerd op de algemene onderrichtingen en rekening houdend met de voor de infrastructuur geldende voorschriften, moet de bestuurder in staat zijn om hoofdzakelijk de volgende taken uit te voeren :

a. vóór het vertrek de voorgeschreven controles uitvoeren, meer bepaald met betrekking tot het tractievermogen van de voertuigen;

b. zich klaarmaken voor zijn opdracht :

1° door vooraf en tijdig de uit te voeren dienst en de bijhorende documenten te raadplegen (dienstregelingen, wijzigingen aan de reisweg of aan seininrichting, tijdelijke snelheidsbeperkingen, enz.);

2° door zich de belangrijkste punten voor de geest te halen op basis van de gegevens in verband met de uit te voeren dienst;

3° door afhankelijk van de uit te voeren dienst, de juiste uitrusting te kiezen (kleding, documenten en basisuitrusting);

4° door zich voor te bereiden om zijn voertuig onder gunstige omstandigheden te besturen door een gepaste levenswijze aan te nemen die strookt met de wettelijke vereisten;

5° door de geschiktheid van het krachtvoertuig na te gaan :

a) door na te gaan of het krachtvoertuig beantwoordt aan de bijzonderheden van de uit te voeren opdracht;

b) door de aanduidingen op de boorddocumenten van het krachtvoertuig te controleren;

c. de voorgeschreven controles en proeven uitvoeren om zich ervan te vergewissen dat het voertuig in staat is om de sleping te waarborgen, op het punt van :

1° trekkracht;

2° veiligheidsinrichtingen, zoals, in voorkomend geval : automatische waakinrichting, seinherhaling, snelheidscontrole, stuurpostsignalisatie, toestel voor registratie van de ritgegevens, seingenings- en veiligheidstoeberekeningen, enz.;

3° de eventuele voorgeschreven gewone preventieve onderhoudsverrichtingen uitvoeren (spuiten, controle van de niveaus, afwezigheid van lekkens, enz.);

d. de uitwendige schouwing van het krachtvoertuig uitvoeren (remblokken, koppelingen, verbindingsslangen, lichten, enz.);

e. helpen bij de controle van de werking van de reminrichtingen :

1° de werking van de remmen van het krachtvoertuig controleren vóór het in beweging brengen;

2° rekening houden met de aard van de op de trein uit te voeren remproef;

3° helpen bij de controle van de werking van de remmen van de trein vóór het vertrek;

4° tijdens de rit de werking van de remmen controleren;

f. de krachtvoertuigen op bekwame en veilige wijze besturen met inachtneming van de seinen alsook de toegelaten snelheden, en rekening houdend met de voorgeschreven dienstregelingen :

1° vóór het vertrek van de trein :

a) uitvoeren van de bewegingen van de krachtvoertuigen, rangeringen, (ont)koppelingen van voertuigen volgens de ontvangen bevelen en de seinen, in alle veiligheid voor het personeel en de voertuigen;

b) eventueel inschakelen van de inrichtingen voor verlichting, klimaatregeling enz. vanuit het krachtvoertuig;

2° bij het vertrek van de trein :

a) indien nodig de voorschriften van het vertrekstation raadplegen;

b) de trein pas in beweging zetten als alle reglementaire voorwaarden zijn vervuld (dienstregeling, vertrekbevel of -sein, enz.);

c) bij het starten van de trein alle verplichtingen op het vlak van veiligheid, adhesie en vermogen in acht nemen;

3° tijdens de rit :

a) op elk ogenblik zijn positie op de lijn kennen, alsook de stations, sporen, vertakkingen, hellingen en maximumsnelheden van het bereden traject (zie punt 1 hiervoor - lijnkennissen);

b) op elk ogenblik de aard van de rit bepalen, alsook de door de reglementering opgelegde maximumsnelheid en de lijngegevens;

c) op een actieve manier de seinen in acht nemen (laterale of stuurpostsignalisatie), ze zonder aarzeling of vergissing herkennen en de voorgeschreven handelingen uitvoeren;

d) gebruik maken van de remmen om in alle veiligheid te vertragen en te stoppen, hierbij zorg dragend voor het rollend materieel en het comfort van de reizigers of de vervoerde vracht;

e) de rit van het konvooi zo regelen dat het beantwoordt aan de dienstregeling en de eventuele energiebesparende richtlijnen, rekening houdend met de kenmerken van het krachtvoertuig, de trein, de lijn en het milieu;

f) de in de dienstregeling voorgeschreven of opgelegde haltes naleven en eventueel tijdens die stilstanden de verrichtingen op het vlak van de reizigersdienst uitvoeren (bijvoorbeeld het openen en sluiten van de deuren);

g) in alle veiligheid rijden wanneer een bijzondere wijze van exploitatie wordt voorgeschreven : bijzonder verkeer op bevel, tijdelijke snelheidsbeperkingen, rit op tegenspoor, overschrijdingsbevel gesloten sein, enz.;

h) de automatische waakinrichting en de rijcontroller bedienen en controleren, de boordinstrumenten in het oog houden en bedienen :

i de werkruimte in de stuurpost op een rationele manier inrichten;

ii het geheel van de automatische waakinrichting, stuur- en controle-inrichtingen waarover hij beschikt zonder aarzeling of vergissing gebruiken volgens de geldende voorschriften;

iii in de voorziene gevallen de claxon gebruiken om de veiligheid van de reizigers of het wegverkeer te waarborgen;

iv op elk ogenblik de belangrijkste parameters van de werking van de trein kennen en een juist beeld hebben van de gevolgen van de verschillende besturingshandelingen op die werking, in het bijzonder op de veiligheidsautomatismen;

i) zo spoedig mogelijk de technische storingen en exploitatiestoringen alsook de ongewone gebeurtenissen op het traject opmerken en lokaliseren en, in voorkomend geval, de wagons en/of de voertuigen onderzoeken om de beschadigingen en gebreken op te sporen, de veiligheid van de trein of een hindernis te waarborgen en een beroep te doen op hulp van buitenaf of alarm te slaan :

 i de storingen opsporen :

 - voortdurend waakzaam blijven;

 - in de mate waarin dat tijdens de besturing van de trein mogelijk is, letten op ongewone voorvallen op het vlak van infrastructuur en omgeving : seinen, sporen, energievoorziening, overwegen, omgeving van het spoor, ander verkeer, aanwezigheid van personen of dieren, enz.;

 - letten op ongewone voorvallen in verband met het bestuurde krachtvoertuig;

 - aanwijzingen van niet-conformiteit identificeren, ze onderscheiden en erop reageren volgens hun respectief belang, waarbij in alle gevallen voorrang wordt gegeven aan de veiligheid van het spoorverkeer, van personen en goederen;

 ii bij storingen de nodige maatregelen treffen :

 - bij elke afwijking de reglementaire procedures toepassen en meer bepaald maatregelen nemen om, telkens wanneer dat nodig is, de veiligheid van het verkeer en van personen te waarborgen, of de maatregelen nu dringend of met uitstel worden genomen;

 - in voorkomend geval de voertuigen, het spoor of de energievoorzieningsinstallaties onderzoeken om onregelmatigheden op te sporen en er de gevolgen van te beoordelen. Bij de uitvoering van deze controle de veiligheidsvoorschriften naleven;

 - de nodige contacten opnemen met andere personen om de onregelmatigheden te melden en eventueel de nodige hulp te vragen, met gebruik van de verschillende beschikbare communicatiemiddelen;

 - kleinere storingen verhelpen en maatregelen nemen om complexere storingen aan de voertuigen op te lossen :

 • de diagnose stellen van de aard en de gevolgen van de vastgestelde onregelmatigheden, eventueel met toepassing van de vooraf opgemaakte technische documenten en met inachtneming van de veiligheidsvoorschriften;

 • indien nodig, kleinere interventies uitvoeren om incidenten met de krachtvoertuigen en het getrokken materieel te verhelpen;

 • de omstandigheden beoordelen waarin de trein na een incident alleen kan verder rijden of getrokken kan worden (meer bepaald zijn maximumsnelheid);

 • indien nodig, hulp vragen met toepassing van de door de IB voorgeschreven procedures;

 • hulp bieden aan een andere door een incident getroffen trein;

 - de trein in alle veiligheid immobiliseren en op een zijspoor plaatsen :

 • bij een stilstand, maatregelen nemen om te waarborgen dat de trein zich niet ontijdig in beweging zet, zelfs in de meest ongunstige omstandigheden;

 • de bij aankomst van de trein voorgeschreven verrichtingen en controles uitvoeren;

 - mondeling en/of schriftelijk verslag uitbrengen over de uitvoering van zijn opdracht, in het bijzonder bij ongewone voorvallen, door middel van nauwkeurige verslagen :

 • de IB op elk ogenblik nauwkeurig kunnen inlichten over de belangrijkste voorvallen tijdens de rit van zijn trein en over de vastgestelde onregelmatigheden, waarbij hij de voor zijn gesprekspartner nuttige gegevens vermeldt;

 • de voorgeschreven communicatiemiddelen gebruiken : telefoon, radio, formulieren, enz., waarbij hij zich ervan vergewist dat zijn gesprekspartner hem goed heeft begrepen;

 • de van kracht zijnde communicatieprocedures naleven;

 • de vaststellingen van onregelmatigheden vermelden op de eventueel bij het krachtvoertuig horende technische documenten;

 • bij aankomst in de uitwijkplaats van het voertuig of op het einde van de dienst, schriftelijk en/of mondeling de nodige inlichtingen verstrekken over de uitvoering van zijn opdracht en de ongewone voorvallen nauwkeurig beschrijven.

3. VERGUNNING VAN BESTUURDER

KONINKRIJK BELGIE VERGUNNING VAN BESTUURDER	
Nr	
Naam:	
Voornaam:	
Geboortedatum:	
Afgeleverd te Brussel op	
Geldig tot:	
Vergunning afgeleverd voor rekening van:	
<p>De vergunning is enkel geldig als ze vergezeld is van de bijlagen 1 en 2. De houder is verplicht op elk verzoek zijn identiteit te bewijzen. Rijden op de Belgische spoorweginfrastructuur is enkel toegelaten binnen de in het attest van lijnkennis en het attest van materieelkennis aangegeven grenzen.</p>	

Code	Categorieën	Stempel
A1	Bestuurder voor locomotieven voor rangering, voor de bediening van een installatie en gelijkgestelde bewegingen	
A2	Bestuurder van locomotieven voor werktreinen	
A4	Bestuurder van een private spooraansluiting	
B1	Bestuurder voor personenvervoer	
B2	Bestuurder voor goederenvervoer	
Code	Taalvaardigheden	Stempel
F	Bestuurder die beschikt over voldoende taalvaardigheid in het Frans	
N	Bestuurder die beschikt over voldoende taalvaardigheid in het Nederlands	

4. ATTEST VAN LIJNKENNIS

Bijlage 1 bij de vergunning van bestuurder nr.:

ATTEST VAN LIJNKENNIS

Nummer(s) van gekende lijnen(1)

Gedeeltelijk gekende lijnen (1)

Nr(s). (1)	Beperkingen (2)

Fundamentele en aanvullende opleidingen over de bijzondere bepalingen betreffende bepaalde lijnen of baanvakken	Examendatum

Ik ondergetekende (naam en voornaam),
bevestig dat mevr./dhr. (naam en voornaam bestuurder)
de vereiste kennis van de bovenvermelde lijnen heeft en de fundamentele en aanvullende
opleidingen inzake de bijzondere bepalingen betreffende bepaalde lijnen of baanvakken is
geslaagd.

Opgemaakt te op

Namens



(graad en handtekening van de leidinggevende)

(1) Bij de invulling van de vakjes van het attest van lijnkennis mogen enkel de nummers van de lijnen en/of lijngedeeltes gebruikt worden zoals ze opgenomen zijn in de gegevens gepubliceerd door de infrastructuurbeheerder overeenkomstig de artikelen 21 tot 23 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur .

De aanduiding van een lijnnummer betekent dat de bestuurder ook de vereiste kennis heeft van de afwijkingsreisweg(en). De voorziene afwikkingsreiswegen zijn opgenomen in de gegevens gepubliceerd door de infrastructuurbeheerder overeenkomstig de artikelen 21 tot 23 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Ongebruikte vakjes worden doorgehaald.

(2) Bij de invulling van deze vakjes mogen enkel de omschrijvingen van de lijngedeeltes en benamingen van de stations voorkomen zoals ze opgenomen zijn in de gegevens gepubliceerd door de infrastructuurbeheerder overeenkomstig de artikelen 21 tot 23 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur .

5. ATTEST VAN MATERIEELKENNIS

Bijlage 2 bij de vergunning van bestuurder nr.:

ATTEST VAN MATERIEELKENNIS

Serienummer(s) van gekend tractiematerieel (1)

Werktuigen met eigen aandrijving (1)

Benaming	Type	Eigenaar (2)	Goedkeuringsnr. (2)

Type toegestane dienst

Ik ondergetekende (naam en voornaam), bevestig dat mevr./dhr. (naam en voornaam bestuurder) de vereiste kennis van het bovenvermelde materieel heeft en de basis- en aanvullende opleidingen inzake het type toegestane dienst is geslaagd.

Opgemaakt te op

Namens

(graad en handtekening van de leidinggevende)

(1) Bij de invulling van deze vakjes mogen enkel de gegevens voorkomen zoals ze opgenomen zijn in de gegevens gepubliceerd door de infrastructuurbeheerder overeenkomstig de artikelen 21 tot 23 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Ongebruikte vakjes worden vóór de aflevering van het attest doorgehaald.

(2) Enkel in te vullen voor de werktuigen die geen eigendom zijn van de infrastructuurbeheerder.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 9 juli 2013 tot bepaling van de vereisten van toepassing op het veilheidspersoneel.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
Mevr. J. MILQUETDe Staatssecretaris voor Mobiliteit,
M. WATHELET

Bijlage 2 bij het koninklijk besluit van 9 juli 2013
tot vaststelling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel

BIJLAGE 2 : BEGELEIDER VAN REIZIGERSTREINEN

INHOUDSTAFEL

1. MEDISCHE EN PSYCHOLOGISCHE CRITERIA

2. TE VERWERVEN BEKWAAMHEDEN

3. ATTEST VAN BEGELEIDER VAN REIZIGERSTREINEN

4. ATTEST VAN BEROEPSKENNIS

1. MEDISCHE EN PSYCHOLOGISCHE CRITERIA

1.1 Vóór de aanstelling

a. Minimuminhoud van het medisch onderzoek

1° een algemeen medisch onderzoek;

2° een onderzoek van de zintuiglijke functies : zicht, gehoor, kleurwaarneming;

3° een urine- of bloedonderzoek ter opsporing van suikerziekte en andere aandoeningen als geïndiceerd door klinisch onderzoek;

4° de opsporing van drugsgebruik.

b. Algemene criteria

Het personeel mag geen veiligheidstaken uitvoeren indien de waakzaamheid is aangetast door alcohol, drugs of psychotrope geneesmiddelen.

Het personeel mag niet lijden aan medische aandoeningen of medische behandelingen ondergaan die kunnen leiden tot :

1° een plotseling bewustzijnsverlies;

2° een waakzaamheids- of concentratiestoornis;

3° een plotselinge ongeschiktheid;

4° een evenwichts- of coördinatiestoornis;

5° een aanzienlijke mobiliteitsbeperking.

c. Gezichtscriteria

1° gezichtsscherpte op verre afstand, met of zonder hulpmiddelen : 0,8 (binoculair); minstens 0,3 voor het zwakste oog; als men een bril nodig heeft, is men verplicht die te dragen;

2° maximale correctie : verziendheid + 5 D/bijziendheid - 8 D. De erkende arbeidsgeneesheer kan in uitzonderlijke gevallen en na raadpleging van een oogarts waarden buiten dit bereik accepteren;

3° zicht op gemiddelde afstand en nabij : voldoende, met of zonder hulpmiddelen;

4° contactlenzen zijn toegestaan;

5° UV-filterlenzen zijn toegestaan;

6° gekleurde contactlenzen en fotochromatische lenzen zijn niet toegestaan;

7° normale kleurwaarneming (maximaal 4 fouten) bij gebruik van een erkende test, zoals de Ishihara-test, en zo nodig aangevuld met een andere erkende test (Farnsworth);

8° normaal gezichtsveld (geen afwijkingen die de te verrichten taak nadelig beïnvloeden);

9° zicht voor beide ogen (binoculair) : aanwezig;

10° fusie : aanwezig;

11° contrastgevoeligheid : goed;

12° geen progresiënte oogziekten;

13° oogimplantaten, keratotomieën en keratectomieën zijn toegestaan op voorwaarde dat een jaarlijkse of een door de arbeidsgeneesheer voorgeschreven periodieke controle wordt uitgevoerd;

14° dwingend voorschrift voor bril- en lensdragers : steeds een reservebril ter beschikking hebben.

d. Gehoorcriteria

1° geen anomalieën van het vestibulair systeem;

2° een voldoende gehoor, aangehoord met een toonaudiogram :

a) voldoende goed gehoor om een telefoongesprek te voeren en waarschuwinstonen en radioberichten te horen;

b) de volgende waarden dienen tot richtsnoer te worden genomen en alleen ter info worden gegeven :

i. het gehoorverlies mag niet groter zijn dan 40 dB bij 500 en 1 000 Hz;

ii. het gehoorverlies aan het oor met de slechtste geluidsvoortplanting mag niet groter zijn dan 45 dB bij 2 000 Hz.

e. Zwangerschap

Bij een lage tolerantie of een pathologische aandoening moet zwangerschap worden beschouwd als een tijdelijke grond voor uitsluiting. De werkgever moet zich ervan vergewissen dat de wettelijke voorschriften ter bescherming van zwangere werkneemsters worden nageleefd.

f. Antropometrie

De lichaamsmaat van het personeel moeten zodanig zijn dat het rollend materieel veilig kan worden gebruikt. Begeleiders van reizigerstreinen mogen niet verplicht worden of geen toelating krijgen om bepaalde uitrusting van rollend materieel te bedienen wanneer hun lichaamslengte, gewicht of andere lichaamseigenschappen dit onveilig zou maken.

g. Psychologische beoordelingen

Het doel van de psychologische beoordeling is de SO inzicht te verschaffen in de mate waarin het personeel uit cognitief, psychomotorisch, gedragsmatig en persoonlijkheidsoogpunt in staat is zijn taak veilig te vervullen.

Bij het vaststellen van de inhoud van de psychologische beoordeling moet de psycholoog minstens rekening houden met de volgende criteria die relevant zijn voor elke veiligheidsfunctie :

a) Cognitieve criteria :

i. aandacht en concentratie,

- ii. geheugen,
- iii. waarnemingsvermogen,
- iv. redeneervermogen,
- v. communicatie.

b) Psychomotorische criteria :

- i. reactiesnelheid,
- ii. bewegingscoördinatie.

c) Gedrags- en persoonlijkheidscriteria :

- i. zelfbeheersing,
- ii. handelingsbetrouwbaarheid,
- iii. zelfstandigheid,
- iv. waakzaamheid.

Als de psycholoog één van de bovenstaande criteria weglaat, moet hij zijn beslissing verantwoorden en staven.

1.2 Periodiek onderzoek

a. Frequentie van het periodiek onderzoek

1° om de 3 jaar voor personeel tot 62 jaar;

2° jaarlijks voor personeel vanaf 62 jaar.

De arbeidsgeneesheer moet de periodiciteit van de onderzoeken verhogen als hij dat gezien de gezondheidstoestand van het betrokken personeelslid nodig acht.

b. Minimuminhoud van het periodiek onderzoek

De periodieke gespecialiseerde onderzoeken moeten minimaal de volgende elementen omvatten :

1° een algemeen medisch onderzoek;

2° onderzoeken van de zintuiglijke functies (zicht, gehoor, kleurwaarneming);

3° een urine- of bloedonderzoek ter opsporing van suikerziekte en andere aandoeningen als geïndiceerd door klinisch onderzoek;

4° de opsporing van drugsgebruik, indien daarvoor een klinische reden bestaat.

1.3 Aanvullende medische onderzoeken en/of psychologische beoordelingen

a. Naast het periodiek medisch onderzoek moet een aanvullend specifiek medisch onderzoek en/of een aanvullende psychologische beoordeling worden uitgevoerd wanneer er aannemelijke redenen zijn om aan de medische of psychologische geschiktheid van een personeelslid te twijfelen of wanneer er redelijke vermoedens van drugsgebruik of alcoholmisbruik bestaan. Dat kan in het bijzonder nodig zijn na een incident of ongeval dat aan menselijk falen van het betrokken personeelslid te wijten is.

b. De werkgever moet een medisch onderzoek aanvragen na ziekteverlof van langer dan 30 dagen. Waar de beschikbare medische gegevens erop wijzen dat de werknemer zijn taak normaal kan vervullen, volstaat een beoordeling door de arbeidsgeneesheer op basis van beschikbare medische informatie.

1.4 Psychologische bijstand

De werkgever moet passende zorg verstrekken aan het personeelslid dat getraumatiseerd wordt tijdens de uitvoering van zijn functie.

2. TE VERWERVEN BEKWAAMHEDEN

De bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie "begeleider van reizigerstreinen" zijn voornamelijk de volgende :

2.1 de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen;

2.2 uitvoeren van de verrichtingen met betrekking tot het rollend materieel :

a. de voorziene remproeven uitvoeren bij de treinen die zijn samengesteld uit gesleept materieel en motorstellen;

b. de continuïteit van de luchtdrukleidingen controleren;

c. de op de rijtuigen vermelde aanduidingen aflezen (tarra, lading, rem), de toegestane maximumsnelheid van een rijtuig of een motorstel herkennen;

d. de voertuigen opsporen waarvan de pneumatische ophanging niet werkt en er de bestuurder over inlichten;

e. de correcte toestand van de koppelingen, vouwbalgen en diverse verbindingen nagaan (verlichting, verwarming, enz.);

f. helpen bij het aansteken en doven van de eindseinen bij het eerste vertrek en bij een defect aan die uitrusting;

g. de tijdelijke immobilisatie realiseren van een treinstel met oponthoud;

h. opmerken wanneer er een beschadigingsetiket is aangebracht dat elke verplaatsing van het voertuig verbiedt;

i. de geværsetiketten kunnen lezen en de betekenis ervan begrijpen;

j. de vastgestelde gebreken melden;

k. indien nodig een deur vergrendelen (kopdeur van de trein, deur van niet-bediende stuurpost, enz.);

l. maatregelen nemen als een deur niet is vergrendeld;

m. de goede werking van een deur controleren bij het openen en sluiten;

n. de nodige maatregelen nemen bij beschadiging aan het systeem voor het openen en sluiten van de deuren;

o. de verrichtingen voor het openen en het sluiten van de deuren uitvoeren;

p. een deur openen met de noodinrichting;

2.3 bijdragen tot de veiligheid van de reizigers :

a. de dagelijkse richtlijnen in verband met de bijzonderheden van het verkeer toepassen;

b. toezicht houden op het in- en uitstappen, alleen of samen met andere bedienden;

c. meewerken aan de koppelingsbewerkingen van treinen samengesteld uit motorstellen;

d. maatregelen nemen voor de reizigers wanneer een gedeelte van de trein niet aan het perron komt;

e. zorgen voor het kanaliseren van de reizigers in een onbewaakte stopplaats bij verkeer op tegenspoor;

- f. gevaarlijk gedrag herkennen en er op passende wijze op reageren;
- 2.4 de verschillende communicatiemiddelen kunnen gebruiken (interfoon, gsm, radio, enz.);
- 2.5 zorgen voor de communicatie met de bestuurder :
 - a. aan de bestuurder de gegevens mededelen in verband met de samenstelling en de remming van de trein;
 - b. de mededeling "Verrichtingen Gedaan" aan de bestuurder overgeven, door middel van de daartoe bestemde inrichting op het materieel en de vaste inrichting (Aanwijstoestel "verrichtingen gedaan");
 - c. maatregelen nemen als wordt vastgesteld dat de toestellen "Verrichtingen gedaan" gestoord zijn;
- 2.6 de passende controles en verrichtingen uitvoeren bij abnormale situaties, incidenten of ongevallen :
 - a. nagaan of een reizigerstrein volledig is als hij niet is uitgerust met de reglementaire eindseinen;
 - b. reageren op de door de bestuurder gegeven akoestische signalen;
 - c. contact opnemen met de bestuurder via de omroepinstallatie;
 - d. een door een bestuurder opgesteld noodbericht doorsturen;
 - e. een hindernis afdekken (op afstand of ter plaatse afdekken);
 - f. een onregelmatige seinoverschrijding vaststellen en er op passende wijze op reageren;
 - g. een beschadiging aan de bovenleiding lokaliseren en alarm slaan;
 - h. een onderbreking van de bovenleidingsspanning aanvragen;
 - i. de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen vaststellen en de aanbevelingen van de gevarenkaart toepassen;
 - j. maatregelen nemen bij een ongeval of in geval van brand aan boord;
 - k. beschadigingen die de veiligheid in het gedrang brengen aan het bevoegde personeel melden;
 - l. weten waar en hoe gebruik kan worden gemaakt van de beschikbare communicatiemiddelen;
 - m. een dringend radiobericht versturen via de grond-treinverbinding;
 - n. de passagiers van een trein in volle baan evacueren;
 - o. passende maatregelen treffen als er alarm geslagen wordt.

3. ATTEST VAN BEGELEIDER VAN REIZIGERSTREINEN

<p style="text-align: center;">KONINKRIJK BELGIE</p> <p style="text-align: center;">ATTEST VAN BEGELEIDER VAN</p> <p style="text-align: center;">REIZIGERSTREINEN</p> <p>Nr</p> <p>Naam:</p> <p>Voornaam:</p> <p>Geboortedatum:</p> <p>Afgeleverd te Brussel op:</p> <p>Geldig tot:</p> <p>Attest afgeleverd voor rekening van:</p> <p><small>Het attest is enkel geldig als het vergezeld is van zijn bijlage. De houder is verplicht op elk verzoek zijn identiteit te bewijzen. Deze mag enkel reizigerstreinen begeleiden op de Belgische spoorweginfrastructuur binnen de op het attest van beroepskennis aangegeven grenzen.</small></p>
--

4. ATTEST VAN BEROEPSKENNIS

Bijlage bij het attest van begeleider van reizigerstreinen nr.:

ATTEST VAN BEROEPSKENNIS**Lijnkennis (1)**

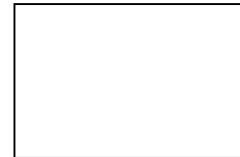
Klassieke lijnen								
Hogesnelheidslijnen		HSL1		HSL2		HSL3		HSL4
Beperkt baanvak, toegestaan van.....tot.....								
toegestaan van.....tot.....								
toegestaan van.....tot.....								
Kennis van het reizigersmaterieel (1)								
Klassiek materieel								
Hogesnelheidsmaterieel (2)								
Taalvaardigheid (1)								
Heeft het vereiste taalkennisniveau in het Nederlands								
Heeft het vereiste taalkennisniveau in het Frans								

Ik ondergetekende..... (naam en voornaam),
bevestig dat mevr./dhr.
(naam en voornaam begeleider van reizigerstreinen)
de bovengemelde basis- en aanvullende opleidingen inzake lijn- en materieelkennis is
geslaagd en het conform dit attest vereiste taalkennisniveau heeft.

Opgemaakt te..... op

Namens

(graad en handtekening leidinggevende)



(1) De kennis of vaardigheid van de houder van het attest wordt bevestigd door middel van een kruisje in de eerste kolom.

(2) In de gegevens gepubliceerd door de infrastructuurbeheerder overeenkomstig de artikelen 21 tot 23 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur opgenomen benamingen.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 9 juli 2013 tot bepaling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,

Mevr. MILQUET

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

M. WATHELET

Bijlage 3 bij het koninklijk besluit van 9 juli 2013
tot vaststelling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel

BIJLAGE 3 ANDERE VEILIGHEIDSFUNCTIES

INHOUDSTAFEL

1. MEDISCHE EN PSYCHOLOGISCHE CRITERIA

2. TE VERWERVEN KENNIS

2.1 VERANTWOORDELIJKE VAN DE RANGEERDIENST

2.2 BEGELEIDENDE AGENT GOEDERENTREINEN

2.3 BEDIENDE BELAST MET HET RANGEREN

2.4 BEDIENDE BELAST MET HET SAMENSTELLEN EN VERZENDEN VAN TREINEN

2.5 BEDIENDE BELAST MET HET BEHEER VAN DE ADMINISTRATIEVE TAKEN MET BETrekking tot HET RANGEREN, BEDIENEN VAN INSTALLATIES, SAMENSTELLEN EN VERZENDEN VAN TREINEN

2.6 BEDIENDE BELAST MET DE BEDIENING VAN SPOORTOESTELLEN EN SEINPOSTEN

**2.7 BEDIENDE BELAST MET DE VOLLEDIGE TECHNISCHE SCHOUWING VAN HET ROLLEND MATERIEEL,
SPECIALITEIT "GOEDEREN"**

2.8 BEDIENDE BELAST MET DE SCHOUWING VAN HET ROLLEND MATERIEEL, SPECIALITEIT "REIZIGER"

2.9 ONDERSTATIONCHEF SPECIALITEIT "REIZIGER" - TOEZICHT EN BEDIENING VAN DE PERRONS EN UITWIJKBUNDELS.

2.10 BEDIENDE BELAST MET DE RANGERENGEN SPECIALITEIT "REIZIGER"

2.11 BEDIENDE BELAST MET VERRICHTINGEN TOT BEDIENING VAN DE PRIVATE SPOORAANSLUITINGEN

**2.12 BEDIENDE BELAST MET DE BEDIENING VAN INSTALLATIES (WERKPLAATS, ONDERHOUDSPOST,
ENZ.)**

2.13 DE VEILIGHEIDSFUNCTIE "VERANTWOORDELIJKE BEDIENDE VOOR DE UITVOERING VAN DE WERKEN"

2.14 DE VEILIGHEIDSFUNCTIE "VERDELER TRACTIESTROOM"

2.15 DE VEILIGHEIDSFUNCTIE "BEGELEIDENDE AGENT VAN WERKTREINEN"

2.16 DE VEILIGHEIDSFUNCTIE "OVERWEGWACHTER":**2.17 DE VEILIGHEIDSFUNCTIE "SCHILDWACHT"****2.18 DE VEILIGHEIDSFUNCTIE "BEDIENDE BEWEGING INFRABEL"****2.19 DE VEILIGHEIDSFUNCTIES "SEINGEVER" EN "OPERATOR"****2.20 DE VEILIGHEIDSFUNCTIE "MOBIELE SEINGEVER"****1. MEDISCHE EN PSYCHOLOGISCHE CRITERIA****1.1 Voorafgaande opmerking**

Bij de toepassing van de medische criteria opgenomen in de hierna vermelde punten 1.2 en 1.3 moet er een onderscheid worden gemaakt tussen twee personeelscategorieën :

a. het personeel dat ofwel een veiligheidsfunctie uitoefent in verband met de samenstelling van treinen of die de taak heeft om de bewegingen van treinen toe te staan, en voor wie de medische criteria strikt van toepassing zijn¹;

b. het personeel dat niet onder de voorgaande paragraaf valt. Voor deze personeelscategorie beslist de arbeidsgeneesheer welke de relevante medische criteria zijn en in welke mate deze van toepassing zijn, rekening houdend met de betrokken werkplaats(en). Hierbij gaat hij vooral uit van de risicoanalyse die de werkgever heeft uitgevoerd en van zijn eigen kennis van deze werkplaatsen².

1.2 Vóór de aanstelling**a. Minimuminhoud van het medisch onderzoek**

1° een algemeen medisch onderzoek;

2° een onderzoek van de zintuiglijke functies : zicht, gehoor, kleurwaarneming;

3° een urine- of bloedonderzoek ter opsporing van suikerziekte en andere aandoeningen als geïndiceerd door klinisch onderzoek;

4° de opsporing van drugsgebruik.

b. Algemene criteria

Het personeel mag geen veiligheidstaken uitvoeren indien de waakzaamheid is aangetast door alcohol, drugs of psychotrope geneesmiddelen.

Het personeel mag niet lijden aan medische aandoeningen of medische behandelingen ondergaan die kunnen leiden tot :

1° een plotseling bewustzijnsverlies;

2° een waakzaamheids- of concentratiestoornis;

3° een plotselinge ongeschiktheid;

4° een evenwichts- of coördinatiestoornis;

5° een aanzienlijke mobiliteitsbeperking.

c. Gezichtscriteria

1° gezichtsscherpte op verre afstand, met of zonder hulpmiddelen : 0,8 (binoculair); minstens 0,3 voor het zwakste oog; als men een bril nodig heeft, is men verplicht die te dragen;

2° maximale correctie : verziendheid + 5 D/bijziendheid - 8 D. De erkende arbeidsgeneesheer kan in uitzonderlijke gevallen en na raadpleging van een oogarts waarden buiten dit bereik accepteren;

3° zicht op gemiddelde afstand en nabij : voldoende, met of zonder hulpmiddelen;

4° contactlenzen zijn toegestaan;

5° UV-filterlenzen zijn toegestaan;

6° gekleurde contactlenzen en fotochromatische lenzen zijn niet toegestaan;

7° normale kleurwaarneming bij gebruik van een erkende test, zoals de Ishihara-test, en zo nodig aangevuld met een andere erkende test (Farnsworth);

8° normaal gezichtsveld (geen afwijkingen die de te verrichten taak nadelig beïnvloeden);

9° zicht voor beide ogen (binoculair) : aanwezig;

10° fusie : aanwezig;

11° goede contrastgevoeligheid;

12° geen progrediënte oogziekten;

13° oogimplantaten, keratotomieën en keratectomieën zijn toegestaan op voorwaarde dat een jaarlijkse of een door de arbeidsgeneesheer voorgeschreven periodieke controle wordt uitgevoerd;

14° voor bril- en lensdragers : indien de drager zich in een situatie bevindt waarin hij in de onmogelijkheid verkeert om zijn bril of lenzen te gebruiken (breuk, verlies, enz.), moet de uitoefening van de veiligheidsfunctie onmiddellijk worden stopgezet.

d. Gehoorcriteria

1° geen anomalieën van het vestibulair systeem;

2° een voldoende gehoor, aangetoond met een toonaudiogram :

a) voldoende goed gehoor om een telefoongesprek te voeren en waarschuwingsberichten en radioberichten te horen;

b) de volgende waarden dienen tot richtsnoer te worden genomen en alleen ter info worden gegeven :

i. het gehoorverlies mag niet groter zijn dan 40 dB bij 500 en 1 000 Hz;

ii. het gehoorverlies aan het oor met de slechtste geluidsvoortplanting mag niet groter zijn dan 45 dB bij 2 000 Hz.

e. Zwangerschap

Bij een lage tolerantie of een pathologische aandoening moet zwangerschap worden beschouwd als een tijdelijke grond voor uitsluiting. De werkgever moet zich ervan vergewissen dat de wettelijke voorschriften ter bescherming van zwangere werkneemsters worden nageleefd.

1.3 Periodiek onderzoek**a. Frequentie van het periodiek onderzoek**

De SO of de IB bepalen in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem de regelmaat van de periodieke onderzoeken van hun personeel.

b. Minimuminhoud van het periodiek onderzoek

De periodieke gespecialiseerde onderzoeken moeten minimaal de volgende elementen omvatten :

1° een algemeen medisch onderzoek;

2° onderzoeken van de zintuiglijke functies (zicht, gehoor, kleurwaarneming);

3° een urine- of bloedonderzoek ter opsporing van suikerziekte en andere aandoeningen als geïndiceerd door klinisch onderzoek;

4° de opsporing van drugsgebruik, indien daarvoor een klinische reden bestaat.

1.4 Aanvullende medische onderzoeken en/of psychologische beoordelingen

a. Naast het periodiek medisch onderzoek moet een aanvullend specifiek medisch onderzoek en/of een aanvullende psychologische beoordeling worden uitgevoerd wanneer er aannemelijke redenen zijn om aan de medische of psychologische geschiktheid van een personeelslid te twijfelen of wanneer er redelijke vermoedens van drugsgebruik of alcoholmisbruik bestaan. Dat kan in het bijzonder nodig zijn na een incident of ongeval dat aan menselijk falen van het betrokken personeelslid te wijten is.

b. De werkgever moet een medisch onderzoek aanvragen na ziekteverlof van langer dan 30 dagen. Waar de beschikbare medische gegevens ertop wijzen dat de werknemer zijn taak normaal kan vervullen, volstaat een beoordeling door de arbeidsgeneesheer op basis van beschikbare medische informatie.

1.5 Psychologische bijstand

De werkgever moet passende zorg verstrekken aan het personeelslid dat getraumatiseerd wordt gedurende de uitvoering van zijn functie.

2. TE VERWERVEN KENNIS**2.1 Verantwoordelijke van de rangeerdienst**

De specifieke bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie "verantwoordelijke van de rangeerdienst" zijn voornamelijk de volgende :

a. kennis hebben van de installaties en het verkeer;

b. theoretische en praktische kennis bezitten van de uit te voeren verrichtingen (rangeren, vorming, bediening, werking van de zone, enz.);

c. de betrokken algemene en plaatselijke reglementering kennen;

d. in staat zijn de uit te voeren taken te organiseren;

e. in staat zijn de verkeersproblemen, de gevolgen van belangrijke vertragingen of van incidenten, enz. te analyseren en anticiperend op te treden en ze zoveel mogelijk te beperken;

f. de activiteiten van het personeel van de IG in zijn actiezone coördineren (ook tegenover het personeel van de IB of van andere mogelijke IG's);

g. kennis hebben van en naleven van de regels betreffende bijzonder vervoer (gevaarlijk of uitzonderlijk vervoer, enz.) en de te nemen maatregelen om deze te rangeren;

h. in staat zijn de voorziene en nodige inlichtingen uit te wisselen (met het personeel van de IB, met het personeel van de IG, met het personeel van andere IG's, met klanten, enz.) voor het waarborgen van de veiligheid van de bewegingen, de regelmaat van het treinverkeer en de optimale uitvoering van de taken;

i. in staat zijn de nodige maatregelen te nemen in geval van incident(en), ongeval(len), verstoring of abnormale samenstelling van de trein, enz.;

j. de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen;

k. indien het veiligheidsbeheersysteem dit voorziet :

1° bepaalde taken met betrekking tot de keuring van het materieel uitvoeren, teneinde de gemakkelijk te ontdekken beschadigingen en onregelmatigheden zoals nader omschreven in de interne regelgeving van de betrokken IG, op te sporen;

2° samen met de bestuurder een remtest uitvoeren.

2.2 Begeleidende agent goederentreinen

De specifieke bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie "begeleidende agent goederentreinen" zijn voornamelijk de volgende :

a. de verrichtingen uitvoeren met betrekking tot het samenstellen van de treinen;

b. instaan voor de ter plaatse te bedienen wissels;

c. openen en sluiten van stuitklampen of ontspoortongen;

d. gewone, door optische seinen of per radio bevolen rangeringen uitvoeren;

e. de beperkte technische schouwing van de voertuigen uitvoeren en de "gemakkelijk te ontdekken" onregelmatigheden opsporen. Een beschadigingsetiket opmaken, aanbrengen en opsturen;

f. het krachtvoertuig aankoppelen;

g. de inrichtingen voor immobilisatie van een treinstel uitschakelen;

h. de voorziene remproeven uitvoeren;

i. het treineinde in orde brengen;

j. de alternatoren "ledig-beladen" en "reizigers-goederen" in de juiste stand plaatsen;

k. de noodreminrichting plaatsen, testen en gebruiken;

l. de voorwaarden controleren met betrekking tot remming, samenstelling, snelheid, last van de trein, enz.;

m. de procedure en de regels voor het correct gebruik van de remkoppeling eerbiedigen bij het opdrukken van een stel;

n. geværsetiketten kunnen lezen en de betekenis ervan begrijpen;

o. een overweg in alle veiligheid overschrijden;

p. de passende controles en verrichtingen uitvoeren bij abnormale situaties, incidenten of ongevallen :

1° de trein tot stilstand brengen, indien de veiligheid in het gedrang komt;

2° de vereiste maatregelen nemen, als om een bepaalde reden een snelheidsbeperking nodig is;

3° een hindernis afdekken (op afstand en ter plaatse afdekken);

- 4° nagaan of een trein volledig is, indien het reglementair eindsein ontbreekt;
- 5° een door een bestuurder opgesteld noodbericht doorsturen;
- 6° weten waar en hoe gebruik kan worden gemaakt van de alarmtelefoon, de telefoon in een overwegkeet of een andere telefoon op de lijn;
- 7° een onregelmatige seinoverschrijding vaststellen en er op passende wijze op reageren;
- 8° de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen vaststellen en de aanbevelingen van de gevarenkaart toepassen;
- q. de vereiste mededelingen die door de IB worden opgelegd, kunnen uitwisselen om :
- 1° bij het binnentreden van een infrastructuurzone de toepassing en uitvoering van alle voorziene maatregelen van de plaatselijke protocollen voor het gebruik van de infrastructuur te eerbiedigen;
- 2° bij het verlaten van een infrastructuurzone de uitvoering en de toepassing van de voorziene maatregelen van de plaatselijke protocollen voor het gebruik van de infrastructuur te eerbiedigen;
- r. de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen;
- s. beschikken over een theoretische en praktische kennis van de plaatselijke consignes en plaatselijke protocollen voor het gebruik van de infrastructuur en bekwaam zijn deze toe te passen.
- 2.3 Bediende belast met het rangeren
- De specifieke bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie "bediende belast met het rangeren" zijn voornamelijk de volgende :
- In staat zijn de regels van de kunst toe te passen, met name :
- a. de kenmerken van de spoorvoertuigen en hun lading herkennen en meedelen :
- 1° het in reizigers- en goederentreinen toegestane materieel onderscheiden;
- 2° de conventionele tekens en opschriften op de voertuigen interpreteren;
- 3° de beschadigingsetiketten interpreteren;
- 4° de etiketten inzake breekbare goederen interpreteren;
- 5° gevraagde setiketten kunnen lezen en de betekenis ervan begrijpen;
- b. de aanwezigheid van gevaarlijke goederen vaststellen, in voorkomend geval, de aanbevelingen van de gevarenkaart toepassen en het codeboek van de gevaarlijke goederen gebruiken;
- c. tijdens zijn aanwezigheid op de spoorweginfrastructuur in de eigen veiligheid, en indien men een ploeg leidt, in de veiligheid van het personeel onder zijn bevoegdheid voorzien;
- d. kennen en toepassen van de noodzakelijke controles alvorens het bevel tot rangering te geven;
- e. de regels inzake het remmen en het immobiliseren van voertuigen en konvooien toepassen :
- 1° een afzonderingskraan en een spuiklep herkennen en bedienen;
- 2° de betekenis van de technische merktekens (rem, lading, enz.) begrijpen en de maatregelen nemen die erop van toepassing zijn;
- 3° de remoproeven uitvoeren op een stel in rangering;
- 4° de voertuigen in een stel rangschikken;
- 5° een handrem lokaliseren, controleren en bedienen;
- 6° de verschillende types en reeksen van stopblokken onderscheiden, controleren en gebruiken;
- 7° tijdelijke en aanvullende immobilisaties van voertuigen en stellen uitvoeren, het vereiste aantal handremmen en/of stopblokken bepalen;
- 8° een immobilisatie ongedaan maken;
- 9° correct reageren bij ontsnapping van voertuigen;
- f. samenstellen en ontbinden van spoorkonvooien :
- 1° de voertuigen koppelen en ontkoppelen;
- 2° de lengte van een stel bepalen;
- 3° bevelen van het verplaatsen en het stoppen van de voertuigen en de stellen;
- 4° herkennen van de verschillende beelden van een vast stopsein;
- 5° herkennen van verschillende seinborden;
- 6° herkennen van optische en akoestische handseinen;
- 7° bevelen aan de bestuurder doorgeven : mondeling, met akoestische seinen, met gebaren, door het bedienen van de remkoppeling;
- 8° het rijden op zicht naleven;
- 9° een ter plaatse te bedienen wissel in de gewenste stand plaatsen;
- 10° een reisweg controleren (wissels, kruisingen, enz.);
- 11° rollend materieel kunnen koppelen en ontkoppelen (mechanische, elektrische en pneumatische koppelingen);
- 12° nagaan of de rangeerbeweging rekening houdend met het materieel en de coördinatie tussen de deelnemers, kan worden aangevat;
- 13° de voor de uitvoering van bepaalde bewegingen vereiste toestemming vragen (rangering op hoofdspoor, verplaatsing van een beschadigd voertuig);
- 14° verzamelen en doorgeven van de wagon- en/of treinregegevens met het oog op hun exploitatie;
- 15° de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen;
- 16° de te bedienen installaties en de uit te voeren handelingen kennen;
- 17° de te berijden reiswegen in alle veiligheid kunnen aanleggen en deze reiswegen controleren;
- 18° de bediening kennen en de plaatselijke procedures met betrekking tot de spoortoestellen en de seinposten waarvan de bediening door de IG gebeurt of aan laatstgenoemde is toevertrouwd, conform de bepalingen vermeld in de plaatselijke protocollen, kunnen toepassen;
- 19° indien het veiligheidsbeheersysteem hierin voorziet, de hierna volgende taken zoals deze in het intern reglement van de betreffende IG zijn gespecificeerd, uitvoeren :
- a) de voorbereiding uitvoeren van een te rangeren stel ("losdraaien");

- b) de stopblokken kunnen gebruiken alsook de andere specifieke toestellen voor de rangeerdienst;
- c) het samenstellen van de sneden voor het rangeren van een stel door afstoten of door heuvelen;
- d) het hergroeperen van de gerangeerde wagons die zich op één spoor bevinden ("samenduwen").

2.4 Bediende belast met het samenstellen en verzenden van treinen

De specifieke bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie "bediende belast met het samenstellen en verzenden van treinen" zijn voornamelijk de volgende :

In staat zijn de regels van de kunst toe te passen, met name :

- a. de kenmerken van de spoorvoertuigen en hun lading herkennen en meedelen :

1° de nodige handelingen uitvoeren om een buitengewoon vervoer te lokaliseren;

2° de aan de voertuigen toe te kennen beschermingsgraad bepalen, meedelen en dienovereenkomstig handelen;

3° materieel met beroeste wielbanden opsporen en die informatie doorgeven;

b. indien het veiligheidsbeheersysteem hierin voorziet, bepaalde beperkte taken van technische schouwing en onderhoud van het materieel uitvoeren om de in het oog springende beschadigingen en onregelmatigheden, zoals gespecificeerd in het intern reglement van de betreffende IG, op te sporen (met inbegrip van het opstellen, aanbrengen en doorgeven van beschadigingsetiketten en etiketten voor breekbare goederen).

c. de regels toepassen voor het remmen en het immobiliseren van voertuigen en konvooien :

1° de verschillende automatische en handbediende alternatoren herkennen, de alternatoren, "reizigers/goederen" en "ledig/beladen" in de juiste stand plaatsen;

2° het volgens de omstandigheden uit te voeren type van remoproef bepalen;

3° de remproeven uitvoeren (minimum : continuïteitsproef, verbindingssproef, remkoppelingsproef, werkingsproef op een stel in rangering), ook in de bijzondere gevallen zoals vervoer van springstoffen en beschadigde voertuigen, alsook de continuïteitsproef van de voedingsleiding;

4° optekenen en doorgeven van een remmingsbulletin aan de bestuurder alsook een samenstellingsborderel;

5° de "sneden" samenstellen voor het rangeren van een stel door afstoten of door heuvelen;

d. de signalisatieregels voor het einde van een spoorkonvooi kennen;

e. de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen;

f. samenstellen en ontbinden van spoorkonvooien :

1° de regels naleven met betrekking tot het invoegen en rangschikken van voertuigen, opgelegd door bijzondere technische voorschriften en veiligheidsvoorschriften (maximumsnelheid afhankelijk van het materieel en/of de lading, gevaarlijke goederen, uitzonderlijk vervoer, beschadigingen, enz.);

2° het treineinde wat betreft de koppeling, de leidingen en de seinen, in orde brengen;

3° de voorbereiding uitvoeren van een te rangeren stel ("losdraaien")

4° een overweg in alle veiligheid laten overschrijden;

5° stopblokken en andere bijzondere toestellen, nodig bij het rangeren, kunnen gebruiken;

6° de op eenzelfde spoor staande wagons groeperen ("samenduwen");

7° de veiligheid van de niet-betrokken bedienden en van het publiek waarborgen;

8° een hindernis afdekken;

9° reageren bij het vaststellen van een onregelmatige seinoverschrijding;

10° de te bedienen installaties en de uit te voeren handelingen kennen;

11° de te berijden reiswegen in alle veiligheid kunnen aanleggen en deze reiswegen controleren;

12° de bediening kennen en de plaatselijke procedures met betrekking tot de spoortoestellen en de seinposten waarvan de bediening door de IG gebeurt of aan laatstgenoemde is toevertrouwd, conform de bepalingen vermeld in de plaatselijke protocollen, kunnen toepassen.

2.5 Bediende belast met het beheer van de administratieve taken met betrekking tot het rangeren, bedienen van installaties, samenstellen en verzenden van treinen

De specifieke bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie "bediende belast met het beheer van de administratieve taken met betrekking tot het rangeren, bedienen van installaties, samenstellen en verzenden van treinen" zijn voornamelijk de volgende :

- a. het in de verschillende types van bewegingen en op goedgekeurde reiswegen toegelaten materieel onderscheiden;
- b. de aanduidingen op de voertuigen, op de lading en op de vervoersdocumenten (met inbegrip van de elektronische) kunnen begrijpen;
- c. de regels voor het samenstellen van een konvooi kunnen toepassen;
- d. de aanduidingen op de gevaarsetiketten, op de beschadigingsetiketten en op de etiketten "BREEKBAAR" kunnen lezen, opstellen en op de betrokken lading plaatsen;
- e. het remmingsbulletin kunnen opstellen en doorgeven;
- f. het triebbulletin kunnen opstellen en doorgeven;
- g. het samenstellingsbulletin kunnen opstellen en doorgeven;
- h. al de nodige informatie kunnen doorspelen aan de voorziene bestemmingen en dit door gebruik te maken van de verschillende voorzieningen middelen (papier, telex, fax, magnetische banden, elektronische briefwisseling, enz.);
- i. de geschriften aangaande de verzendingen kunnen bijhouden en de tracerbaarheid ervan kunnen waarborgen;
- j. instaan voor de opvolging van de verzendingsadministratie en de traceerbaarheid ervan kunnen waarborgen;
- k. versturen van de aankondiging van de samenstelling;
- l. instaan voor het aannemen van transporten, met name de zendingen met gevaarlijke goederen;
- m. de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen;
- n. het bepalen van het remregime en het rempercentage van een trein en op basis hiervan de toegestane snelheid bepalen.

2.6 Bediende belast met de bediening van spoortoestellen en seinposten

De specifieke bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie "bediende belast met de bediening van spoortoestellen en seinposten" zijn voornamelijk de volgende :

a. de algemene reglementering, de consignes, de plaatselijke protocollen en de tijdelijke plaatselijke onderrichtingen enz. kennen en kunnen toepassen;

b. de te bedienen installaties, de verschillende mogelijke te berijden reiswegen, de bijzonderheden van sommige installaties kennen;

c. de verschillende uit te voeren handelingen of mogelijk uit te voeren handelingen en de te bedienen toestellen kennen (wissels, ontspoortongen, stuitklampen, overwegen, sloten, wisselwachtersposten, enz.);

d. volgens de omstandigheden en de werkvoorraarden de verschillende te verwezenlijken procedures kunnen toepassen (het uitwisselen van aankondigingen, van geformaliseerde aankondigingen, het nemen van bijzondere maatregelen in normale en abnormale omstandigheden, enz.);

e. in staat zijn de voorziene beweging van de treinen, stellen en bedieningen in acht te nemen;

f. in staat zijn de verschillende dienstbestemmingen van de sporen na te leven;

g. in alle veiligheid reiswegen aanleggen of laten aanleggen, voldoende tijdig om vertragingen, belemmeringen, onnodige stilstanden of elke andere verstoring, te vermijden, met inbegrip van deze die gevolgen hebben in de operationele zones van de IB of van een andere IG;

h. de bewegingen in zijn actiezone (rangeringen, vertrekken, ontvangst, enz.) coördineren;

i. jegens personen, materieel en vervoer treffende beschermingsmaatregelen kennen en kunnen toepassen;

j. waken over het verloop van de bewegingen, hun samenstelling en hun gelijkvormigheid (o.a. de aanwezigheid van een eindsein, de toestand van de ladingen, enz.);

k. instaan voor de bediening van plaatselijke toestellen of de toepassing van plaatselijke procedures voor het overschrijden van overwegen;

l. de bepalingen die in de bedieningsprotocollen of in de technische documenten zijn opgenomen, kunnen interpreteren en toepassen;

m. de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen;

n. in geval van verstoring :

1° de betrokken diensten op de hoogte brengen (IB, IG of IG's indien er meerdere tegelijk betrokken zijn, de hulpdiensten, enz.);

2° alle maatregelen kunnen nemen om de storing te verhinderen, de gevolgen ervan te verminderen en / of de normale toestand zo spoedig mogelijk te herstellen;

3° in staat zijn de voorziene procedures in geval van storing(en) op de verschillende inzetbare systemen toe te passen.

2.7 Bediende belast met de volledige technische schouwing van het rollend materieel, specialiteit "goederen"

De specifieke bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie "bediende belast met de volledige technische schouwing van het rollend materieel, specialiteit "goederen"" zijn voornamelijk de volgende :

a. opsporen en lokaliseren van de eventuele beschadigingen en gebreken aan de voertuigen die de veiligheid en de betrouwbaarheid van het vervoer in het gedrang kunnen brengen en maatregelen nemen om deze te verhelpen;

b. de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen;

c. de conformiteit van de ladingen controleren;

d. de doeltreffendheid van de remmen controleren;

e. zorgen voor de naspeurbaarheid van zijn werkzaamheden;

f. tijdens zijn aanwezigheid op de spoorweginfrastructuur in zijn eigen veiligheid voorzien;

g. merken, opschriften en afkeuringsmiddelen :

1° nagaan of de voertuigen beantwoorden aan de kenmerken van het vervoer waarvoor ze worden ingezet;

2° de data van de periodieke verrichtingen nagaan;

3° het belang van de gemelde onregelmatigheden beoordelen (eerder aangebracht afkeuringsetiket, logboek, enz.) en er het gepaste gevolg aan geven;

4° de afkeuringsmiddelen gebruiken (etiketten, logboek, enz.);

5° gevaaersetiketten kunnen lezen en de betekenis ervan begrijpen;

h. uitrusting van het voertuig :

1° de staat nagaan van :

a) het onderstel van de voertuigen en de draaistellen;

b) de ophanging;

c) het loopwerk;

d) de koppelingen;

e) het stootwerk;

door het opsporen van de uitwendige tekenen die wijzen op een minder goede staat van de verborgen onderdelen;

2° nagaan of de koppelingen juist zijn uitgevoerd (mechanische, pneumatische, elektrische verbindingen, enz.).

i. remmechanisme :

1° controleren of het remhangwerk en de onderdelen van de rem in goede staat zijn;

2° de stand van de bedieningsinrichting nagaan van :

a) de afzonderingskranen van de remmen;

b) de eindkranen;

c) de inrichtingen "ledig-beladen" en "reizigers-goederen";

3° het lossen van de handrem(men) controleren (behalve bij andersluidende onderrichtingen).

j. bovenbouw :

1° controleren of de buitenkant van de kast en de onderdelen ervan in goede staat zijn en indien nodig of ze juist geplaatst zijn;

2° controleren of de binnenkant van de kast en de inrichting ervan in goede staat zijn;

3° controleren of de mobiele delen zich in de juiste stand bevinden en of hun geleiding en vastzetwerk goed werkt en ingeschakeld is;

k. ladingen :

1° zich vergewissen van de stabiliteit, de juiste verdeling en vastzetten van de gewone en uitzonderlijke ladingen;

2° nagaan of er geen verlies van goederen is;

3° nagaan of de middelen om producten te bewaren (benodigheden, enz.) goed zijn gebruikt.

l. remproeven :

1° een remoproef rijden met de sleeplocomotief;

2° een remoproef uitvoeren d.m.v. vaste installaties;

3° een remoproef verrichten in bijzondere omstandigheden zoals bij vervoer van explosieven, beschadigde voertuigen, beproeven van de continuïteit van de algemene voedingsleiding.

m. kleine werken en tussenkomsten aan het materieel :

bepaalde eenvoudige werken uitvoeren om het materieel rijklaar te maken (vervanging van remblokken, pneumatische slang, Schroefkoppelingen, enz.).

n. een verslag opstellen :

1° nauwkeurig verslag uitbrengen van de beschadigingen, gebreken en andere onregelmatigheden aan de bevoegde diensten;

2° communiceren volgens de gepaste procedures en met de geschikte middelen (radio, telefoon, formulieren, informatica, enz.).

2.8 Bediende belast met de schouwing van het rollend materieel, specialiteit "reiziger"

De specifieke bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie "bediende belast met de schouwing van het rollend materieel, specialiteit "reiziger"" zijn voornamelijk de volgende :

a. opsporen en lokaliseren van de eventuele beschadigingen en gebreken aan de voertuigen die de veiligheid en de betrouwbaarheid van het vervoer in het gedrang kunnen brengen en maatregelen nemen om deze te verhelpen;

b. de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen;

c. de doeltreffendheid van de remmen controleren;

d. zorgen voor de naspeurbaarheid van zijn werkzaamheden;

e. tijdens zijn aanwezigheid op de spoorweginfrastructuur in zijn eigen veiligheid voorzien;

f. merken, opschriften en afkeuringsmiddelen :

1° nagaan of de voertuigen beantwoorden aan de kenmerken van het vervoer waarvoor ze worden ingezet;

2° de data van de periodieke verrichtingen nagaan;

3° het belang van de gemelde onregelmatigheden beoordelen (eerder aangebracht afkeuringsetiket, logboek, enz.) en er het gepaste gevolg aan geven;

4° de afkeuringsmiddelen gebruiken (etiketten, logboek, enz.);

g. uitrusting van het voertuig :

1° de staat nagaan van :

a) het onderstel van de voertuigen en de draaistellen;

b) de ophanging;

c) het loopwerk;

d) de koppelingen;

e) het stootwerk;

door het opsporen van de uitwendige tekenen die wijzen op een minder goede staat van de verborgen onderdelen;

2° nagaan of de koppelingen juist zijn uitgevoerd (mechanische, pneumatische, elektrische verbindingen, enz.).

h. remmechanisme :

1° controleren of het remhangwerk en de onderdelen van de rem in goede staat zijn;

2° de stand van de bedieningsinrichting nagaan van :

a) de afzonderingskranen van de remmen;

b) de eindkranen;

c) de inrichtingen "ledig-beladen" en "reizigers-goederen";

3° het lossen van de handrem(men) controleren (behalve bij andersluidende onderrichtingen);

i. koppelingen :

1° koppeling en ontkoppeling van een trein aan een vaste installatie voor energievoorziening 3 kV voor rijtuigen en vaste stekkers 400 V;

2° kennis van alle koppelingsystemen tussen rijtuigen en in staat zijn om een koppeling of ontkoppeling tussen rijtuigen correct te verwezenlijken;

j. bovenbouw :

1° de goede werking van de deuren controleren, in staat zijn een defecte deur af te scheiden;

2° de voeding en energie van het rollend materieel kennen;

3° de installaties van de wc van het rollend materieel kennen, een defecte wc kunnen afscheiden.

k. remproeven uitvoeren :

1° met de sleeplocomotief;

2° d.m.v. vaste installaties;

3° in bijzondere omstandigheden zoals bij vervoer van explosieven, beschadigde voertuigen, beproeven van de continuïteit van de algemene voedingsleiding.

l. kleine werken en tussenkomsten aan het materieel :

bepaalde eenvoudige werken uitvoeren om het materieel rijklaar te maken (vervanging van remblokken, pneumatische slang, Schroefkoppelingen, enz.).

m. een verslag opstellen :

1° nauwkeurig verslag uitbrengen van de beschadigingen, gebreken en andere onregelmatigheden aan de bevoegde diensten;

2° communiceren volgens de gepaste procedures en met de geschikte middelen (radio, telefoon, formulieren, informatica, enz.).

2.9 Onderstationschef specialiteit "reiziger" - toezicht en bediening van de perrons en uitwijkbundles

a. De bijzondere vereiste bekwaamheden op het gebied van veiligheid zijn :

de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen.

b. Verantwoordelijkheid van de rangeerdienst :

1° volmaakte kennis van de bediende plaatselijke installaties;

2° theoretische en praktische kennis (kennis van zaken) van de uit te voeren verrichtingen (geduwde rangering, getrokken rangering, enz.);

3° kennis van de betrokken algemene en plaatselijke reglementering;

4° in staat zijn de uit te voeren taken te organiseren;

5° de activiteiten van het personeel van de IG (bestuurder, bediende belast met de rangering) in zijn actiezone coördineren (alsook tegenover het personeel van de IB en het personeel van mogelijke andere IG's);

6° in staat zijn de voorziene en noodzakelijke mededelingen te wisselen (met het personeel van de IB, met het personeel van de IG (bestuurder), met het personeel van andere IG's, enz..) om de veiligheid van de bewegingen, de regelmaat van het treinverkeer en de optimale uitvoering van de taken te garanderen;

7° de kenmerken van de spoorvoertuigen herkennen en meedelen :

a) het in reizigerstreinen toegelaten materieel onderscheiden (gesleept materieel, MS, motorwagens, HST-stellen);

b) de op de voertuigen voorkomende conventionele tekens en opschriften interpreteren;

c) indien het veiligheidsbeheersysteem hierin voorziet, bepaalde taken van beperkte schouwing van het materieel uitvoeren om de in het oog springende beschadigingen en onregelmatigheden, zoals deze in het intern reglement van de betreffende IG zijn gespecificeerd, op te sporen;

d) de gevraagde setketten kunnen lezen en de betekenis ervan begrijpen;

e) de aan de voertuigen toe te kennen beschermingsgraad bepalen en meedelen en dienovereenkomstig handelen;

f) materieel met beroeste wielbanden opsporen en die informatie doorgeven;

8° de aanwezigheid van gevaarlijke goederen vaststellen; in voorkomend geval de aanbevelingen van de gevarenkaart toepassen;

9° tijdens zijn aanwezigheid op de spoorweginfrastructuur instaan voor zijn eigen veiligheid en voor die van overige aanwezigen;

10° de noodzakelijke controles en uit te voeren procedures kennen en toepassen, alvorens een rangering te bevelen;

11° de regels toepassen betreffende het remmen en het immobiliseren van voertuigen en konvooien (de uitvoering bevestigen aan de IB en aan het personeel van de IG dat met de rangeringen is belast) :

a) een afzonderingskraan en een spuiklep herkennen en bedienen;

b) de betekenis van de technische merktekens (rem, lading, enz.) kennen en ze in de praktijk kunnen brengen;

c) de verschillende automatische en handbediende alternatoren herkennen, de handbediende alternatoren "vlakte/bergen", "reizigers/goederen", "ledig/beladen" in de juiste stand plaatsen;

d) het volgens de omstandigheden uit te voeren type van remproef bepalen;

e) de remproeven uitvoeren (minimum : continuïteitsproef (type D) en volledige proef (type E), remkoppelingsproef, werkingsproef op een rangerend stel);

f) de voertuigen in een stel rangschikken;

g) het remregime en rempercentage van een stel bepalen en er de toegestane snelheid uit afleiden;

h) de samenstelling van een trein doorgeven aan de bestuurder indien dit gespecificeerd werd in de interne regelgeving van de SO;

i) een handrem lokaliseren, controleren en bedienen;

j) de verschillende types en reeksen van stopblokken onderscheiden, controleren en gebruiken;

k) tijdelijke en aanvullende immobilisatie van voertuigen en stellen uitvoeren, het vereiste aantal handremmen en/of stopblokken bepalen;

l) een immobilisatie ongedaan maken;

m) correct reageren bij ontsnapping van voertuigen;

n) de signalisatievooraarden waaraan het einde van het spoorkonvooi moet voldoen, kennen.

12° samenstellen en ontbinden van spoorkonvooien :

a) de voertuigen koppelen en ontkoppelen;

b) de regels naleven met betrekking tot het invoegen en rangschikken van voertuigen, zoals deze zijn opgelegd door bijzondere technische voorschriften en veiligheidsvoorschriften (maximumsnelheid afhankelijk van het materieel en/ of de lading, gevaarlijke goederen, buitengewoon vervoer, beschadigingen, enz.);

c) de lengte van een stel bepalen;

d) het treineinde wat betreft de koppeling, de leidingen en de seinen, in orde brengen;

e) het bevel geven om een treinstel klaar te maken voor het rangeren;

f) bevel geven voor het verplaatsen en tot stilstand brengen van voertuigen en stellen :

i. de verschillende beelden van een vast stopsein herkennen;

ii. de verschillende seinborden herkennen;

iii. de optische en akoestische handseinen herkennen.

g) bevelen aan de bestuurder doorgeven : mondeling, met akoestische signalen, met gebaren, door het bedienen van de remkoppeling, per radio;

h) instaan voor de bediening van plaatselijke toestellen of toepassing van plaatselijke procedures voor het overschrijden van overwegen;

- i) het rijden op zicht naleven;
 - j) een ter plaatse te bedienen wissel in de gewenste stand plaatsen (enkel in de zones waar de bediening van de wissels door de SO toegelaten is);
 - k) een reisweg controleren (wissels, kruisingen, enz.) enkel in de zones waar de bediening van de wissels door IG toegestaan is;
 - l) rollend materieel kunnen koppelen en ontkoppelen (mechanische, elektrische, pneumatische leidingen, overgangsbruggen en vouwbalgen);
 - m) nagaan of een rangeerbeweging kan worden uitgevoerd rekening houdend met het materieel en op de coördinatie tussen de deelnemers;
 - n) de voor de uitvoering van bepaalde bewegingen vereiste toestemming geven (rangering op hoofdspoor, verplaatsing van een beschadigd voertuig);
 - o) de veiligheid van de niet-betrokken bedienden en van het publiek waarborgen;
 - p) een hindernis afdekken.
- c. Algemeen toezicht op de perrons :
- 1° bewerking AVG aan treinen met niet-gekoppelde opdruklocomotief;
 - 2° bewerking AVG aan materieel waar de begeleider van reizigerstreinen het stel niet kan verlaten;
 - 3° doorgeven van de mededeling AVG aan de Thalys-, ICE- en Eurostar treinen;
 - 4° tussenkomst bij een onregelmatig vertrek (storing materieel, uitgesteld vertrek);
 - 5° toezicht op de rangeringen aan het perron (zie specificaties in punt a hierboven);
 - 6° toezicht op de voorbereiding van de treinen aan het perron (koppeling, ontkoppeling aan het perron);
 - 7° algemeen toezicht op de veiligheid van de reizigers en van de personen met beperkte mobiliteit en van de groepen in het bijzonder;
 - 8° bijstand aan de slachtoffers bij een ongeval.
- d. Incidenten/ongevallen/nood :
- 1° coördinatie hulpdiensten;
 - 2° hulp bij plaatsing van een noodkoppeling;
 - 3° uitvoering van een remproef;
 - 4° immobilisatie van een treinstel;
 - 5° verspreiding van de informatie betreffende de immobilisatie;
 - 6° bescherming te vrede van het treinstel;
 - 7° veiligheid van de reizigers op de plaats van het ongeval, het incident, de noodsituatie;
 - 8° overstap van de klanten op een andere trein of naar bussen en taxi's;
 - 9° instellen van vervangingsmiddelen voor het vervoer van de klanten, veiligheid;
 - 10° begeleiding van de bestuurder naar het station (slecht vertrouwd met de installaties, mist, enz.).
- 2.10 Bediende belast met de rangeringen specialiteit "reiziger"
- De bijzondere kennis die vereist is met betrekking tot de veiligheid in het raam van de uitvoering van de rangeerdienst, het bedienen van de installaties, het samenstellen van treinen, is de volgende :
- a. volmaakte kennis van de bediende plaatselijke installaties;
 - b. theoretische en praktische kennis (kennis van zaken) van de uit te voeren verrichtingen (rangering met opgeduwd stel, rangering met getrokken stel, enz.);
 - c. kennis van de betrokken algemene en plaatselijke reglementering;
 - d. in staat zijn de voorziene en noodzakelijke mededelingen te wisselen met het personeel van de IB, met het personeel van de IG (bestuurder), met het personeel van andere IG's, enz.);
 - e. de kenmerken van de spoorvoertuigen herkennen en meedelen :
 - 1° het in reizigerstreinen toegestane materieel onderscheiden (gesleept materieel, MS, motorwagens, HST-stellen);
 - 2° de op de voertuigen voorkomende conventionele tekens en opschriften interpreteren;
 - 3° de gevvaarsetiketten kunnen lezen en de betekenis ervan begrijpen; - f. de aanwezigheid van gevaarlijke goederen vaststellen; in voorkomend geval, de aanbevelingen van de gevarenkaart toepassen;
 - g. de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen;
 - h. de noodzakelijke controles en verplichte procedures alvorens een rangering te bevelen, kennen en toepassen;
 - i. de procedure en de regels voor het correct gebruik van de remkoppeling kennen en eerbiedigen bij het opdrukken van een stel;
 - j. de regels inzake het remmen en het immobiliseren van voertuigen en konvooien toepassen (de uitvoering bevestigen aan de IB en aan het personeel van de IG belast met de rangeringen) :
 - 1° een afzonderingskraan en een spuiklep herkennen en bedienen;
 - 2° de betekenis kennen van de technische merktekens (rem, lading, enz.) en de maatregelen die van toepassing zijn in de praktijk, kunnen brengen;
 - 3° de verschillende automatische en handbediende alternatoren herkennen, de handbediende alternatoren "vlakte/bergen", "reizigers/ goederen", "ledig/beladen" in de juiste stand plaatsen;
 - 4° het volgens de omstandigheden uit te voeren type van remproef bepalen en kunnen uitvoeren;
 - 5° de remproeven uitvoeren (minimum : continuïteitsproef (type D) en volledige proef (type E), remkoppelingsproef, werkingsproef op een rangerend stel);
 - 6° de voertuigen in een stel rangschikken;
 - 7° een handrem lokaliseren, controleren en bedienen;
 - 8° de verschillende types en reeksen van stopblokken onderscheiden, controleren en gebruiken;
 - 9° tijdelijke en aanvullende immobilisatie van voertuigen en stellen uitvoeren, het vereiste aantal handremmen en/of stopblokken bepalen;

- 10° een immobilisatie ongedaan maken;
- 11° correct reageren wanneer voertuigen ontsnappen;
- 12° de voorwaarden inzake signalisatie waaraan het einde van het spoorkonvooi moet voldoen kennen.
- k. samenstellen en ontbinden van spoorkonvooien :
- 1° de voertuigen koppelen en ontkoppelen;
- 2° de regels naleven met betrekking tot het invoegen en rangschikken van voertuigen, opgelegd door bijzondere technische voorschriften en veiligheidsvoorschriften (maximumsnelheid afhankelijk van het materieel en/of de lading, gevaarlijke goederen, buitengewoon vervoer, beschadigingen, enz.);
- 3° de lengte van een stel bepalen;
- 4° het treineinde wat betreft de koppeling, de leidingen en de seinen, in orde brengen;
- 5° het bevel geven om een treinstel klaar te maken voor het rangeren;
- 6° het bevel geven voor het verplaatsen en tot stilstand brengen van voertuigen en stellen :
- 7° de verschillende beelden van een vast stopsein herkennen;
- 8° de verschillende seinborden herkennen;
- 9° de optische en akoestische handseinen herkennen;
- 10° bevelen aan de bestuurder doorgeven : mondeling, met akoestische signalen, met gebaren, door het bedienen van de remkoppeling, via radioverbinding;
- 11° instaan voor de bediening van plaatselijke toestellen of toepassing van plaatselijke procedures voor het overschrijden van overwegen;
- 12° het rijden op zicht naleven;
- 13° een ter plaatse te bedienen wissel in de gewenste stand plaatsen (enkel in de zones waar de bediening van de wissels door IG toegestaan is);
- 14° een reisweg controleren (wissels, kruisingen, enz.) enkel in de zones waar de bediening van de wissels door IG toegestaan is;
- 15° rollend materieel kunnen koppelen en ontkoppelen (mechanische, elektrische, en pneumatische leidingen, overgangsbruggen en vouwbalgen, enz.);
- 16° nagaan of een rangeerbeweging kan worden uitgevoerd met het oog op het materieel en op de coördinatie tussen de deelnemers;
- 17° de voor de uitvoering van bepaalde bewegingen vereiste toelating vragen (rangering op hoofdspoor, verplaatsing van een beschadigd voertuig);
- 18° de veiligheid van de niet-betrokken bedienden en van het publiek verzekeren;
- 19° een hindernis afdekken;
- I. de vrijmaking van de kruisingen nakijken ter hoogte van de vrijeruimtebalken.
- 2.11 Bediende belast met verrichtingen tot bediening van de private spooraansluitingen
- Deze functie kan alleen worden uitgeoefend binnen de strikte grenzen die in het plaatselijk protocol opgenomen werden, ondertekend door de IB en de IG.
- De bijzondere kennis voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie van "bediende belast met verrichtingen tot bediening van de private spooraansluitingen", zijn voornamelijk de volgende :
- a. in staat zijn de regels van de kunst toe te passen, met name :
- 1° de kenmerken van de spoorvoertuigen en hun lading herkennen en meedelen :
- a) de conventionele tekens en opschriften op de voertuigen interpreteren;
- b) de beschadigingsetiketten interpreteren;
- c) de etiketten inzake breekbare goederen interpreteren;
- d) gevaaersetiketten kunnen lezen en de betekenis ervan begrijpen;
- 2° de aanwezigheid van gevaarlijke goederen vaststellen, in voorkomend geval, de aanbevelingen van de gevarenkaart toepassen en het codeboek van de gevaarlijke goederen gebruiken;
- 3° tijdens de aanwezigheid op de spoorweginfrastructuur in de eigen veiligheid, en indien men een ploeg leidt, in de veiligheid van het personeel onder zijn bevoegdheid voorzien;
- 4° kennen en toepassen van de noodzakelijke controles alvorens het bevel tot rangering te geven;
- 5° de regels inzake het remmen en het immobiliseren van voertuigen en konvooien toepassen :
- a) een afzonderingskraan en een spuiklep herkennen en bedienen;
- b) de betekenis van de technische merktekens (rem, lading, enz.) begrijpen en de maatregelen nemen die erop van toepassing zijn;
- c) de remoproeven uitvoeren op een stel in rangering;
- d) de voertuigen in een stel rangschikken;
- e) een handrem lokaliseren, controleren en bedienen;
- f) de verschillende types en reeksen van stopblokken onderscheiden, controleren en gebruiken;
- g) tijdelijke en aanvullende immobilisaties van voertuigen en stellen uitvoeren, het vereiste aantal handremmen en/of stopblokken bepalen;
- h) een immobilisatie ongedaan maken;
- i) correct reageren bij ontsnapping van voertuigen;
- 6° samenstellen en ontbinden van spoorkonvooien :
- a) de voertuigen koppelen en ontkoppelen;
- b) de lengte van een stel bepalen;
- c) bevelen van het verplaatsen en het stoppen van de voertuigen en de stellen;
- d) herkennen van de verschillende beelden van een vast stopsein;
- e) herkennen van verschillende seinborden;
- f) herkennen van optische en akoestische handseinen

g) bevelen aan de bestuurder doorgeven : mondeling, met akoestische seinen, met gebaren, door het bedienen van de remkoppeling;

h) het rijden op zicht naleven;

i) een ter plaatse te bedienen wissel in de gewenste stand plaatsen;

j) een reisweg controleren (wissels, kruisingen, enz.);

k) rollend materieel kunnen koppelen en ontkoppelen (mechanische, elektrische en pneumatische koppelingen);

l) nagaan of de rangeerbeweging rekening houdend met het materieel en de coördinatie tussen de deelnemers, kan worden aangevat;

m) de te bedienen installaties en de uit te voeren handelingen kennen;

n) de te berijden reiswegen in alle veiligheid kunnen aanleggen en deze reiswegen controleren;

o) de bediening kennen en de plaatselijke procedures met betrekking tot de spoortoestellen en de seinposten waarvan de bediening door de IG gebeurt of aan laatstgenoemde is toevertrouwd, conform de bepalingen vermeld in de plaatselijke protocollen, kunnen toepassen.

b. in staat zijn de bediening van het rollend materieel op sporen buiten toegelaten rijpad te verzekeren, dat op de Belgische spoorweginfrastructuur rijdt overeenkomstig het koninklijk besluit van 23 mei 2013 tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel zonder het gebruik van rijpaden, namelijk :

1° in staat zijn om alleen en in alle veiligheid de trein te besturen met inachtneming van de seininrichting en de reglementering die hem werd meegeleerd;

2° de voorgeschreven controles en proeven uitvoeren om zich ervan te vergewissen dat het voertuig in staat is om zijn dienst te waarborgen;

3° de uitwendige schouwing van het krachtvoertuig uitvoeren;

4° de werking van de remmen van het krachtvoertuig controleren vóór het in beweging brengen van de trein;

5° aanwijzingen van niet-conformiteit identificeren, ze onderscheiden en erop reageren volgens hun respectief belang, waarbij in alle gevallen voorrang wordt gegeven aan de veiligheid van het spoorverkeer, van personen en goederen;

6° de nodige contacten opnemen met andere personen om de onregelmatigheden te melden en eventueel de nodige hulp te vragen, met gebruik van de verschillende beschikbare communicatiemiddelen;

7° de trein in alle veiligheid immobiliseren en op een zijspoor plaatsen;

8° de van kracht zijnde communicatieprocedures naleven.

De titularis van deze functie mag de bediening van een tractiemotor toegelaten om op de Belgische spoorweginfrastructuur te rijden overeenkomstig de beschikkingen van het ministerieel besluit van 30 juli 2010 tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor gebruik van de rijpaden, niet verzekeren.

2.12 Bediende belast met de bediening van installaties (werkplaats, onderhoudspost, enz.)

Deze functie kan alleen worden uitgeoefend binnen de strikte grenzen die in het plaatselijk protocol opgenomen werden, ondertekend door de IB en de IG.

De bijzondere kennis voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie van "bediende belast met de bediening van installaties ", zijn voornamelijk de volgende :

a. in staat zijn de regels van de kunst toe te passen, met name :

1° tijdens de aanwezigheid op de spoorweginfrastructuur in de eigen veiligheid, en indien men een ploeg leidt, in de veiligheid van het personeel onder zijn bevoegdheid voorzien;

2° kennen en toepassen van de noodzakelijke controles alvorens het bevel tot rangering te geven;

3° een handrem lokaliseren, controleren en bedienen;

4° de verschillende types en reeksen van stopblokken onderscheiden, controleren en gebruiken;

5° tijdelijke en aanvullende immobilisaties van voertuigen en stellen uitvoeren, het vereiste aantal handremmen en/of stopblokken bepalen;

6° een immobilisatie ongedaan maken;

7° correct reageren bij ontsnapping van voertuigen;

8° de voertuigen koppelen en ontkoppelen;

9° bevelen van het verplaatsen en het stoppen van de voertuigen;

10° herkennen van de verschillende beelden van een vast stopsein;

11° herkennen van verschillende seinborden;

12° herkennen van optische en akoestische handseinen;

13° bevelen aan de treinbestuurder doorgeven : mondeling, met akoestische seinen, met gebaren, door het bedienen van de remkoppeling;

14° het rijden op zicht naleven;

15° een ter plaatse te bedienen wissel in de gewenste stand plaatsen;

16° een reisweg controleren (wissels, kruisingen, enz.);

17° rollend materieel kunnen koppelen en ontkoppelen (mechanische, elektrische en pneumatische koppelingen);

18° nagaan of de rangeerbeweging rekening houdend met het materieel en de coördinatie tussen de deelnemers, kan worden aangevat;

19° de te bedienen installaties en de uit te voeren handelingen kennen;

20° de te berijden reiswegen in alle veiligheid kunnen opstellen en deze reiswegen controleren;

21° de bediening kennen en de plaatselijke procedures met betrekking tot de spoortoestellen en de seinposten waarvan de bediening door de IG gebeurt of aan laatstgenoemde is toevertrouwd, conform de bepalingen vermeld in de plaatselijke protocollen, kunnen toepassen.

b. in staat zijn om de bediening van een tractiemotor te verzekeren, in het kader van rangeerbewegingen, namelijk :

1° in staat zijn om alleen en in alle veiligheid de trein te besturen met inachtneming van de seininrichting en de reglementering die hem werd meegeleerd;

2° de voorgeschreven controles en proeven uitvoeren om zich ervan te vergewissen dat het voertuig in staat is om zijn dienst te waarborgen;

3° de uitwendige schouwing van het krachtvoertuig uitvoeren;

4° de werking van de remmen van het krachtvoertuig controleren vóór het in beweging brengen;

5° aanwijzingen van niet-conformiteit identificeren, ze onderscheiden en erop reageren volgens hun respectief belang, waarbij in alle gevallen voorrang wordt gegeven aan de veiligheid van het spoorverkeer, van personen en goederen;

6° de nodige contacten opnemen met andere personen om de onregelmatigheden te melden en eventueel de nodige hulp te vragen, met gebruik van de verschillende beschikbare communicatiemiddelen;

7° de trein in alle veiligheid immobiliseren en op een zijspoor plaatsen;

8° de eventuele van kracht zijnde communicatieprocedures naleven.

2.13 De veiligheidsfunctie "verantwoordelijke bediende voor de uitvoering van de werken"

De specifieke bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie "verantwoordelijke bediende voor de uitvoering van de werken" zijn voornamelijk de volgende :

a. de voorgeschreven maatregelen nemen om de werf te beveiligen en de veiligheid te verzekeren van het treinverkeer en het personeel;

b. leiden en organiseren van het werk van de brigade;

c. toezicht houden op de uitvoering van de werken;

d. gebruik van het veiligheidsboekje voor werken kennen;

e. de voorziene procedure toepassen om werktreinen op het buiten dienst gestelde spoor toe te laten;

f. de nodige maatregelen nemen om het verkeer van werktreinen op het buitendienstgestelde spoor veilig te laten verlopen;

g. de nodige maatregelen nemen om bij verkeer van werktreinen op het buitendienstgestelde spoor de overwegen veilig te overschrijden;

h. zich vergewissen van de goede staat van de installatie vooraleer het spoor terug in dienst te geven;

i. toestaan of verbieden om in te dringen in het vrijeruimteprofiel van een in dienst zijnd spoor na toepassing van de voorziene veiligheidsmaatregelen;

j. verlenen van toelating aan andere diensten om werken uit te voeren op het al buitendienstgestelde spoor, na het nemen van de nodige veiligheidsmaatregelen;

k. terug in dienst stellen van het spoor nadat alle diensten die hij toelating gegeven heeft om te werken op het buitendienstgestelde spoor, de beëindiging van de werken en de goede staat van de installaties hebben gemeld;

l. gebruik van het veiligheidsboekje voor een rit kennen;

m. de procedure om telefonisch een spoor buiten dienst en terug in dienst te stellen kennen;

n. indien er een Tijdelijke Plaatselijke Onderrichting opgemaakt werd voor de werken, de maatregelen die erin vermeld zijn toepassen;

o. de nodige maatregelen nemen bij de uitvoering van andere werken dan welke hierboven zijn vermeld, door de veiligheidsvooraarden aan te passen;

p. de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen;

q. toepassen van de voorziene maatregelen bij werken aan een wissel in dienst;

r. toepassen van de toegangsprocedure tot een spoor buiten dienst.

Sommige van deze bekwaamheden, die in het veiligheidsbeheersysteem van de IB zijn opgenomen, zijn specifiek voor welbepaalde personeelscategorieën.

2.14 De veiligheidsfunctie "verdeler tractiestroom"

De specifieke bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie "verdeler tractiestroom" zijn voornamelijk de volgende :

a. verzekeren van de voeding van de bovenleiding door een doelmatige uitbating van de onderstations, sectieposten, voedingsposten en bovenleidingschakelaars;

b. een grondige kennis bezitten van :

1° de werking van de toestellen en hun schakelschema's;

2° de samenstelling van de bovenleidingen en het schema van de elektrische verdeling van de bovenleidingen;

3° de verschillende reglementen en onderrichtingen betreffende de exploitatie van de onderstations, sectieposten, voedingsposten en van het bovenleidingsnet;

c. bevelen tot rijden met neergelaten stroomafnemers;

d. de voorziene maatregelen nemen om de veiligheid van het personeel te verzekeren;

e. in staat zijn om onmiddellijk de betekenis van elke storing te begrijpen;

f. van op afstand de installaties beheren;

g. stroom verbreken, buiten spanning stellen en onder spanning stellen van de bovenleiding;

h. opvolgen van het uitschakelen van beveiligingen en het opzoeken van de oorzaken;

i. de regelmaat van het treinverkeer vrijwaren door de nodige maatregelen te nemen bij storingen;

j. coördineren van de samenwerking met Traffic Control en seinposten;

k. oproepen van personeel in geval van beschadigingen;

l. de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen;

m. bij vaststellen of melding van een ongeval, hinder, elektrocutie of gevaar voor aanrijding :

1° de spanning verbreken en/of buiten spanning stellen van de bovenleiding voor de betrokken zone;

2° de voorziene procedures toepassen om de seinposten, andere verdellers, de lijnregelaars en het technisch personeel op de lijn in te lichten.

2.15 De veiligheidsfunctie "begeleidende agent van werktreinen"

De specifieke bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie "begeleidende agent van werktreinen" zijn voornamelijk de volgende :

- a. de algemene beschikkingen van het veiligheidsboekje kennen en kunnen toepassen;
- b. de verrichtingen uitvoeren met betrekking tot het samenstellen van de treinen;
- 1° handbediende wissels bedienen;
- 2° stuitklampen en ontspoortongen bedienen;
- 3° gewone, door optische seinen of per radio bevolen rangeringen uitvoeren;
- 4° de beperkte technische schouwing van de voertuigen uitvoeren en de "gemakkelijk te ontdekken" onregelmatigheden opsporen;
- 5° een beschadigingsetiket opmaken, aanbrengen en opsturen;
- 6° het krachtvoertuig aankoppelen;
- 7° de inrichting voor immobilisatie van het treinstel uitschakelen;
- 8° de voorziene remproeven uitvoeren;
- 9° het treineinde in orde brengen;
- 10° de alternatoren "ledig-beladen" en "goederen-reizigers" in de juiste stand plaatsen;
- 11° de koppeling voor noodremming van wagons plaatsen, testen en gebruiken;
- 12° de voorwaarden controleren met betrekking tot remming, samenstelling, snelheid, last van de trein, enz.;
- 13° de overeenkomstig de van kracht zijnde reglementering vereiste documenten opmaken en aan de bestuurder bezorgen;
- c. de procedure en de regels voor het correct gebruik van de remkoppeling eerbiedigen bij het opdrukken van een stel;
- d. gevraagsetiketten kunnen lezen en de betekenis ervan begrijpen;
- e. een overweg in alle veiligheid laten overschrijden;
- f. een trein vergezellen naar, op en van een spoor buiten dienst :
- 1° de grenzen van een spoor buiten dienst kennen (identificatie van de seinen) en de bijzonderheden van het spoorvak onthouden (zones met snelheidsbeperking, overwegstelsel, enz.);
- 2° de handstopseinen, snelheidsseinen en seinen voor elektrische tractie herkennen;
- 3° de rit op zicht uitvoeren en beëindigen, ervoor zorgen dat de seinen en de snelheid tijdens het opdrukken van het stel door middel van visuele seinen en radio in acht worden genomen;
- 4° een treinstel voorlopig en definitief immobiliseren;
- 5° gebruik maken van de apparatuur voor de uitschakeling van de aankondigingzones van de overwegen;
- 6° een overweg overschrijden met een werktrain;
- 7° een krachtvoertuig ontkoppelen;
- g. de passende controles en verrichtingen uitvoeren bij abnormale situaties, incidenten of ongevallen :
- 1° de trein tot stilstand brengen indien de veiligheid in het gedrang komt;
- 2° de vereiste maatregelen treffen indien een feit dat een snelheidsbeperking vereist, zich voordoet;
- 3° een hinder afdekken (op afstand en ter plaatse);
- 4° nagaan of een trein volledig is als hij niet is uitgerust met het reglementaire eindsein;
- 5° een bericht van "in nood-verklaring" opgesteld door een bestuurder doorsturen;
- 6° weten waar en hoe gebruik kan worden gemaakt van de beschikbare communicatiemiddelen;
- 7° een onregelmatige seinoverschrijding kunnen vaststellen en er op passende wijze op reageren;
- 8° de aanwezigheid van gevvaarlijke stoffen vaststellen en de aanbevelingen van de gevarenkaart toepassen;
- h. in voorkomend geval verrichtingen uitvoeren die normaal aan de werkleider zijn toegewezen :
- 1° de samenstelling van een werktrain controleren;
- 2° de alternatoren "ledig-beladen" doen aanpassen en het remmingsbulletin van de bestuurder aanpassen als de rem- of ladingsvooraarden van een wagon zijn veranderd.
- i. de vereiste mededelingen opgelegd door de IB kunnen wisselen om bij het binnenvrijen van een infrastructuurzone de uitvoering en de toepassing van de voorziene beschikkingen van de plaatselijke protocollen te eerbiedigen;
- j. beschikken over de theoretische en praktische kennis van de plaatselijke consignes en plaatselijke protocollen voor het gebruik van de infrastructuur en bekwaam zijn deze toe te passen;
- k. de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen;
- l. de administratieve handelingen in verband met het samenstellen en verzenden van treinen uitvoeren.

2.16 De veiligheidsfunctie "overwegwachter"

Volgende bekwaamheden zijn vereist voor het uitoefenen van de veiligheidsfunctie "overwegwachter" :

- a. bekwaam zijn om de nodige documenten, gereedschap en materiaal klaar te maken voor de bewaking;
- b. de boekjes voor de wegwachter correct kunnen aanvullen;
- c. toepassen van de communicatieprocedures betreffende overwegen;
- d. kennis van de vereiste uit te wisselen aankondigingen;
- e. bekwaam zijn om alle ontvangen aankondigingen door te geven langs de overweglijn;
- f. de procedure "instellen van de bewaking" kennen;
- g. de procedure "einde bewaking" kennen;
- h. bekwaam zijn om het wegverkeer te verbieden op een overweg in beschadigde toestand (verstoring door sluiting van slagbomenbarelen/spoerbomen; gedooft lichten, enz.);
- i. de eventueel gedane vaststellingen kunnen inschrijven in het register der vaststellingen en onderrichtingen;
- j. onmiddellijk en op een onberispelijke manier kunnen antwoorden op elke telefonische oproep;

- k. de procedure "werken" kennen;
- l. de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen;
- m. bekwaam zijn om bij het vaststellen of ingelicht worden van een ongeval, hinder of gevaar voor aanrijding :
 - 1° het alarm mondeling door te geven aan de seinposten en aan de andere overwegen in bewaking;
 - 2° in elk spoor een mobiel stopsein te plaatsen bevestigd door een klapper
 - 3° het wegverkeer te verbieden.

2.17 De veiligheidsfunctie "schildwacht"

De specifieke bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie "schildwacht" zijn voornamelijk de volgende :

- a. een voldoende kennis bezitten van de plaats van de werkzaamheden (sporenplan, reiswegen, ritzin, referentesnelheid van de werf, zichtbaarheidsafstand, verwittigingsafstand, enz.);
- b. het geheel van de aan de functie toegekende taken :
 - 1° bewaken van aankomende bewegingen;
 - 2° waarnemen van de ritzin van de aankomende bewegingen;
 - 3° de waarschuwingsmiddelen kennen en ze tijdig kunnen gebruiken;
 - 4° er zich steeds van vergewissen dat de nodige zichtbaarheidsafstand wordt gevrijwaard zodat de aankondigingen kunnen geëerbiedigd worden;
 - 5° gevaarlijke situaties ontdekken en dringend aangepaste maatregelen kunnen treffen;
- c. de toe te passen voorschriften met betrekking tot storingen en ongevallen kennen;
- d. de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen;
- e. de toe te passen voorschriften met betrekking tot slechte weersomstandigheden kennen (mist, sneeuwstorm, onvoldoende zichtbaarheid, enz.).

2.18 De veiligheidsfunctie "bediende beweging Infrabel"

a. Bediende beweging werkzaam op een seinhuis

De specifieke bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie "bediende beweging werkzaam op een seinhuis" zijn voornamelijk de volgende :

- 1° de voorgescreven maatregelen kennen om zich veilig te verplaatsen op de spoorweginfrastructuur;
- 2° betreffende spoorvoertuigen :
 - a) de spoorvoertuigen herkennen en de opschriften en tekens die erop voorkomen kennen;
 - b) de betekenis van de gevaarsetiketten kennen;
 - c) de betekenis van beschadigingsetiketten kennen;
- 3° een schematisch seininrichtingsplan kunnen lezen en begrijpen;
- 4° de organisatie van de treindienst kennen;
- 5° de procedures in verband met veiligheidscommunicatie toepassen;
- 6° spoortoestellen te velde correct bedienen;
- 7° een grondige kennis bezitten over de vaste en mobiele seinen;
- 8° de veiligheid en opvolging van het verkeer verzekeren, met respect voor de treinpaden en de voorrangsvolgorde;
- 9° de voorwaarden voor het vertrek van een trein kennen;
- 10° de door een trein gedragen seinen en de voorwaarden waaraan een treineinde moet voldoen kennen;
- 11° de bijzondere voorwaarden kennen voor het afschaffen of omleiden van een trein;
- 12° een buitengewoon vervoer herkennen en de voorgescreven veiligheidsmaatregelen kunnen toepassen;
- 13° de voorgescreven maatregelen nemen om de veiligheid te verzekeren van het personeel dat tewerkgesteld is op spoorwegterrein of in de omgeving ervan;
- 14° de in de plaatselijke onderrichting, beroepsonderrichting, de tabel der wisselstraten en/of wisselstandbladen en de in de tijdelijke plaatselijke onderrichtingen voorgescreven maatregelen begrijpen en kunnen toepassen;
- 15° het gebruik kennen van het register der vaststellingen en onderrichtingen;
- 16° het gebruik kennen van de veiligheidsdocumenten;
- 17° een grondige kennis bezitten van de technologie, de uitrusting en het sporencomplex van de seinpost;
- 18° kennis hebben van de bediende lijnen en de blokstelsels die van toepassing zijn op de seinpost;
- 19° gebruik en toepassing van de operationele hulpprocedures kennen;
- 20° de veiligheidsvoorschriften kennen en kunnen toepassen voor
 - a) het verkeer van een licht voertuig;
 - b) het verkeer van een zwaar krachtvoertuig dat minstens een licht voertuig sleept;
 - c) het verkeer van een voertuig met beroeste wielbanden;
 - d) het verkeer van minstens één voertuig met een radafstand groter dan 26,5 m;
 - e) beroeste spoorstaven;
- 21° de veiligheid verzekeren bij dienst op enkelspoor en verkeer op tegenspoor;
- 22° de voorgescreven veiligheidsmaatregelen toepassen op de seinpost bij storingen aan een wissel;
- 23° over de nodige kennis beschikken om een spoor, spoorgedeelte of een lijn buiten dienst te stellen volgens de voorgescreven procedure;
- 24° de veiligheidsmaatregelen toepassen voor het buiten dienst stellen van een spoor;
- 25° het gebruik van het veiligheidsboekje voor werken kennen;
- 26° de voorgescreven veiligheidsmaatregelen toepassen om een werktrein toe te laten op een spoor buiten dienst en om een werktrein het buitendienstgestelde spoor te laten verlaten;
- 27° de sporen opnieuw in dienst stellen en de normale bediening hervatten;
- 28° de voorziene maatregelen nemen bij sporadische indringing in het vrijruimteprofiel;

- 29° de nodige maatregelen nemen om een trein dringend te laten stoppen;
- 30° de voorgeschreven veiligheidsmaatregelen toepassen bij incidenten, in nood verkeren, ongevallen en abnormale toestanden;
- 31° de principes van de bovenleiding kennen;
- 32° T- en TS-schakelaars bedienen op vraag van de verdeler tractiestroom;
- 33° de voorziene veiligheidsmaatregelen nemen bij beschadiging of werken aan bovenleiding;
- 34° de reglementering in verband met werkzaamheden beheersen;
- 35° tussenbeide komen te velde in geval van storingen aan spoortoestellen (storingen wissel, bedienen schakelaars op vraag verdeler tractiestroom, enz.);
- 36° een grondige kennis bezitten over de plaatselijke consignes en protocollen;
- 37° de passende maatregelen kunnen nemen bij storingen, kerend van de rijrichting en bijzondere vervoeren;
- 38° de plaats van een trein in nood of een ongeval van op afstand en te velde beveiligen en toelating geven om de rit te hervatten na noodtoestand of ongeval;
- 39° alle noodzakelijke maatregelen nemen in geval van ongeoorloofde seinvoorbijrijding;
- 40° de bijzondere veiligheidsmaatregelen nemen in geval van onderbreking van de blokverbindingen;
- 41° de bijzondere maatregelen treffen bij een ongeval met gevaarlijke goederen;
- 42° de voorgeschreven veiligheidsmaatregelen toepassen bij ontbreken of gedoofd eindsein;
- 43° de nodige maatregelen nemen bij het ontsnappen van voertuigen;
- 44° de passende veiligheidsmaatregelen nemen bij detectie van een warme asbus;
- 45° over de nodige kennis beschikken om een aangelegde wisselstraat op een veilige manier te wijzigen;
- 46° technische diensten oproepen om storingen te verhelpen;
- 47° een grondige kennis bezitten over de werking van de automatische en bewaakte overwegen alsook de te nemen maatregelen bij storingen;
- 48° de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen;
- 49° bij vaststellen of ingelicht worden van een ongeval, hinder of gevaar voor aanrijding :
- a) toegang tot het betrokken spoor, spoorgedeelte, lijn- of spoorvak verbieden;
- b) indien mogelijk alarm versturen;
- c) Traffic Control, betrokken verdellers tractiestroom, andere betrokken seinposten en personeel op de lijn (overwegwachters, enz.) inlichten.
- b. Bediende beweging werkzaam op Traffic Control
- De specifieke bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie "bediende beweging werkzaam op Traffic Control" zijn voornamelijk de volgende :
- 1° toezicht houden op de regelmaat van het treinverkeer;
- 2° de voorrangsvolgorde van de treinen respecteren, aangepast volgens de behoeften;
- 3° de organisatie van de treindienst kennen;
- 4° de volgorde van de bewegingen beheren in geval van verkeer op enkelspoor;
- 5° principes van de wachtlijden kennen en kunnen toepassen;
- 6° op basis van de wensen van de SO beslissen of aansluitingen behouden blijven of afgeschaft worden;
- 7° de voorziene procedures toepassen in geval van storingen;
- 8° in geval van storingen of abnormale toestanden op de lijn, de treinbestuurder waarschuwen via de grond-treinverbinding of GSM-R;
- 9° technische diensten oproepen om storingen te verhelpen;
- 10° sperbevelen wisselen met de blokposten in geval van dienst op enkelspoor en verkeer op tegenspoor om het spoorvak te ontlasten;
- 11° de principes van de bovenleiding kennen;
- 12° een geval van de bovenleiding correct kunnen laten toepassen en opheffen;
- 13° een trein dringend kunnen laten stoppen;
- 14° de veiligheidsprocedures toepassen;
- 15° de voorziene maatregelen nemen om de veiligheid van de hulpdiensten te garanderen en/of van personen in de nabijheid van sporen;
- 16° erover waken dat de correcte informatie gewisseld wordt tussen de seinposten, de treinbestuurders en het begeleidingspersoneel in geval van een ernstig verstoerde situatie;
- 17° bij vaststellen of ingelicht worden van een ongeval, hinder of gevaar voor aanrijding :
- a) alarm versturen;
- b) betrokken seinposten, betrokken verdellers tractiestroom en andere betrokken lijnregelaars inlichten;
- c) indien nodig technische hulptreinen verzenden;
- 18° de voorgeschreven veiligheidsmaatregelen toepassen bij incidenten, in nood verkeren, ongevallen en abnormale toestanden;
- 19° een schematisch seininrichtingsplan kunnen lezen en begrijpen;
- 20° de bijzondere voorwaarden kennen voor het afschaffen of omleiden van een trein;
- 21° een grondige kennis bezitten over de consignes en protocollen;
- 22° de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen;
- 23° de bijzondere maatregelen treffen bij een ongeval met gevaarlijke goederen.
- 2.19 De veiligheidsfuncties "seingeaver" en "operator"
- a. Een seingeaver wordt tewerkgesteld op :
- 1° zuiver mechanische seinpost : alle bedieningen (wissels + seinen) gebeuren mechanisch;
- 2° elektromechanische seinpost : bedieningen gebeuren deels elektrisch, deels mechanisch;

- 3° elektrische seinpost : alle bedieningen gebeuren elektrisch;
- 4° al relais seinpost : drukknoppen bedienen relais die de bediening sturen.
- b. Een operator wordt tewerkgesteld op een Elektronisch Bediende Seinpost (EBP) :
- 1° EBP/RZ : de relais worden bediend door een computer;
- 2° EBP/PLP : sturing van de wissels en seinen d.m.v. computer (geen relaiszaal meer nodig).
- c. De specifieke bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie "seingeve" en "operator" zijn voornamelijk de volgende :
- 1° kennen van de voorgeschreven maatregelen om zich veilig te verplaatsen op spoorwegterrein;
 - 2° de organisatie van de treindienst kennen;
 - 3° de spoorvoertuigen herkennen en de opschriften en tekens die erop voorkomen kennen;
 - 4° een grondige kennis bezitten over de vaste en mobiele seinen;
 - 5° verzekeren van de veiligheid en opvolging van het verkeer, met respect voor de treinpaden en de voorrangsvolgorde;
 - 6° kennen van de voorwaarden voor het vertrek van een trein;
 - 7° kennen van de door een trein gedragen seinen en de voorwaarden waaraan een treineinde moet voldoen;
 - 8° een buitengewoon vervoer herkennen;
 - 9° de voorgeschreven maatregelen nemen om de veiligheid te verzekeren van het personeel dat tewerkgesteld is op spoorwegterrein of in de omgeving ervan;
 - 10° de in de plaatselijke onderrichting, beroepsontderrichting, de tabel der wisselstraten en/of wisselstandbladen en de in de tijdelijke plaatselijke onderrichtingen voorgeschreven maatregelen begrijpen en kunnen toepassen;
 - 11° het gebruik kennen van het register der vaststellingen en onderrichtingen;
 - 12° een grondige kennis bezitten over de technologie, de uitrusting en het sporencomplex van de seinpost;
 - 13° kennis van de bediende lijnen en de blokstelsels die van toepassing zijn op de seinpost;
 - 14° de veiligheidsvoorschriften kennen en kunnen toepassen voor :
 - a) het verkeer van een licht voertuig;
 - b) het verkeer van een zwaar krachtvoertuig dat minstens een licht voertuig sleept;
 - c) het verkeer van een voertuig met beroeste wielbanden;
 - d) het verkeer van minstens één voertuig met een radafstand groter dan 26,5 m;
 - e) beroeste spoorstaven;
 - 15° de principes in verband met de werking van de automatische en bewaakte overwegen alsook de veilige overschrijding ervan kennen;
 - 16° sperren van het verkeer bij dienst op enkelspoor en verkeer op tegenspoor;
 - 17° de voorgeschreven veiligheidsmaatregelen kennen om een werkstrein toe te laten op een spoor buiten dienst en om een werkstrein het buitendienstgestelde spoor te laten verlaten;
 - 18° de voorziene maatregelen toepassen bij sporadische indringing in het vrijeruimteprofiel;
 - 19° de nodige maatregelen kennen om een trein dringend te laten stoppen;
 - 20° de voorgeschreven veiligheidsmaatregelen kennen bij incidenten, in nood verkeren, ongevallen en abnormale toestanden;
 - 21° de beperkingen kennen bij beschadiging of werken aan bovenleiding;
 - 22° een grondige kennis bezitten van de plaatselijke consignes en protocollen;
 - 23° de passende maatregelen kennen bij storingen, keren van de rijrichting en buitengewone vervoeren;
 - 24° de bijzondere veiligheidsmaatregelen kennen in geval van onderbreking van de blokverbindingen;
 - 25° kennen van de voorgeschreven veiligheidsmaatregelen bij ontbrekend of gedoofd eindsein;
 - 26° de nodige maatregelen kennen bij het ontsnappen van voertuigen;
 - 27° de bijzondere maatregelen treffen bij een ongeval met gevaarlijke goederen;
 - 28° de principes van de bovenleiding kennen;
 - 29° een schematisch seininrichtingsplan kunnen lezen en begrijpen;
 - 30° de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen;
 - 31° de procedures in verband met veiligheidscommunicatie toepassen.
- 2.20 De veiligheidsfunctie "mobiele seingeve"
- Mobiele seingevers zijn enkel voorzien in het district Noordost - Havengebied van Antwerpen. Zij worden belast met de werkzaamheden van seingeve, rangeerde en lader.
- De specifieke bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie "mobiele seingeve" zijn voornamelijk de volgende :
- a. de algemene reglementering, de consignes, de plaatselijke protocollen en de tijdelijke plaatselijke onderrichtingen kennen en kunnen toepassen;
 - b. de te bedienen installaties, de verschillende mogelijke te berijden reiswegen, de bijzonderheden van de installatie kennen;
 - c. de verschillende uit te voeren handelingen of mogelijk uit te voeren handelingen en de te bedienen toestellen kennen (wissels, ontspoortongen, stuitklampen, overwegen, sloten, wisselwachtersposten, enz.);
 - d. de verschillende te verwezenlijken procedures kunnen toepassen (wisselen van aankondigingen/geformaliseerde aankondigingen, nemen van bijzondere maatregelen in normale en abnormale omstandigheden, enz.);
 - e. in staat zijn de voorziene beweging en bedieningen uit te voeren;
 - f. coördineren van de bewegingen in zijn actiezone (rangeringen, vertrekken, ontvangst, enz.);
 - g. kennen van de voorgeschreven maatregelen om zich veilig te verplaatsen op spoorwegterrein;

h. spoorvoertuigen :

- 1° de spoorvoertuigen herkennen en de opschriften en tekens die erop voorkomen kennen;
 - 2° de betekenis van de gevaarsetiketten kennen;
 - 3° de betekenis van de beschadigingsetiketten kennen;
- i. de voorgeschreven maatregelen nemen om de veiligheid te verzekeren van het personeel dat tewerkgesteld is op spoorwegterrein of in de omgeving ervan;*
- j. de bewegingen opvolgen, er rekenschap over kunnen afleggen;*
 - k. bij vaststellen of ingelicht worden van een ongeval, hinder of gevaar voor aanrijding, de betrokken seinposten, de betrokken verdelers tractiestroom en betrokken lijnregelaars inlichten;*
- l. de voorgeschreven veiligheidsmaatregelen toepassen bij incidenten, in nood verkeren, ongevallen en abnormale toestanden;*
- m. de principes in verband met de werking van de overwegen en de veilige overschrijding ervan kennen;*
 - n. de organisatie van de treindienst kennen;*
 - o. de blokstelsels die van toepassing zijn kennen;*
 - p. de te treffen maatregelen kennen bij uitvoering van rangeringen;*
 - q. de bijzondere maatregelen treffen bij een ongeval met gevaarlijke goederen;*
 - r. de principes van de bovenleiding kennen;*
 - s. de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen;*
 - t. het uitvoeren van rangeringen volgens de voorgeschreven reglementering.*

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 9 juli 2013 tot bepaling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
Mevr. J. MILQUET

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
M. WATHELET

Nota's

1 In het raam van dit punt zijn de veiligheidsfuncties die verband houden met de samenstelling van treinen of waarvan het takenpakket bestaat uit het toestaan van de bewegingen van treinen, de volgende :

- verantwoordelijke voor de rangeerdienst;
- begeleidende agent van goederentreinen;
- bediende belast met het rangeren;
- bediende belast met het samenstellen en verzenden van treinen;
- bediende belast met de bediening van spoortoestellen en seinposten (binnen de perken van de overeenkomsten tussen de SO en de IB);
- bediende belast met de volledige technische schouwing van het rollend materieel, specialiteit "goederen";
- bediende belast met de schouwing van het rollend materieel, specialiteit "reizigers";
- onderchef specialiteit "reiziger" - toezicht en bediening van de perrons en uitwijkbundels;
- bediende belast met de rangeringen specialiteit "reiziger";
- bediende belast met verrichtingen tot bediening van de private spooraansluitingen;
- bediende belast met de bediening van installaties (werkplaats, onderhoudspost, enz.);
- verantwoordelijke bediende voor de uitvoering van de werken;
- verdeler tractiestroom;
- begeleidende agent van werktreinen;
- overwegwachter;
- schildwacht;
- bediende beweging;
- seingever en operator;
- mobiele seingever;

2 In het raam van dit punt is de veiligheidsfunctie die geen verband houdt met de samenstelling van treinen of waarvan het takenpakket niet bestaat uit het toestaan van de bewegingen van treinen, de volgende :

- bediende belast met het beheer van de administratieve taken met betrekking tot het rangeren, het bedienen van installaties, het samenstellen en verzenden van treinen.

Bijlage 4 bij het koninklijk besluit van 9 juli 2013
tot vaststelling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel

Bijlage 4 : preventieve schorsing

Preventieve schorsing van de veiligheidsfuncties

Betrokken bediende

Naam, Voornaam:	Nationaliteit:	Onderneming:
Veiligheidsfunctie: Identificatienummer :	Datum: Uur :	Document nummer van de veiligheidsfunctie: Vervaldatum: (eventueel)
Plaats:	Trein:	Handtekening:

Reden van de preventieve schorsing van de veiligheidsfuncties:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

De infrastructuurbeheerder

Verplichtingen van de betrokken bediende :

1. Het informeren van alle personen onder wiens gezag u veiligheidsfuncties uitvoert
2. De preventieve schorsing geldt voor alle veiligheidsfuncties waarvoor u gecertificeerd bent.

Personnel van de infrastructuurbeheerder

Naam, Voornaam:	Tel:	Handtekening:
-----------------	------	---------------

Datum van de laatste wijziging :

Exemplaar voor de betrokken bediende

Preventieve schorsing van de veiligheidsfuncties

Betrokken bediende

Naam, Voornaam:	Nationaliteit:	Onderneming:
Veiligheidsfunctie:	Datum: Uur :	Document nummer van de veiligheidsfunctie: Vervaldatum (eventueel)
Plaats:	Trein:	Handtekening:

Reden van de preventieve schorsing van de veiligheidsfuncties:

.....
.....
.....
.....

De infrastructuurbeheerder

Verplichtingen van de betrokken bediende :

1. Het informeren van alle personen onder wiens gezag u veiligheidsfuncties uitvoert
2. De preventieve schorsing geldt voor alle veiligheidsfuncties waarvoor u gecertificeerd bent.

Personnel van de infrastructuurbeheerder

Naam, Voornaam:	Tel:	Handtekening:
Datum van de laatste wijziging :		Exemplaar voor de infrastructuurbeheerder

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 9 juli 2013 tot bepaling van de vereisten van toepassing op het veilheidspersoneel.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,

Mevr. J. MILQUET

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

M. WATHELET