

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2020/42769]

9 AUGUSTUS 2020. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel en op het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten

FILIP, Koning der Belgen,

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

Gelet op de Spoorcodex, artikel 68, § 2, 1^o, b) en artikel 70, § 3, tweede lid, zoals gewijzigd bij de wet van 23 juni 2020;

Gelet op het koninklijk besluit van 9 juli 2013 tot vaststelling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel;

Gelet op de raadpleging van de spoorwegsector;

Gelet op de voorlegging van dit besluit aan de Europese Commissie ter onderzoek;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op advies nr. 66.898/4 van de Raad van State, gegeven op 12 februari 2020, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende dat de richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering, in haar bijlage II, punt 6 bepaalt dat “De nationale veiligheidsvoorschriften die volgens de procedure van artikel 8 bij de Commissie moeten worden aangemeld, omvatten: (...) voorschriften met betrekking tot de eisen die gesteld worden aan personeel dat essentiële veiligheidstaken verricht, met inbegrip van selectiecriteria, medische geschiktheid en beroepsopleiding en certificering, voorzover daarop nog geen TSI van toepassing is;”;

Overwegende dat aan de ene kant het Besluit nr. 2012/757 van de Commissie van 14 november 2012 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Beschikking 2007/756/EG en de Uitvoeringsverordening nr. 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU en aan de andere kant het genoemde koninklijk besluit van 9 juli 2013 dezelfde materie behandelen, wat tot gevolg heeft dat sommige bepalingen van dat koninklijk besluit redundant zijn geworden en dat dit laatste bijgevolg moet worden aangepast;

Overwegende dat voormelde Verordening 2019/773/EU van toepassing wordt vanaf 16 juni 2021, behalve voor wat de uitzonderingen betreft vermeld in haar artikel 6 en dat bijgevolg, de verwijzingen naar die Verordening begrepen dienen te worden als verwijzingen naar voormeld Besluit 2012/757 tot aan de opheffing ervan;

Overwegende dat de Verordening (EU) nr. 1158/2010 van de Commissie van 9 december 2010 betreffende een gemeenschappelijke veiligheidsmethode ter beoordeling van de conformiteit met de vereisten voor de verkrijging van veiligheidscertificaten voor spoorwegen alsook de Verordening (EU) nr. 1169/2010 van de Commissie van 10 december 2010 betreffende een gemeenschappelijke veiligheidsmethode ter beoordeling van de conformiteit met de vereisten voor de verkrijging van een veiligheidsvergunning voor spoorwegen eveneens van toepassing zijn;

Op de voordracht van de Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK 1. — *Algemeen*

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

1^o “TSI OPE” :

a) vóór 16 juni 2021 :

aan de ene kant, de technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI) van het subsysteem “exploitatie en verkeersleiding” van het spoorwegsysteem in de Europese Unie gevoegd aan het Besluit nr. 2012/757 van de Commissie van 14 november 2012 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Beschikking 2007/756/EG, en aan de andere kant, de bepalingen van de technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI) van het subsysteem “exploitatie en verkeersleiding” van

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2020/42769]

9 AOUT 2020. — Arrêté royal déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités en charge de l'entretien

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu le Code ferroviaire, l'article 68, § 2, 1^o, b) et l'article 70, § 3, alinéa 2, tels que modifiés par la loi du 23 juin 2020;

Vu l'arrêté royal du 9 juillet 2013 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité;

Vu la consultation du secteur ferroviaire;

Vu la soumission du présent arrêté à l'examen de la Commission européenne;

Vu l'association des gouvernements de région;

Vu l'avis n°66.898/4 du Conseil d'État, donné le 12 février 2020, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant que la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, dispose en son annexe II, point 6, que « Les règles de sécurité nationales à notifier à la Commission selon la procédure décrite à l'article 8 sont notamment les suivantes : (...) règles concernant les exigences applicables au personnel exécutant des tâches de sécurité essentielles, y compris les critères de sélection, l'aptitude sur le plan médical, la formation professionnelle et la certification, pour autant qu'elles ne soient pas encore couvertes par une STI; »;

Considérant que, d'un côté, la Décision n° 2012/757 de la Commission du 14 novembre 2012 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire de l'Union européenne modifiant la Décision 2007/756 et le Règlement d'exécution n° 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE et, de l'autre côté, ledit arrêté royal du 9 juillet 2013 traitent de la même matière ce qui a pour effet que certaines dispositions de cet arrêté royal sont devenues redondantes et que ce dernier doit par conséquent être adapté;

Considérant que le Règlement 2019/773/UE susmentionné est applicable à partir du 16 juin 2021, sauf les exceptions mentionnées en son article 6 et que, par conséquent, les références à ce Règlement doivent être comprises comme des références à la Décision 2012/757/UE susmentionnée, jusqu'à la date d'abrogation de celle-ci;

Considérant que le Règlement (UE) n° 1158/2010 de la Commission du 9 décembre 2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificats de sécurité ferroviaire ainsi que le Règlement (UE) n° 1169/2010 de la Commission du 10 décembre 2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention d'un agrément de sécurité ferroviaire sont également d'application;

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE 1^{er}. — *Généralités*

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

1^o « STI OPE » :

a) avant le 16 juin 2021 :

d'une part, la spécification technique d'interopérabilité (STI) relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire de l'Union européenne annexée à la Décision n° 2012/757 de la Commission du 14 novembre 2012 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire de l'Union européenne modifiant la décision 2007/756, et, d'autre part, les dispositions de la spécification technique d'interopérabilité (STI) relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire de

het spoorwegsysteem in de Europese Unie gevoegd aan de Uitvoeringsverordening nr. 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU, die overeenkomstig artikel 6 van deze Verordening van toepassing zijn vóór 16 juni 2021;

b) na 16 juni 2021 :

de technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI) van het subsysteem “exploitatie en verkeersleiding” van het spoorwegsysteem in de Europese Unie gevoegd aan de Uitvoeringsverordening nr. 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU;

2° “veiligheidspersoneel” : het personeel dat, al is het maar sporadisch, één of meerdere veiligheidskritieke taken verricht;

3° “IB” : de infrastructuurbeheerder bedoeld in artikel 3, 29°, van de Spoorcodex;

4° “MOBE” (met het onderhoud belaste entiteit) : de entiteit bedoeld in artikel 3, 26°, van de Spoorcodex;

5° “SO” : de spoorwegonderneming bedoeld in artikel 3, 27°, van de Spoorcodex.

Art. 2. § 1. De vereisten van dit besluit zijn van toepassing op het veiligheidspersoneel in de volgende gevallen :

1° er bestaat geen relevante TSI;

2° er is geen enkele TSI van toepassing;

3° deze vereisten hebben betrekking op “open punten” van een TSI in de zin van artikel 5, § 6, van de richtlijn 2008/57/EG.

§ 2. De vereisten opgenomen in hoofdstuk 2 zijn van toepassing op al het veiligheidspersoneel van de IG.

§ 3. De vereisten opgenomen in hoofdstuk 3 zijn van toepassing op al het veiligheidspersoneel van de IG's bedoeld in artikel 3, 84°, a) en b), van de Spoorcodex, met uitzondering van het personeel dat veiligheidskritieke taken met betrekking tot het besturen of het begeleiden van een trein verricht.

In afwijking van het eerste lid, is artikel 9 van toepassing op het personeel dat veiligheidskritieke taken met betrekking tot het begeleiden van een trein verricht.

§ 4. De vereisten opgenomen in hoofdstuk 4 zijn van toepassing op het veiligheidspersoneel van de IG's bedoeld in artikel 3, 84°, c), van de Spoorcodex wanneer deze IG's exploitanten zijn van museumspoorlijnen in de zin van de wet van 26 maart 2014 betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen, in het kader van toeristische spoorwegritten met historische voertuigen op het nationale spoorwegnetwerk.

§ 5. De vereisten opgenomen in hoofdstuk 5 zijn van toepassing op al het personeel van MOBE wanneer dit personeel tussenkomt op het nationale spoorwegnetwerk.

HOOFDSTUK 2. — Vereisten van toepassing op al het veiligheidspersoneel van de IG's

Art. 3. § 1. Het veiligheidspersoneel van de IG's mag op geen enkel moment tijdens zijn dienst, onder invloed zijn van stoffen die de waakzaamheid, de concentratie of het gedrag beïnvloeden, zoals alcohol, drugs of psychotrope geneesmiddelen.

§ 2. Het veiligheidspersoneel van de IG's 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 uitgeademde lucht.

§ 3. Teneinde een gevaarlijke situatie te voorkomen of te stoppen, vraagt de IB een lid van het veiligheidspersoneel van de IG's een alcoholtest te ondergaan overeenkomstig artikel 70 van de Spoorcodex of in het raam van de technische bijstand die hij verleent aan de veiligheidsinstantie overeenkomstig artikel 77, vierde lid, van de Spoorcodex, volgens de procedure die hij bepaalt.

Bij een positief resultaat of bij weigering van een alcoholtest, beslist de IB onmiddellijk tot de preventieve maatregel bedoeld in artikel 70, § 3, van de Spoorcodex.

De IB onderhoudt en ijkt overeenkomstig de voorschriften van de fabrikant de toestellen die in het raam van de controle op het alcoholgehalte gebruikt worden.

L'Union européenne annexée au Règlement d'exécution n° 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire de l'Union européenne et abrogeant la Décision 2012/757/UE, qui sont applicables avant le 16 juin 2021 conformément à l'article 6 dudit Règlement;

b) après le 16 juin 2021 :

la spécification technique d'interopérabilité (STI) relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire de l'Union européenne annexée au Règlement d'exécution n° 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire de l'Union européenne et abrogeant la Décision 2012/757/UE;

2° « personnel de sécurité » : le personnel exerçant, même occasionnellement, une ou plusieurs tâches critiques de sécurité;

3° « GI » : le gestionnaire de l'infrastructure visé à l'article 3, 29°, du Code ferroviaire;

4° « ECE » (entité chargée de l'entretien) : l'entité visée à l'article 3, 26°, du Code ferroviaire;

5° « EF » : l'entreprise ferroviaire visée à l'article 3, 27°, du Code ferroviaire.

Art. 2. § 1^{er}. Les exigences du présent arrêté s'appliquent au personnel de sécurité dans les cas suivants :

1° il n'existe pas de STI pertinente;

2° aucune STI n'est applicable;

3° ces exigences se rapportent à des « points ouverts » d'une STI au sens de l'article 5, § 6, de la directive 2008/57/CE.

§ 2. Les exigences figurant au chapitre 2 s'appliquent à l'ensemble du personnel de sécurité des UI.

§ 3. Les exigences figurant au chapitre 3 s'appliquent à l'ensemble du personnel de sécurité des UI visés à l'article 3, 84°, a) et b), du Code ferroviaire, à l'exception du personnel exécutant des tâches critiques de sécurité relatives à la conduite ou à l'accompagnement d'un train.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, l'article 9 s'applique au personnel exécutant des tâches critiques de sécurité relatives à l'accompagnement d'un train.

§ 4. Les exigences figurant au chapitre 4 s'appliquent au personnel de sécurité des UI visés à l'article 3, 84°, c), du Code ferroviaire, lorsque ces UI sont des exploitants de lignes ferroviaires musées au sens de la loi du 26 mars 2014 relative à la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées, dans le cadre des circulations touristiques effectuées avec des véhicules à caractère patrimonial sur le réseau ferroviaire national.

§ 5. Les exigences figurant au chapitre 5 s'appliquent à l'ensemble du personnel des ECE lorsque ce personnel intervient sur le réseau ferroviaire national.

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

Art. 3. § 1^{er}. Le personnel de sécurité des UI ne peut, à aucun moment de son service, être sous l'emprise de substances susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration ou le comportement telles que l'alcool, les drogues ou des médicaments psychotropes.

§ 2. Le personnel de sécurité des UI 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.

§ 3. Afin de prévenir ou de faire cesser une situation dangereuse au regard de la sécurité ferroviaire, le GI demande à un membre du personnel de sécurité de l'UI de se soumettre à un contrôle du taux d'alcoolémie, conformément à l'article 70 du Code ferroviaire ou dans le cadre de l'assistance technique qu'il fournit à l'autorité de sécurité conformément à l'article 77, alinéa 4, du Code ferroviaire, selon la procédure qu'il détermine.

En cas de résultat positif ou de refus de contrôle du taux d'alcoolémie, le GI prononce immédiatement la mesure préventive visée à l'article 70, § 3, du Code ferroviaire.

Le GI entretient et étalonne l'appareillage utilisé dans le cadre du contrôle du taux d'alcoolémie conformément aux prescriptions du constructeur.

Art. 4. § 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 uitvoering van zijn veiligheidskritieke taken en verwittigt hij onmiddellijk de IG(s) die hem tewerkstelt (tewerkstellen).

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

§ 3. Wanneer de IG vaststelt of ingelicht wordt dat een lid van het veiligheidspersoneel dat hij/zij tewerkstelt of dat voor zijn/haar rekening werkt, de veiligheid van het spoorwegverkeer in gevaar brengt, neemt hij/zij onmiddellijk de nodige maatregelen, met inbegrip van de preventieve maatregel van dezelfde aard als deze genomen door de infrastructuurbeheerder overeenkomstig artikel 70, § 3, van de Spoorcodex, om aan dit risico een einde te stellen en om herhaling van dit risico te voorkomen.

Art. 5. Wanneer de IB vaststelt of, overeenkomstig artikel 4, § 2, ervan in kennis wordt gesteld dat een personeelslid van een IG de veiligheid van het spoorwegverkeer in gevaar brengt, vraagt hij aan deze laatste om hem het document bedoeld in artikel 13 voor te leggen dat certificeert dat hij gemachtigd is één of meerdere veiligheidskritieke taken te verrichten.

Als blijkt dat het personeelslid gecertificeerd is om één of meerdere veiligheidskritieke taken te verrichten, neemt de IB de maatregelen die hij nodig acht, met inbegrip van de preventieve maatregel bedoeld in artikel 70, § 3, van de Spoorcodex.

Hij doet hetzelfde als hij van oordeel is dat het gedrag van een lid van het veiligheidspersoneel van de IG een medische of psychologische ongeschiktheid doet vermoeden.

De IB onderwerpt het lid van het veiligheidspersoneel van de IG dat het voorwerp uitmaakt van een preventieve maatregel bedoeld in artikel 70, § 3, van de Spoorcodex aan een alcoholtest.

Art. 6. § 1. Wanneer de IB in toepassing van artikel 3, § 3, tweede lid, of artikel 5 beslist om over te gaan tot een preventieve maatregel bedoeld in artikel 70, § 3, van de Spoorcodex, overhandigt hij daartoe aan het betreffende lid van het veiligheidspersoneel een document waarin deze preventieve maatregel wordt bevestigd.

Het model van dit document is opgenomen in de bijlage 1.

De IB meldt dit onmiddellijk aan de betrokken IG(s) en uiterlijk de volgende werkdag aan de veiligheidsinstantie overeenkomstig artikel 70, § 4, van de Spoorcodex.

§ 2. De preventieve maatregel slaat op het geheel van de taken waarvoor het lid van het veiligheidspersoneel is gecertificeerd, zelfs indien deze taken bij meerdere IG's worden verricht.

Art. 7. § 1. De IG die verantwoordelijk is voor het lid van het veiligheidspersoneel dat betrokken is bij de situatie bedoeld in de artikelen 3, 4 of 5 analyseert de feiten teneinde :

1° in voorkomend geval te beslissen om al dan niet een einde te stellen aan de preventieve maatregel waartoe beslist is overeenkomstig de artikelen 5 en 6; en

2° de nodige maatregelen te nemen om te voorkomen dat de situatie bedoeld in de artikelen 3, 4 of 5 zich opnieuw zou voordoen.

§ 2. De IG houdt de elementen van zijn analyse van de feiten en van de rechtvaardiging van zijn beslissing ter beschikking van de veiligheidsinstantie.

HOOFDSTUK 3. — Vereisten van toepassing op het personeel van de IG's dat veiligheidskritieke taken, andere dan het besturen van een trein en het begeleiden van een trein, verricht, bedoeld in artikel 2, § 3

Afdeling 1. — Algemene bepalingen

Art. 8. De IG identificeert en beschrijft in zijn veiligheidsbeersysteem de veiligheidskritieke taken en ook de voorwaarden die nodig zijn voor de uitvoering ervan.

De IG herneemt minimaal de veiligheidskritieke taken die opgenomen zijn in bijlage 2, kolom A, met uitzondering van deze die niet verricht worden in het kader van zijn activiteit.

De IG kan op basis van een risicoanalyse de kennis verbonden aan de uitvoering van de veiligheidskritieke taken opgenomen in bijlage 2, kolom B, aanpassen, beperken of aanvullen.

Art. 4. § 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 ses tâches critiques de sécurité et en informe immédiatement le ou les UI qui l'emploie(nt).

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

§ 3. Lorsque l'UI constate ou est informé qu'un membre du personnel de sécurité qu'il emploie ou qui travaille pour son compte, constitue un risque pour la sécurité ferroviaire, il prend immédiatement les mesures nécessaires, y compris une mesure préventive de même nature que celle prise par le gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 70, § 3, du Code ferroviaire, afin de mettre fin à ce risque et d'éviter qu'il ne se reproduise.

Art. 5. Lorsque le GI constate ou est informé, conformément à l'article 4, § 2, qu'un membre du personnel d'un UI, constitue un danger pour la sécurité ferroviaire, il demande à ce dernier de lui présenter le document le certifiant à exercer une ou plusieurs tâches critiques de sécurité, visé à l'article 13.

S'il apparaît que le membre du personnel est certifié pour exercer une ou plusieurs tâches critiques de sécurité, le GI prend les mesures qu'il estime nécessaires, y compris la mesure préventive visée à l'article 70, § 3, du Code ferroviaire.

Il en fait de même lorsqu'il estime que le comportement d'un membre du personnel de sécurité de l'UI peut laisser présumer une incapacité médicale ou psychologique.

Le GI soumet le membre du personnel de sécurité de l'UI qui fait l'objet d'une mesure préventive visée à l'article 70, § 3, du Code ferroviaire à un contrôle du taux d'alcoolémie.

Art. 6. § 1^{er}. Lorsque le GI décide, en application de l'article 3, § 3, alinéa 2 ou de l'article 5, de recourir à une mesure préventive visée à l'article 70, § 3, du Code ferroviaire, il remet au membre du personnel de sécurité concerné un document attestant de cette mesure préventive.

Le modèle de ce document figure à l'annexe 1^{re}.

Le GI en informe immédiatement le ou les UI concerné(s) et en réfère au plus tard le jour ouvrable suivant à l'autorité de sécurité, conformément à l'article 70, § 4, du Code ferroviaire.

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

Art. 7. § 1^{er}. L'UI qui a le membre du personnel de sécurité sous sa responsabilité lors d'une situation visée aux articles 3, 4 ou 5 procède à une analyse des faits afin :

1° le cas échéant, de décider ou non de mettre fin à la mesure préventive décidée conformément aux articles 5 et 6; et

2° de prendre les mesures nécessaires afin d'éviter qu'une situation visée aux articles 3, 4 ou 5 ne se reproduise.

§ 2. L'UI tient à la disposition de l'autorité de sécurité les éléments de son analyse des faits et de la justification de sa décision.

CHAPITRE 3. — Exigences applicables au personnel des UI exerçant des tâches critiques de sécurité autres que la conduite d'un train et l'accompagnement d'un train, visés à l'article 2, § 3

Section 1^{re}. — Dispositions générales

Art. 8. L'UI identifie et définit dans son système de gestion de la sécurité les tâches critiques de sécurité ainsi que les conditions nécessaires à leur exécution.

L'UI reprend au minimum les tâches critiques de sécurité reprises à l'annexe 2, colonne A, à l'exception de celles qui ne sont pas effectuées dans le cadre de son activité.

L'UI peut adapter, réduire ou compléter les connaissances liées à l'exécution des tâches critiques de sécurité reprises à l'annexe 2, colonne B, sur la base d'une analyse des risques.

Art. 9. Het lid van het veiligheidspersoneel dat een veiligheidskritieke taak verricht, heeft de volle leeftijd van achttien jaar bereikt.

Afdeling 2. — Taalvaardigheden

Art. 10. § 1. Dit artikel behandelt de taalkennis die het veiligheidspersoneel nodig heeft om actief en efficiënt te communiceren in omstandigheden van normaal en gestoord bedrijf of in noodsituaties.

De IB stelt de vorm en de inhoud van de mededelingen alsook de te volgen procedures vast in het kader van de elementen die hij overeenkomstig artikel 68 van de Spoorcodex, in afwezigheid van TSI's of ter aanvulling van de TSI's, aanneemt.

§ 2. Het veiligheidspersoneel dat met de IB communiceert over doorslaggevende veiligheidsvragen, beschikt over een voldoende taalkennisniveau van de door de IB voorgeschreven talen.

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 uit te wisselen volgens de bepalingen opgenomen in de elementen die de IB overeenkomstig artikel 68 van de Spoorcodex, in afwezigheid van TSI's of ter aanvulling van de TSI's, aanneemt.

Deze communicaties steunen op geformaliseerde procedures waarbij beroep wordt gedaan op geschreven berichten en/of formulieren opgelegd door de IB.

§ 3. De IG beschrijft in zijn veiligheidsbeheersysteem de taalvaardigheden die verbonden zijn aan de veiligheidskritieke taken die hij geïdentificeerd heeft in functie van de door de IB opgegeven talen.

De IG evalueert de taalvaardigheden tijdens de certificering bedoeld in artikel 13 en baseert zijn evaluatie op drie taalkennisniveaus :

- 1° voldoende taalkennis in de Franse taal;
- 2° voldoende taalkennis in de Nederlandse taal;
- 3° voldoende taalkennis in de Franse en de Nederlandse taal.

Afdeling 3. — Professionele, medische en psychologische geschiktheid

Art. 11. § 1. Het lid van het veiligheidspersoneel dat een veiligheidskritieke taak verricht bedoeld in de bijlage 2, A, kolom A voldoet voor die taak aan de minimumvereisten inzake pertinente beroepskwalificaties bedoeld in punt 4.6. en Aanhangsel G van de TSI OPE.

Het lid van het veiligheidspersoneel dat een veiligheidskritieke taak verricht bedoeld in de bijlage 2, B en C, kolom A voldoet aan de minimumvereisten inzake pertinente beroepskwalificaties bedoeld in punt 4.6. van de TSI OPE.

Het lid van het veiligheidspersoneel dat een andere dan de in bijlage 2 bedoelde veiligheidskritieke taak, geïdentificeerd door de IG overeenkomstig artikel 8, verricht, voldoet aan de minimumvereisten inzake pertinente beroepskwalificaties bedoeld in punt 4.6. van de TSI OPE.

§ 2. De IG bepaalt in zijn veiligheidsbeheersysteem, naast de vereisten bedoeld in paragraaf 1, de kennis verbonden aan de uitvoering van elke veiligheidskritieke taak die hij geïdentificeerd heeft overeenkomstig artikel 8 en vult deze aan of wijzigt deze in functie van zijn risico-analyse.

Art. 12. Punt 4.7. van de TSI OPE is van toepassing op al het veiligheidspersoneel dat veiligheidskritieke taken verricht die door de IG zijn geïdentificeerd overeenkomstig artikel 8.

In afwijking van het eerste lid, kan de IG voor de veiligheidskritieke taken die niet onder het toepassingsgebied van punt 4.7. van de TSI OPE vallen, de daarin opgenomen gezondheids- en veiligheidsvoorschriften aanvullen of aanpassen, met inbegrip van de frequentie van de onderzoeken, in overleg met de arbeidsgeneesheer, rekening houdend met de betrokken werkposten en zich baserend op zijn risico-analyse.

Hij neemt in zijn veiligheidsbeheersysteem de voorwaarden inzake gezondheid en veiligheid op die van toepassing zijn op elke geïdentificeerde veiligheidskritieke taak.

Art. 9. Le membre du personnel de sécurité exerçant une tâche critique de sécurité est au minimum âgé de dix-huit ans révolus.

Section 2. — Compétences linguistiques

Art. 10. § 1^{er}. Le présent article traite des compétences linguistiques nécessaires au personnel de sécurité pour lui permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations normales, dégradées ou d'urgence.

Le GI adopte la forme et le contenu des communications ainsi que les procédures à utiliser dans le cadre des éléments qu'il adopte en l'absence de STI ou en complément des STI, conformément à l'article 68 du Code ferroviaire.

§ 2. Le personnel de sécurité qui communique avec le GI sur des questions déterminantes pour la sécurité, possède un niveau de compétence linguistique suffisant dans les langues indiquées par le GI.

Les compétences 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 éléments que le GI adopte en l'absence de STI ou en complément des STI, conformément à l'article 68 du Code 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. L'UI décrit dans son système de gestion de la sécurité les compétences linguistiques liées aux tâches critiques de sécurité qu'il a identifiées en fonction des langues indiquées par le GI.

L'UI évalue les connaissances linguistiques lors de la certification visée à l'article 13 et base son évaluation sur trois niveaux de compétences linguistiques :

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

Section 3. — Aptitudes professionnelles, médicales et psychologiques

Art. 11. § 1^{er}. Le membre du personnel de sécurité exerçant une tâche critique visée à l'annexe 2, A, colonne A, satisfait aux exigences minimales de compétences professionnelles pertinentes visées au point 4.6. et à l'Appendice G de la STI OPE pour cette tâche.

Le membre du personnel de sécurité exerçant une tâche critique de sécurité visée à l'annexe 2, B et C, colonne A, satisfait aux exigences minimales de compétences professionnelles pertinentes visées au point 4.6. de la STI OPE.

Le membre du personnel de sécurité exerçant une tâche critique de sécurité autre qu'une tâche visée à l'annexe 2 identifiée par l'UI conformément à l'article 8, satisfait aux exigences minimales de compétences professionnelles pertinentes visées au point 4.6. de la STI OPE.

§ 2. L'UI détermine dans son système de gestion de la sécurité, parmi les exigences visées au paragraphe 1^{er}, les connaissances liées à l'exécution de chaque tâche critique de sécurité qu'elle a identifiée conformément à l'article 8, et les complète ou les adapte en fonction de son analyse des risques.

Art. 12. Le point 4.7. de la STI OPE, s'applique à tous les membres du personnel qui exécutent des tâches critiques de sécurité identifiées par l'UI conformément à l'article 8.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, pour les tâches critiques de sécurité qui n'entrent pas dans le champ d'application du point 4.7. de la STI OPE, l'UI peut compléter ou adapter les conditions de santé et de sécurité qui y figurent, y compris la fréquence des examens, en concertation avec le médecin du travail, en tenant compte des postes de travail concernés et en se basant sur son analyse des risques.

Il intègre dans son système de gestion de la sécurité les conditions de santé et de sécurité applicables à chaque tâche critique de sécurité identifiée.

Afdeling 4. — Certificering

Art. 13. § 1. De IG overhandigt aan het lid van het veiligheidspersoneel een document dat certificeert dat hij gemachtigd is één of meerdere veiligheidskritieke taken te verrichten.

Het lid van het veiligheidspersoneel is in staat om dit document op elk ogenblik tijdens de uitvoering van zijn werk te tonen.

§ 2. Het document bedoeld in paragraaf 1 bevat ten minste de volgende gegevens :

- 1° de naam, de voornaam en de geboortedatum;
- 2° de veiligheidskritieke taak of taken die toegelaten is (zijn);
- 3° de vervaldatum van de machtiging;
- 4° de werkpost(en) waar deze taak(taken) mag (mogen) worden verricht wanneer deze werkpost een bijzondere kennis van de lokale toestellen met betrekking tot de veiligheid van het spoorverkeer vereist.

Art. 14. De certificering afgeleverd door de IG is slechts geldig als de volgende voorwaarden voldaan zijn :

1° naleving van de frequentie van de onderzoeken met betrekking tot de voorwaarden inzake gezondheid en veiligheid zoals bepaald door de IG;

2° naleving van de vereisten bepaald door de IG inzake voortdurende opleiding;

3° voldoende continuïteit in de uitvoering van de betrokken veiligheidskritieke taak.

De IG bepaalt de voorwaarden inzake voldoende continuïteit in zijn veiligheidsbeheersysteem.

HOOFDSTUK 4. — Bijkomende vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel van de IG's bedoeld in artikel 2, § 4

Art. 15. De IG bedoeld in artikel 2, § 4, neemt de vereisten vermeld in dit hoofdstuk op in zijn veiligheidsbeheersysteem opgesteld in overeenstemming met de wet van 26 maart 2014 betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen.

Art. 16. § 1. De IG bedoeld in artikel 2, § 4, doet een beroep op het gecertificeerde veiligheidspersoneel van een SO of van de IB, voor de uitvoering van de veiligheidskritieke taken verbonden aan zijn activiteit.

Hij houdt een lijst bij van de namen en van de functies van de gebruikte veiligheidspersoneelsleden, alsook van de naam van de betrokken SO of IB.

§ 2. Om prestaties te kunnen uitvoeren voor de IG bedoeld in artikel 2, § 4, 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 en psychologische geschiktheid.

Art. 17. De IG bedoeld in artikel 2, § 4, zorgt ervoor dat zijn veiligheidspersoneel de elementen die de IB overeenkomstig artikel 68 van de Spoorcodex, in afwezigheid van TSI's of ter aanvulling van de TSI's aanneemt, kent en kan toepassen.

Art. 18. Wanneer de IG bedoeld in artikel 2, § 4, eigen materieel gebruikt, geeft hij aan de treinbestuurder en aan de begeleider van reizigerstreinen een document dat de kennis van het betrokken historisch materieel bewijst.

De IG bedoeld in artikel 2, § 4, verstrekt aan zijn veiligheidspersoneel de opleidingen met betrekking tot de specificaties die verband houden met de toeristische ritten met voertuigen met een patrimoniaal karakter op het nationale spoorwegnetwerk.

Section 4. — Certification

Art. 13. § 1^{er}. L'UI délivre au membre du personnel de sécurité un document certifiant qu'il est habilité à exécuter une ou plusieurs tâches critiques de sécurité.

Le membre du personnel de sécurité est en mesure de présenter ce document à tout moment durant l'exécution de son travail.

§ 2. Le document visé au paragraphe 1^{er} contient au minimum les données suivantes :

- 1° le nom, le prénom et la date de naissance;
- 2° la ou les tâche(s) critique(s) de sécurité autorisée(s);
- 3° la date d'échéance de l'habilitation;
- 4° le ou les poste(s) de travail où la ou les tâche(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.

Art. 14. La certification délivrée par l'UI n'est valide que si les conditions suivantes sont réunies :

1° respect de la fréquence des examens relatifs aux conditions de santé et de sécurité telle que fixée par l'UI;

2° respect des exigences fixées par l'UI en matière de formation continue;

3° continuité suffisante de l'exercice de la tâche critique de sécurité concernée.

L'UI définit les conditions de continuité suffisante dans son système de gestion de la sécurité.

CHAPITRE 4. — Exigences complémentaires applicables au personnel de sécurité des UI visés à l'article 2, § 4

Art. 15. L'UI visé à l'article 2, § 4, intègre les exigences prévues au présent chapitre dans son système de gestion de la sécurité établi conformément à la loi du 26 mars 2014 relative à la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées.

Art. 16. § 1^{er}. L'UI visé à l'article 2, § 4, a recours à du personnel de sécurité certifié d'une EF ou du GI pour l'exercice des tâches critiques de sécurité, liées à son activité.

Il tient à jour une liste des noms et des fonctions des membres du personnel de sécurité utilisés, ainsi que le nom de l'EF ou du GI concerné.

§ 2. Pour pouvoir effectuer des prestations au profit de l'UI visé à l'article 2, § 4, 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 et psychologique.

Art. 17. L'UI visé à l'article 2, § 4, veille à ce que son personnel de sécurité connaisse et sache appliquer les éléments que le GI adopte en l'absence de STI ou en complément des STI, conformément à l'article 68 du Code ferroviaire.

Art. 18. Lorsque l'UI visé à l'article 2, § 4, utilise du matériel qui lui est propre, il délivre au conducteur de train et à l'accompagnateur de trains de voyageurs un document attestant de la connaissance du matériel historique concerné.

L'UI visé à l'article 2, § 4, fournit à son personnel de sécurité, les formations relatives aux spécificités liées aux circulations touristiques effectuées avec des véhicules à caractère patrimonial sur le réseau ferroviaire national.

Art. 19. 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 IG bedoeld in artikel 2, § 4, de treinbestuurder die de normale taken van de begeleider van reizigerstreinen verricht, daartoe opleidt en hem certificeert;
- 4° het gebruikte rollend materieel met automatisch sluitende deuren is uitgerust;
- 5° de trein samengesteld is uit één enkele motorwagen, die geen doorgangsmogelijkheid bevat en die de treinbestuurder toelaat een zicht te hebben op alle reizigers.

HOOFDSTUK 5. — Vereisten van toepassing op het personeel van de MOBE's dat tussenkomt op het nationale spoorwegnetwerk

Art. 20. § 1. Het personeel van de MOBE's dat tussenkomt op het nationale spoorwegnetwerk mag op geen enkel moment tijdens zijn dienst, onder invloed zijn van stoffen die de waakzaamheid, de concentratie of het gedrag beïnvloeden, zoals alcohol, drugs of psychotrope geneesmiddelen.

§ 2. Het personeel van de MOBE's dat tussenkomt op het nationale spoorwegnetwerk 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 uitgeademde lucht.

Art. 21. Het personeel van de MOBE dat tussenkomt op het nationale spoorwegnetwerk, leeft de voorschriften van de IB na, met inbegrip van het nationaal regelgevend kader inzake veiligheid bedoeld in artikel 68, § 1, van de Spoorcodex.

Art. 22. De MOBE die verantwoordelijk is voor het personeelslid dat de verplichtingen miskent die hij heeft op grond van de artikelen 20 en 21 :

- 1° brengt onmiddellijk de IB op de hoogte; en
- 2° neemt de nodige maatregelen om te voorkomen dat een dergelijke situatie zich opnieuw zou voordoen.

Art. 23. Wanneer de IB vaststelt of overeenkomstig artikel 22, 1°, op de hoogte wordt gebracht dat een personeelslid van de MOBE de verplichtingen miskent die op hem rusten op grond van de artikelen 20 en 21 en dat de MOBE nog niet de nodige maatregelen heeft genomen overeenkomstig artikel 22, 2°, verbiedt hij het personeelslid om zijn functie uit te oefenen op de volledige nationale spoorweginfrastructuur. Dit verbod blijft van kracht totdat de MOBE de nodige maatregelen heeft genomen overeenkomstig artikel 22, 2°.

HOOFDSTUK 6. — Overgangsbepaling

Art. 24. De IG's, de IB en de MOBE's voldoen aan de bepalingen van dit besluit op 13 december 2020, met uitzondering van de veiligheidskritieke taak C.3 bedoeld in de bijlage 2 waaraan zij voldoen op 15 december 2021.

Onverminderd artikel 25 en met het oog op de toepassing van het eerste lid blijft voormeld koninklijk besluit van 9 juli 2013 van toepassing op de IG's, de IB en de MOBE's tot en met 12 december 2020.

HOOFDSTUK 7. — Slotbepalingen

Art. 25. Het koninklijk besluit van 9 juli 2013 tot vaststelling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel wordt opgeheven.

Art. 26. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 27. De minister bevoegd voor het spoorwegvervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 9 augustus 2020.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
Fr. BELLOT

Art. 19. 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'UI visé à l'article 2, § 4, 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 portes à fermeture automatique;
- 5° le train est constitué d'un seul véhicule autorail, ne comportant aucune intercirculation, afin de permettre au conducteur de train d'avoir une vision sur l'ensemble des voyageurs.

CHAPITRE 5. — Exigences applicables au personnel des ECE qui intervient sur le réseau ferroviaire national

Art. 20. § 1^{er}. Le personnel des ECE qui intervient sur le réseau ferroviaire national ne peut, à aucun moment de son service, être sous l'emprise de substances susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration ou le comportement telles que l'alcool, les drogues ou des médicaments psychotropes.

§ 2. Le personnel des ECE qui intervient sur le réseau ferroviaire national 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.

Art. 21. Le personnel de l'ECE qui intervient sur le réseau ferroviaire national, respecte les règles édictées par le GI, en ce compris le cadre réglementaire national en matière de sécurité arrêté en vertu de l'article 68, § 1^{er}, du Code ferroviaire.

Art. 22. L'ECE qui a sous sa responsabilité, un membre du personnel qui méconnaît les obligations qui lui incombent en vertu des articles 20 et 21 :

- 1° en informe immédiatement le GI; et
- 2° prend les mesures nécessaires afin d'éviter qu'une telle situation ne se reproduise.

Art. 23. Lorsque le GI constate ou est informé conformément à l'article 22, 1°, qu'un membre du personnel d'un ECE, méconnaît les obligations qui lui incombent en vertu des articles 20 et 21, et que l'ECE n'a pas encore pris les mesures nécessaires conformément à l'article 22, 2°, il interdit au membre du personnel d'exercer sa fonction sur l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire nationale. Cette interdiction reste en vigueur jusqu'à ce que l'ECE prenne les mesures nécessaires conformément aux dispositions de l'article 22, 2°.

CHAPITRE 6. — Disposition transitoire

Art. 24. Les UI, le GI et les ECE se mettent en conformité avec les dispositions du présent arrêté le 13 décembre 2020, à l'exception de la tâche critique de sécurité C.3 visée à l'annexe 2, avec laquelle ils se mettent en conformité le 15 décembre 2021.

Sans préjudice de l'article 25, et en vue de l'application de l'alinéa 1^{er}, l'arrêté royal du 9 juillet 2013 précité continue à s'appliquer aux UI, au GI et aux ECE jusqu'au 12 décembre 2020 inclus.

CHAPITRE 7. — Dispositions finales

Art. 25. L'arrêté royal du 9 juillet 2013 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité est abrogé.

Art. 26. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 27. Le ministre qui a le transport ferroviaire dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 9 août 2020.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
Fr. BELLOT

Preventieve maatregel overeenkomstig artikel 70, § 3, van de Spoorcodex

Betrokken lid van het veiligheidspersoneel

Naam, Voornaam:	Nationaliteit:	Onderneming:
Veiligheidskritieke taak:	Datum:	Document nummer van het veiligheidspersoneel:
Identificatienummer:	Uur:	Vervaldatum:
Plaats:	Trein:	Handtekening:

Reden :

.....

.....

.....

.....

.....

De infrastructuurbeheerder

Verplichtingen van het betrokken lid van het veiligheidspersoneel:

1. Het informeren van alle personen onder wiens gezag u de veiligheidskritieke taken uitvoert
2. De preventieve maatregel geldt voor alle veiligheidskritieke taken waarvoor u gecertificeerd bent.

Personeel 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 augustus 2020 tot bepaling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel en op het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten.

FILIP

Van Koningswege :
De Minister van Mobiliteit,
Fr. BELLOT

Bijlage 2 bij het koninklijk besluit van 9 augustus 2020 tot vaststelling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel en op het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten

Bijlage 2

Veiligheidskritieke taken en kennis verbonden aan de uitvoering van deze veiligheidskritieke taken

Kolom A	Kolom B
Veiligheidskritieke taak	Kennis verbonden aan de uitvoering van de veiligheidskritieke taak
A. Veiligheidskritieke taken verbonden aan de treinvoorbereiding en kennis verbonden aan de uitvoering van deze veiligheidskritieke taken	
1. Verantwoordelijk zijn voor de rangeerdienst:	De installaties en de organisatie van de treindienst kennen, met inbegrip van de te respecteren onderrichtingen en de ondertekende protocollen met andere partijen;
	De uit te voeren handelingen kennen (koppelen, ontkoppelen, geduwd rangeren, aan perron plaatsen, triëren, samenstellen, bedieningen,...);
	De aangebrachte etiketten, de op voertuigen aanwezige opschriften en informatie betreffende de aard van het vervoer, onder andere de voorschriften van toepassing op het vervoer van gevaarlijke goederen of reizigers, kennen en de desbetreffende regelgevingen en onderrichtingen kunnen toepassen;
	De rangeerbevelen kennen en correct kunnen toepassen;
	Bekwaam zijn om te communiceren met de andere betrokken actoren teneinde de veiligheid van het spoorverkeer te verzekeren, daarin begrepen de geformaliseerde aankondigingen gericht aan personen die andere veiligheidskritieke taken uitvoeren;
	Bekwaam zijn om de activiteiten van medewerkers onder zijn bevoegdheid te coördineren en hun bescherming te verzekeren;
	De procedures in geval van een ongeval, een incident of een situatie die een ernstig of dreigend risico inhoudt, kunnen toepassen;
	De noodzakelijke veiligheidsmaatregelen kunnen toepassen teneinde de normale situatie te herstellen.
2. Ter plaatse bedienen van lokale veiligheidsinrichtingen, spoortoestellen en signalisatietoestellen:	De bepalingen opgenomen in plaatselijke protocollen en onderrichtingen kennen en kunnen toepassen;
	De veiligheidsinstallaties onder de voorwaarden voorzien in plaatselijke protocollen en onderrichtingen kunnen gebruiken (wissels, ontspoor tongen, stuitklampen, overwegen, sloten,...);
	Een verstoorde situatie kunnen vaststellen en de

	betrokken dienst daarover informeren;
	De installaties en uit te voeren handelingen kennen;
	De reismwegen in alle veiligheid kunnen aanleggen en deze controleren vooraleer de beweging toe te laten;
	De procedures in geval van een ongeval, een incident of een situatie die een ernstig of dreigend risico inhoudt, kunnen toepassen;
	De noodzakelijke veiligheidsmaatregelen kunnen toepassen teneinde de normale situatie te herstellen.
3. Toepassen van de voorschriften inzake remming, immobilisatie en samenstelling van treinen en rangeerbewegingen:	De trein of rangeerbeweging kunnen samenstellen of ontbinden, rekening houdend met de regelgeving en de toepasselijke onderrichtingen (snelheid, massa, soort remming...);
	Rollend materieel kunnen koppelen/ontkoppelen (mechanische, elektrische en pneumatische koppelingen);
	De rangeerbevelen kennen en correct kunnen toepassen;
	Het verplaatsen en stoppen van de voertuigen en de stellen kunnen bevelen;
	Kennen en toepassen van de noodzakelijke uit te voeren controles alvorens een rangering te bevelen;
	In geval van een opgedrukte beweging bekwaam zijn om de rit op zicht en de seininrichting na te leven;
	De procedure en de na te leven regels voor het correct gebruik van de remkoppeling kennen en kunnen toepassen;
	Correct kunnen reageren wanneer voertuigen ontsnappen;
	De regels met betrekking tot de immobilisatie van voertuigen kunnen toepassen;
	De installaties en de uit te voeren handelingen kennen;
	De voorschriften kennen waaraan de signalisatie van het einde van een trein of rangeerbeweging moet voldoen;
	De kenmerken van spoorvoertuigen en ladingen kunnen herkennen en meedelen, met inbegrip van de aanwezigheid van gevaarlijke goederen;
	De lengte van een stel kunnen bepalen;
	De vaste, mobiele, optische en akoestische seinen kunnen herkennen;
	De bepalingen inzake de remvoorschriften of de samenstelling van de trein of de rangeerbeweging kennen die moeten worden toegepast in normale situaties en in geval van onregelmatigheden;

	De procedures in geval van een ongeval, een incident of een situatie die een ernstig of dreigend risico inhoudt, kunnen toepassen;
	De noodzakelijke veiligheidsmaatregelen kunnen toepassen teneinde de normale situatie te herstellen.
4. Uitvoeren van een remproef:	De verschillende remproeven kennen;
	Het type van de uit te voeren remproef kunnen bepalen;
	De voorgeschreven remproef kunnen uitvoeren;
	Een anomalie kunnen vaststellen;
	Weten welke gedragslijn aan te houden in geval van een anomalie;
	De procedures in geval van een ongeval, een incident of een situatie die een ernstig of dreigend risico inhoudt, kunnen toepassen;
	De noodzakelijke veiligheidsmaatregelen kunnen toepassen teneinde de normale situatie te herstellen.
5. Nagaan van de conformiteit van een trein of van een rangeerbeweging:	De belangrijkste onderdelen van voertuigen, hun remsysteem, hun uitrusting en hun bovenbouw kennen en hun conformiteit kunnen nagaan;
	De eventuele beschadigingen en gebreken aan de voertuigen, die de veiligheid van het vervoer in het gedrang kunnen brengen, kunnen opsporen en lokaliseren, en maatregelen kunnen nemen om deze te verhelpen;
	De conformiteit van wagons voor gevaarlijke goederen kunnen nagaan aan de hand van de vervoersdocumenten;
	Bekwaam zijn om te communiceren met de andere betrokken actoren teneinde de veiligheid van het spoorverkeer te verzekeren;
	Aan de hand van de merktekens op een voertuig de tarra, de lengte, de gremde massa, de geldigheid van de revisie, de laadlimiet in functie van de te berijden lijnen kunnen bepalen;
	De conformiteit van de lading kunnen nagaan;
	De correcte uitvoering van de koppelingen kunnen nagaan (mechanische, pneumatische, elektrische verbindingen, enz.);
	Kunnen nagaan of de voertuigen beantwoorden aan de kenmerken van het vervoer waarvoor ze worden ingezet;
	De procedures in geval van een ongeval, een incident of een situatie die een ernstig of dreigend risico inhoudt, kunnen toepassen;
	De noodzakelijke veiligheidsmaatregelen kunnen toepassen teneinde de normale situatie te herstellen.

6. Beheren van de administratieve verrichtingen met een impact op de veiligheid van het verkeer:	Het in de verschillende types van bewegingen en op goedgekeurde reismogelijkheden toegelaten materieel kunnen onderscheiden;
	De verschillende aanduidingen op het voertuig, op de ladingen en op de vervoersdocumenten kennen;
	Bekwaam zijn om de plaats van gevaarlijke goederen te bepalen in een trein, een rangeerbeweging of bij uitgeweken voertuigen;
	Rekening kunnen houden met de beperkingen die zijn opgelegd ingevolge de controle van de conformiteit van een trein of een rangeerbeweging (beschadigingsetiketten...);
	Het remmingsbulletin of het trierbulletin kunnen opstellen;
	Al de nodige informatie kunnen doorspelen aan de voorziene bestemmingen en dit door gebruik te maken van de verschillende voorziene middelen;
	Bekwaam zijn om de verzendingsadministratie af te handelen en de traceerbaarheid ervan te kunnen waarborgen;
	De aankondiging van de samenstelling kunnen versturen;
	Kunnen instaan voor het aannemen van transporten, in het bijzonder de zendingen met gevaarlijke goederen;
	Het remregime en het rempercentage kunnen bepalen en op basis daarvan de toegestane snelheid bepalen.

B. Veiligheidskritieke taken verbonden aan het vertrek en aan de toelating tot beweging van de treinen en kennis verbonden aan de uitvoering van deze veiligheidskritieke taken

1. De dienst van de beweging beheren:	
De dienst van de beweging bestaat in het bijzonder uit:	
a) het toelaten van bewegingen via de besturing van seinen;	
b) het verzekeren van de regelmatigheid van het verkeer door het uitoefenen van controle op de uitvoering van die treindienst en de verdeling van capaciteit;	
c) het garanderen van de veiligheid van bewegingen;	

d) het uitvoeren van de veiligheidsprocedures die voorzien zijn in geval van:	
- beschadiging of storing van de infrastructuur (seininrichting, spoor, bovenleiding, overwegen en andere samenstellende delen van de infrastructuur);	
- werken aan de spoorweginfrastructuur (buitendienststelling van een spoor, buiten spanningstelling,...);	
- elk voorval dat de veiligheid van het verkeer en/of van de spoorweginfrastructuur in het gedrang zou kunnen brengen.	
	Bekwaam zijn om de veiligheid en de opvolging van het verkeer te verzekeren, met respect voor de treinpaden en de voorrangsvolgorde in een bepaald geografisch gebied;
	De organisatie van de treindienst kennen, doen naleven of indien nodig aanpassen binnen de voorgeschreven limieten;
	Bekwaam zijn om de aanvragen voor werken te behandelen, de beschermingsmaatregelen te nemen (of te laten nemen) en de werken toe te staan;
	De veiligheidsmaatregelen kunnen treffen met betrekking tot de verzending van bijzondere vervoeren (in het bijzonder: uitzonderlijke vervoeren, vervoer van gevaarlijke goederen, de verzending van voertuigen die de normale werking van de spoorstroomkringen verstoren, ...);
	Rekenschap kunnen afleggen en de betrokken actoren kunnen informeren in geval van storingen of abnormale situaties;
	De procedures in geval van een ongeval, een incident of een situatie die een ernstig of dreigend risico inhoudt, kunnen toepassen (met inbegrip van de specifieke maatregelen in geval van een ongeval waarbij gevaarlijke goederen betrokken zijn);
	De noodzakelijke veiligheidsmaatregelen kunnen toepassen teneinde de normale situatie te herstellen;
	De procedures in verband met veiligheidscommunicatie kunnen toepassen;
	Een grondige kennis bezitten van de seininrichting, de technologie, de uitrustingen en het sporencomplex in een bepaald geografisch gebied;
	Een grondige kennis bezitten van de veiligheidsinrichtingen en deze gebruiken onder de in de regelgeving voorziene voorwaarden;
	De nodige maatregelen kunnen nemen om een trein dringend te laten stoppen;
	Maatregelen kunnen nemen die de bediening van veiligheidsinrichtingen beperken of verbieden;

	Een storing aan de veiligheidsinrichtingen kunnen vaststellen, de veiligheidsmaatregelen kunnen nemen en de procedures kunnen toepassen;
	Een grondige kennis bezitten van de regelgeving en van de onderrichtingen en deze kunnen toepassen;
	De voorgeschreven maatregelen kunnen nemen om de veiligheid van personen te verzekeren.
De personen die bevoegd zijn voor deze VKT zijn eveneens bevoegd voor de VKT bedienen van de seinen en van de andere veiligheidsinrichtingen.	
2. Bedienen van de seinen en van de andere veiligheidsinrichtingen:	De organisatie van de treindienst kennen en naleven;
	De veiligheidsmaatregelen kunnen toepassen met betrekking tot de verzending van bijzondere vervoeren (in het bijzonder: uitzonderlijke vervoeren, vervoer van gevaarlijke goederen, de verzending van voertuigen die de normale werking van de spoorstroomkringen verstoren, ...);
	De betrokken actoren kunnen informeren in geval van storingen of abnormale situaties;
	De procedures in geval van een ongeval, een incident of een situatie die een ernstig of dreigend risico inhoudt, kunnen toepassen (met inbegrip van de specifieke maatregelen in geval van een ongeval waarbij gevaarlijke goederen betrokken zijn);
	De procedures in verband met veiligheidscommunicatie kunnen toepassen;
	Een grondige kennis bezitten van de seininrichting, de technologie, de uitrustingen en het sporencomplex in een bepaald geografisch gebied;
	Een grondige kennis bezitten van de veiligheidsinrichtingen en deze gebruiken onder de in de regelgeving voorziene voorwaarden;
	Een storing aan de veiligheidsinrichtingen kunnen vaststellen en de procedures toepassen;
	De nodige maatregelen kunnen nemen om een trein dringend te laten stoppen;
	De voorwaarden voor het vertrek van een trein kennen;
	De voorgeschreven maatregelen kunnen toepassen om de veiligheid van personen te verzekeren.

C. Andere veiligheidskritieke taken en kennis verbonden aan de uitvoering van deze veiligheidskritieke taken

1. Leiden van spoorweginfrastructuurwerken en verzekeren van de exploitatieveiligheid in het werkgebied en de omgeving ervan:	Een grondige kennis bezitten van de toepasselijke regelgeving en de onderrichtingen en consignes betreffende de voorwaarden voor het uitvoeren van werken, met inbegrip van het verkeer van werktreinen, gebruiken;
	Bekwaam zijn om de aan werken en aan het verkeer van werktreinen voorafgaande toelatingen te bekomen;
	De overeenkomstige communicatie- en veiligheidsprocedures kunnen aanwenden met het betrokken personeel;
	De voorgeschreven maatregelen kunnen nemen om de werf te beveiligen en de veiligheid van het treinverkeer en het personeel te verzekeren;
	De tussenkomsten van verschillende diensten of onderaannemers die onder zijn bevoegdheid zijn geplaatst kunnen coördineren, teneinde de zekerheid te bekomen dat de maatregelen betreffende de veiligheid van het verkeer van de met de werken belaste dienst worden uitgevoerd;
	De nodige maatregelen kunnen nemen om het verkeer van werktreinen op het buiten dienst gestelde spoor veilig te laten verlopen;
	De nodige maatregelen kunnen toepassen wanneer in het vrijruimteprofiel van een in dienst zijn spoor wordt getreden;
	De nodige maatregelen kunnen nemen om bij verkeer van werktreinen op het buiten dienst gestelde spoor de overwegen veilig te overschrijden;
	De procedures in geval van een ongeval, een incident of een situatie die een ernstig of dreigend risico inhoudt, kunnen toepassen;
	Bekwaam zijn om de zekerheid te verkrijgen, bij het einde van de werken, dat niets de opheffing van de veiligheidsmaatregelen in de weg staat, of beperkingen in te stellen en de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen toepassen teneinde de normale situatie te herstellen.

2. De taak van schildwacht uitvoeren:	De aankondigings- en waarschuwingsmiddelen kennen en gebruiken;
	Bekwaam zijn om de treinen aan te kondigen onder de voorwaarden voorzien in de regelgeving en de toepasselijke onderrichtingen;
	Een voldoende kennis bezitten van de plaats van het werk (sporenplan, reiswegen, rijrichting, refertesnelheid van de werf, zichtbaarheidsafstand, enz.);
	De procedures in geval van een ongeval, een incident of een situatie die een ernstig of dreigend risico inhoudt, kunnen toepassen;
	De toe te passen voorschriften met betrekking tot slechte weersomstandigheden kennen (mist, sneeuwstorm, onvoldoende zichtbaarheid, enz.).
3. Verantwoordelijk zijn voor het ingrijpen in componenten van de spoorweginfrastructuur dat een impact kan hebben op de veiligheid van het verkeer:	Een grondige kennis bezitten van de regelgeving, de onderrichtingen en toepasselijke technische documenten en deze kunnen gebruiken;
	De interventie of proeven kunnen uitvoeren overeenkomstig de regels van de kunst en overeenkomstig de geldende normen;
	De tussenkomsten van verschillende diensten of onderaannemers die onder zijn bevoegdheid zijn geplaatst kunnen coördineren, teneinde de zekerheid te bekomen dat de maatregelen betreffende de veiligheid van het verkeer van de met de interventie of proeven belaste dienst worden uitgevoerd;
	Bekwaam zijn om de zekerheid te geven op het einde van de interventie of de proeven dat de werking en de kenmerken van de betrokken installaties conform zijn aan de principes die ze definiëren;
	De procedures in geval van een ongeval, een incident of een situatie die een ernstig of dreigend risico inhoudt, kunnen toepassen;
	De noodzakelijke veiligheidsmaatregelen kunnen toepassen teneinde de normale situatie te herstellen;
	Een grondige kennis hebben van het uitvoeren van tests op nieuwe of gewijzigde veiligheidsinstallaties.
4. Beschermen van het spoorverkeer ten opzichte van het wegverkeer en omgekeerd aan overwegen:	De bediening van overweginstallaties kennen en de desbetreffende regelgeving en onderrichtingen kunnen toepassen;
	De communicatieprocedures betreffende overwegen kunnen toepassen;
	Een storing kunnen vaststellen, de veiligheidsmaatregelen nemen en de procedures toepassen;

	De procedures in geval van een ongeval, een incident of een situatie die een ernstig of dreigend risico inhoudt, kunnen toepassen en in het bijzonder bekwaam zijn om het wegverkeer te verbieden op een overweg in beschadigde toestand (storing bij de sluiting van de slagbomen; gedoofde lichten, enz.);
	De noodzakelijke veiligheidsmaatregelen kunnen toepassen teneinde de normale situatie te herstellen.
5. Toezicht houden op en bedienen van de perrons:	De middelen die tot zijn beschikking zijn gesteld in het kader van het doorgeven van “Verrichtingen Gedaan” kennen en kunnen gebruiken;
	Kunnen tussenkomen bij een onregelmatig vertrek;
	De veiligheid van de personen aanwezig op het perron kunnen verzekeren, in het bijzonder van personen met beperkte mobiliteit en groepen;
	Bijstand kunnen verlenen aan de slachtoffers bij een ongeval ;
	De procedures in geval van een ongeval, een incident of een situatie die een ernstig of dreigend risico inhoudt, kunnen toepassen;
	De noodzakelijke veiligheidsmaatregelen kunnen toepassen teneinde de normale situatie te herstellen.
6. Beheren van de tractiestroom:	Bekwaam zijn om de bovenleiding te voeden door een veilige uitbating van de onderstations, sectioneerposten, voedingsposten en bovenleidingschakelaars;
	Een grondige kennis bezitten van de bovenleiding, de toestellen, verschillende middelen en pertinente onderrichtingen betreffende de uitbating van onderstations, sectioneerposten, voedingsposten en het bovenleidingsnet;
	Bekwaam zijn om te communiceren met de andere betrokken actoren teneinde de veiligheid van het spoorverkeer te verzekeren;
	In staat zijn om:
	- onmiddellijk de betekenis van elke storing te begrijpen en de voorgeschreven maatregelen te nemen;
	- het bevel te geven tot rijden met neergelaten stroomafnemers;
	- de stroom te verbreken, de bovenleiding buiten spanning en onder spanning te stellen;
	De procedures in geval van een ongeval, een incident of een situatie die een ernstig of dreigend risico inhoudt, kunnen toepassen;
	De noodzakelijke veiligheidsmaatregelen kunnen toepassen teneinde de normale situatie te herstellen.

7. Vergezellen van een goederentrein:	De noodreminstallatie kennen en kunnen gebruiken;
	De procedure en de na te leven regels voor het correct gebruik van de remkoppeling kennen en kunnen toepassen;
	De trein tot stilstand kunnen brengen indien de veiligheid in het gedrang komt;
	De handstopseinen, snelheidsseinen en seinen voor elektrische tractie kunnen herkennen;
	In geval van een opgedrukte beweging de rit op zicht en de seininrichting kunnen naleven;
	De maatregelen kennen en kunnen toepassen wanneer men op de hoogte is van een feit dat een snelheidsbeperking vereist;
	Bekwaam zijn om een onregelmatige seinvoorbijrijding vast te stellen en op passende wijze te reageren;
	Bekwaam zijn om een overweg in alle veiligheid te laten overschrijden wanneer de taak aan hem is toevertrouwd;
	De overeenkomstig de toepasselijke onderrichtingen vereiste documenten kunnen opstellen en kunnen bezorgen aan de bestuurder;
	Bekwaam zijn om de mededelingen opgelegd door de IB uit te wisselen, met inbegrip van deze bij het binnenrijden en verlaten van een infrastructuurzone of een buiten dienst gesteld spoor.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 9 augustus 2020 tot bepaling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel en op het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,

Fr. BELLOT

Mesure préventive en application de l'article 70, § 3, du Code ferroviaire		
Membre du personnel de sécurité concerné		
Nom, prénom :	Nationalité :	Entreprise :
Tâche critique de sécurité :	Date :	N° du document du personnel de sécurité :
Numéro d'identification :	Heure :	Date d'échéance :
Lieu :	Train :	Signature :
Raison :		
.....		
.....		
.....		
.....		
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 tâches critiques de sécurité ;		
2. La mesure préventive concerne toutes les tâches critiques de sécurité pour lesquelles vous êtes certifié.		
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 août 2020 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités en charge de l'entretien.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
Fr. BELLOT

Annexe 2 à l'arrêté royal du 9 août 2020 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités en charge de l'entretien

Annexe 2

Tâches critiques de sécurité et connaissances liées à l'exécution de ces tâches critiques de sécurité

Colonne A	Colonne B
Tâche critique de sécurité	Connaissances liées à l'exécution de la tâche critique de sécurité
A. Tâches critiques de sécurité liées à la préparation des trains et connaissances liées à l'exécution de ces tâches critiques de sécurité	
1. Assurer la responsabilité du service des manœuvres :	Connaître les installations et l'organisation du service des trains, y inclus les instructions à respecter et les protocoles signés avec les autres parties ;
	Connaître les opérations à réaliser (accouplement, désaccouplement, manœuvre en rame poussée, mise à quai, triage, formation, dessertes, ...) ;
	Connaître la signification des étiquettes apposées et inscriptions présentes sur les véhicules concernant les caractéristiques des véhicules et les informations relatives à la nature des transports, notamment les prescriptions applicables au transport de marchandises dangereuses ou de voyageurs et savoir appliquer la réglementation et les instructions qui les concernent ;
	Connaître les ordres de manœuvre et leurs modalités de transmission ;
	Capacité à communiquer avec les autres acteurs concernés afin de garantir la sécurité des circulations, y inclus les communications formalisées à destination des personnes exerçant d'autres tâches critiques de sécurité ;
	Capacité à coordonner les activités des collaborateurs sous sa responsabilité et en assurer la protection ;
	Savoir appliquer les procédures en cas d'accident, d'incident, ou de situation présentant un risque grave ou imminent ;
	Savoir appliquer les mesures de sécurité nécessaires afin de rétablir la situation normale.
2. Assurer sur place la desserte des dispositifs de sécurité, des appareils de voie et de signalisation :	Connaître et savoir appliquer les dispositions reprises dans les protocoles locaux et instructions ;
	Savoir utiliser les installations de sécurité dans les conditions prévues dans les protocoles locaux et instructions (aiguillages, aiguilles de déraillement, taquets, passages à niveau, slots...) ;
	Savoir détecter une situation dégradée et en informer le service concerné ;

	Connaître les installations et les opérations à effectuer ;
	Savoir établir les itinéraires en toute sécurité et le vérifier avant d'autoriser le mouvement ;
	Savoir appliquer les procédures en cas d'accident, d'incident, ou de situation présentant un risque grave ou imminent ;
	Savoir appliquer les mesures de sécurité nécessaires afin de rétablir la situation normale.
3. Appliquer les règles relatives au freinage, à l'immobilisation et à la composition des trains et des mouvements de manœuvre :	Savoir composer ou décomposer le train ou le mouvement de manœuvre en tenant compte de la réglementation et des instructions applicables (vitesse, masse, type de freinage...) ;
	Savoir réaliser l'accouplement/désaccouplement de matériel roulant (liaisons mécaniques, électriques, pneumatiques) ;
	Connaître les ordres de manœuvre et leurs modalités de transmission ;
	Savoir commander le déplacement et l'arrêt des véhicules et des rames ;
	Connaître et appliquer les vérifications essentielles à opérer avant de commander une manœuvre ;
	Capacité à assurer le respect de la marche à vue et de la signalisation en cas de rame poussée ;
	Connaître et savoir appliquer la procédure et les règles à respecter pour la desserte correcte de l'accouplement de freinage ;
	Savoir réagir correctement en cas d'échappement de véhicules ;
	Savoir appliquer les règles relatives à l'immobilisation des véhicules ;
	Connaître les installations et les opérations à réaliser ;
	Connaître les règles de la signalisation de queue d'un train ou d'un mouvement de manœuvre ;
	Savoir repérer et communiquer les caractéristiques des véhicules ferroviaires et des chargements, y inclus la présence de marchandises dangereuses ;
	Savoir déterminer la longueur d'une rame ;
	Savoir reconnaître les signaux fixes, mobiles, optiques et acoustiques ;
	Connaître les dispositions à appliquer en situation normale et en cas d'anomalie liée aux règles de freinage ou de composition du train ou du mouvement de manœuvre ;
	Savoir appliquer les procédures en cas d'accident, d'incident, ou de situation présentant un risque grave ou imminent ;
	Savoir appliquer les mesures de sécurité nécessaires afin de rétablir la situation normale.

4. Réaliser un essai de frein :	Connaître les différents essais de frein ;
	Savoir identifier la nature de l'essai de frein à réaliser ;
	Savoir mettre en œuvre l'essai de frein prescrit ;
	Savoir détecter une anomalie ;
	Connaître la conduite à tenir en cas d'anomalie ;
	Savoir appliquer les procédures en cas d'accident, d'incident, ou de situation présentant un risque grave ou imminent ;
	Savoir appliquer les mesures de sécurité nécessaires afin de rétablir la situation normale.
5. Vérifier la conformité d'un train ou d'un mouvement de manœuvre :	Connaître les principaux éléments des véhicules, le système de freinage, leur infrastructure et leur superstructure, et savoir déterminer leur conformité ;
	Savoir rechercher, localiser les avaries et les anomalies éventuelles aux véhicules susceptibles de compromettre la sécurité du transport ainsi qu'engager des mesures en vue d'y remédier ;
	Savoir vérifier la conformité des wagons de marchandises dangereuses avec les documents de transport ;
	Capacité à communiquer avec les autres acteurs concernés afin de garantir la sécurité des circulations ;
	En fonction du marquage des véhicules, savoir déterminer la tare, la longueur, la masse freinée, la fin de validité de la date de révision, la limite de charge en fonction des lignes empruntées ;
	Savoir déterminer la conformité du chargement ;
	Savoir vérifier la réalisation correcte des attelages (liaisons mécanique, pneumatique, électrique, etc.) ;
	Savoir vérifier si les véhicules correspondent aux caractéristiques de la circulation à effectuer ;
	Savoir appliquer les procédures en cas d'accident, d'incident, ou de situation présentant un risque grave ou imminent ;
	Savoir appliquer les mesures de sécurité nécessaires afin de rétablir la situation normale.
6. Assurer la gestion des opérations administratives ayant un impact sur la sécurité des circulations :	Savoir distinguer le matériel autorisé dans les divers types de parcours et sur les itinéraires autorisés ;
	Connaître les diverses indications figurant sur le matériel, sur les chargements et sur les documents de transport ;
	Capacité à assurer la localisation des transports de marchandises dangereuses présents dans un train, un mouvement de manœuvre ou stationnant dans une installation ;
	Savoir tenir compte des restrictions imposées lors de la vérification de la conformité d'un train ou d'un mouvement de manœuvre (étiquettes d'avarie...) ;

	Savoir établir le bulletin de freinage ou le bulletin de triage ;
	Savoir transmettre toutes les informations nécessaires aux destinataires prévus et ce, par les différents moyens prévus ;
	Capacité à assurer le suivi administratif des acheminements et savoir en garantir la traçabilité ;
	Savoir transmettre l'annonce de composition ;
	Savoir réaliser l'acceptation des transports, notamment les envois de marchandises dangereuses ;
	Savoir déterminer le régime et le pourcentage de freinage d'un train et en déduire la vitesse autorisée.
B. Tâches critiques de sécurité liées au départ et à l'autorisation de mouvement des trains et connaissances liées à l'exécution de ces tâches critiques de sécurité	
1. Assurer le service du mouvement :	
Le service du mouvement consiste notamment à :	
a) autoriser la circulation des mouvements par la commande des signaux ;	
b) assurer la régulation du trafic en exerçant une surveillance sur l'exécution du service des trains et la répartition des capacités ;	
c) garantir la sécurité des mouvements ;	
d) mettre en œuvre les procédures de sécurité prévues en cas :	
- d'avarie ou de dérangement survenant à l'infrastructure (équipements de signalisation, voie, caténaire, passages à niveau et autres éléments constitutifs de l'infrastructure) ;	
- de travaux à l'infrastructure ferroviaire (mise hors service de voie, mise hors tension, ...) ;	
- de tout évènement susceptible de compromettre la sécurité des circulations et/ou de l'infrastructure ferroviaire.	
	Capacité à assurer la sécurité et le suivi du trafic en respectant les sillons et l'ordre de priorité sur un secteur géographique donné ;
	Connaître, faire respecter ou adapter si nécessaire l'organisation du service des trains dans les limites prescrites ;
	Capacité à assurer le traitement des demandes de travaux, prendre les protections ou les faire prendre et accorder les travaux ;
	Savoir prendre les mesures de sécurité concernant l'acheminement de transports ferroviaires particuliers (notamment transports exceptionnels, marchandises dangereuses, véhicules n'assurant pas le fonctionnement normal des circuits de voie ...) ;

	Savoir rendre compte et informer les acteurs concernés en cas de dérangements ou de situations anormales ;
	Savoir appliquer les procédures en cas d'accident, d'incident, ou de situation présentant un risque grave ou imminent (y inclus les mesures spécifiques en cas d'accident impliquant des marchandises dangereuses) ;
	Appliquer les mesures de sécurité nécessaires afin de rétablir la situation normale ;
	Savoir appliquer les procédures en matière de communication de sécurité ;
	Posséder une connaissance approfondie de la signalisation, de la technologie, des équipements et de la configuration des voies sur un secteur géographique donné ;
	Posséder une connaissance approfondie des installations de sécurité et les utiliser dans les conditions prévues par la réglementation ;
	Savoir prendre les mesures nécessaires pour provoquer l'arrêt d'urgence d'un train ;
	Savoir mettre en place les dispositifs restreignant ou interdisant la manœuvre des installations de sécurité ;
	Savoir identifier un dérangement des installations de sécurité, prendre les mesures de sécurité, et appliquer les procédures ;
	Posséder une connaissance approfondie de la réglementation et des instructions et savoir les appliquer ;
	Savoir prendre les mesures prescrites pour assurer la sécurité des personnes.
Les personnes habilitées à cette TCS sont également habilitées à la TCS manœuvrer les signaux et autres installations de sécurité.	
2. Manœuvrer les signaux et autres installations de sécurité :	Connaître et respecter l'organisation normal du service des trains ;
	Savoir appliquer les mesures de sécurité concernant l'acheminement de transports ferroviaires particuliers (notamment transports exceptionnels, marchandises dangereuses, véhicules n'assurant pas le fonctionnement normal des circuits de voie ...) ;
	Savoir informer les acteurs concernés en cas de dérangements ou de situations anormales ;
	Savoir appliquer les procédures en cas d'accident, d'incident, ou de situation présentant un risque grave ou imminent (y inclus les mesures spécifiques en cas d'accident impliquant des marchandises dangereuses) ;
	Savoir appliquer les procédures en matière de communication de sécurité ;

	Posséder une connaissance approfondie de la signalisation, de la technologie, des équipements et de la configuration des voies sur un secteur géographique donné ;
	Posséder une connaissance approfondie des installations de sécurité et les utiliser dans les conditions prévues par la réglementation ;
	Savoir identifier un dérangement des installations de sécurité et appliquer les procédures ;
	Savoir provoquer l'arrêt d'urgence d'un train ;
	Connaître les conditions de départ d'un train ;
	Savoir appliquer les mesures prescrites pour assurer la sécurité des personnes.
C. Autres tâches critiques de sécurité et connaissances liées à l'exécution de ces tâches critiques de sécurité	
1. Diriger la réalisation de travaux sur l'infrastructure ferroviaire et assurer la sécurité de l'exploitation sur la zone de travail et ses abords :	Posséder une connaissance approfondie de la réglementation applicable et utiliser les instructions ou consignes relatives aux conditions de réalisation des travaux, y inclus la circulation des trains de travaux ;
	Capacité à obtenir les accords préalables aux travaux et à la circulation des trains de travaux ;
	Savoir mettre en œuvre avec les personnels concernés les procédures de communication et de sécurité correspondantes ;
	Savoir prendre les mesures prescrites pour sécuriser le chantier et assurer la sécurité du trafic ferroviaire et des personnes ;
	Savoir coordonner les interventions des différents services ou sous-traitants placés sous son autorité, de façon à obtenir l'assurance que les mesures relatives à la sécurité des circulations incombant au service chargé des travaux sont mises en œuvre ;
	Savoir prendre les mesures nécessaires pour sécuriser la circulation des trains de travaux sur la voie mise hors service ;
	Savoir mettre en œuvre les mesures nécessaires en cas d'empiètement dans le gabarit d'une voie en service ;
	Savoir 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 ;
	Savoir appliquer les procédures en cas d'accident, d'incident, ou de situation présentant un risque grave ou imminent ;
	Capacité à obtenir l'assurance, à la fin des travaux, que rien ne s'oppose à ce que les mesures de sécurité soient levées, ou mettre en place les restrictions et appliquer les mesures de sécurité nécessaires afin de rétablir la situation normale.

2. Assurer la mission d'un factionnaire :	Connaître et utiliser les dispositifs d'annonces et d'alertes ;
	Capacité à assurer l'annonce des trains dans les conditions prévues par la réglementation et les instructions applicables ;
	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.) ;
	Savoir appliquer les procédures en cas d'accident, d'incident, ou de situation présentant un risque grave ou imminent ;
	Connaître les prescriptions à appliquer en cas de mauvaises conditions atmosphériques (brouillard, tempête de neige, visibilité insuffisante, etc.).
3. Assumer la responsabilité d'une intervention sur les composants de l'infrastructure ferroviaire pouvant avoir un impact sur la sécurité des circulations :	Posséder une connaissance approfondie de la réglementation, des instructions et documents techniques applicables et savoir les utiliser ;
	Savoir exécuter l'intervention ou les essais conformément aux règles de l'art et aux normes en vigueur ;
	Savoir coordonner les interventions des différents services ou sous-traitants placés sous son autorité, de façon à obtenir l'assurance que les mesures relatives à la sécurité des circulations incombant au service chargé de l'intervention ou des essais sont mises en œuvre ;
	Capacité à donner l'assurance à la fin de l'intervention ou des essais que le fonctionnement et les caractéristiques des installations visées sont conformes aux principes qui les définissent ;
	Savoir appliquer les procédures en cas d'accident, d'incident, ou de situation présentant un risque grave ou imminent ;
	Savoir appliquer les mesures de sécurité nécessaires afin de rétablir la situation normale ;
	Posséder une connaissance approfondie en matière de réalisation des essais sur les installations de sécurité nouvelles ou modifiées.
4. Assurer la protection des circulations ferroviaires vis-à-vis des circulations routières et réciproquement aux passages à niveau :	Connaître la manœuvre des installations de passage à niveau et savoir appliquer la réglementation et les instructions les concernant ;
	Savoir appliquer les procédures de communication concernant les passages à niveau ;
	Savoir identifier un dérangement, prendre les mesures de sécurité, et appliquer les procédures ;

	Savoir appliquer les procédures en cas d'accident, d'incident, ou de situation présentant un risque grave ou imminent et notamment être à même d'interdire la circulation routière au niveau du passage à niveau dans les situations dégradées (dérangement à la fermeture des barrières, feux éteints, etc.) ;
	Savoir appliquer les mesures de sécurité nécessaires afin de rétablir la situation normale.
5. Assurer la surveillance et la desserte des quais :	Connaître et savoir utiliser les dispositifs mis à sa disposition dans le cadre de la transmission des opérations terminées ;
	Savoir intervenir lors d'un départ irrégulier ;
	Savoir assurer la sécurité des personnes présentes sur le quai, notamment les personnes à mobilité réduite et les groupes ;
	Savoir apporter une assistance aux victimes en cas d'accident ;
	Savoir appliquer les procédures en cas d'accident, d'incident, ou de situation présentant un risque grave ou imminent ;
	Savoir appliquer les mesures de sécurité nécessaires afin de rétablir la situation normale.
6. Assurer la répartition du courant de traction :	Capacité à assurer l'alimentation de la caténaire par une exploitation en sécurité des sous-stations, postes de sectionnement, postes d'alimentation et sectionneurs ;
	Posséder une connaissance approfondie de la caténaire, des appareils, dispositifs divers et instructions pertinentes concernant l'exploitation des sous-stations, des postes de sectionnement, des postes d'alimentation et du réseau de caténaires ;
	Avoir la capacité à communiquer avec les autres acteurs concernés afin de garantir la sécurité des circulations ;
	Être à même de :
	- comprendre immédiatement la signification de tout dérangement et d'appliquer les mesures prescrites ;
	- donner l'ordre de circuler avec les pantographes abaissés ;
	- couper le courant, mettre la caténaire hors et sous tension ;
	Savoir appliquer les procédures en cas d'accident, d'incident, ou de situation présentant un risque grave ou imminent ;
	Savoir appliquer les mesures de sécurité nécessaires afin de rétablir la situation normale.

7. Assurer l'escorte d'un train de type marchandise :	Connaître et savoir utiliser le dispositif de freinage d'urgence ;
	Connaître et savoir appliquer la procédure et les règles à respecter pour la desserte correcte de l'accouplement de freinage ;
	Savoir provoquer l'arrêt du train si la sécurité est compromise ;
	Savoir reconnaître les signaux mobiles d'arrêt, signaux de vitesse et signaux s'adressant à la traction électrique ;
	Savoir assurer le respect de la marche à vue et de la signalisation en cas de rame poussée ;
	Connaître et savoir appliquer les mesures lorsqu'il a connaissance d'un fait motivant une restriction de vitesse ;
	Avoir la capacité de constater le franchissement irrégulier d'un signal et réagir en conséquence ;
	Avoir la capacité quand la tâche lui est confiée de pouvoir faire franchir un passage à niveau en toute sécurité ;
	Savoir rédiger et remettre au conducteur les documents nécessaires conformément aux instructions applicables ;
	Capacité à assurer l'échange des communications imposées par le GI, y inclus pour entrer et sortir d'une zone d'infrastructure ou d'une voie hors service.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 9 août 2020 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités en charge de l'entretien.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
Fr. BELLOT

FEDERALE OVERHEIDSDIENST JUSTITIE

[C – 2020/10423]

31 JULI 2020. — Koninklijk besluit tot bepaling van de financiële tussenkomst van de Federale Staat voor het transitiehuis te Mechelen

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

De wet van 11 juli 2019 betreffende diverse bepalingen in strafzaken (publicatie in het *Belgisch Staatsblad* van 18 juli 2019) bevat een aantal artikelen met betrekking tot de plaatsing in een transitiehuis in de wet van 17 mei 2006 betreffende de externe rechtspositie van personen die veroordeeld zijn tot een vrijheidsstraf en de aan het slachtoffer toegekende rechten in het raam van de strafuitvoeringsmodaliteiten.

Op 30 juli 2018 werd een oproep aan kandidaten gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* met het oog op de uitbating van twee transitiehuizen. Het ging hierbij in oorsprong om een pilootproject voor de duur van één jaar : een transitiehuis in Vlaanderen en één in Wallonië. Indien de evaluatie positief is, is het de bedoeling om het project uit te breiden naar 100 plaatsen over het hele land.

SERVICE PUBLIC FEDERAL JUSTICE

[C – 2020/10423]

31 JUILLET 2020. — Arrêté royal fixant l'intervention financière de l'Etat fédéral pour la maison de transition de Malines

RAPPORT AU ROI

Sire,

La loi du 11 juillet 2018 portant dispositions diverses en matière pénale (publication au *Moniteur belge* du 18 juillet 2019) a inséré des articles relatifs au placement en maison de transition dans la loi du 17 mai 2006 relative au statut juridique externe des personnes condamnées à une peine privative de liberté et aux droits reconnus à la victime dans le cadre des modalités d'exécution de la peine.

Le 30 juillet 2018, un appel à candidature a été publié au *Moniteur belge* en vue de l'exploitation de deux maisons de transition. Il s'agissait dès le début d'un projet pilote pour une durée d'un an : une maison de transition en Flandre et une en Wallonie. Si l'évaluation est positive, l'objectif est d'étendre le projet à 100 places à travers le pays.