KONINKRIJK BELGIE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

Ontwerp van koninklijk besluit tot bepaling van de principes die van toepassing zijn op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur

Gelet op de Spoorcodex, artikel 68, § 2, 1°, a), vervangen door de wet van (...) tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex;

Gelet op de raadpleging van de spoorwegondernemingen, de houders, de infrastructuurbeheerder en de fabrikanten;

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

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op het advies nr. (...) van de Raad van State, gegeven op (...), met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende dat het besluit 2012/757/EU 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, vanaf 16 juni 2021 zal opgeheven en vervangen worden door de uitvoeringsverordening (EU) 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;

Overwegende dat die uitvoeringsverordening geen omzetting behoeft via een reglementering

ROYAUME DE BELGIQUE

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

Projet d'arrêté royal déterminant les principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire

Vu le Code ferroviaire, l'article 68, § 2, 1°, a), remplacé par la loi du (...) modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire ;

Vu la consultation des entreprises ferroviaires, des détenteurs, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des fabricants ;

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

Vu l'association des gouvernements de région ;

Vu l'avis n° (...) du Conseil d'Etat, donné le (...), en application de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 2°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Considérant que la décision 2012/757/UE 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, sera abrogée et remplacée, à partir du 16 juin 2021, par le règlement d'exécution (UE) 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 au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE ;

Considérant que ce règlement d'exécution ne nécessitera pas de transposition par le biais

in de interne rechtsorde omwille van haar rechtstreeks toepasselijk karakter, maar dat zij overeenkomstig haar artikel 6 pas van toepassing zal zijn vanaf 16 juni 2021;

Overwegende dat, in afwachting van het van toepassing worden van de genoemde verordening, het voormelde besluit 2012/757/EU zoals gewijzigd door de verordening (EU) 2015/995 van de Commissie van 8 juni 2015 tot wijziging van besluit 2012/757/EU betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem "exploitatie en verkeersleiding" van het spoorwegsysteem in de Europese Unie, van toepassing zal zijn in de gevallen waar de technische specificaties voor gebruik van het netwerk en de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid van zijn spoorweginfrastructuur die de infrastructuurbeheerder aanneemt overeenkomstig artikel 68, paragraaf 3 van de Spoorcodex, geen bepalingen voorzien die de materies bedoeld in dat besluit dekken;

Overwegende dat de voormelde verordening (EU) 2019/773 in haar bijlage, punt 4.2.2.1.3.2 bepaalt dat België voor goederentreinen haar aangemelde nationale voorschriften mag blijven toepassen die bepalen dat deze uitgerust moeten zijn met twee permanent oplichtende rode lichten als voorwaarde om op routes van haar spoorwegnet te rijden als dit wordt gerechtvaardigd door exploitatiepraktijken die reeds van toepassing zijn en/of nationale voorschriften die vóór eind januari 2019 aangemeld zijn;

Overwegende dat de regel dat goederentreinen in België moeten zijn uitgerust met twee permanent oplichtende rode lichten is opgenomen in de Veiligheidsvoorschriften betreffende de exploitatie van de spoorweginfrastructuur (VVESI) – Boek 4: Exploitatie en verkeersleiding – Boekdeel "Treinen" – Bundel 4.1 – Voorschriften voor treinen, versie 9, die van toepassing is geworden op 27 september 2019, en dat deze VVESI bijgevolg van toepassing dient te

d'une règlementation dans l'ordre juridique interne en raison de son caractère directement applicable, mais que, conformément à son article 6, il ne sera d'application qu'à partir du 16 juin 2021 ;

Considérant que, dans l'attente de l'entrée en application dudit règlement, la décision 2012/757/UE susmentionnée, telle que modifiée par le règlement (UE) 2015/995 de la Commission du 8 juin 2015 modifiant la décision 2012/757/UE concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «Exploitation et gestion du trafic» du système ferroviaire de l'Union européenne, sera applicable dans les cas où les spécifications techniques d'utilisation du réseau et les procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire, que le gestionnaire de l'infrastructure adopte conformément à l'article 68, paragraphe 3, du Code ferroviaire, ne prévoient pas de dispositions couvrant les matières visées par cette décision ;

Considérant que le règlement (UE) 2019/773 susmentionné prévoit en son annexe, point 4.2.2.1.3.2, que, en ce qui concerne les trains de marchandises, la Belgique, peut continuer à appliquer ses règles nationales notifiées qui imposent que ces trains doivent être équipés de deux fanaux fixes de couleur rouge pour pouvoir circuler sur les tronçons de son réseau, à la condition que ceci soit justifié par des pratiques d'exploitation déjà en place et/ou des règles nationales notifiées avant fin janvier 2019 ;

Considérant que la règle prévoyant l'obligation pour les trains de marchandises d'être équipés de deux fanaux fixes de couleur rouge en Belgique est prévue par les Règles de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire (RSEIF) - Livre 4 : Exploitation et gestion du trafic – partie « Trains » - Fascicule 4.1 – Les règles relatives aux trains, version 9, qui est entrée en vigueur le 27 septembre 2019, et que dès lors ce RSEIF doit rester applicable nonobstant l'entrée en application du plan de

blijven niettegenstaande het toepassing worden van het plan tot vermindering van nationale regels, en dit tot aan de uiterste data die voorzien zijn door lid 9, 1) en 2) van voormeld punt 4.2.2.1.3.2, te weten:
1) tot en met 31 december 2021, op de corridors voor goederenvervoer per spoor die zijn gespecificeerd overeenkomstig verordening (EU) 2010/913 van het Europees Parlement en de Raad;

2) tot en met 31 december 2025 op het gehele spoorwegnet van de Europese Unie.

Op de voordracht van de Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij:

Hoofdstuk 1. - Operationele interface

Artikel 1. De operationele interface beoogt de exploitatie van de trein of van de rangeerbeweging die het samenstellen en het rijden op het netwerk van de infrastructuurbeheerder omvat.

Zij bestaat uit :

1° de technische specificaties voor gebruik van het netwerk voorgeschreven door de infrastructuurbeheerder;

2° de operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid vastgesteld door de infrastructuurbeheerder.

Art. 2. § 1. De technische specificaties voor gebruik van het netwerk bedoeld in artikel 1, tweede lid, 1°, dragen bij tot de uitvoering van exploitatiefuncties die veilig verkeer op het uitgebate netwerk mogelijk maken.

Zij hernemen minimaal de elementen bedoeld in de bijlage 1.

§ 2. De infrastructuurgebruikers leven die specificaties na en voeren deze in in hun interne veiligheidsvoorschriften .

réduction des règles nationales, et ce, jusqu'aux dates limites prévues par l'alinéa 9, 1) et 2) du point 4.2.2.1.3.2, susmentionné, à savoir :

1) jusqu'au 31 décembre 2021, sur les corridors de fret ferroviaire spécifiés conformément au règlement (UE) 2010/913 du Parlement européen et du Conseil ;

2) jusqu'au 31 décembre 2025, sur le reste du réseau ferroviaire de l'Union européenne.

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Chapitre 1er . - Interface opérationnelle

Article 1er. L'interface opérationnelle vise l'exploitation du train ou du mouvement de manœuvre comprenant la formation et la circulation sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure.

Elle est constituée :

1° des spécifications techniques d'utilisation du réseau prescrites par le gestionnaire de l'infrastructure ;

2° des procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation adoptées par le gestionnaire de l'infrastructure.

Art. 2. § 1er. Les spécifications techniques d'utilisation du réseau visées à l'article 1er, alinéa 2, 1°, participent à l'exécution de fonctions d'exploitation qui permettent la circulation en sécurité sur le réseau exploité.

Elles reprennent au minimum les éléments visés à l'annexe 1re.

§ 2. Les utilisateurs de l'infrastructure se conforment à ces spécifications et les intègrent dans leurs règles internes de sécurité.

Art. 3. § 1. De operationele procedures bedoeld in artikel 1, tweede lid, 2° komen voort uit het ontwerpproces van structurele subsystemen die de infrastructuurbeheerder in dienst stelt.

Zij behandelen minimaal de elementen bedoeld in bijlage 2.

De operationele procedures komen voort uit de volgende noden en beperkingen:

1° verzekeren van de continuïteit van de dienst als het technisch systeem, dat de exploitatiefuncties verzekert, niet beschikbaar is en als dat systeem niet voldoende veiligheidsgaranties biedt ingeval van gedeeltelijk of volledig defect van dat systeem;

2° verzekeren van de dienst ingeval van het ontbreken van een technisch systeem voor het uitvoeren van exploitatiefuncties.

§ 2. De infrastructuurgebruikers leven die operationele procedures na en voeren deze in in hun interne veiligheidsvoorschriften.

De operationele procedures mogen tijdens de exploitatie enkel in werking gesteld worden door het gemachtigd veiligheidspersoneel.

Sommige procedures worden gezamenlijk toegepast door de infrastructuurbeheerder en de infrastructuurgebruikers en andere worden enkel toegepast door de infrastructuurgebruikers.

Art. 4. Rekening houdend met de technische, operationele of organisatorische keuzes die voorrang krijgen tijdens het ontwerp van het netwerk, is het mogelijk dat sommige operationele procedures of technische specificaties voor gebruik van het netwerk die voorgeschreven zijn in toepassing van de artikelen 1 tot 3 niet nodig zijn.

Art. 3. § 1er. Les procédures opérationnelles visées à l'article 1er, alinéa 2, 2°, résultent du processus de conception des sous-systèmes structurels que le gestionnaire de l'infrastructure met en service.

Elles traitent au minimum des éléments visés à l'annexe 2.

Les procédures opérationnelles découlent des besoins et contraintes suivants :

1° assurer la continuité du service en cas d'indisponibilité du système technique qui assure les fonctions d'exploitation et lorsque ce système n'offre pas les garanties de sécurité suffisantes, en cas de défaillance partielle ou totale de ce système ;

2° assurer le service en cas d'absence de système technique pour exécuter les fonctions d'exploitation.

§ 2. Les utilisateurs de l'infrastructure se conforment à ces procédures opérationnelles et les intègrent dans leurs règles internes de sécurité.

Les procédures opérationnelles ne peuvent être mises en œuvre, en cours d'exploitation, que par le personnel de sécurité habilité.

Certaines procédures sont appliquées conjointement par le gestionnaire de l'infrastructure et les utilisateurs de l'infrastructure et d'autres sont appliquées exclusivement par les utilisateurs de l'infrastructure.

Art. 4. Compte tenu des choix techniques, opérationnels ou organisationnels qui prévalent lors de la conception d'un réseau, il est possible que certaines des procédures opérationnelles ou spécifications techniques d'utilisation du réseau prescrites en application des articles 1er à 3 ne soient pas nécessaires.

De infrastructuurbeheerder bewijst dit aan de hand van het spoorwegsysteem dat hij heeft geïnstalleerd.

Deze bewijsvoering is onder andere gebaseerd op:

1° het feit dat het gaat om een gevolg van het ontwerpproces van structurele subsystemen die hij in dienst heeft gesteld;

2° het feit dat dit de uitvoering niet verhindert van functies die het veilig verkeer op het uitgebate netwerk mogelijk maken, noch de continuïteit van de dienst verhindert ingeval van afwezigheid, onbeschikbaarheid of defect van een technisch systeem dat de exploitatiefuncties verzekert.

Hoofdstuk 2. - Organisatorische interface

Art. 5. § 1. De organisatorische interface beoogt de voorbereiding van de exploitatie van de trein of van de rangeerbeweging op het netwerk van de infrastructuurbeheerder.

Zij bestaat uit de organisatorische bepalingen die gezamenlijk toegepast worden door de infrastructuurgebruikers en de infrastructuurbeheerder.

De organisatorische interface is niet gebonden aan de structurele subsystemen.

§ 2. De organisatorische bepalingen stellen de nadere regels vast die de betrokken partijen minimaal moeten naleven voor wat de specifieke materies bedoeld in bijlage 3 betreft.

Zij zijn opgesteld op basis van een overleg tussen de infrastructuurbeheerder en de infrastructuurgebruiker die, ieder in functie van hun eigen bevoegdheden, tussenkomen.

§ 4. De infrastructuurgebruikers leven de organisatorische bepalingen na wanneer zij zich in die gevallen bevinden, en voeren deze in in hun interne veiligheidsvoorschriften.

Le gestionnaire de l'infrastructure le démontre sur base du système ferroviaire qu'il a mis en place.

Cette démonstration s'appuie notamment sur le fait :

1° Qu'il s'agit d'une conséquence du processus de conception des sous-systèmes structurels qu'il a mis en service ;

2° Que cela n'entrave pas l'exécution de fonctions qui permettent la circulation en sécurité sur le réseau exploité, ni la continuité du service en cas d'absence, indisponibilité ou défaillance d'un système technique qui assure les fonctions d'exploitation.

Chapitre 2. - Interface organisationnelle

Art. 5. § 1er. L'interface organisationnelle vise la préparation de l'exploitation du train ou du mouvement de manœuvre sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure.

Elle est constituée de dispositions organisationnelles appliquées conjointement par les utilisateurs de l'infrastructure et le gestionnaire de l'infrastructure.

L'interface organisationnelle n'est pas liée aux sous-systèmes structurels.

§ 2. Les dispositions organisationnelles fixent les modalités à respecter par les parties concernées au minimum pour les matières spécifiques visées à l'annexe 3.

Elles sont établies sur la base d'une concertation entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'utilisateur de l'infrastructure, qui interviennent chacun en fonction de leurs propres compétences.

§ 4. Les utilisateurs de l'infrastructure se conforment aux dispositions organisationnelles lorsqu'elles se trouvent dans les cas qui y sont visés, et intègrent ces dispositions dans leurs règles internes de sécurité.

Hoofdstuk 3. - Overgangsbepalingen

Art. 6. Punt 8.2 van de Veiligheidsvoorschriften betreffende de exploitatie van de spoorweginfrastructuur (VVESI) – Boek 4: Exploitatie en verkeersleiding – Boekdeel "Treinen" – Bundel 4.1 – Voorschriften voor treinen, versie 9, blijft van toepassing voor wat eindseinen van goederentreinen betreft tot en met de data voorzien door punt 4.2.2.1.3.2, lid 9, 1) en 2) van de bijlage bij de uitvoeringsverordening (EU) 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.

Art. 7. Onverminderd artikel 6 voldoen de infrastructuurgebruikers en de infrastructuurbeheerder aan dit besluit op 15 juni 2020.

Chapitre 3. - Dispositions transitoires

Art. 6. Le point 8.2 des Règles de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire (RSEIF) - Livre 4 : Exploitation et gestion du trafic – partie « Trains » - Fascicule 4.1 – Les règles relatives aux trains, version 9, reste d'application en ce qui concerne les signaux de queue des trains de marchandises jusqu'aux dates prévues par le point 4.2.2.1.3.2., alinéa 9, 1) et 2), de l'annexe au règlement d'exécution (UE) 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 au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE.

Art. 7. Sans préjudice de l'article 6, les utilisateurs de l'infrastructure et le gestionnaire de l'infrastructure se mettent en conformité avec le présent arrêté le 15 juin 2020.

Hoofdstuk 4. - Slotbepalingen

Art. 8. Dit besluit wordt van toepassing op de dag waarop artikel 68 van de Spoorcodex zoals laatstelijk gewijzigd bij de wet van (...) tot wijziging van de Spoorcodex van toepassing wordt.

Art. 9. De minister bevoegd voor het spoorwegvervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te

Chapitre 4. - Dispositions finales

Art. 8. Le présent arrêté entre en application au jour de l'entrée en application de l'article 68 du Code ferroviaire tel que modifié en dernier lieu par la loi du (...) modifiant le Code ferroviaire.

Art. 9. Le ministre qui a le transport ferroviaire dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Mobiliteit,

PAR LE ROI :

Le Ministre de la Mobilité,

François BELLOT

Annexe 1re à l'arrêté royal du XXX déterminant les principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire

Annexe 1re – Spécifications techniques d'utilisation du réseau

1° Les spécifications techniques d'utilisation du réseau couvrent notamment les aspects liés à la signalisation, à savoir :

a) les signaux et panneaux de la signalisation latérale fixe et de la signalisation mobile qui ont pour objectif de fournir les informations nécessaires à l'exécution des fonctions d'exploitation par les opérateurs de l'utilisateur de l'infrastructure ;
b) les aspects délivrés par ces signaux ainsi que la signification de chacun d'eux ;
c) la signification des panneaux et d'autres informations délivrées aux opérateurs de l'utilisateur de l'infrastructure ;
d) le positionnement des signaux fixes.

Tous ces signaux, panneaux et informations diverses sont des éléments issus du processus de conception des sous-systèmes structurels que le gestionnaire de l'infrastructure met en service :

a) certains permettent l'exécution de fonctions d'exploitation en situation normale ;
b) certains résultent du besoin d'assurer la continuité du service lorsque les systèmes techniques qui assurent les fonctions d'exploitation en situation normale sont défaillants ;
c) certains résultent du besoin d'exécuter la fonction d'exploitation lorsque cette fonction d'exploitation n'est pas assurée par un système technique ;
d) certains sont combinés à des procédures pour exécuter la fonction à accomplir.

2° Les spécifications techniques d'utilisation du réseau fixent les modalités à respecter par les utilisateurs de l'infrastructure pour les matières spécifiques reprises ci-après :

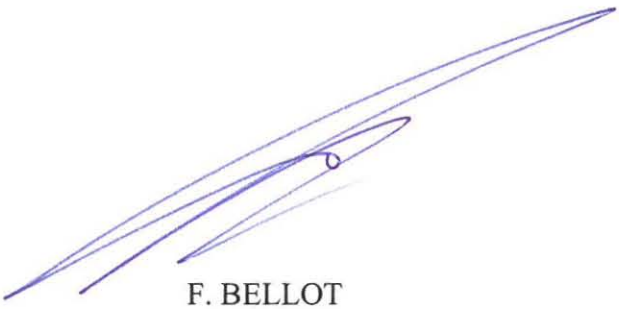
a) le gestionnaire de l'infrastructure précise la signification des autorisations de mouvement délivrées par le système de signalisation latérale du réseau, fixe ou mobile, et définit l'ensemble des paramètres associés à l'autorisation de mouvement ;
b) le gestionnaire de l'infrastructure prescrit les distances à respecter par le conducteur entre l'endroit de l'arrêt complet du train ou du mouvement de manœuvre et le signal présentant l'aspect passage interdit ;
c) le gestionnaire de l'infrastructure précise les correspondances univoques entre d'une part les paramètres de l'autorisation de mouvement applicables à l'ensemble des systèmes de signalisation du réseau de classe B et d'autre part l'ensemble des modes de fonctionnement du système ETCS niveau 1 ou niveau 2 à bord des véhicules ;
d) le gestionnaire de l'infrastructure annonce les situations suivantes au conducteur d'un train ou d'un mouvement de manœuvre :
    1. l'implantation d'un signal à droite de la voie directement en aval d'une transition entre le système signalisation de cabine ETCS et un système de classe B avec signalisation latérale ;
    2. le franchissement d'une transition entre systèmes de signalisation de gestionnaires de l'infrastructure différents ;
    3. l'entrée et la sortie d'une zone équipée du système GSM-R ;
    4. l'identification des lignes ;
    5. la nécessité de réaliser un essai des dispositifs de freinage.

e) le gestionnaire de l'infrastructure détermine les conditions de circulation d'un (des) engin(s) muni(s) d'un pantographe en mode captage d'énergie à l'arrêt et pendant la circulation du train ou du mouvement de manœuvre, pour l'ensemble des lignes équipées d'alimentation électrique dans l'objectif de protection de la caténaire ;
f) le gestionnaire de l'infrastructure définit les modalités de communication à utiliser par l'utilisateur de l'infrastructure ;
g) le gestionnaire de l'infrastructure détermine la vitesse maximale autorisée de circulation en marche à vue ;
h) le gestionnaire de l'infrastructure détermine les zones où le sablage par le conducteur des trains et mouvements de manœuvre est soumis à limitation ou interdiction ;
i) le gestionnaire de l'infrastructure détermine les conditions d'utilisation du signal acoustique par le conducteur des trains et mouvements de manœuvre ;
j) le gestionnaire de l'infrastructure organise la mise en place de zones où la vitesse maximale autorisée doit être réduite temporairement et en informe l'utilisateur de l'infrastructure.

Vu pour être annexé à notre arrêté du XXX déterminant les principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire.

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,



F. BELLOT

Annexe 2 – Procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation

Le gestionnaire de l'infrastructure prescrit l'ensemble des procédures opérationnelles en relation avec les thèmes repris ci-après :

1. L'ordre d'exécuter des actions spécifiques en amont des passages à niveau et au cours de leur franchissement, par les conducteurs des trains et des mouvements de manœuvre, en situation normale d'exploitation ainsi qu'en situation dégradée des dispositifs de sécurité du passage à niveau, pour chaque situation d'exploitation où la délivrance de l'ordre se réalise au moyen d'une instruction opérationnelle adressée au conducteur ou d'un élément de la signalisation latérale à observer par le conducteur ou tout autre personnel de sécurité de l'utilisateur de l'infrastructure ;
2. La délivrance d'un ordre de respecter une réduction de la vitesse maximale autorisée, au moyen d'une instruction opérationnelle, au moyen de la signalisation de cabine ou au moyen d'éléments de la signalisation latérale à observer par le conducteur, pour chaque situation où cette restriction de vitesse ne peut être annoncée et communiquée en temps utile au conducteur par la signalisation de cabine et/ou la signalisation latérale;
3. La délivrance d'un ordre au conducteur :
    a) de circuler avec tous les pantographes baissés dans des zones de la caténaire à protéger et de sélectionner les paramètres d'application (tension) au relèvement du pantographe en aval de ces zones, ou
    b) de circuler avec coupure de la traction ou de tout dispositif susceptible de consommer de l'énergie électrique dans des zones de la caténaire à protéger,

    pour chaque situation d'exploitation où la délivrance de l'ordre se réalise au moyen d'une instruction opérationnelle et/ou au moyen d'éléments de la signalisation latérale à observer par le conducteur ;
4. Le départ du train ou du mouvement de manœuvre dans chaque situation où le conducteur ne peut percevoir le signal de départ à partir de son poste de conduite vu sa position proche du signal, que le poste de conduite se trouve en amont ou en aval du signal à respecter ;
5. Les situations où le système technique de signalisation n'exécute pas de manière automatique les fonctions de transition :
    a) entre tout système de signalisation de classe B et le système ETCS ; et
    b) entre systèmes de signalisation de classe B.
6. La circulation des trains et des mouvements de manœuvre en cas de présence de bandages rouillés de roues des véhicules ;
7. La délivrance d'une autorisation de mouvement au conducteur du train ou d'un mouvement de manœuvre dans chaque situation d'exploitation où l'autorisation de mouvement ne peut être délivrée par le système de signalisation de classe B ou de classe A, pour des raisons techniques ou de danger spécifique ;
8. L'annulation d'une autorisation de mouvement délivrée au conducteur du train ou d'un mouvement de manœuvre ;
9. Les dispositions en matière de modification des arrêts prévus à l'horaire ;

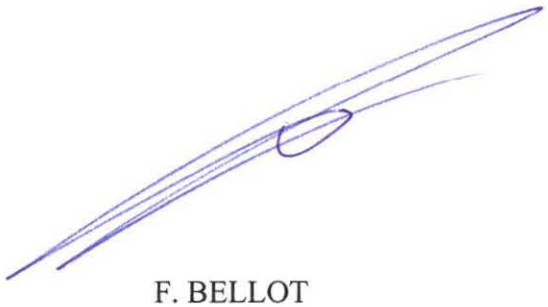
10. Les situations où une anomalie, une avarie ou une irrégularité est constatée à un ou plusieurs véhicules alors que les utilisateurs de l'infrastructure ne savent pas y remédier immédiatement sur place ;
11. Le détournement ou une modification de l'itinéraire d'un train au cours du parcours de l'itinéraire prévu ;
12. L'exécution des opérations de manœuvre ;
13. L'implémentation des protections sur site après détection d'un obstacle dans la voie ou toute situation qui menace de créer un obstacle susceptible de provoquer un danger et le retrait des protections après suppression de la situation dangereuse.
    L'obstacle peut être dû à une défaillance soit d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules, soit d'une situation particulière à l'infrastructure, soit de présence de personnes dans la voie ;
14. La gestion des situations résultant de l'échappement de véhicules ;
15. La communication des dégradations ou pannes des équipements de l'infrastructure impliquant la sécurité d'exploitation ou la régularité du trafic par le conducteur du train ou du mouvement de manœuvre ;
16. L'évacuation d'un train préalablement déclaré en détresse et éventuellement l'accès des éléments de secours nécessaires à l'évacuation du train ;
17. L'organisation et la coordination de tous travaux ou actions nécessaires pour dégager les voies y compris les éléments liés à l'organisation du travail sur site ainsi qu'à la réquisition et l'acheminement des éléments de secours et l'évacuation du matériel concerné ;
18. L'accès des trains et des mouvements de manœuvre à une voie partiellement occupée ;
19. La réactivation d'une autorisation de mouvement déclarée encore valide par le gestionnaire de l'infrastructure à la suite :
    a) d'une suspension temporaire de cette autorisation de mouvement ; ou
    b) d'un raccourcissement de cette autorisation de mouvement à une valeur nulle par le système de signalisation embarqué.
20. Les actions à mener par le conducteur d'un train ou d'un mouvement de manœuvre après franchissement d'un signal fermé, en vue de :
    a) provoquer l'arrêt dans chacun des cas où, avant son franchissement, ce signal était soit maintenu fermé soit a été refermé intempestivement; et
    b) réactiver l'autorisation de mouvement ou délivrer une nouvelle autorisation de mouvement au conducteur afin de reprendre le mouvement.

21. L'annulation délibérée d'une autorisation de mouvement en cas de danger ou de (risque de) dévoiement d'un train.

Vu pour être annexé à notre arrêté du XXX déterminant les principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire.

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,



F. BELLOT

Annexe 3 à l'arrêté royal du XXX déterminant les principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire

Annexe 3 – Dispositions organisationnelles

Les dispositions organisationnelles fixent les modalités à respecter par les parties concernées au minimum pour les matières spécifiques suivantes :

1. Le gestionnaire de l'infrastructure liste en concertation avec les utilisateurs de l'infrastructure, dans le respect des processus repris dans son système de gestion de la sécurité, l'ensemble des éléments des systèmes avec signalisation latérale fixe et/ou mobile que le conducteur du train ou du mouvement de manœuvre équipé d'un système de signalisation de cabine embarqué doit observer et respecter, en sus des informations affichées par la signalisation embarquée lorsque cette dernière est active ;
2. Les utilisateurs de l'infrastructure et le gestionnaire de l'infrastructure déterminent de manière exhaustive les cas d'incohérence entre les informations délivrées par les systèmes de signalisation de classe B et l'affichage à bord de l'équipement de signalisation de cabine embarqué, sur l'ensemble des lignes du réseau équipées du système ETCS niveaux 1 et/ou 2 ;
3. Le gestionnaire de l'infrastructure détermine en concertation avec les utilisateurs de l'infrastructure, dans le respect des processus repris dans son système de gestion de la sécurité, les conditions d'utilisation du chauffage électrique des véhicules des utilisateurs de l'infrastructure ou de tout système embarqué qui provoque la circulation d'un courant électrique entre différents véhicules d'un seul et même train ou un mouvement de manœuvre via les roues de ces véhicules et les rails ;
4. Les utilisateurs de l'infrastructure mettent à la disposition du gestionnaire de l'infrastructure toutes les informations requises en relation avec les matières dangereuses avant le départ du train ou du mouvement de manœuvre et pour les wagons en souffrance dans les installations du réseau non incorporés dans un train ou un mouvement de manœuvre ;
5. Le gestionnaire de l'infrastructure organise en en concertation avec les utilisateurs de l'infrastructure, dans le respect des processus repris dans son système de gestion de la sécurité, la circulation des trains et mouvements de manœuvre contenant des véhicules pour lesquels les dimensions du véhicules et/ou la charge à l'essieu nécessitent une autorisation particulière du gestionnaire de l'infrastructure et/ou l'application de conditions de circulation particulières imposées par le gestionnaire de l'infrastructure aux utilisateurs de l'infrastructure sur tout ou partie de l'itinéraire ;
6. Le gestionnaire de l'infrastructure définit en concertation avec les utilisateurs de l'infrastructure, dans le respect des processus repris dans son système de gestion de la sécurité, les modalités de mise en œuvre du service des manœuvres ;
7. Le gestionnaire de l'infrastructure peut déléguer aux utilisateurs de l'infrastructure la desserte locale de certains éléments d'installations du gestionnaire de l'infrastructure sur base d'un document à signer par le gestionnaire de l'infrastructure et l'utilisateur de l'infrastructure ;
8. Le gestionnaire de l'infrastructure précise en concertation avec les utilisateurs de l'infrastructure, dans le respect des processus repris dans son système de gestion de la

8. In overeenstemming met de in zijn veiligheidsbeheersysteem beschreven processen en in overleg met de infrastructuurgebruikers, preciseert de infrastructuurbeheerder de uitrusting en communicatiemiddelen waarover de treinbegeleider moet beschikken.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van XXX tot bepaling van de principes van toepassing op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur

Van Koningswege:

De Minister van Mobiliteit,

F. BELLOT

Bijlage 1 bij het koninklijk besluit van XXX tot bepaling van de principes van toepassing op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur

Bijlage 1 - Technische specificaties voor het gebruik van het netwerk

1° De technische specificaties van gebruik van het netwerk hebben onder andere betrekking op de aspecten in verband met de seininrichting:

a) de seinen en borden van de vaste laterale seininrichting en van de mobiele seininrichting die tot doel hebben om de noodzakelijke inlichtingen te verstrekken voor de uitvoering van de exploitatiefuncties door de operatoren van de infrastructuurgebruiker;
b) de door deze seinen gegeven seinbeelden evenals de betekenis van elk ervan;
c) de betekenis van de borden en van andere gegeven inlichtingen aan de operatoren van de infrastructuurgebruiker;
d) de opstelling van de vaste seinen.

Al deze seinen, borden en diverse inlichtingen zijn elementen komende van het ontwerpproces van de structurele subsystemen die de infrastructuurbeheerder in dienst stelt:

a) een aantal maken de uitvoering van exploitatiefuncties mogelijk in normale toestand;
b) een aantal vloeien voort uit de noodzaak om de dienstcontinuïteit te waarborgen wanneer de technische systemen, die de uitvoering van de exploitatiefuncties in normale toestand verzekeren, falen;
c) een aantal vloeien voort uit de behoefte om de exploitatiefunctie uit te voeren wanneer deze exploitatiefunctie niet wordt verzekerd door een technisch systeem;
d) een aantal zijn gecombineerd met procedures om de te verwezenlijken functie uit te voeren.

2° De technische specificaties van gebruik van het netwerk leggen de door de infrastructuurgebruikers na te leven modaliteiten vast voor de hierna vermelde specifieke onderwerpen:

a) de infrastructuurbeheerder preciseert de betekenis van de door het laterale seininrichtingssysteem van het netwerk, vast of mobiel, gegeven bewegingstoelatingen en definieert het geheel van de parameters verbonden aan de bewegingstoelating;
b) de infrastructuurbeheerder schrijft de door de bestuurder te respecteren afstanden tussen de plaats van de volledige stilstand van de trein of de rangeerbeweging en het sein dat de aanduiding doorrit verboden vertoont voor;
c) de infrastructuurbeheerder preciseert de eenduidige overeenstemming tussen enerzijds de parameters van de bewegingstoelating van toepassing voor het geheel van de klasse B-seininrichtingssystemen van het netwerk en anderzijds het geheel van de werkingsmodi van het ETCS-systeem niveau 1 of niveau 2 aan boord van de voertuigen;
d) de infrastructuurbeheerder meldt de volgende situaties aan de bestuurder van een trein of een rangeerbeweging:
    1. de rechtse opstelling van een sein onmiddellijk afwaarts van een overgang tussen het ETCS-stuurpostseingevingssysteem en een klasse B-systeem met laterale seininrichting;
    2. de overschrijding van een overgang tussen seininrichtingssystemen van verschillende infrastructuurbeheerders;

3. de inrit en de uitrit van een zone uitgerust met het GSM-R-systeem;
4. de identificatie van de lijnen;
5. de noodzaak om een test van de remmingsinrichtingen uit te voeren.

e) de infrastructuurbeheerder bepaalt ter bescherming van de bovenleiding, voor het geheel van de lijnen uitgerust met stroomvoorziening, de verkeersvoorwaarden voor een (de) voertuig(en) uitgerust met een stroomafnemer in de modus voor energieafname bij stilstand en tijdens het verkeer van de trein of de rangeerbeweging;
f) de infrastructuurbeheerder legt de door de infrastructuurgebruiker aan te wenden communicatiemodaliteiten vast;
g) de infrastructuurbeheerder bepaalt de maximaal toegelaten snelheid bij verkeer met rit op het zicht;
h) de infrastructuurbeheerder bepaalt de zones waar het zandstrooien door de bestuurder van de treinen en de rangeerbewegingen onderworpen is aan beperkingen of verboden is;
i) de infrastructuurbeheerder bepaalt de voorwaarden voor het gebruik van het akoestisch sein door de bestuurder van de treinen en de rangeerbewegingen;
j) de infrastructuurbeheerder organiseert de totstandkoming van zones waar de maximaal toegelaten snelheid tijdelijk moet beperkt worden en informeert de infrastructuurgebruiker hierover.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van XXX tot bepaling van de principes van toepassing op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur

Van Koningswege:

De Minister van Mobiliteit,

F. BELLOT

Bijlage 2 bij het koninklijk besluit van XXX tot bepaling van de principes van toepassing op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur

Bijlage 2 - Operationele procedures betreffende de exploitatieveiligheid

De infrastructuurbeheerder schrijft alle operationele procedures met betrekking tot de hierna vermelde onderwerpen voor:

1. Het bevel tot uitvoering van specifieke verrichtingen opwaarts van de overwegen en tijdens hun overschrijding door de bestuurders van de treinen en de rangeerbewegingen, in normale exploitatieomstandigheden evenals bij gedegradeerde omstandigheden van de veiligheidsinrichtingen van de overweg, voor elke exploitatiesituatie waarin de aflevering van het bevel gebeurt door middel van een aan de bestuurder gericht operationele instructie of door middel van een door de bestuurder of enig ander lid van het veiligheidspersoneel van de infrastructuurgebruiker in acht te nemen element van de laterale seininrichting;
2. De aflevering van een bevel tot naleving van een vermindering van de maximaal toegelaten snelheid, door middel van een operationele instructie, door middel van de stuurpostseingeving of door middel van door de bestuurder in acht te nemen elementen van de laterale seininrichting, voor elke situatie waarin deze snelheidsbeperking niet tijdig aan de bestuurder kan worden aangekondigd en meegedeeld via de stuurpostseingeving en/of de laterale seininrichting.
3. De aflevering van een bevel aan de bestuurder:
    a) om te rijden met alle stroomafnemers in de neergelaten stand in de te beschermen zones van de bovenleiding en om de van toepassing zijnde parameters (spanning) voor het oplaten van de stroomafnemers afwaarts van deze zones te selecteren, of
    b) om te rijden met onderbreking van de tractie of van iedere inrichting in staat om elektrische energie te verbruiken in de te beschermen zones van de bovenleiding,

    voor elke exploitatiesituatie waarin de aflevering van het bevel gebeurt door middel van een operationele instructie en/of door middel van door de bestuurder in acht te nemen elementen van de laterale seininrichting;
4. Het vertrek van de trein of de rangeerbeweging in elke situatie waar de bestuurder het vertreksein niet kan waarnemen vanuit zijn stuurpost gezien zijn positie nabij het sein, ongeacht of de stuurpost zich opwaarts of afwaarts van het in acht te nemen sein bevindt;
5. De situaties waarin het technische seininrichtingssysteem de overgangsfuncties niet op automatische wijze uitvoert:
    a) tussen eender welk klasse B-seininrichtingssysteem en het ETCS-systeem; en
    b) tussen de klasse B-seininrichtingssystemen.
6. Het verkeer van de treinen en de rangeerbewegingen in geval van aanwezigheid van voertuigen met roeste wielbanden;
7. De aflevering van een bewegingstoelating aan de bestuurder van de trein of een rangeerbeweging in elke exploitatiesituatie waarin de bewegingstoelating omwille van technische redenen of redenen van specifiek gevaar niet door het klasse B of klasse A-seininrichtingssysteem kan worden afgeleverd;

8. De annulering van een bewegingstoelating afgeleverd aan de bestuurder van een trein of een rangeerbeweging;
9. De bepalingen betreffende de wijziging van de in de dienstregeling voorziene stilstanden;
10. De situaties waarin een afwijking, schade of onregelmatigheid is vastgesteld aan één of meerdere voertuigen terwijl de infrastructuurgebruikers niet onmiddellijk in staat zijn om deze onmiddellijk ter plaatse te verhelpen;
11. De omleiding of wijziging van de reisweg van een trein tijdens het berijden van de voorziene reisweg;
12. De uitvoering van de rangeerverrichtingen;
13. De implementatie van beschermingen ter plaatse na ontdekking van een hinder in het spoor of eender welke situatie die een hinder die een gevaar kan veroorzaken dreigt voort te brengen en de opheffing van de beschermingen na de beëindiging van de gevaarlijke situatie.
    De hinder kan te wijten zijn aan een tekortkoming aan een voertuig of een geheel van voertuigen, een bijzondere gesteldheid van de infrastructuur of de aanwezigheid van personen in het spoor;
14. Het beheer van de situaties voortvloeiend uit de ontsnapping van voertuigen;
15. De melding door de bestuurder van de trein of de rangeerbeweging van beschadigingen aan of pannes van de uitrustingen van de infrastructuur met een impact op de exploitatieveiligheid of de regelmaat van het verkeer;
16. De evacuatie van een voorafgaandelijk in nood verklaarde trein en eventueel de toegang van de nodige hulpelementen om de trein te evacueren;
17. De organisatie en de coördinatie van alle werkzaamheden of handelingen die nodig zijn om de sporen vrij te maken, met inbegrip van de elementen die verband houden met de organisatie van de werkzaamheden ter plaatse, alsook de opvordering en de terbeschikkingstelling van de hulpelementen en de evacuatie van het betrokken materieel;
18. De toegang van treinen en rangeerbewegingen tot een gedeeltelijk bezet spoor;
19. Het reactiveren van een bewegingstoelating die door de infrastructuurbeheerder als nog steeds geldig zijnde wordt verklaard, als gevolg van:
    a) een tijdelijke opschorting van deze bewegingstoelating; of
    b) een inkorting van deze bewegingstoelating tot een nulwaarde door het boordseininrichtingssysteem.
20. De te verrichten handelingen door de bestuurder van een trein of een rangeerbeweging na overschrijding van een gesloten sein, met het oog op:
    a) het teweegbrengen van de stilstand in elk van de gevallen waarin, voorafgaand aan de overschrijding, dit sein in gesloten stand werd gehouden of ontijdig werd gesloten; en
    b) het reactiveren van de bewegingstoelating of het afleveren van een nieuwe bewegingstoelating aan de bestuurder teneinde de beweging te hervatten.

21. De opzettelijke annulering van een bewegingstoelating in geval van gevaar op of (risico van) miszending van een trein.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van XXX tot bepaling van de principes van toepassing op de exploitatieveiligheid van de spoorweginfrastructuur

Van Koningswege:

De Minister van Mobiliteit,

F. BELLOT

Bijlage 3 - Organisatorische bepalingen

De organisatorische bepalingen leggen ten minste voor de volgende specifieke domeinen de door de betrokken partijen te respecteren modaliteiten vast:

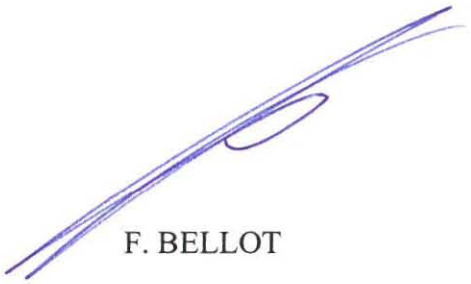
1. In overeenstemming met de in zijn veiligheidsbeheersysteem opgenomen processen en in overleg met de infrastructuurgebruikers, lijst de infrastructuurbeheerder het geheel van de elementen van de systemen met vaste laterale seininrichting en/of mobiele seininrichting op die de bestuurder van een trein of van een rangeerbeweging uitgerust met een stuurpostseingevingssysteem moet observeren en in acht nemen bovenop de door de seininrichting aan boord weergegeven informatie wanneer deze seininrichting actief is;
2. Voor het geheel van de lijnen van het netwerk uitgerust met het systeem ETCS niveau 1 en/of 2, leggen de infrastructuurgebruikers en de infrastructuurbeheerder op exhaustieve wijze de gevallen van onverenigbaarheid tussen de informatie verstrekt door de klasse B-seininrichtingssystemen en de weergave aan boord van de uitrusting van de boordstuurpostseingeving vast;
3. In overeenstemming met de in zijn veiligheidsbeheersysteem beschreven processen en in overleg met de infrastructuurgebruikers, bepaalt de infrastructuurbeheerder de gebruiksvoorwaarden voor de elektrische verwarming van de voertuigen van de infrastructuurgebruikers of van eender welk boordsysteem dat de circulatie van elektrische stroom veroorzaakt tussen de verschillende voertuigen van eenzelfde trein of van een rangeerbeweging via de wielen van die voertuigen en de spoorstaven;
4. De infrastructuurgebruikers stellen voor het vertrek van de trein of de rangeerbeweging en voor de wagens die in vertoef zijn in de installaties van het netwerk en geen deel uitmaken van een trein of een rangeerbeweging alle vereiste informatie met betrekking tot gevaarlijke goederen ter beschikking van de infrastructuurbeheerder;
5. In overeenstemming met de in zijn veiligheidsbeheersysteem beschreven processen en in overleg met de infrastructuurgebruikers, organiseert de infrastructuurbeheerder het verkeer van de treinen en de rangeerbewegingen met voertuigen waarvan de afmetingen van het voertuig en/of de asbelasting een bijzondere toelating van de infrastructuurbeheerder vereisen en/of de toepassing van door de infrastructuurbeheerder opgelegde bijzondere verkeersvoorwaarden aan de infrastructuurgebruikers op de gehele reisweg of een deel ervan vereisen;
6. In overeenstemming met de in zijn veiligheidsbeheersysteem beschreven processen en in overleg met de infrastructuurgebruikers, legt de infrastructuurbeheerder de modaliteiten voor de uitvoering van de rangeerdienst vast;
7. De infrastructuurbeheerder kan de plaatselijke bediening van bepaalde onderdelen van de installaties van de infrastructuurbeheerder aan de infrastructuurgebruikers delegeren op basis van een door de infrastructuurbeheerder en de infrastructuurgebruiker te ondertekenen document;

sécurité, les agrès et moyens de communication dont doit disposer l'accompagnateur d'un train.

Vu pour être annexé à notre arrêté du XXX déterminant les principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire.

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,



F. BELLOT