

MINISTERIE VAN ECONOMISCHE ZAKEN

N. 2000 — 1444 [C — 2000/11283]

26 MEI 2000. — Koninklijk besluit houdende het verbod van het op de markt brengen van aanstekers in de vorm van een GSM-toestel

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 9 februari 1994 betreffende de veiligheid van de consumenten, inzonderheid op artikel 4;

Overwegende dat voldaan is aan de formaliteiten bepaald in de Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij voorschriften;

Gelet op het advies van de Commissie voor de Veiligheid van de Consumenten van 11 oktober 1999;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Consumentenzaken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. De vervaardiging, de invoer, de uitvoer en het op de markt brengen, tegen betaling of gratis, van aanstekers in de vorm van een GSM-toestel is verboden.**Art. 2.** De in artikel 1 bedoelde producten worden uit de handel genomen.**Art. 3.** Onze Minister bevoegd voor het Verbruik is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 26 mei 2000.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Consumentenzaken,
Mevr. M. AELVOET

MINISTERE DES AFFAIRES ECONOMIQUES

F. 2000 — 1444 [C — 2000/11283]

26 MAI 2000. — Arrêté royal portant interdiction de la mise sur le marché de briquets sous la forme d'appareil GSM

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 9 février 1994 relative à la sécurité des consommateurs, notamment l'article 4;

Considérant que les formalités prescrites par la Directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société d'information sont accomplies;

Vu l'avis de la Commission de la Sécurité des Consommateurs du 11 octobre 1999;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Protection de la consommation,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. La fabrication, l'importation, l'exportation et la mise sur le marché, à titre onéreux ou gratuit, de briquets sous la forme d'appareil GSM est interdite.**Art. 2.** Les produits visés à l'article 1^{er} sont retirés du marché.**Art. 3.** Notre Ministre qui a la Consommation dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 26 mai 2000.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Protection de la consommation,
Mme M. AELVOETMINISTERIE VAN VERKEER
EN INFRASTRUCTUUR

N. 2000 — 1445 [C — 2000/14117]

20 APRIL 2000. — Ministerieel besluit houdende de bepaling van de modaliteiten van het jaarlijkse verslag met betrekking tot de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en haar gebruik

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,

Gelet op de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg en de waterweg;

Gelet op het koninklijk besluit van 5 februari 1997 tot uitvoering van de richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschap (91/440/EEG) van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, inzonderheid op artikel 5;

Gelet op het koninklijk besluit van 11 december 1998 betreffende de vergunning van spoorwagonderneming en het gebruik van de spoorweginfrastructuur, inzonderheid op artikel 31;

Gelet op de wetten op de Raad van State gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, vervangen door de wet van 4 juli 1989 en gewijzigd door de wet van 4 augustus 1996;

Gelet op de hoogdringendheid, gerechtvaardigd door de noodzaak om de aan de Lidstaten toegekende omzettingstermijn te eerbiedigen, ten einde te vermijden dat de vertraging tot gevolg zou hebben dat de Europese Commissie een procedure tot gedeeltelijke ingebrekestelling tegen de Belgische Staat zou inzetten wegens niet omzetting van richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap en dat de verantwoordelijkheid van de Staat in het geding zou komen voor het niet nakomen van zijn verplichtingen;

MINISTERE DES COMMUNICATIONS
ET DE L'INFRASTRUCTURE

F. 2000 — 1445 [C — 2000/14117]

20 AVRIL 2000. — Arrêté ministériel fixant les modalités du rapport annuel relatif à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation

La Ministre de la Mobilité et des Transports,

Vu la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable;

Vu l'arrêté royal du 5 février 1997 exécutant la directive du Conseil des Communautés européennes (91/440/CEE) du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, notamment l'article 5;

Vu l'arrêté royal du 11 décembre 1998 relatif à la licence d'entreprise ferroviaire et à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, notamment l'article 31;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1^{er}, remplacé par la loi du 4 juillet 1989 et modifié par la loi du 4 août 1996;

Vu l'urgence motivée par la nécessité de respecter le délai de transposition accordé aux Etats membres afin d'éviter que tout retard ait pour conséquence l'ouverture par la Commission européenne, d'une procédure à l'encontre de la Belgique pour transposition partielle de la directive du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, et afin d'éviter que la responsabilité de l'Etat ne puisse être mise en cause pour manquement aux obligations lui incombant;

Overwegende dat controle op de goede toepassing van de normen en regels betreffende de veiligheid van de spoorinfrastructuur en haar gebruik zich opdringt ten einde de veiligheid van elk spoorverkeer te waarborgen;

Overwegende dat een periodiek en omstandig verslag van de ongevallen die het goede verloop van het spoorverkeer in het gedrang kunnen brengen, onontbeerlijk is voor het verzekeren van dit toezicht en voor het beoordelen van de algemene veiligheid van het net;

Overwegende dat de praktische modaliteiten voor het opstellen en het overmaken van dit verslag zonder verwijl aan de beheerder van de infrastructuur dienen opgelegd,

Besluit :

Artikel 1. De beheerder van de spoorweginfrastructuur maakt de directeur-generaal van het Bestuur van het Vervoer te Land van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur vóór de 31e maart van ieder jaar een veiligheidsverslag over dat betrekking heeft op een periode van twaalf maanden lopende van november tot oktober van het voorbije werkjaar, opdat deze de Minister in kennis kan stellen van de algemene veiligheidsstoestand van het spoorwegnet.

Art. 2. § 1. Het jaarlijkse veiligheidsverslag bevat, op omstandige wijze gebracht, alle nodige en nuttige informatie die toelaat objectief de ongevallen te kennen die de veiligheid van de spoorwegexploitatie in gevaar hebben gebracht of dit hadden kunnen doen; deze informatie vormt een weergave, onder de vorm van analyses en ondersteund met tabellen, van de gegevens die de beheerder van de spoorweginfrastructuur gerepertorieerd heeft voor alle exploitatieongevallen, van de er aan de basis liggende oorzaken, van hun algemene of bijzondere gevolgen voor het spoorverkeer, van de geraamde directe globale kost en de schade die eruit voortvloeit.

De tabellen, bedoeld in alinea 1, zijn opgesteld uitgaande van een repertorium dat het aantal ongevallen omvat, hun oorzaken en hun gevolgen, gerangschikt minstens volgens de categorieën opgenomen in de lijst die gevoegd is bij dit besluit.

Bijkomende tabellen worden hieraan toegevoegd. Zij hebben betrekking op welbepaalde rubrieken, in het bijzonder het overschrijden van seinen, ongevallen met gekwetsten of doden, ongevallen op gebied van de hoge snelheid of het vervoer van gevaarlijke producten; deze tabellen kunnen evolueren in functie van de omstandigheden of bijzondere feiten die zich in de loop van het voorbije jaar op het spoorwegnet hebben voorgedaan.

Iedere tabel, bedoeld in de alinea's 1, 2 en 3, wordt door de beheerder van de infrastructuur van commentaar voorzien.

§ 2. Het jaarlijks veiligheidsverslag herneemt, meer bepaald onder de vorm van histogrammen, de evolutie in de tijd van de veiligheid van het spoorwegnet, rekening houdend met parameters zoals de intensiteit van het verkeer, het aantal reizigers.km of ton.km, alsook met gebeurtenissen die zich op bijzondere punten van het net, zoals de overwegen, hebben voorgedaan; de weerhouden parameters dienen de echte evolutie op het net te weerspiegelen, zonder evenwel kenmerkende atypische fenomenen, opgetreden tijdens het voorbije werkjaar, te verwaarlozen.

Deze analyse is vereist ten eerste male vanaf 2001 en wordt jaar na jaar vervolledigd, evenwel zonder dat de vergelijking een periode van meer dan tien jaar dient te beslaan.

§ 3. Het jaarlijks veiligheidsverslag vermeldt de door de beheerder van de spoorweginfrastructuur getroffen maatregelen en de voorgestelde verbeteringen met het oog op de optimalisatie van de spoorwegveiligheid. Wanneer de voorgestelde verbeteringen betrekking hebben op meerdere werkjaren, worden de vervaldagen van de te bewerkstelligen programma's meegedeeld en jaarlijks wordt de balans gemaakt van de verwezenlijkingen; de afwijkingen ten opzichte van de basisprogramma's worden gerechtvaardigd.

Art. 3. De directeur-generaal van het Bestuur van het Vervoer te Land van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, alsook de door hem aangeduide ambtenaren van zijn bestuur, kunnen alle bijkomende informatie met betrekking tot de gegevens opgenomen in het veiligheidsverslag opvragen.

Art. 4. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Brussel, 20 april 2000.

Mevr. I. DURANT

Considérant qu'il est impérieux de contrôler la bonne application des normes et règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation pour garantir la sécurité de toutes les circulations ferroviaires;

Considérant qu'un rapport périodique et circonstancié des accidents pouvant mettre en péril la bonne exploitation des circulations ferroviaires est indispensable pour assurer ce contrôle et apprécier la sécurité générale du réseau;

Considérant que les modalités pratiques visant à l'élaboration et à la remise de ce rapport doivent être imposées sans retard au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire,

Arrête :

Article 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire remet, avant le 31 mars de chaque année, un rapport de sécurité portant sur une période de douze mois s'étendant de novembre à octobre de l'exercice précédent, au directeur général de l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure, afin que celui-ci puisse informer le Ministre de la situation générale de sécurité du réseau ferroviaire.

Art. 2. § 1^{er}. Le rapport annuel de sécurité contient toutes informations nécessaires, utiles et circonstanciées permettant de prendre connaissance de manière objective des accidents qui ont ou auraient pu mettre en danger la sécurité de l'exploitation ferroviaire; ces informations reflèteront, sous forme d'analyses et à l'appui de tableaux, les données répertoriées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour tous les accidents d'exploitation, les causes qui les ont engendrés, les conséquences générales ou particulières sur le trafic ferroviaire, le coût global direct estimé et les dommages qui en résultent.

Les tableaux visés à l'alinéa 1^{er} sont constitués à partir d'un répertoire reprenant le nombre des accidents, leurs causes et leurs conséquences, classés au moins selon les catégories figurant à la liste annexée au présent arrêté.

Sont également joints des tableaux complémentaires portant sur des rubriques particulières, dont notamment dépassement de signal, accidents avec blessés ou tués, impliquant la grande vitesse ou le transport de marchandises dangereuses; ces tableaux peuvent évoluer en fonction des circonstances ou d'éléments particuliers survenus sur le réseau ferroviaire au cours de l'année écoulée.

Chaque tableau visé aux alinéas 1, 2 et 3 fera l'objet d'un commentaire de la part du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

§ 2. Le rapport annuel de sécurité reprend, notamment sous forme d'histogrammes, l'évolution dans le temps de la sécurité du réseau ferroviaire, tenant compte de paramètres tels que l'intensité du trafic, le nombre de voyageurs.km ou de tonnes.km ainsi que des événements survenus à des points particuliers du réseau, comme les passages à niveau; les paramètres retenus devront refléter l'évolution réelle sur le réseau sans toutefois négliger les phénomènes atypiques marquants survenus au cours de l'exercice écoulé.

Cette analyse est exigée pour la première fois à partir de 2001 et se complète au fur et à mesure des années, la comparaison ne devant toutefois pas couvrir une période de plus de dix ans.

§ 3. Le rapport annuel de sécurité fait état des mesures prises et des améliorations proposées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en vue d'optimiser la sécurité ferroviaire. Dans le cas où les améliorations proposées portent sur plusieurs exercices les échéances des programmes à mettre en œuvre sont mentionnées et un bilan annuel des réalisations est établi; les écarts par rapport aux programmes de base sont justifiés.

Art. 3. Le Directeur général de l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure, ainsi que les fonctionnaires de son administration désignés par lui, peuvent demander toute information complémentaire relative aux données figurant dans ce rapport de sécurité.

Art. 4. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 20 avril 2000.

Mme I. DURANT

Bijlage aan het jaarlijkse veiligheidsverslag
hoofdtabellen

Ongeval : gebeurtenis die de exploitatieveiligheid in gevaar brengt of kan brengen.

Tabel I : indeling van de ongevallen

1. Botsingen of aanrijdingen (van hinders niet resulterend uit kwaadwillige daden).

- 1.1. Te wijten aan menselijke tekortkomingen.
- 1.2. Te wijten aan technische fouten.
- 1.3. Te wijten aan een combinatie van menselijke tekortkomingen en technische fouten.

1.4. Te wijten aan weersomstandigheden.

2. Ontsporingen (niet als gevolg van de gevallen die in punt 1 hiervoor vermeld zijn en niet te wijten aan kwaadwillige daden).

- 2.1. Te wijten aan menselijke tekortkomingen.
- 2.2. Te wijten aan technische fouten.
- 2.3. Te wijten aan een combinatie van menselijke tekortkomingen en technische fouten.

2.4. Te wijten aan de weersomstandigheden.

3. Belemmeringen van het verkeer die de veiligheid van het verkeer in het gedrang brengen (zonder botsingen, aanrijdingen, ontsporingen voor gevolg of niet te wijten aan kwaadwillige daden).

- 3.1. Te wijten aan menselijke tekortkomingen.
- 3.2. Te wijten aan technische fouten.
- 3.3. Te wijten aan een combinatie van menselijke tekortkomingen en technische fouten.

3.4. Te wijten aan de weersomstandigheden.

4. Persoonsongevallen (niet als gevolg van de gevallen die hiervoor zijn vermeld en niet als gevolg van kwaadwillige daden).

4.1. Aanrijding van een reiziger (behalve zelfmoord of poging tot zelfmoord).

4.2. Aanrijding van een bediende NMBS of van een derde (behalve zelfmoord of poging tot zelfmoord).

4.3. Zelfmoord of poging tot zelfmoord.

4.4. Ongeval overkomen aan (een) reiziger(s) tijdens het op- en afstappen of in een trein in beweging.

4.5. Elektrocutie of elektrisering.

5. Kwaadwillige daden.

5.1. Plaatsen van materialen of diverse voorwerpen op de sporen.

5.2. Gooien van voorwerpen of schieten naar een trein.

5.3. Sabotage van veiligheidsinrichtingen.

5.4. Aanslag.

5.5. Bomalarm.

Tabel II : indeling van de oorzaken en de gevolgen

A. Soort gevolgen :

- Enkel treinvertraging.
- Voorbijrijden van een sein.
- Lichte botsing of aanrijding.
- Zware botsing.
- Ontsporing.
- Brand, ontploffing of implosie.
- Schade aan rollend materieel (klassiek materieel).
- Schade aan rollend materieel (HST-materieel).
- Schade aan de infrastructuur.
- Schade aan de bezittingen van derden.
- Interventie inzake gevaarlijke goederen.
- Gevolgen voor het milieu.
- Doden.
- Gekwetsten.
- Gekneusden.

Annexe au rapport annuel de sécurité :
tableaux principaux

Accident : Evénement ayant mis ou pu mettre la sécurité d'exploitation en danger

Tableau I : Catégories d'accidents

1. Collisions ou heurts d'obstacles (non résultant d'actes de malveillance)

- 1.1. dus à des erreurs humaines
- 1.2. dus à des défauts techniques
- 1.3. dus à une combinaison d'erreurs humaines et de défauts techniques

1.4. dus à des intempéries

2. Déraillements (non consécutifs aux cas cités sous 1 ci-avant et non dus à des actes de malveillance)

- 2.1. dus à des erreurs humaines
- 2.2. dus à des défauts techniques
- 2.3. dus à une combinaison d'erreurs humaines et de défauts techniques

2.4. dus à des intempéries

3. Entraves à la circulation compromettant la sécurité de circulation (sans collision, heurt ou déraillement et non dues à des actes de malveillance)

- 3.1. dues à des erreurs humaines
- 3.2. dues à des défauts techniques
- 3.3. dues à une combinaison d'erreurs humaines et de défauts techniques

3.4. dues à des intempéries

4. Accidents de personnes (non consécutifs aux cas ci-avant et non dus à des actes de malveillance)

4.1. heurt d'un voyageur (sauf suicide ou tentative de suicide)

4.2. heurt d'un agent de la SNCB ou d'un tiers (sauf suicide et tentative de suicide)

4.3. suicide ou tentative de suicide

4.4. voyageur(s) accidenté(s) lors d'opérations d'embarquement ou de débarquement ou dans un train en mouvement

4.5. électrocution ou électrisation

5. Actes de malveillance

5.1. dépôt de matériaux et objets divers sur la voie

5.2. jets d'objets divers ou tirs vers un train

5.3. sabotage d'installations de sécurité

5.4. attentat

5.5. alerte à la bombe

Tableau II : Types de causes et de conséquences

A. Types de conséquences :

- Uniquement retard de trains.
- Dépassement de signal.
- Collision légère ou heurt.
- Collision grave.
- Déraillement.
- Incendie, explosion ou implosion.
- Dégâts au matériel roulant (classique).
- Dégâts au matériel roulant TGV.
- Dégâts à l'infrastructure.
- Dégâts à des biens de tiers.
- Intervention en raison de marchandises dangereuses.
- Conséquences pour l'environnement.
- Tués.
- Blessés.
- Contusionnés.

B. Soort oorzaken :**1. Technische**

- 1.1. Rollend materieel.
 - 1.1.1. NMBS.
 - 1.1.2. HST.
 - 1.1.3. Externe Spoorwegonderneming.
 - 1.1.4. Aannemer.
- 1.2. Infrastructuur.
 - 1.2.1. Infrastructuur sporen.
 - 1.2.2. Seinrichting.
 - 1.2.3. Bovenleiding en voedingsinstallaties.
 - 1.2.4. Gebouwen en kunstwerken.
- 1.3. Telecom.

2. Menselijke

- 2.1. NMBS.
 - 2.1.1. Personeel Infrastructuur.
 - 2.1.2. Instandhoudingspersoneel Rollend Materieel.
 - 2.1.3. Personeel van de Beweging en de Technische Schouwing van de treinen.
 - 2.1.4. Besturings- en Begeleidingspersoneel.
 - 2.1.5. Personeel «Onderneming».
- 2.2. Externe spoorwegonderneming.
- 2.3. Aannemer.
- 2.4. Afzender.
- 2.5. Reiziger.
- 2.6. Weggebruiker.
- 2.7. Derden.

3. Weersomstandigheden.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons ministerieel besluit van 20 april 2000.

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

B. Types de causes :**1. Techniques**

- 1.1. Matériel roulant
 - 1.1.1. SNCB
 - 1.1.2. TGV
 - 1.1.3. Entreprise ferroviaire tierce
 - 1.1.4. Entrepreneur
- 1.2. Infrastructure
 - 1.2.1. Infrastructure voies
 - 1.2.2. Signalisation
 - 1.2.3. Caténaires et installations d'alimentation
 - 1.2.4. Bâtiments et ouvrages d'art
- 1.3. Communications

2. Humaines

- 2.1. SNCB
 - 2.1.1. Personnel « infrastructure »
 - 2.1.2. Personnel de maintenance du matériel roulant
 - 2.1.3. Personnel du mouvement et de visite technique des trains
 - 2.1.4. Personnel de conduite et d'accompagnement
 - 2.1.5. Personnel « entreprise »
- 2.2. Entreprise ferroviaire tierce
- 2.3. Entrepreneur
- 2.4. Expéditeur
- 2.5. Voyageur
- 2.6. Usager de la route
- 2.7. Tiers

3. Intempéries

Vu pour être annexé à Notre arrêté ministériel du 20 avril 2000.

La Ministre de la Mobilité et des Transports
Mme I. DURANT

**MINISTERIE VAN MIDDENSTAND
EN LANDBOUW**

N. 2000 — 1446

[2000/16166]

Vervangt het ministerieel besluit van 31 mei 2000 verschenen in het Belgisch Staatsblad, nr. 111, van 7 juni 2000, 2e uitgave, blz. 20020.

31 MEI 2000. — Ministerieel besluit tot wijziging van het ministerieel besluit van 30 maart 1995 houdende de invoering van een steunregeling voor agrarische bedrijfshoofden die zich ertoe verbinden om biologische teeltmethoden in te voeren of verder toe te passen

De Minister van Landbouw en Middenstand,

Gelet op de wet van 29 juli 1955 tot oprichting van een landbouwfonds;

Gelet op de wet van 28 maart 1975 betreffende de handel in landbouw-, tuinbouw- en zeevisserijproducten, inzonderheid op artikel 3, § 1, 1°, gewijzigd bij de wet van 29 december 1990;

Gelet op de organieke wet van 27 december 1990 houdende de oprichting van Begrotingsfondsen, gewijzigd door de wet van 24 december 1993;

**MINISTERE DES CLASSES MOYENNES
ET DE L'AGRICULTURE**

F. 2000 — 1446

[2000/16166]

Remplace l'arrêté ministériel du 31 mai 2000 paru au Moniteur belge, n° 111, le 7 juin 2000, 2e édition, p. 20020.

31 MAI 2000. — Arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 30 mars 1995 portant instauration d'un régime d'aides en faveur des exploitants agricoles qui s'engagent à introduire ou à maintenir des méthodes de l'agriculture biologique

Le Ministre de l'Agriculture et des Classes moyennes,

Vu la loi du 29 juillet 1955 créant un fonds agricole;

Vu la loi du 28 mars 1975 relative au commerce des produits de l'agriculture, de l'horticulture et de la pêche maritime, notamment l'article 3, § 1^{er}, 1°, modifiée par la loi du 29 décembre 1990;

Vu la loi organique du 27 décembre 1990, créant des fonds budgétaires, modifiée par la loi du 24 décembre 1993;