

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2007 — 332

[C — 2007/14019]

**16 JANVIER 2007. — Arrêté royal  
fixant certaines règles relatives aux enquêtes  
sur les accidents et incidents ferroviaires**

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, notamment les articles 6, § 2, alinéa 4, 43, alinéa 4 et 45, alinéa 2;

Vu l'association des Gouvernements de Région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 26 octobre 2006;

Vu l'avis n° 41.703/4 du Conseil d'Etat, donné le 18 décembre 2006, en application de l'article 84, alinéa 1<sup>er</sup>, 1° des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** Le présent arrêté royal transpose partiellement 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 de l'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

## CHAPITRE PREMIER. — Définitions

**Art. 2.** Pour l'application du présent arrêté on entend par :

1° « directive » : la directive 2004/49/CE du parlement 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 (« directive sur la sécurité ferroviaire »);

2° « loi » : la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire;

3° « train » : un ou plusieurs véhicules ferroviaires tractés par une ou plusieurs locomotives ou automotrices ou une automotrice circulant seule sous un numéro donné ou une désignation spécifique depuis un point fixe initial jusqu'à un point fixe terminal; une locomotive haut le pied, c'est-à-dire une locomotive circulant seule, est également considérée comme un train;

4° « certificat de sécurité partie A » : la partie du certificat de sécurité délivrée sur la base de l'article 27, § 2, a) de la loi ou des instruments de transposition de l'article 10, § 2, a) de la directive d'autres Etats membres de l'Union européenne;

5° « certificat de sécurité partie B » : la partie du certificat de sécurité délivrée sur la base de l'article 27, § 2, b) de la loi.

## CHAPITRE II. — De l'information

**Art. 3.** § 1<sup>er</sup>. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire transmet par la voie la plus directe et immédiatement l'information de la survenance :

1° d'un événement décrit au tableau B de l'annexe I<sup>re</sup>, à l'autorité de sécurité, aux autorités judiciaires et au Ministre et

2° d'un événement décrit au tableau A de l'annexe I<sup>re</sup> à l'organisme d'enquête.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire envoie chaque jour à l'organisme d'enquête et à l'autorité de sécurité, par courrier électronique, le compte rendu de tous les événements qui, de prime abord, constituent un ou des accidents et incidents concernant ou influençant la sécurité de l'exploitation, qui se sont produits sur le réseau ferroviaire les dernières vingt-quatre heures.

Ce compte rendu journalier mentionne, le cas échéant, le numéro d'ordre du rapport qui sera rédigé par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou l'entreprise ferroviaire sur la base du paragraphe 3.

Le Ministre peut déterminer la forme dans laquelle le compte-rendu est rédigé.

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2007 — 332

[C — 2007/14019]

**16 JANUARI 2007. — Koninklijk besluit tot vaststelling van sommige  
regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten  
bij de spoorwegen**

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, inzonderheid op artikelen 6, § 2, vierde lid, 43, vierde lid en 45, tweede lid;

Gelet op de omstandigheid dat de gewestregeringen bij het ontwerpen van dit besluit betrokken zijn;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 26 oktober 2006;

Gelet op advies nr. 41.703/4 van de Raad van State, gegeven op 18 december 2006, met toepassing van artikel 84, eerste lid, 1° van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** Dit besluit strekt tot gedeeltelijke omzetting van 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 richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids-certificering om.

## HOOFDSTUK I. — Definities

**Art. 2.** Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1° « richtlijn » : de richtlijn 2004/49 van het Europese Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18 van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14 van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids-certificering (« Spoorwegveiligheidsrichtlijn »);

2° « wet » : de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen;

3° « trein » : een of meerdere spoorvoertuigen getrokken door een of meer locomotieven of motorwagens, of één motorwagen alleen, die onder een bepaald nummer of een specifieke benaming van een vast beginpunt naar een vast eindpunt rijden; een losse locomotief, m.a.w. een locomotief die alleen rijdt, wordt eveneens als trein beschouwd;

4° « veiligheidscertificaat deel A » : het deel van het veiligheids-certificaat dat wordt afgegeven op basis van artikel 27, § 2, a) van de wet of de instrumenten van omzetting van artikel 10, § 2, a) van de richtlijn van andere Lidstaten van de Europese Unie;

5° « veiligheidscertificaat deel B » : het deel van het veiligheids-certificaat dat wordt afgegeven op basis van artikel 27, § 2, b) van de wet

## HOOFDSTUK II. — Kennisgeving

**Art. 3.** § 1. Bij de spoorweginfrastructuurbeheerder deelt onmiddellijk en langs de meest rechtstreekse weg de informatie mee over het voorkomen :

1° van een gebeurtenis als beschreven in tabel B van bijlage I aan de veiligheidsinstantie, de rechterlijke overheden en aan de Minister en

2° van een gebeurtenis als beschreven in tabel A van bijlage I aan het onderzoeksorgaan

§ 2. De spoorweginfrastructuurbeheerder stuurt naar het onderzoeksorgaan en de veiligheidsinstantie dagelijks per elektronisch bericht het relaas van alle gebeurtenissen die, op het eerste gezicht, een ongeval of ongevallen of een incident of incidenten met betrekking of met een weerslag op de exploitatieveiligheid uitmaken en die zich de voorbije vierentwintig uur op het spoorwegnet voordeden.

In het voorkomend geval, vermeldt dit dagelijks relaas het volgnummer van het verslag dat zal worden opgemaakt door de spoorweginfrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming op grond van § 3.

De Minister kan de vorm bepalen waarin het relaas wordt opgesteld.

§ 3. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires envoient dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité, la copie du rapport visé à l'article 20, alinéa premier, de la loi, par courrier électronique adressé à l'autorité de sécurité et à l'organisme d'enquête, dans les trois jours ouvrables à compter de la date de l'accident ou de l'incident.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires appliquent les directives décrites en annexe III lors de l'établissement de leur rapport.

Le Ministre peut déterminer la forme dans laquelle le rapport est rédigé.

### CHAPITRE III. — Enquête de l'organisme d'enquête

#### Section première. — De la décision d'enquêter

**Art. 4.** Sur la base de l'article 45 de la loi, dans sa décision d'effectuer ou non une enquête sur un accident ou incident qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à un accident grave, y compris les défaillances techniques au niveau des sous-systèmes structurels ou des constituants d'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel, l'organisme d'enquête tient compte des éléments suivants :

1° la gravité de l'accident ou de l'incident;

2° la question de savoir s'il fait partie d'une série d'accidents ou incidents ayant une certaine importance au niveau d'un système;

3° les conséquences de l'accident sur la sécurité ferroviaire au niveau communautaire;

4° les demandes du Ministre, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires concernées, de l'autorité de sécurité, de la SNCB-Holding ou d'un ou de plusieurs Etats membres de l'Union européenne;

5° la mesure dans laquelle une enquête contribuera à l'amélioration de la sécurité ferroviaire et à la prévention d'accidents et incidents semblables;

6° les résultats d'une concertation européenne ou d'un échange de vues et d'expériences entre les organismes d'enquête ou avec l'Agence et

7° toute autre raison que l'organisme d'enquête estime entrer en ligne de compte en les circonstances.

La décision de procéder à l'enquête, est prise par l'organisme d'enquête de manière autonome.

**Art. 5.** L'organisme d'enquête informe sans délai l'autorité de sécurité, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, l'entreprise ou les entreprises ferroviaires concernées et la SNCB-Holding de sa décision d'ouvrir ou non une enquête.

#### Section II. — De l'enquête

**Art. 6.** L'organisme d'enquête commence son enquête sur un accident ou incident au plus tard une semaine après en avoir reçu connaissance.

**Art. 7.** L'ampleur de l'enquête et la procédure à suivre pour sa réalisation sont déterminées par l'organisme d'enquête en tenant compte des directives décrites à l'annexe IV, des principes et objectifs visés aux articles 46 et 48 à 51 de la loi et en fonction des enseignements qu'il compte tirer de l'accident ou de l'incident en vue d'améliorer la sécurité.

**Art. 8.** Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, l'entreprise ou les entreprises ferroviaires concernées et la SNCB-Holding mettent tout en œuvre pour collaborer spontanément et pleinement à la détermination des causes.

Ils s'abstiennent de toute mesure non concertée préalablement avec l'organisme d'enquête, susceptible de retarder ou de nuire à la détermination des causes de l'accident.

**Art. 9.** L'organisme d'enquête peut demander que les organismes homologues d'autres Etats membres de l'Union européenne ou l'Agence l'assistent en lui apportant leurs compétences ou en effectuant des inspections, des analyses ou des évaluations techniques.

§ 3. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen sturen in het raam van hun veiligheidsbeheerssysteem een kopie van het in artikel 20, eerste lid van de wet bedoelde verslag, binnen drie werkdagen te rekenen vanaf de datum van het ongeval of incident, per elektronisch bericht naar de veiligheidsinstantie en naar het onderzoeksorgaan.

Bij het opstellen van hun verslag passen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen de in bijlage III beschreven richtlijnen toe.

De Minister kan de vorm bepalen waarin het verslag wordt opgesteld.

### HOOFDSTUK III. — Onderzoek door het onderzoeksorgaan

#### Afdeling I. — De beslissing om te onderzoeken

**Art. 4.** Op basis van artikel 45 van de wet houdt het onderzoeksorgaan bij zijn beslissing om al dan niet over te gaan tot het onderzoek van een ongeval of een incident dat, onder enigszins andere omstandigheden, tot een ernstig ongeval had kunnen leiden, met inbegrip van technische gebreken in de subsystemen van structurele aard of in de interoperabele onderdelen van het hogesnelheids- of conventionele spoorwegsysteem rekening met :

1° de ernst van het ongeval of incident;

2° de vraag of het deel uitmaakt van een reeks ongevallen of incidenten die van belang zijn op het niveau van een systeem;

3° de gevolgen van het ongeval voor de veiligheid op het spoor op het niveau van de gemeenschap;

4° de verzoeken van de Minister, de spoorweginfrastructuurbeheerder, de betrokken spoorwegonderneming of spoorwegondernemingen, de veiligheidsinstantie, de NMBS-Holding of andere lidstaten van de Europese Unie;

5° de mate waarin een onderzoek zal bijdragen tot de verbetering van de veiligheid op het spoor en het voorkomen van soortgelijke ongevallen en incidenten;

6° de resultaten van een Europees overleg of van uitwisselingen van standpunten en ervaringen tussen onderzoeksorganen of met het Bureau en

7° elke andere reden die het onderzoeksorgaan in de gegeven omstandigheden toepasselijk acht.

De beslissing om tot het onderzoek over te gaan, wordt door het onderzoeksorgaan op autonome wijze genomen.

**Art. 5.** Het onderzoeksorgaan geeft de veiligheidsautoriteit, de spoorweginfrastructuurbeheerder, de betrokken spoorwegonderneming of spoorwegondernemingen en de NMBS-Holding zonder verwijl kennis van zijn beslissing, een onderzoek al dan niet te openen.

#### Afdeling II. — Het onderzoek

**Art. 6.** Het onderzoeksorgaan start zijn onderzoek naar een ongeval of incident niet later dan één week na er kennis van te hebben gekregen.

**Art. 7.** De omvang van het onderzoek en de daarbij te volgen procedure worden door het onderzoeksorgaan vastgesteld met inachtneming van de in bijlage IV beschreven richtlijnen, de beginselen en doelstellingen van de artikelen 46 en 48 tot 51 van de wet en afhankelijk van de lessen, met het oog op de veiligheid, die het orgaan uit het ongeval of het incident denkt te kunnen trekken.

**Art. 8.** De spoorweginfrastructuurbeheerder, de betrokken spoorwegonderneming of spoorwegondernemingen en de NMBS-Holding stellen alles in het werk om spontaan en volledig mee te werken aan het opsporen van de oorzaken.

Zij onthouden zich van elke niet vooraf met het onderzoeksorgaan overlegde maatregel die het opsporen van de oorzaken zou kunnen vertragen of hinderen.

**Art. 9.** Het onderzoeksorgaan mag homologe onderzoeksorganen uit andere lidstaten van de Europese Unie of het Bureau verzoeken, bijstand te verlenen door expertise ter beschikking te stellen of technische inspecties, analyses of beoordelingen te verrichten.

**Art. 10.** L'organisme d'enquête conduit les enquêtes qui lui sont confiées par un homologue d'un autre Etat membre dont celles engendrées par des accidents et incidents ferroviaires impliquant une entreprise ferroviaire détentrice d'un certificat de sécurité partie A belge.

**Art. 11.** La possession de la qualité d'enquêteur principal ou enquêteur adjoint, membre de l'organisme d'enquête, ainsi que la qualité d'expert mandaté par l'organisme d'enquête, est portée à la connaissance des tiers par une carte de légitimation dont le modèle est fixé à l'annexe II.

**Art. 12.** L'organisme d'enquête doit pouvoir mener ses enquêtes en toute indépendance. Les enquêteurs de l'organisme d'enquête, les experts éventuellement appelés sur la base de l'article 50 de la loi et les organismes d'enquête des autres Etats membres de l'Union européenne qui effectuent ou participent à des enquêtes en Belgique sur la base de l'article 48 de la loi, ne peuvent, dans l'exercice de leur mission, recevoir d'injonctions d'aucune autorité.

#### CHAPITRE IV. — *Analyses de la SNCB-Holding*

**Art. 13.** En vue de l'analyse prévue à l'article 20, alinéa 2, de la loi et dès lors que l'organisme d'enquête lui communique sa décision de ne pas procéder à une enquête en vertu de l'article 45 de la loi, la SNCB-Holding procède à l'analyse.

A cette fin, l'organisme d'enquête joint à sa décision le rapport visé à l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 20 de la loi.

**Art. 14.** L'analyse de la SNCB-Holding consiste en une approche globale et vise l'amélioration de la sécurité d'exploitation en matière de prévention des accidents et incidents d'exploitation. Elle n'a en aucun cas pour effet de déterminer la responsabilité des parties concernées.

**Art. 15.** Dans le cadre de l'article 20, alinéa 2, de la loi, sans préjudice des pouvoirs de l'organisme d'enquête, de l'autorité de sécurité, des autorités judiciaires, des services de police et sans préjudice des nécessités de l'instruction ou de l'information éventuelle, la SNCB-Holding a accès à toute information, statistique ou document pertinent détenu par le gestionnaire de l'infrastructure ou les entreprises ferroviaires.

La SNCB-Holding peut faire procéder à des tests et reconstitutions éventuellement nécessaires à la détermination des causes de l'accident ou de l'incident.

**Art. 16.** La SNCB Holding envoie à l'organisme d'enquête et à l'autorité de sécurité une copie de la conclusion de ses analyses. Le Ministre peut déterminer la forme dans laquelle les conclusions transmises sont rédigées.

**Art. 17.** La SNCB-Holding établit et tient à jour une banque de données de toutes ses analyses d'accident et d'incident et les conclusions y relatives.

Cette banque de données est mise à la disposition de l'autorité de sécurité et de l'organisme d'enquête.

**Art. 18.** Notre Ministre de la Mobilité est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 16 janvier 2007.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,  
R. LANDUYT

**Art. 10.** Het onderzoeksorgaan verricht de onderzoeken die eraan worden toevertrouwd door een onderzoeksorgaan van een andere lidstaat, waaronder de onderzoeken die voortkomen uit ongevallen en incidenten waarbij een spoorwegonderneming met een Belgisch veiligheidscertificaat A betrokken is.

**Art. 11.** Het bezit van de hoedanigheid van hoofdonderzoeker of adjunct-onderzoeker, lid van het onderzoeksorgaan, alsook van de hoedanigheid van expert gemandateerd door het onderzoeksorgaan, wordt kenbaar gemaakt met een legitiematiekaart waarvan het model is vastgesteld in bijlage II.

**Art. 12.** Het onderzoeksorgaan moet haar onderzoeken in volledige onafhankelijkheid kunnen verrichten. De onderzoekers van het onderzoeksorgaan, de op basis van artikel 50 van de wet eventueel opgeroepen deskundigen, de onderzoeksorganen van de andere lidstaten van de Europese Unie die op basis van artikel 48 van de wet onderzoeken in België uitvoeren of eraan deelnemen, mogen, bij de uitvoering van hun opdracht, van geen enkele overheid bevelen ontvangen.

#### HOOFDSTUK IV. — *Analyses door de NMBS-Holding*

**Art. 13.** Met het oog op de analyse bedoeld in artikel 20, tweede lid, van de wet en van zodra het onderzoeksorgaan kennis heeft gegeven van zijn beslissing om niet over te gaan tot een onderzoek op grond van artikel 45 van de wet, gaat de NMBS-Holding over tot de analyse.

Daartoe voegt het onderzoeksorgaan het in artikel 20, eerste lid, van de wet bedoelde verslag bij zijn beslissing.

**Art. 14.** De analyse van de NMBS-Holding bestaat in een globale benadering en is gericht op de verbetering van de exploitatieveiligheid inzake voorkoming van exploitatieongevallen en incidenten. Zij beoogt in geen geval de vaststelling van de aansprakelijkheid van de betrokken partijen.

**Art. 15.** In het raam van artikel 20, tweede lid, van de wet en zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheid van het onderzoeksorgaan, de veiligheidsinstantie, de gerechtelijke overheden en de politiediensten of aan de noodwendigheden van de eventuele strafvordering of informatie, heeft de NMBS-Holding toegang tot alle informatie, statistieken of ter zake doende documenten die in het bezit is van de spoorweginfrastructuurbeheerder of de spoorwegondernemingen.

De NMBS-Holding kan doen overgaan tot het uitvoeren van proeven en reconstructies die eventueel nodig zijn voor de vaststelling van de oorzaken van het ongeval of het incident.

**Art. 16.** De NMBS-Holding zendt aan het onderzoeksorgaan en de veiligheidsinstantie een kopie van de besluiten van zijn analyses. De Minister kan de vorm bepalen waarin de overgezonden besluiten worden opgesteld.

**Art. 17.** De NMBS-Holding richt een gegevensbank op met al de analyses van ongevallen en incidenten en de erop betrekking hebbende besluiten en onderhoudt ze.

Deze gegevensbank is ter beschikking gesteld van de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan.

**Art. 18.** Onze Minister van Mobiliteit is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 16 januari 2007.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,  
R. LANDUYT

Annexe I<sup>re</sup>

A. Accidents ou incidents à communiquer immédiatement par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, par téléphone ou par le moyen le plus rapide, à l'organisme d'enquête :

1. Chaque accident grave :

1° accident faisant au moins un mort;

2° accident au moins cinq personnes grièvement blessées;

3° accident pour lequel il est supposé que le coût total des dégâts causés à l'infrastructure, au matériel roulant et à l'environnement, s'élèverait, au minimum, à deux millions d'euros.

2. Tout accident ou incident tel que :

1° un déraillement d'un train, ou d'une partie d'un train;

2° une collision entre deux trains;

3° une collision entre un train et un véhicule ferroviaire effectuant un mouvement de triage;

4° une collision entre un train et une installation fixe, tel qu'un heurtor;

5° une collision entre un train et un véhicule ou machine effectuant des travaux à l'infrastructure ferroviaire;

6° une collision entre un train et un usager de la route;

7° un échappement de voitures ou de wagons, un désaccouplement intempestif de voitures ou de wagons, une rupture d'attelage;

8° un dépassement de signal;

9° Remise intempestive à l'arrêt d'un signal;

10° Barrières d'un passage à niveaux restées ouvertes ou fermées tardivement;

11° Départ irrégulier d'un train de voyageurs avec au moins une porte restée ouverte;

12° Défaut technique au matériel roulant compromettant la sécurité (bris de roue, bris d'essieu, freinage déficient, etc. );

13° un dérangement à la signalisation compromettant la sécurité.

3. Une fuite ou un risque de fuite de matières dangereuses entraînant l'évacuation des lieux et le déclenchement de la phase 2 ou supérieure du plan d'intervention adopté sur la base de l'arrêté royal du 16 février 2006 relatif aux plans d'urgence et d'intervention.

4. Tout événement impliquant une interruption totale de la circulation ferroviaire sur une ligne pendant une durée estimée à six heures au moins.

B. Accidents ou incidents à communiquer immédiatement par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, par téléphone ou par le moyen le plus rapide, au Ministre, à l'autorité de sécurité et aux autorités judiciaires :

1. Chaque accident faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes blessées;

2. Chaque accident pour lequel il est supposé que le coût total des dégâts causés à l'infrastructure, au matériel roulant et à l'environnement, s'élève, au minimum, à deux millions d'euros;

3. Une fuite ou un risque d'une fuite de matières dangereuses entraînant l'évacuation des lieux et le déclenchement de la phase 2 ou supérieure du plan d'intervention adopté sur la base de l'arrêté royal du 16 février 2006 relatif aux plans d'urgence et d'intervention;

4. Tout événement impliquant une interruption totale de la circulation ferroviaire sur une ligne pendant une durée estimée à deux heures au moins.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 16 janvier 2007, fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,  
R. LANDUYT

## Bijlage I

A. Ongevallen of incidenten die onmiddellijk door de spoorweginfrastructuurbeheerder, per telefoon of op de snelste wijze, moeten gemeld worden aan het onderzoeksorgaan :

1. Elk ernstig ongeval :

1° ongeval met minstens een dode;

2° ongeval met minstens vijf personen ernstig gewond;

3° ongeval waarbij vermoed wordt dat de gezamenlijke schade aan de infrastructuur, aan het rollend materieel en aan het milieu minstens twee miljoen euro bedraagt.

2. Elk ongeval of incident, zoals :

1° een ontsporing van een trein, of van een gedeelte van een trein;

2° een botsing tussen twee treinen;

3° een botsing tussen een trein en een spoorvoertuig dat een rangeerbeweging uitvoert;

4° een botsing tussen een trein en een vaste installatie, zoals een stootblok;

5° een botsing tussen een trein en een voertuig of machine dat werken uitvoert aan de spoorweginfrastructuur;

6° een botsing tussen een trein en een weggebruiker;

7° een ontsnapping van voertuigen of wagens, een ontijdige ontkoppeling van voertuigen of wagens, een koppelingsbreuk;

8° een voorbij rijden van een sein;

9° ontijdig dichtzetten van een sein;

10° opengebleven of laattijdig gesloten slagbomen van een overweg;

11° onregelmatig vertrek van een reizigerstrein met ten minste een deur opengebleven;

12° technisch gebrek aan het rollend materieel dat de veiligheid in het gedrang brengt (wielbreuk, asbreuk, gebrekkige remuitrusting);

13° storing aan de seininrichting die de veiligheid in het gedrang brengt.

3. Een lek of een risico op een lek van gevaarlijke goederen waarbij de omgeving moet geëvacueerd worden en fase 2 of hoger van het interventieplan afgekondigd wordt, aangenomen op basis van het koninklijk besluit van 16 februari 2006 betreffende de nood- en interventieplannen.

4. Elk voorval waarbij de verwachte onderbrekingsduur van de spoorwegvervoersdiensten op een lijn minstens zes uur bedraagt.

B. Ongevallen of incidenten, onmiddellijk door de spoorweginfrastructuurbeheerder, per telefoon of op de snelste wijze, te melden aan de Minister, de veiligheidsinstantie en de gerechtelijke instanties :

1. Elk ongeval waarbij ten minste één persoon omkomt of ten minste vijf personen gewond geraken;

2. Elk ongeval waarbij vermoed wordt dat de gezamenlijke schade aan de infrastructuur, aan het rollend materieel en aan het milieu minstens twee miljoen euro bedraagt;

3. Een lek of een risico op een lek van gevaarlijke goederen waarbij de omgeving moet geëvacueerd worden en fase 2 of hoger van het interventieplan afgekondigd wordt aangenomen op basis van het koninklijk besluit van 16 februari 2006 betreffende de nood- en interventieplannen;

4. Elk voorval waarbij de verwachte onderbrekingsduur van de spoorwegvervoersdiensten op een lijn minstens twee uur bedraagt.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 16 januari 2007, tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,  
R. LANDUYT



## Annexe II. — Bijlage II

## RECTO

KONINKRIJK BELGIE	ROYAUME DE BELGIQUE	KÖNIGREICH BELGIEN
Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer	Service Public Fédéral Mobilité et Transports	Föderaler öffentlicher Dienst Mobilität und Transportwesen
Vervoer te Land	Transport terrestre	Transport zu Lande
Legitimatiekaart	Carte de légitimation	Legitimationskarte
Onderzoeksorgaan Spoorwegongevallen en -incidenten	Organisme d'enquête accidents et incidents ferroviaires	Untersuchungsstelle Unfälle und Störungen im Eisenbahnverkehr
Naam/Nom/Name		
Graad/Grade/Grat		
Logo		

## VERSO

De houder van deze kaart heeft de onderzoeksbevoegdheden opgesomd in artikel 46 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.	Le titulaire de cette carte détient les pouvoirs d'investigation énumérés à l'article 46 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.	Der Inhaber dieser Karte hat die in Artikel 46 des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit der Eisenbahnunternehmen genannte Untersuchungsbefugnisse.
de voorzitter,	le Président,	der Vorsitzende,
Handtekening/Signature/Handzeichen		
Naam/Nom/Name		

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 16 janvier 2007, fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,  
R. LANDUYT

## Annexe III

### 1. Constatations du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires

Lors d'un accident ou incident d'exploitation, après prise des mesures d'urgence que la situation impose, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires concernées mènent les constatations prioritairement sur les lieux où la situation pourrait être modifiée dans un délai très court en vue du rétablissement de la situation normale.

Dans le cas d'un accident grave, ils n'entreprennent aucune réparation aux installations ni au matériel avant d'avoir obtenu l'autorisation des autorités judiciaires et de l'organisme d'enquête.

Ils notent tout détail intéressant, tel que la position des véhicules, déraillés ou non, les traces relevées sur la voie et les appareils de voie, l'état de la voie, du matériel, des freins et de la signalisation.

Les services techniques spécialisés procèdent sans tarder au relevé précis des différentes cotes et caractéristiques du matériel roulant et de l'infrastructure, susceptibles d'être utiles à la détermination des causes de l'accident ou de l'incident et qui risquent de ne plus pouvoir être relevées ultérieurement.

Ils s'abstiennent de poser des actes auxquels s'opposent le respect des pouvoirs de l'organisme d'enquête, des autorités judiciaires et des services de police ainsi que le respect des nécessités de l'éventuelle information et instruction judiciaire.

### 2. Conservation des objets déterminants

Sans préjudice des pouvoirs des autorités judiciaires et des services de police, les objets susceptibles d'avoir, directement ou indirectement, occasionné en tout ou en partie un accident par leur bris, leur usure anormale, un mauvais fonctionnement ou un défaut technique, sont conservés, de la manière prévue dans les alinéas suivants.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 16 januari 2007, tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,  
R. LANDUYT

## Bijlage III

### 1. Vaststellingen door de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen

Wanneer zich een ongeval of incident voordoet, doen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de betrokken spoorwegondernemingen, nadat de dringende maatregelen zijn genomen die de situatie vereist, vooreerst vaststellingen op de plaatsen waar de situatie op zeer korte termijn zou kunnen worden gewijzigd om het herstel van de normale toestand mogelijk te maken.

Bij een ernstig ongeval, beginnen zij geen enkele herstelling aan de installaties of het materieel voordat zij de toestemming van de gerechtelijke overheden en het onderzoeksorgaan bekomen hebben.

Zij noteren ieder interessant detail, zoals de stand van de voertuigen, al dan niet ontspoord, de sporen op de baan en de wissels, de toestand van de baan, van het materieel, de remmen en de signalisatie.

De gespecialiseerde technische diensten gaan onverwijld over tot de exacte opneming van de diverse merken en kenmerken van het rollend materieel en van de infrastructuur waarvan de kennis van nut kan zijn voor het vaststellen van de oorzaken van het ongeval en die later eventueel niet meer opgenomen kunnen worden.

Zij onthouden zich van alle handelingen die ingaan tegen de eerbiediging van de bevoegdheid van het onderzoeksorgaan, van de gerechtelijke overheid en van de politiediensten en tegen het ontzien van de noodwendigheden van de strafvordering en informatie.

### 2. Bewaring van determinerende voorwerpen

Zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheid van de gerechtelijke overheden en de politiediensten, worden de voorwerpen die van aard zijn om rechtstreeks of onrechtstreeks, geheel of gedeeltelijk aanleiding te hebben gegeven tot een ongeval door hun breuk, hun abnormale slijtage, een slecht functioneren of een technisch gebrek, bewaard, op de in de volgende leden bepaalde wijze.

Les traces sur ces objets susceptibles d'indiquer la manière dont l'accident s'est produit, sont maintenus dans leur état premier.

Les cassures sont recouvertes d'huile afin de prévenir la rouille.

Les objets sont marqués, étiquetés et enfermés dans un paquet scellé, de manière à ce que les personnes qui les ont recueillis puissent plus tard les reconnaître avec certitude.

Les objets sont tenus à la disposition des personnes qui procèdent à l'instruction, à l'information ou à l'enquête.

Une fois l'enquête terminée, les objets sont entreposés à l'endroit désigné par l'organisme d'enquête si l'enquête a été menée par lui, et par la SNCB-Holding dans les autres cas.

La durée de conservation est de trois ans si les objets se rapportent à un accident de personnes et de trois mois dans les autres cas. La durée est à dater de la fin de l'enquête.

A l'expiration du délai, l'instance qui a désigné l'endroit d'entreposage décide si le détenteur peut se dessaisir des objets, sauf décision contraire des autorités judiciaires.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 16 janvier 2007, fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,  
R. LANDUYT

Annexe IV

Déplacement des enquêteurs sur les lieux de l'accident

Lors de leurs déplacements sur le terrain, les enquêteurs doivent se conformer aux règles qui leurs ont été signalées concernant la sécurité de travail reprises dans les consignes générales et locales du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires.

Les enquêteurs portent un badge apparent et sont tenus de s'identifier immédiatement auprès du responsable locale. Ils présentent leur titre de légitimation à toute réquisition d'une personne qualifiée pour ce faire.

Le modèle du badge est le suivant :

RECTO

Logo Foto/Photo	
Naam/Nom	
Onderzoeker ongevallen	Enquêteur accidents

VERSO

--

De sporen op die voorwerpen die van aard zijn om aan te geven op welke manier het ongeval is gebeurd, worden gehandhaafd in hun oorspronkelijke toestand.

De breukoppervlakken worden met olie bedekt om het roesten te voorkomen.

De voorwerpen worden gemerkt, voorzien van een etiket en verpakt in een verzegeld pakket, derwijze dat de personen die ze hebben verzameld, ze later met zekerheid kunnen herkennen.

De voorwerpen blijven ter beschikking van de personen die de instructie of het onderzoek voeren.

Zodra het onderzoek beëindigd is, worden de voorwerpen opgeslagen op de plaats die wordt aangewezen door het onderzoeksorgaan indien het onderzoek door hem werd gevoerd, en door de NMBS-Holding in de andere gevallen.

De bewaartijd is drie jaar indien de voorwerpen betrekking hebben op een ongeval met personen en drie maand in de andere gevallen. De bewaartijd wordt gerekend vanaf het einde van het onderzoek.

Bij het verstrijken van de bewaartijd beslist de instantie die de opslagplaats heeft aangewezen of de houder zich van de voorwerpen mag ontdoen, behoudens andersluidende beslissing van de gerechtelijke overheden.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 16 januari 2007, tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,  
R. LANDUYT

Bijlage IV

Verplaatsingen van onderzoekers  
op de plaatsen van het ongeval

Tijdens hun verplaatsingen op het terrein moeten de onderzoekers zich houden aan de hun gemelde regels betreffende de arbeidsveiligheid opgenomen in de algemene en lokale consignes van de infrastructuurbeheerder en van de spoorwegaonderneming.

De onderzoekers dragen een duidelijk zichtbare badge en zijn gehouden zich aan te melden bij de lokale verantwoordelijke. Ze moeten hun legitimatiebewijs tonen op elke vraag van iedere daartoe gemachtigde persoon.

Het model van de badge is de volgende :

Lorsque les enquêteurs circulent dans les installations ferroviaires, en campagne ou dans des installations à risque, ils portent des vêtements et des chaussures de sécurité.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, l'entreprise ou les entreprises ferroviaires mettent à disposition l'équipement de protection individuel spécifique lorsque la protection contre les dangers locaux pour la santé l'exige et sont nécessaires pour exécuter leur mission.

Lorsque les enquêteurs se déplacent au moyen de leurs propres véhicules, ceux-ci sont munis d'une carte d'identification.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, l'entreprise ferroviaire ou la SNCB-Holding sont tenus d'offrir aux membres de l'organisme d'enquête et de l'autorité de sécurité, lorsque leur mission l'exige, un transport adapté sur le domaine des installations ferroviaires qui font l'objet de l'enquête ou du contrôle.

La SNCB-Holding met à la disposition de l'organisme d'enquête et de l'autorité de sécurité sur support informatique les plans-guide du plan d'intervention établi dans le cadre de l'article 26 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, et est chargée de la transmission et de la mise à jour de ces données informatiques.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 16 janvier 2007, fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,  
R. LANDUYT

Tijdens hun verplaatsing in de spoorweginstallaties, te velde of in installaties die een risico inhouden dragen zij veiligheidskledij en –schoeisel.

De spoorweginfrastructuurbeheerder, de spoorwegonderneming of de spoorwegondernemingen stellen specifieke individuele beschermingsmiddelen ter beschikking indien de bescherming tegen lokale gezondheidsgevaarsen dit vereist en zij noodzakelijk zijn om hun opdracht uit te voeren.

Indien de onderzoekers zich verplaatsen met hun persoonlijke voertuigen is het voertuig voorzien van een identificatiekaart.

De spoorweginfrastructuurbeheerder, de spoorwegonderneming of NMBS-Holding zijn gehouden de leden van het onderzoeksorgaan en van de veiligheidsinstantie, indien hun opdracht dit vereist, in de spoorweginstallaties die betrokken zijn bij het onderzoek of de controle aangepast vervoer aan te bieden.

De NMBS-Holding stelt de richtplannen van het interventieplan opge maakt in het raam van artikel 26 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur op een elektronische informaticadrager ter beschikking van het onderzoeksorgaan en van de veiligheidsinstantie. Hij is belast met het overmaken en en bijwerken van deze geïnformateerde gegevens.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 16 januari 2007, tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,  
R. LANDUYT

#### SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2007 — 333

[C — 2007/14025]

**16 JANVIER 2007. — Arrêté royal portant création d'un organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires et déterminant sa composition**

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

Vu la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité de l'exploitation ferroviaire, notamment l'article 43;

Vu l'avis du Comité de Direction du Service public fédéral Mobilité et Transports, donné le 25 octobre 2006;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 26 octobre 2006;

Vu l'accord de Notre Ministre du Budget, donné le 9 novembre 2006;

Vu le protocole du 23 novembre 2006 du Comité de secteur VI;

Vu l'avis n° 41.877/4 du Conseil d'Etat, donné le 4 janvier 2007 en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** Le présent arrêté royal transpose partiellement 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 de l'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

**Art. 2.** Pour l'application du présent arrêté, on entend par « loi », la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

#### FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2007 — 333

[C — 2007/14025]

**16 JANUARI 2007. — Koninklijk besluit tot oprichting van een onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor en tot vaststelling van zijn samenstelling**

ALBERT II, Koning der Belgen,  
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, inzonderheid op artikel 43;

Gelet op het advies van het Directiecomité van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, gegeven op 25 oktober 2006;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 26 oktober 2006;

Gelet op de akkoordbevinding van Onze Minister van Begroting, gegeven op 9 november 2006;

Gelet op het protocol van 23 november 2006 van Sectorcomité VI;

Gelet op het advies nr. 41.877/4 van de Raad van State, gegeven op 4 januari 2007 met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** Dit besluit zet 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 richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering gedeeltelijk om.

**Art. 2.** Voor de toepassing van dit besluit, wordt verstaan onder « wet », de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.