

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2011 — 1488

[C — 2011/14100]

15 MAI 2011. — Arrêté royal
déterminant les exigences applicables
au personnel de sécurité

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

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

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

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

Vu l'association des Gouvernements de Région;

Vu l'avis 49.385/4 du Conseil d'Etat, donné le 6 avril 2011, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition du Premier Ministre et du Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le présent arrêté transpose partiellement la Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté.

Art. 2. Sont adoptées les exigences applicables au personnel de sécurité, figurant à l'annexe.

Art. 3. Sont abrogés :

1° l'arrêté royal du 16 janvier 2007 portant des exigences et procédures de sécurité applicables au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et aux entreprises ferroviaires, à l'exception de l'article 8 et des annexes I et II;

2° l'arrêté ministériel du 9 juin 2009 portant adoption du cahier des charges du personnel de sécurité, à l'exception des dispositions suivantes :

1° dans la partie A - Dispositions communes :

- a) 2.1.4 Interruption dans l'exercice d'une fonction de sécurité;
- b) 3.2.1.1 Licence de conducteur;
- c) 3.2.1.2 Catégories de licence;
- d) 3.2.1.3 Compétences linguistiques;
- e) 3.2.1.4 Attestation de connaissance de ligne;
- f) 3.2.1.5 Attestation de connaissance du matériel;
- g) 4.2.2 Dispositions particulières relatives au personnel de bord;
- h) 4.3.2 Personnel de bord;
- i) dans l'annexe 1 - Critères médicaux et psychologiques :
 - 1 Conducteur de train;
- j) l'annexe 2 - Attestation d'emploi de personnel de conduite;
- k) l'annexe 3 - Licence de conducteur;
- l) l'annexe 4 - Attestation de connaissance de ligne;
- m) l'annexe 5 - Attestation de connaissance de matériel;

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2011 — 1488

[C — 2011/14100]

15 MEI 2011. — Koninklijk besluit
tot bepaling van de vereisten van toepassing
op het veiligheidspersoneel

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

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

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

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

Gelet op de betrokkenheid van de Gewestregeringen;

Gelet op advies 49.385/4 van de Raad van State, gegeven op 6 april 2011, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Eerste Minister en de Staatssecretaris voor Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen.

Art. 2. Aangenomen worden de veiligheidsvereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel vermeld in bijlage.

Art. 3. Worden opgeheven :

1° het koninklijk besluit van 16 januari 2007 houdende veiligheidsvereisten en -procedures van toepassing op de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen, met uitzondering van artikel 8 en bijlagen I en II;

2° het ministerieel besluit van 9 juni 2009 tot aanneming van het bestek voor het veiligheidspersoneel, met uitzondering van de volgende bepalingen :

1° in deel A - Gemeenschappelijke bepalingen :

- a) 2.1.4. Onderbreking in de uitoefening van een veiligheidsfunctie;
- b) 3.2.1.1 Vergunning van bestuurder;
- c) 3.2.1.2 Vergunningscategorieën;
- d) 3.2.1.3 Taalvaardigheden;
- e) 3.2.1.4 Attest van lijnkennis;
- f) 3.2.1.5 Attest van materieelkennis;
- g) 4.2.2. Bijzondere bepalingen voor het treinpersoneel;
- h) 4.3.2. Treinpersoneel;
- i) in bijlage 1 - Medische en psychologische criteria :
 - 1 Treinbestuurder;
- j) bijlage 2 - Attest van tewerkstelling van besturingspersoneel;
- k) bijlage 3 - Vergunning van bestuurder;
- l) bijlage 4 - Attest van lijnkennis;
- m) bijlage 5 - Attest van materieelkennis;

2° dans la partie C - Compétences à acquérir par rapport aux fonctions de sécurité relatives au personnel des UI :

1 Conducteur.

Art. 4. Le Ministre qui a le Transport ferroviaire dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 15 mai 2011.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,

Y. LETERME

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

E. SCHOUPPE

2° in deel C - Te verwerven bekwaamheden voor de veiligheidsfuncties van het personeel van de IG :

1 Bestuurder.

Art. 4. De Minister bevoegd voor het Spoorvervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 15 mei 2011.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,

Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

E. SCHOUPPE

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

EXIGENCES APPLICABLES AU PERSONNEL DE SECURITE

Dispositions introductives

Les présentes exigences applicables au personnel de sécurité s'appliquent sous réserve des autres dispositions légales et réglementaires afférentes au personnel de sécurité.

Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

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

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

3° «accompagnateur des trains de voyageurs» : le personnel de sécurité comme défini dans la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire par « Autres personnels de bord assumant des tâches déterminantes pour la sécurité ».

Les exigences applicables à la fonction de sécurité « conducteur » sont reprises dans la loi sécurité d'exploitation ferroviaire et dans ses arrêtés d'exécution.

Les exigences applicables au personnel qui travaille sur des voies mises hors service et dont l'activité peut constituer un risque pour les circulations ferroviaires sur les voies voisines restées en service, sont reprises dans l'agrément de sécurité du GI.

EXIGENCES APPLICABLES AU PERSONNEL DE SÉCURITÉ

PARTIE A - DISPOSITIONS COMMUNES

1 Généralités

1.1 Définitions

1.1.1 Utilisateur de l'infrastructure (en abrégé UI) :

Sont utilisateurs de l'infrastructure :

- A. les entreprises ferroviaires (en abrégé EF) ayant un droit d'accès sur l'infrastructure ferroviaire belge, en vertu de l'article 6 de la Loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, et leurs auxiliaires ;
- B. le gestionnaire de l'infrastructure (en abrégé GI) aux fins d'entretiens et de gestion, de renouvellement et d'extension de l'infrastructure ferroviaire, en vertu de l'article 9 de la Loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, et ses auxiliaires ;
- C. les associations ou sociétés autorisées à utiliser l'infrastructure ferroviaire belge en fonction d'une législation spécifique.

1.1.2 Personnel de sécurité :

Personnel exerçant, même occasionnellement, une ou plusieurs fonctions de sécurité. S'il exerce plusieurs fonctions, le personnel de sécurité, doit avoir la maîtrise de l'ensemble de ses activités et privilégier les fonctions de sécurité, plus particulièrement en cas de situation perturbée.

1.1.3 Fonctions de sécurité :

Ensemble des activités liées à un emploi ou à un poste de travail et participant au dispositif de la sécurité ferroviaire.

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

- responsable du service des manœuvres ;
- accompagnateur des trains de voyageurs ;
- agent d'escorte des trains de marchandises ;
- agent chargé de la manœuvre ;
- agent chargé de la formation et l'expédition des trains ;
- agent chargé de la gestion des opérations administratives relatives à la manœuvre, la desserte d'installations, la formation et l'expédition des trains ;
- agent chargé de la desserte des appareils de voie et des installations de signalisation (dans la limite des accords passés entre les EF et le GI) ;
- agent chargé de la visite technique du matériel roulant ;
- sous-chef de gare spécialité « voyageur » surveillance et desserte des quais et faisceaux de garage ;

- agent préposé aux manœuvres spécialité « voyageur ».

Les fonctions de sécurité réservées au gestionnaire de l'infrastructure sont les suivantes :

- agent responsable de l'exécution des travaux ;
- répartiteur courant de traction ;
- agent d'escorte des trains de travaux ;
- garde barrière ;
- factionnaire ;
- agent du mouvement ;
- opérateur et signaleur ;
- signaleur mobile.

La fonction de sécurité relative à l'ensemble des UI ainsi qu'aux entités en charge de la maintenance (ECM) est la suivante :

- agent chargé de la maintenance du matériel roulant.

Les fonctions de sécurité énoncées ci-avant doivent être entendues au sens générique du terme et ne tiennent pas compte des grades ou qualifications.

1.1.4 Contrôle :

Vérification de la conformité d'un processus ou d'une prestation aux exigences des référentiels applicables en matière de sécurité ferroviaire. Le contrôle peut faire l'objet d'une information préalable.

1.1.5 Inspection :

L'inspection consiste à :

- examiner si toutes les exigences des référentiels applicables en matière de sécurité ferroviaire sont prises en compte dans l'organisation de l'entité inspectée ;
- s'assurer de l'application effective de ces procédures et méthodes ;
- s'assurer que les résultats attendus sont atteints ; en particulier : vérifier l'existence d'un bouclage (bilans de plans d'actions, retour d'expérience, audits internes...).

L'inspection fait l'objet d'une information préalable.

1.2 Auxiliaire d'une EF ou du GI

On entend par auxiliaire toute personne physique ou morale, association ou société, qui utilise l'infrastructure ferroviaire et au service de laquelle l'EF ou le gestionnaire de l'infrastructure recourt, sous son contrôle et sa responsabilité.

Les obligations de l'auxiliaire sont précisées dans le contrat conclu entre lui et l'EF ou le GI.

Avant de reconnaître le statut d'auxiliaire, l'EF ou le GI doit avoir vérifié que cet auxiliaire remplit toutes les conditions qu'il se voit lui-même imposer en matière de personnel de sécurité.

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

L'EF ou le GI doit s'assurer du respect des règles et obligations par son auxiliaire.

L'EF ou le GI informe l'autorité de sécurité en cas d'octroi ou de retrait d'un statut d'auxiliaire.

1.3 Entités en charge de la maintenance

Les règles applicables au personnel de sécurité, reprises dans le présent arrêté ainsi que dans les règles de sécurité arrêtées en vertu de l'article 6, § 3, de la loi sécurité d'exploitation ferroviaire, sont également applicables aux ECM dont son personnel, ou celui d'un sous-traitant, exerce une activité liée à la fonction « Agent chargé de la maintenance du matériel roulant » sur un véhicule se trouvant sur l'infrastructure ferroviaire ou étant autorisé à y circuler.

1.4 Compétences professionnelles

Le personnel de sécurité doit recevoir une formation (fondamentale, complémentaire et permanente) adaptée à la fonction de sécurité qui lui est confiée et ce préalablement à l'exercice de cette fonction et pendant toute la durée de celle-ci.

L'EF ou le GI décrit, dans son système de gestion de la sécurité, le processus pédagogique mis en œuvre pour que le personnel qu'il emploie ou qui travaille pour son compte acquière et maintienne ces connaissances professionnelles (dossier individuel du personnel concerné, données relatives aux formateurs, examinateurs, formations organisées..).

L'EF et le GI établissent un dossier pédagogique individuel permettant d'évaluer le processus de gestion des compétences.

A défaut d'une législation spécifique, les associations, sociétés ou entités reprises aux points 1.1.1 C et 1.3 ci-dessus respectent les dispositions du présent point en matière de description du processus pédagogique et d'établissement de dossiers individuels.

1.5 Critères médicaux et psychologiques

Le personnel de sécurité doit satisfaire aux critères médicaux et éventuellement psychologiques préalablement à l'exercice de sa fonction et pendant toute la durée de celle-ci.

L'EF ou le GI décrit, dans son système de gestion de la sécurité, le dispositif médical et psychologique mis en œuvre pour que le personnel qu'il emploie ou qui travaille pour son compte satisfasse à ces critères ainsi que la façon dont les écarts sont détectés.

L'EF ou le GI établit un dossier médical individuel reprenant les données relatives à l'exécution des examens médicaux et éventuellement psychologiques.

Les critères médicaux et psychologiques par rapport à la fonction de sécurité à exercer sont repris à l'addendum 1.

2 Certification du personnel de sécurité

2.1 Accompagnateur des trains de voyageurs

2.1.1 Certification

Le personnel de sécurité exerçant des fonctions d'accompagnateurs des trains de voyageurs est certifié lorsqu'il détient les documents suivants, délivrés par un organisme agréé conformément à la législation en vigueur :

1. attestation psychologique ;
2. attestation médicale ;
3. brevet d'aptitude professionnelle.

La certification est réalisée par l'autorité de sécurité.

La certification est matérialisée par le certificat d'accompagnateur qui est mis à jour tous les trois ans par le renouvellement des attestations visées aux points 2 et 3 ci-dessus.

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

Dans le cadre de la délivrance des certificats d'accompagnateur, les attestations prévues ci-dessus doivent avoir été établies dans la période de six mois qui précède la date d'introduction de la demande de certificat.

Dans le cadre de la mise à jour des certificats d'accompagnateur, les attestations prévues ci-dessus doivent avoir été établies dans la période de six mois qui précède la date de fin de validité des certificats.

2.1.2 Changement d'employeur

Sans préjudice des dispositions reprises à l'article 37/23, § 3, de la loi sécurité d'exploitation ferroviaire, lorsque du personnel de sécurité exerçant la fonction d'accompagnateur des trains de voyageurs change d'employeur, les mesures suivantes sont d'application.

Le nouvel employeur examine si les compétences demandées pour exercer la fonction de sécurité d'accompagnateur de trains de voyageurs au sein de son entreprise sont de même nature que celles demandées par l'employeur précédent. Si oui, l'accompagnateur ne doit pas faire l'objet d'une nouvelle certification, pour peu que :

- il soit en possession de documents attestant de ces compétences précédentes ;
- il soit apte à appliquer les règles propres à son nouvel employeur ;
- il a reçu de son nouvel employeur une attestation de connaissance professionnelle ;
- il informe l'autorité de sécurité du changement d'employeur ;
- il n'y a pas eu une interruption de ses activités pendant plus de 6 mois.

Si l'accompagnateur ne satisfait pas aux conditions reprises ci-dessus, il doit mettre à jour son certificat d'accompagnateur par renouvellement de son attestation d'aptitude professionnelle.

2.1.3 Interruption dans l'exercice d'une fonction de sécurité

Lorsque l'exercice d'une fonction de sécurité a été interrompu pendant plus de 6 mois, il y a lieu pour l'UI de procéder à une vérification de l'aptitude professionnelle du personnel de sécurité concerné.

2.1.4 Contrôles par l'Autorité de sécurité

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

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

- s'il s'agit d'un certificat, l'autorité de sécurité le suspend. La suspension est provisoire ou définitive en fonction de l'importance des problèmes créés pour la sécurité ferroviaire. Elle notifie immédiatement sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur. Elle indique la procédure à suivre pour récupérer le certificat ;
- s'il s'agit d'une attestation, l'autorité de sécurité s'adresse à l'émetteur de celle-ci et demande soit un contrôle complémentaire, soit la suspension de l'attestation. L'émetteur prend les mesures nécessaires et en informe l'autorité de sécurité dans un délai de quatre semaines. L'autorité de sécurité peut interdire à la personne concernée d'opérer sur le réseau belge en attendant l'information de la part de l'émetteur. L'autorité de sécurité se prononce quant au maintien de son interdiction éventuelle d'opérer sur le réseau belge, dans les dix jours de la réception de l'information.

2.2 Autres fonctions de sécurité

2.2.1 Certification

Le personnel exerçant une fonction de sécurité autre que celle de conducteur ou accompagnateur est certifié par l'UI.

Par certification, il faut entendre l'acte par lequel l'UI décide qu'une personne peut exercer une ou plusieurs fonctions de sécurité.

Le principe est de vérifier que les objectifs de la formation fondamentale ou complémentaire sont effectivement atteints par la personne à certifier et qu'elle possède une attestation médicale.

L'UI doit en effet préalablement s'assurer que la personne concernée remplit les conditions d'aptitudes médicales et professionnelles requises et qu'elle est informée des caractéristiques et des spécificités des fonctions de sécurité qu'elle sera appelée à exercer.

L'âge minimal requis pour exercer des fonctions de sécurité est de dix-huit ans.

L'EF ou le GI, dans le cadre de son système de gestion de la sécurité :

- A. décrit les critères de recrutement et de sélection pour accéder à la fonction ;
- B. règle la certification de son personnel de sécurité, notamment en matière d'aptitude des examinateurs et d'organisation des examens ;
- C. fixe, s'il l'estime nécessaire, une durée de validité aux certifications qu'il délivre et en détermine les modalités de mise à jour, sous réserve du maintien de l'aptitude médicale et d'une continuité suffisante de l'exercice de la fonction de sécurité ;

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

A défaut d'une législation spécifique, les associations, sociétés ou entités désignées aux points 1.1.1 C et 1.3 respectent les dispositions reprises aux points B et C ci-dessus.

2.2.2 Aptitude professionnelle

L'aptitude professionnelle porte sur les compétences professionnelles nécessaires à l'exercice de chaque fonction de sécurité. Par compétences professionnelles, il faut entendre les connaissances professionnelles proprement dites et l'aptitude à les mettre correctement en œuvre en situation normale et dégradée.

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

- la connaissance générale de l'exploitation du système ferroviaire belge, compte tenu des fonctions de sécurité exercées. Ceci comprend :
 - les principes de fonctionnement des systèmes de sécurité ;
 - les rôles des différentes fonctions de sécurité ;
 - la connaissance générale des risques ferroviaires, en particulier ceux liés à la circulation, quel que soit le mode de traction.
- la connaissance générale des règles de sécurité ;
- les connaissances spécifiques à chaque fonction de sécurité.

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

- la maîtrise de l'application des procédures et des règles de l'art des fonctions de sécurité exercées, y compris les procédures de communication ;
- la maîtrise de l'utilisation des installations, du matériel et des outillages ;
- la maîtrise de l'application des règles de prévention des risques professionnels concernant le personnel et d'une façon générale, des comportements adaptés aux différentes situations professionnelles.

2.2.3 Interruption dans l'exercice d'une fonction de sécurité

Lorsque l'exercice d'une fonction de sécurité a été interrompu pendant plus de 6 mois, il y a lieu pour l'UI de procéder à une vérification de l'aptitude professionnelle du personnel de sécurité concerné.

3 Documents attestant de la certification du personnel de sécurité

3.1 Dispositions générales

L'UI est responsable de l'exactitude des données présentes sur les divers documents dont il assume la gestion en vertu des dispositions du présent chapitre.

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

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

Dès que les exigences qui ont prévalu lors de la certification ne sont plus respectées, l'UI interdit immédiatement à la personne concernée d'assumer des fonctions de sécurité et le retire de la liste de son personnel habilité à exercer ces fonctions.

3.2 Accompagnateur des trains de voyageurs

3.2.1 Certificat d'accompagnateur

Le certificat d'accompagnateur est délivré nominativement à la personne qui a été certifiée et qui doit toujours en être porteuse dans l'exécution de sa fonction.

Il est conforme au modèle repris à l'addendum 2.

Pour être valable, ce certificat d'accompagnateur doit être accompagné d'une annexe intitulée "Attestation de connaissance professionnelle".

3.2.2 Attestation de connaissance professionnelle

L'attestation de connaissance professionnelle est délivrée par l'EF qui ainsi atteste qu'elle reconnaît le titulaire comme :

- possédant les connaissances prescrites par les règles de sécurité en matière de connaissance du matériel ;
- ayant satisfait aux formations fondamentales et complémentaires en matière de dispositions particulières relatives à certaines lignes ou tronçons ;
- possédant le niveau requis de connaissances linguistiques en langue française et/ou néerlandaise.

Elle est conforme au modèle repris à l'addendum 3.

3.3 Autres fonctions de sécurité

3.3.1 Principe

L'UI tient un registre réservé à cet effet reprenant, exclusivement, par personne certifiée, les données suivantes :

- le nom, le prénom et la date de naissance ;
- la ou (les) fonction(s) de sécurité autorisée(s) ;
- la date de la certification ;

- éventuellement le ou (les) poste(s) de travail où la ou (les) fonction(s) peut(vent) être exercée(s)¹;
- la durée éventuelle de validité de la certification.

L'UI doit tenir les documents attestant de l'aptitude professionnelle de l'agent.

L'UI communique à l'autorité de sécurité le nombre et l'emplacement des registres qu'il a ouverts et l'informe de toute modification affectant le nombre ou l'emplacement de ces registres.

3.3.2 Attestation d'aptitude à une fonction de sécurité

L'UI délivre une attestation à son personnel amené à exercer cette fonction :

- en dehors du lieu où se trouve le registre ;
- en dehors des heures où la consultation du registre est possible.

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

L'UI atteste par cet acte que le titulaire est repris au registre indiqué sur l'attestation.

¹ Le poste de travail doit être spécifié lorsqu'il nécessite une connaissance particulière liée à la desserte de dispositifs en relation avec la sécurité des circulations ferroviaires.

4 Compétences linguistiques du personnel de sécurité

4.1 Dispositions générales

Ce point 4 ne traite que des compétences linguistiques nécessaires au personnel de sécurité pour lui permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations de routine, des situations problématiques et des situations d'urgence.

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

Le personnel de sécurité qui doit communiquer avec le GI sur des questions déterminantes pour la sécurité doit avoir un niveau de connaissance linguistique suffisant dans la langue indiquée par le GI.

4.2 Niveau de connaissances requis

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

4.3 Evaluation des compétences linguistiques

Il y a lieu d'évaluer les compétences linguistiques du personnel de sécurité en fonction des langues indiquées par le GI.

Trois possibilités de compétences linguistiques sont donc envisageables :

- connaissances linguistiques suffisantes en langue française ;
- connaissances linguistiques suffisantes en langue néerlandaise ;
- connaissances linguistiques suffisantes en langue française et en langue néerlandaise.

Les compétences en matière linguistique sont évaluées lors de la certification par l'UI.

4.4 Dispositions particulières relatives à la fonction de sécurité accompagnateur des trains de voyageurs

Les connaissances du personnel de sécurité exerçant la fonction accompagnateur des trains de voyageurs doivent lui permettre d'échanger les communications de sécurité reprises dans les règles de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire qui s'appuient sur des procédures formalisées faisant appel à des messages écrits et/ou à des formulaires imposés par le GI.

Les connaissances linguistiques sont évaluées lors d'un examen organisé conformément à la législation en vigueur.

La réussite de ce test linguistique est actée sur le brevet d'aptitude professionnelle qui est délivré par un organisme de formation agréé à la personne qui a satisfait à l'examen.

5 Documentation visée au point 2 de l'annexe IV de la Loi sécurité d'exploitation ferroviaire

Dans le cadre de sa demande de délivrance de la partie du certificat de sécurité spécifique au réseau, l'EF soumet à l'autorité de sécurité la documentation suivante :

- Une liste reprenant les fonctions de sécurité identifiées par l'EF sur la base :
 - de ses activités en Belgique ;
 - de l'énonciation des fonctions de sécurité relatives au personnel des UI reprise au point 1.1.3 de la partie A du présent cahier des charges.
- Un document décrivant, pour chacune des fonctions de sécurité identifiées, comment le personnel de l'EF, titulaire d'une ou plusieurs de ces fonctions, satisfait aux exigences pertinentes reprises dans les STI ou les règles nationales.
- Un document décrivant, pour chacune des fonctions de sécurité identifiées, les documents « métier » mis à leur disposition par l'EF.
- Un document décrivant, pour chacune des fonctions de sécurité identifiées, comment le personnel de l'EF, titulaire d'une ou plusieurs de ces fonctions, satisfait aux exigences de :
 - la loi du 16 mars 1971 sur le travail ;
 - l'arrêté royal du 7 novembre 2008 portant réglementation de certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire.
- Un document décrivant, pour chacune des fonctions de sécurité identifiées, le processus et les moyens mis en place par l'EF :
 - pour obtenir la certification, après une formation fondamentale ou complémentaire, de son personnel exerçant une fonction de sécurité accompagnateur des trains de voyageurs ;
 - pour certifier, après une formation fondamentale ou complémentaire, son personnel exerçant une fonction de sécurité autre que celle de personnel de bord.

6 Dispositions relatives à la consommation d'alcool ou de substances psycho-actives

6.1 Obligation du personnel de sécurité

Le personnel de sécurité ne peut, à aucun moment de son service, être sous l'emprise de substances susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration et le comportement.

6.2 Obligations des UI

Il est interdit d'autoriser du personnel de sécurité à effectuer ses tâches, en état d'ivresse, ou sous l'emprise de substances psycho-actives telles que drogues, stupéfiants ou substances thérapeutiques détournées de leur usage normal.

L'UI doit prévoir des mesures de contrôle et de prévention relatives à la consommation d'alcool et de substances psycho-actives.

6.3 Limite autorisée

Le personnel de sécurité ne peut pas se trouver sous l'emprise d'un état alcoolique caractérisé par la présence dans le sang d'une concentration d'alcool pur égale ou supérieure à 0,20 gramme pour 1000 ou par la présence dans l'air expiré d'une concentration d'alcool pur égale ou supérieure à 0,10 milligramme par litre.

6.4 Intervention du GI

Afin de prévenir ou de faire cesser une situation dangereuse au regard de la sécurité ferroviaire, le GI, sur base de l'application de l'article 27 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ou dans le cadre de l'assistance technique à l'autorité de sécurité prévue à l'article 14, alinéa 3 de la loi sécurité d'exploitation ferroviaire, peut demander au personnel de sécurité de l'UI de se soumettre à un contrôle du taux d'alcoolémie.

En cas de résultat positif ou de refus d'un contrôle du taux d'alcoolémie, l'exercice de fonctions de sécurité par ce personnel doit être immédiatement suspendu en application du point 7, partie A.

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

7 Personnel de sécurité constituant un risque pour la sécurité ferroviaire

7.1 Obligation du personnel de sécurité

Dès qu'un membre du personnel de sécurité constate ou est informé qu'il constitue personnellement et individuellement un risque pour la sécurité ferroviaire, celui-ci s'interdit d'exercer des fonctions de sécurité et en informe immédiatement son employeur.

Dans le même ordre d'idée, le personnel de sécurité, qui constate un fait pouvant constituer un risque pour la sécurité ferroviaire, a l'obligation d'en informer immédiatement le GI.

7.2 Obligations des UI

Lorsque l'UI constate ou est informé que du personnel de sécurité, employé par eux ou travaillant pour leur compte, constitue un risque pour la sécurité ferroviaire, ils prennent immédiatement les mesures nécessaires afin de mettre fin à ce risque et d'éviter qu'il ne se reproduise.

7.3 Intervention de l'Autorité de sécurité

Dans le cadre de ses obligations reprises au point 7.2 ci-dessus, l'UI consigne par écrit les mesures prises pour mettre fin au risque et éviter qu'il ne se reproduise.

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

7.4 Intervention du GI

Lorsque le GI constate que du personnel de sécurité d'un UI constitue un risque pour la sécurité ferroviaire, il peut, dans le cadre de l'application de l'article 27 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, prendre les mesures qu'il estime nécessaires, y compris un retrait préventif de fonctions de sécurité.

Il en réfère immédiatement, et au plus tard le jour ouvrable suivant, à l'autorité de sécurité.

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

Le retrait préventif de fonctions de sécurité concerne l'ensemble des fonctions pour lesquelles ce personnel de sécurité est certifié, même si ces fonctions sont exercées au sein de plusieurs UI.

Le personnel de sécurité qui fait l'objet d'un retrait préventif est toujours soumis à un contrôle du taux d'alcoolémie.

L'autorité de sécurité examine les faits sur la base des éléments en sa possession. Si après examen, l'autorité de sécurité estime qu'il faut faire usage du § 3 de l'article 27 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, elle en informe le GI et le ou les UI concerné(s).

Il est de la responsabilité de l'UI de procéder à une analyse des faits qui ont donné lieu au retrait préventif et de prendre les mesures nécessaires afin d'éviter qu'un tel risque ne se reproduise.

Les modalités pratiques liées au retrait préventif d'une fonction de sécurité sont reprises dans les règles de sécurité arrêtées en vertu de l'article 6, § 3, de la loi sécurité d'exploitation ferroviaire.

7.5 Comportement inadapté

Les dispositions prévues ci-dessus, s'appliquent également au personnel de sécurité dont le comportement peut laisser présumer une inaptitude médicale ou psychologique.

Partie A - Addendum

Addendum 1 – Critères médicaux et psychologiques

1 ACCOMPAGNATEURS DES TRAINS DE VOYAGEURS

1.1 Avant affectation

a. Contenu minimal de l'examen médical

- un examen de médecine générale ;
- un examen des fonctions sensorielles : vision, audition, perception des couleurs ;
- analyse d'urine ou de sang pour la détection du diabète sucré et d'autres états comme indiqué par l'examen clinique ;
- dépistage de l'usage de drogues.

b. Critères de portée générale

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

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

- une perte soudaine de connaissance ;
- une altération de la vigilance ou de la concentration ;
- une incapacité soudaine ;
- une altération de l'équilibre ou de la coordination ;
- une limitation significative de la mobilité.

c. Critères de vision

- acuité visuelle corrigée ou brute à distance: 0,8 (binoculaire) ; un minimum de 0,3 pour l'œil le moins bon; si des verres sont nécessaires, le port en est obligatoire ;
- verres correcteurs maximaux : hypermétropie + 5 D / myopie - 8 D. Le médecin du travail reconnu peut admettre des valeurs situées en-dehors de cette plage dans des cas exceptionnels et après avis d'un oculiste ;
- vision à moyenne distance et de près: suffisante, qu'elle soit corrigée ou non ;
- les verres de contact sont autorisés ;
- les lentilles avec filtre UV sont autorisées ;
- les verres de contact colorés et les lentilles photo chromatiques ne sont pas autorisés ;
- vision normale des couleurs (au maximum 4 fautes): utilisation d'un test reconnu, tel que l'Ishihara, complété par un autre test reconnu en cas de besoin (Fansworth) ;

- champ de vision normal (absence de toute anomalie affectant la tâche à accomplir) ;
- vision pour les deux yeux (binoculaire): effective ;
- fusion présente ;
- sensibilité aux contrastes: bonne ;
- absence de maladie ophtalmique évolutive ;
- les implants oculaires, les kératotomies, et les kératectomies sont permis, à condition qu'ils soient vérifiés annuellement ou selon une périodicité édictée par le médecin du travail ;
- prescription impérative aux porteurs de lunettes et de lentilles: une paire de lunettes de rechange doit être disponible à tout moment.

d. Critères d'audition

- Aucune anomalie du système vestibulaire.
- Une audition suffisante confirmée par audiogramme tonal, c'est-à-dire :
 - audition suffisamment bonne pour maintenir une conversation téléphonique et pouvoir entendre des tonalités d'alerte et des messages radio ;
 - il convient de considérer comme des lignes directrices les valeurs suivantes qui sont fournies uniquement pour information :
 - le manque d'audition ne doit pas être supérieur à 40 dB à 500 et 1000 Hz;
 - le manque d'audition ne doit pas être supérieur à 45 dB à 2000 Hz pour l'oreille ayant la conduction aérienne du son la plus mauvaise.

e. Grossesse

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

f. Anthropométrie

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

g. Evaluations psychologiques

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

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

- Critères de cognitivité :
 - attention et concentration,
 - mémoire,
 - capacité de perception,
 - raisonnement,
 - communication.
- Critères psychomoteurs :
 - vitesse de réaction,

- coordination gestuelle.
- Critères comportementaux et de personnalité :
 - maîtrise émotionnelle,
 - fiabilité comportementale,
 - autonomie,
 - capacité d'éveil.

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

1.2 Examen périodique

a. Fréquence de l'examen périodique

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

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

b. Contenu minimal de l'examen périodique

Les examens périodiques spécialisés doivent inclure au minimum :

- un examen de médecine générale ;
- des examens des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs) ;
- une analyse d'urine ou de sang pour la détection du diabète sucré et d'autres états comme indiqué par l'examen clinique ;
- le dépistage de l'usage de drogues, quand il existe pour cela un motif au point de vue clinique.

c. Examens médicaux et/ou évaluations psychologiques supplémentaires

- Outre l'examen médical périodique, un examen médical et/ou une évaluation psychologique spécifique supplémentaire doivent être effectués lorsqu'il y a raisonnablement un doute quant à l'aptitude physique ou psychologique d'un membre du personnel ou qu'il y a raisonnablement des soupçons quant à l'usage de drogues ou à l'abus d'alcool. Ceci serait notamment le cas après un incident ou un accident dû à une erreur humaine de l'individu concerné.
- L'employeur doit demander un examen médical après toute absence pour maladie d'une durée supérieure à 30 jours. Dans des cas appropriés, cet examen peut se limiter à une évaluation par le médecin du travail, sur la base des informations disponibles indiquant que l'aptitude au travail du travailleur n'a pas été affectée.

1.3 Soutien psychologique

L'employeur doit fournir les soins appropriés au personnel, qui en remplissant la tâche d'accompagnement des trains, est traumatisé par un accident causant des blessures graves ou la mort de personnes.

2 PERSONNEL EXERÇANT D'AUTRES FONCTIONS DE SÉCURITÉ

2.1 Remarque préliminaire

Dans l'application des critères médicaux repris aux points 2.2 et 2.3 ci-après, il y a lieu de faire une distinction entre deux catégories de personnel :

- le personnel qui, soit exerce une fonction de sécurité en relation avec la formation des trains, soit dont la tâche est d'autoriser le mouvement des trains, pour lesquels les critères médicaux sont de stricte application² ;
- pour le personnel qui n'est pas repris au paragraphe précédent, le médecin du travail décide quels sont les critères médicaux pertinents et dans quelle mesure ils sont d'application en tenant compte du (des) poste(s) de travail concerné(s) en se basant en plus sur l'analyse des risques effectuée par l'employeur et sur sa connaissance des postes de travail³.

2.2 Avant affectation

a. Contenu minimal de l'examen médical

- un examen de médecine générale ;
- un examen des fonctions sensorielles : vision, audition, perception des couleurs ;
- analyse d'urine ou de sang pour la détection du diabète sucré et d'autres états comme indiqué par l'examen clinique ;
- dépistage de l'usage de drogues.

² Dans le cadre du présent point, les fonctions de sécurité en relation avec la formation des trains ou dont la tâche est d'autoriser le mouvement des trains, sont :

- responsable du service des manœuvres ;
- agent d'escorte des trains de marchandises ;
- agent chargé de la manœuvre ;
- agent chargé de la formation et l'expédition des trains ;
- agent chargé de la desserte des appareils de voie et des installations de signalisation (dans la limite des accords passés entre les EF et le GI) ;
- agent chargé de la visite technique du matériel roulant ;
- sous-chef de gare spécialité « voyageur » surveillance et desserte des quais et faisceaux de garage ;
- agent préposé aux manœuvres spécialité « voyageur » ;
- agent responsable de l'exécution des travaux ;
- répartiteur courant de traction ;
- agent d'escorte des trains de travaux ;
- garde barrière ;
- factionnaire ;
- agent du mouvement ;
- opérateur et signaleur ;
- signaleur mobile.

³ Dans le cadre du présent point, les fonctions de sécurité qui ne sont pas en relation avec la formation des trains ou dont la tâche n'est pas d'autoriser le mouvement des trains, sont :

- agent chargé de la gestion des opérations administratives relatives à la manœuvre, la desserte d'installations, la formation et l'expédition des trains ;
- agent chargé de la maintenance du matériel roulant.

b. Critères de portée générale

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

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

- une perte soudaine de connaissance ;
- une altération de la vigilance ou de la concentration ;
- une incapacité soudaine ;
- une altération de l'équilibre ou de la coordination ;
- une limitation significative de la mobilité.

c. Critères de vision

- acuité visuelle corrigée ou brute à distance : 0,8 (binoculaire) ; un minimum de 0,3 pour l'œil le moins bon ; si des verres sont nécessaires, le port en est obligatoire ;
- verres correcteurs maximaux : hypermétropie + 5 D / myopie – 8 D. Le médecin du travail reconnu peut admettre des valeurs situées en-dehors de cette plage dans des cas exceptionnels et après avis d'un oculiste ;
- vision à moyenne distance et de près : suffisante, qu'elle soit corrigée ou non ;
- les verres de contact sont autorisés ;
- les lentilles avec filtre UV sont autorisées ;
- les verres de contact colorés et les lentilles photo chromatiques ne sont pas autorisés ;
- vision normale des couleurs : utilisation d'un test reconnu, tel que l'Ishihara, complété par un autre test reconnu en cas de besoin (Fansworth) ;
- champ de vision normal (absence de toute anomalie affectant la tâche à accomplir) ;
- vision pour les deux yeux (binoculaire) : effective ;
- fusion présente ;
- sensibilité aux contrastes : bonne ;
- absence de maladie ophtalmique évolutive ;
- les implants oculaires, les kératotomies, et les kératectomies sont permis, à condition qu'ils soient vérifiés annuellement ou selon une périodicité édictée par le médecin du travail ;
- prescription impérative aux porteurs de lunettes et de lentilles: une paire de rechange doit être disponible à tout moment. A défaut d'une paire de rechange, si le porteur se trouve dans une situation où il lui est impossible d'utiliser ses lunettes ou lentilles (bris, perte...), l'exercice de la fonction de sécurité doit être immédiatement arrêté.

d. Critères d'audition

- Aucune anomalie du système vestibulaire.
- Une audition suffisante confirmée par audiogramme tonal, c'est-à-dire :
 - audition suffisamment bonne pour maintenir une conversation téléphonique et pouvoir entendre des tonalités d'alerte et des messages radio ;
 - il convient de considérer comme des lignes directrices les valeurs suivantes qui sont fournies uniquement pour information :
 - le manque d'audition ne doit pas être supérieur à 40 dB à 500 et 1000 Hz ;
 - le manque d'audition ne doit pas être supérieur à 45 dB à 2000 Hz pour l'oreille ayant la conduction aérienne du son la plus mauvaise.

e. Grossesse

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

2.3 Examen périodique

a. Fréquence de l'examen périodique

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

b. Contenu minimal de l'examen périodique

Les examens périodiques spécialisés doivent inclure au minimum :

- un examen de médecine générale ;
- des examens des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs) ;
- une analyse d'urine ou de sang pour la détection du diabète sucré et d'autres états comme indiqué par l'examen clinique ;
- le dépistage de l'usage de drogues, quand il existe pour cela un motif au point de vue clinique.

c. Examens médicaux et/ou évaluations psychologiques supplémentaires

- Outre l'examen médical périodique, un examen médical et/ou une évaluation psychologique spécifique supplémentaire doivent être effectués lorsqu'il y a raisonnablement un doute quant à l'aptitude physique ou psychologique d'un membre du personnel ou qu'il y a raisonnablement des soupçons quant à l'usage de drogues ou à l'abus d'alcool. Ceci serait notamment le cas après un incident ou un accident dû à une erreur humaine de l'individu concerné.
- L'employeur doit demander un examen médical après toute absence pour maladie d'une durée supérieure à 30 jours. Dans des cas appropriés, cet examen peut se limiter à une évaluation par le médecin du travail, sur la base des informations disponibles indiquant que l'aptitude au travail du travailleur n'a pas été affectée.

2.4 Soutien psychologique

L'employeur doit fournir les soins appropriés au personnel, qui en remplissant sa tâche, est traumatisé par un accident causant des blessures graves ou la mort de personnes.

Addendum 2 – Certificat d'accompagnateur

<p style="text-align: center;"><i>ROYAUME DE BELGIQUE</i> CERTIFICAT D'ACCOMPAGNATEUR N°</p> <p>Nom : Prénom : Date de naissance :</p> <p>Délivré à Bruxelles le Date d'expiration :</p> <p>Certificat délivré pour le compte de :</p> <p>Le certificat n'est valable que s'il est accompagné de son annexe. Le titulaire est tenu de justifier de son identité à toute réquisition. L'accompagnement de train de voyageurs sur l'infrastructure ferroviaire belge n'est autorisé que dans les limites fixées sur l'attestation de connaissance professionnelle.</p> <p style="text-align: center;">Service public fédéral Mobilité et Transports Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer City Atrium – Rue du Progrès, 56 – 1210 Bruxelles</p> <p> <i>Service public fédéral</i> <i>Mobilité et Transports</i></p> <p style="text-align: right;">.be</p>

Addendum 3 – Attestation de connaissances professionnelles

Annexe au certificat d'accompagnateur N° :					
<u>ATTESTATION DE CONNAISSANCES PROFESSIONNELLES</u>					
Connaissance de ligne (1)					
Lignes classiques					
Lignes à grande vitesse		LGV1		LGV2	
				LGV3	
					LGV4
Tronçon limité, autorisé de..... à..... autorisé de..... à..... autorisé de..... à.....					
Connaissance du matériel à voyageur (1)					
Matériel classique					
Matériel à grande vitesse (2)					
Compétences linguistiques (1)					
Possède le niveau requis de connaissances linguistiques en langue française					
Possède le niveau requis de connaissances linguistiques en langue néerlandaise					
<p>Je soussigné(e) : (nom et prénom), certifie que : Mme/M. (nom et prénom de l'accompagnateur) a satisfait aux formations fondamentales et complémentaires en matière de connaissance de ligne et du matériel spécifiés ci-dessus et qu'il (elle) possède le niveau requis de connaissances linguistiques en fonction des indications reprises sur la présente attestation.</p> <p>Fait à le, Au nom de</p> <div style="text-align: right; margin-right: 50px;">  </div> <p>(grade et signature du responsable)</p>					

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

(2) Appellations reprises au Tome III LST

EXIGENCES APPLICABLES AU PERSONNEL DE SÉCURITÉ

PARTIE B – CONNAISSANCES À ACQUÉRIR PAR RAPPORT

AUX FONCTIONS DE SÉCURITÉ RESERVEES AU GI

1 La fonction de sécurité « agent responsable de l'exécution des travaux »

Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité « agent responsable de l'exécution des travaux » sont principalement les suivantes :

- prendre les mesures prescrites pour sécuriser le chantier et assurer la sécurité du trafic ferroviaire et du personnel ;
- diriger et organiser le travail de la brigade ;
- surveiller l'exécution des travaux ;
- pouvoir utiliser le carnet de sécurité pour travaux ;
- autoriser l'introduction des trains de travaux sur la voie mise hors service ;
- prendre les mesures nécessaires pour sécuriser la circulation des trains de travaux sur la voie mise hors service ;
- prendre les mesures nécessaires pour faire franchir les passages à niveau en toute sécurité lorsque des trains de travaux circulent sur la voie mise hors service ;
- s'assurer du bon état de l'installation avant la remise en service de la voie ;
- autoriser ou interdire l'empiètement dans le gabarit d'une voie en service après avoir appliqué les mesures de sécurité prévues ;
- autoriser, après avoir pris les mesures de sécurité nécessaires, d'autres services à effectuer des travaux sur la voie déjà mise hors service ;
- remettre la voie en service après que tous les services auxquels il a donné l'autorisation de travailler sur la voie mise hors service, lui aient communiqué la fin des travaux et le bon état des installations ;
- pouvoir utiliser le carnet de sécurité pour un parcours ;
- connaître la procédure téléphonique de mise hors service et de remise en service d'une voie ;
- si les travaux font l'objet d'une Instruction Locale Temporaire, appliquer les mesures qu'elle mentionne ;
- prendre les mesures nécessaires dans le cas de travaux, autres que ceux repris ci-dessus, modifiant les conditions de sécurité ;
- appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel ;
- appliquer les mesures prévues en cas de travaux à un aiguillage en service ;
- appliquer la procédure d'accès vers une voie hors service.

Certaines de ces connaissances sont spécifiques à des catégories déterminées de personnel comme reprises dans le système de gestion de la sécurité du GI.

2 La fonction de sécurité « répartiteur courant de traction »

Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité « répartiteur du courant de traction » sont principalement les suivantes :

- assurer l'alimentation de la caténaire par une exploitation efficace des sous-stations, postes de sectionnement, postes d'alimentation et sectionneurs ;
- posséder une connaissance approfondie :
 - du fonctionnement des appareils et de leurs schémas des connexions ;
 - de la composition des caténaires et du schéma de la liaison électrique des caténaires ;
 - des différents règlements et des différentes instructions concernant l'exploitation des sous-stations, des postes de sectionnement, des postes d'alimentation et du réseau de caténaires ;
- donner l'ordre de circuler avec les pantographes abaissés ;
- prendre les mesures prévues pour assurer la sécurité du personnel ;
- être à même de comprendre immédiatement la signification de tout dérangement ;
- gérer à distance les installations ;
- couper le courant, mettre la caténaire hors et sous tension ;
- assurer le suivi des déclenchements des protections et rechercher les causes ;
- garantir la régularité du trafic ferroviaire en prenant les mesures nécessaires en cas de dérangements ;
- coordonner la collaboration avec le Traffic Control et les postes de signalisation ;
- appeler du personnel en cas d'avaries ;
- appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel ;
- en cas de constatation ou d'annonce d'un accident, d'un obstacle, d'une électrocution ou d'un risque de collision :
 - couper la tension et/ou mettre la caténaire de la zone concernée hors tension ;
 - appliquer les procédures prévues pour informer les postes de signalisation, les autres répartiteurs, les régulateurs de lignes et le personnel technique sur la ligne.

3 La fonction de sécurité « escorte des trains de travaux »

Les connaissances particulières à l'escorte des trains de travaux sont principalement les suivantes :

- connaître et pouvoir appliquer les dispositions générales du livret de sécurité ;
- effectuer les opérations relatives à la formation des trains :
 - assurer la desserte d'aiguillages manœuvrés à pied d'œuvre ;
 - manœuvre des taquets d'arrêt ou des aiguilles de déraillement ;
 - exécuter des manœuvres ordinaires, commandées par signaux optiques ou par radio ;
 - effectuer la visite technique des véhicules et détecter les anomalies « facilement décelables » ;
 - rédiger, apposer et transmettre une étiquette d'avarie ;
 - accoupler l'engin moteur ;
 - enlever les dispositifs d'immobilisation d'une rame ;
 - exécuter les essais de freins prévus ;
 - mettre en ordre la partie arrière d'un train ;
 - positionner les alternateurs « vide-charge », « marchandises-voyageurs » ;
 - placer, faire l'essai et utiliser le dispositif de freinage d'urgence ;
 - vérifier les conditions de freinage, composition, vitesse, charge du train, ... ;
 - rédiger et remettre au conducteur les documents nécessaires conformément à la réglementation en vigueur.
- connaître la procédure et les règles à respecter pour la desserte correcte de l'accouplement de freinage en cas de rame poussée ;
- pouvoir lire et savoir comprendre la signification des étiquettes de danger ;
- faire franchir un passage à niveau en toute sécurité ;
- escorter un train vers, sur et d'une voie hors service :
 - repérer les limites d'une voie hors service (identification des signaux) et retenir les particularités du tronçon (zones de circulation à vitesse réduite, régime des passages à niveau, ...) ;
 - reconnaître les signaux mobiles d'arrêt, signaux de vitesse et signaux s'adressant à la traction électrique ;
 - faire avancer et arrêter la marche à vue, faire respecter les signaux et la vitesse lors des mouvements en rame poussée, par signaux visuels et par radio ;
 - réaliser l'immobilisation provisoire et définitive d'une rame ;
 - utiliser l'appareillage d'annulation des zones d'annonce des passages à niveau ;
 - franchir un passage à niveau avec un train de travaux ;
 - désaccoupler un engin moteur ;
- effectuer les contrôles et actions adaptés lors de situations anormales, d'incidents ou d'accidents :
 - provoquer l'arrêt du train si la sécurité est compromise ;
 - appliquer les mesures lors de la survenance d'un fait motivant une restriction de vitesse ;
 - couvrir un obstacle (couverture à distance et couverture rapprochée) ;
 - vérifier le caractère complet d'un train qui ne présente pas le signal de queue réglementaire ;
 - transmettre une déclaration de détresse rédigée par un conducteur ;
 - trouver et utiliser les moyens de communications disponibles ;

- pouvoir constater le franchissement irrégulier d'un signal et réagir en conséquence ;
- constater la présence de matières dangereuses et appliquer les recommandations de la carte de danger ;
- réaliser, le cas échéant, des opérations normalement dévolues au chef de travail ;
 - vérifier un train de travaux au point de vue de la composition ;
 - faire adapter les alternateurs « vide-chargé » et corriger le bulletin de freinage du conducteur en cas de modification des conditions de freinage ou de charge d'un wagon ;
- pouvoir assurer l'échange des communications imposées par le GI pour entrer dans une zone d'infrastructure en respectant l'exécution et l'accomplissement de toutes les mesures prévues par les protocoles locaux ;
- avoir les connaissances théorique et pratique ainsi que la capacité d'appliquer des consignes et protocoles locaux d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ;
- appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel ;
- effectuer les opérations administratives relatives à la formation et l'expédition des trains.

4 Fonction de sécurité « garde barrière »

Les connaissances suivantes sont nécessaires à l'exercice de la fonction de sécurité « garde barrière » :

- être apte à préparer les documents, l'outillage et le matériel nécessaires au gardiennage ;
- pouvoir compléter correctement les carnets du garde barrière ;
- appliquer les procédures de communication concernant les passages à niveau ;
- connaître les échanges d'annonces requises ;
- être capable de transmettre toutes les annonces reçues via la ligne « passage à niveau » ;
- connaître la procédure « organiser le gardiennage » ;
- connaître la procédure « fin gardiennage » ;
- être à même d'interdire la circulation routière dans les situations décrites dans l'instruction locale ;
- pouvoir inscrire les constatations éventuelles dans le registre des constatations, instructions et ordres ;
- savoir répondre immédiatement et impeccablement à tout appel téléphonique ;
- connaître la procédure « travaux » ;
- appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel ;
- être capable, en cas de constatation ou à l'annonce d'un accident, d'un obstacle ou d'un risque de collision, de :
 - transmettre oralement l'alerte aux postes de signalisation ainsi qu'aux autres passages à niveau gardés ;
 - placer sur chaque voie un signal mobile d'arrêt appuyé d'un pétard ;
 - interdire la circulation routière.

5 La fonction de sécurité « factionnaire »

Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité « factionnaire » sont principalement les suivantes :

- avoir une connaissance suffisante des lieux de travail (plans des voies, pistes de circulation, sens des circulations, vitesse de référence au lieu de chantier, distance de visibilité...) ;
- connaître l'ensemble des tâches dévolues à la fonction :
 - surveiller l'approche des circulations ;
 - détecter l'arrivée des parcours et leur sens de circulation ;
 - connaître et utiliser en temps utile les dispositifs d'alerte ;
 - s'assurer à tout moment que la distance de visibilité nécessaire est préservée et qu'ainsi, le délai d'annonce peut être respecté ;
 - détecter les situations critiques et pouvoir prendre les mesures d'urgence adaptées ;
- connaître les prescriptions à appliquer en cas de situation perturbée ou en cas d'accident ;
- appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel ;
- connaître les prescriptions à appliquer en cas de mauvaises conditions atmosphériques (brouillard, tempête de neige, visibilité insuffisante, ...).

6 La fonction de sécurité « agent du mouvement infrabel »

Agent du mouvement affecté à un poste de signalisation

Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité « agent du mouvement affecté à un poste de signalisation » sont principalement les suivantes :

- connaître les mesures prescrites pour se déplacer en toute sécurité sur l'infrastructure ferroviaire ;
- concernant les véhicules ferroviaires :
 - repérer les véhicules ferroviaires et connaître les inscriptions et signes qu'ils portent ;
 - connaître la signification des étiquettes de danger ;
 - connaître la signification des étiquettes d'avarie ;
- pouvoir lire et comprendre un plan schématique de signalisation ;
- connaître l'organisation du service des trains ;
- appliquer les procédures en matière de communication de sécurité ;
- manœuvrer correctement les appareils de voie sur le terrain ;
- posséder une connaissance approfondie des signaux fixes et mobiles ;
- exécuter et/ou faire exécuter les manœuvres conformément à la réglementation prescrite ;
- assurer la sécurité et le suivi du trafic en respectant les sillons et l'ordre de priorité ;
- connaître les conditions de départ d'un train ;
- connaître les signaux portés par un train et les conditions auxquelles la queue d'un train doit répondre ;
- connaître les conditions spécifiques de suppression ou de détournement d'un train ;
- repérer un transport exceptionnel et pouvoir appliquer les mesures de sécurité prescrites ;
- prendre les mesures prescrites pour assurer la sécurité du personnel occupé dans les dépendances du chemin de fer ou dans ses environs ;
- comprendre et pouvoir appliquer les mesures prescrites dans l'instruction locale, l'instruction professionnelle, le tableau des positions d'aiguillages, le tableau des itinéraires et/ou la fiche d'itinéraires ainsi que dans les instructions locales temporaires ;
- savoir utiliser le registre des constatations et instructions ;
- savoir utiliser les documents de sécurité ;
- posséder une connaissance approfondie de la technologie, des équipements et de la configuration des voies du poste de signalisation ;
- connaissance des lignes desservies et des block-systems applicables au poste de signalisation ;
- utilisation et application des procédures opérationnelles de secours ;
- connaître et pouvoir appliquer les consignes de sécurité concernant
 - la circulation d'un véhicule léger ;
 - la circulation d'un tracteur lourd remorquant au moins un véhicule léger ;
 - la circulation d'un véhicule avec bandages rouillés ;
 - la circulation d'un convoi remorquant au moins un véhicule avec un écartement entre essieux supérieur à 26,5m ;
 - les rails rouillés ;
- assurer la sécurité en cas de service à voie unique et de circulation à contre-voie ;

- appliquer les mesures de sécurité prescrites au poste de signalisation en cas de dérangement d'un aiguillage ;
- disposer des connaissances nécessaires pour mettre une voie, un tronçon de voie ou une ligne hors service conformément à la procédure prescrite ;
- appliquer les mesures de sécurité pour la mise hors service d'une voie ;
- savoir utiliser un carnet de sécurité pour travaux ;
- appliquer les mesures de sécurité prescrites pour autoriser un train de travaux sur une voie mise hors service et permettre à un train de travaux de quitter une voie mise hors service ;
- remettre les voies en service et reprendre la desserte normale ;
- prendre les mesures prévues en cas d'empiètement sporadique dans le gabarit ;
- prendre les mesures nécessaires pour provoquer l'arrêt d'urgence d'un train ;
- appliquer les mesures de sécurité prescrites en cas d'incidents, de détresse, d'accidents et de situations anormales ;
- connaître les principes de la caténaire ;
- actionner des interrupteurs T et TS à la demande du répartiteur courant de traction ;
- prendre les mesures de sécurité prévues en cas d'avarie ou de travaux à la caténaire ;
- maîtriser la réglementation en matière de raccordements travaux ;
- intervenir sur place en cas de dérangement des appareils de voies (dérangements aiguillage, actionner interrupteurs sur demande répartiteur courant de traction, ...) ;
- posséder une connaissance approfondie des consignes et protocoles locaux ;
- être à même de prendre les mesures adéquates en cas de dérangements, d'inversion du sens de la circulation et de transports exceptionnels ;
- sécuriser le lieu d'un train en détresse ou d'un accident à distance ou sur place et autoriser la reprise de la marche après l'état d'alerte ou l'accident ;
- prendre toutes les mesures nécessaires en cas de dépassement illicite d'un signal ;
- prendre les mesures de sécurité spécifiques en cas d'interruption des communications de block ;
- prendre les mesures spécifiques en cas d'accident impliquant des marchandises dangereuses ;
- appliquer les mesures de sécurité prescrites lorsque le signal de queue fait défaut ou est éteint ;
- prendre les mesures nécessaires en cas d'échappement de véhicules ;
- prendre les mesures de sécurité adéquates en cas de détection d'une boîte chaude ;
- disposer des connaissances nécessaires pour modifier un itinéraire en toute sécurité ;
- appeler les services techniques pour remédier à des dérangements ;
- posséder une connaissance approfondie du fonctionnement des passages à niveau automatiques et gardés ainsi que des mesures à prendre en cas de dérangements ;
- appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel ;
- en cas de constatation ou à l'annonce d'un accident, d'un obstacle ou d'un risque de collision :
 - interdire l'accès à la voie, au tronçon de voie, à la section de ligne ou de voie ;
 - si possible lancer l'alerte ;

- informer le Traffic Control, les répartiteurs courant de traction concernés, les autres postes de signalisation concernés et le personnel sur la ligne (gardes-barrières,...).

Agent du mouvement affecté au Traffic Control

Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité « agent du mouvement affecté au Traffic Control » sont principalement les suivantes :

- contrôler la régularité du trafic ferroviaire ;
- respecter l'ordre de priorité des trains, en fonction des besoins ;
- connaître l'organisation du service des trains ;
- gérer l'ordre des mouvements en cas de circulation à voie unique ;
- connaître et pouvoir appliquer les principes des temps d'attente ;
- décider, en fonction des desiderata des EF, du maintien ou de la suppression de correspondances ;
- appliquer les procédures prévues en cas de dérangements ;
- en cas de dérangements ou de situations anormales sur la ligne, avertir le conducteur de train via la liaison sol-train ou le GSM-R ;
- appeler les services techniques pour remédier à des dérangements ;
- échanger des ordres de blocage avec les blocks en cas de service à voie unique et de circulation à contre-voie pour décharger la section de voie ;
- connaître les principes de la caténaire ;
- pouvoir appliquer et annuler correctement un cas caténaire ;
- pouvoir provoquer l'arrêt d'urgence d'un train ;
- appliquer les procédures de sécurité ;
- prendre les mesures prévues pour garantir la sécurité des services de secours et/ou des personnes à proximité des voies ;
- veiller à l'échange des informations correctes entre les postes de signalisation, les conducteurs de train et le personnel d'accompagnement en cas de situation gravement perturbée ;
- en cas de constatation ou à l'annonce d'un accident, d'un obstacle ou d'un risque de collision :
 - lancer l'alerte ;
 - informer les postes de signalisation, les répartiteurs courant de traction et autres régulateurs de lignes concernés ;
 - si nécessaire, expédier des trains techniques de secours ;
- appliquer les mesures de sécurité prescrites en cas d'incidents, de détresse, d'accidents et de situations anormales ;
- pouvoir lire et comprendre un plan schématique de signalisation ;
- connaître les conditions spécifiques de suppression ou de détournement d'un train ;
- posséder une connaissance approfondie des consignes et protocoles ;
- appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel ;
- prendre les mesures spécifiques en cas d'accident impliquant des marchandises dangereuses.

7 Les fonctions de sécurité « signaleur » et « opérateur »

Un signaleur est affecté à un :

- poste de signalisation entièrement mécanique : toutes les commandes (aiguillages + signaux) sont mécaniques ;
- poste de signalisation électromécanique : les commandes sont partiellement électriques et partiellement mécaniques ;
- poste de signalisation électrique : toutes les commandes sont électriques ;
- poste de signalisation tout relais : des boutons-poussoirs actionnent des relais qui commandent la manœuvre.

Un opérateur est affecté à un poste de commande électronique (PCE) :

- PCE/RZ : les relais sont commandés par ordinateur ;
- PCE/PLP : commande des aiguillages et signaux par ordinateur (plus besoin de salle de relais).

Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité « signaleur » et « opérateur » sont principalement les suivantes :

- connaître les mesures prescrites pour se déplacer en toute sécurité dans les dépendances du chemin de fer ;
- connaître l'organisation du service des trains ;
- repérer les véhicules ferroviaires et connaître les inscriptions et signes qu'ils portent ;
- posséder une connaissance approfondie des signaux fixes et mobiles ;
- assurer la sécurité et le suivi du trafic en respectant les sillons et l'ordre de priorité ;
- connaître les conditions de départ d'un train ;
- connaître les signaux portés par un train et les conditions auxquelles la queue d'un train doit répondre ;
- repérer un transport exceptionnel ;
- prendre les mesures prescrites pour assurer la sécurité du personnel occupé dans les dépendances du chemin de fer ou dans ses environs ;
- comprendre et pouvoir appliquer les mesures prescrites dans l'instruction locale, l'instruction professionnelle, le tableau des positions d'aiguillages, le tableau des itinéraires et/ou la fiche d'itinéraire ainsi que dans les instructions locales temporaires ;
- pouvoir utiliser le registre des constatations, instructions et ordres ;
- posséder une connaissance approfondie de la technologie, de l'équipement et de la configuration des voies du poste de signalisation ;
- connaissance des lignes desservies et des block-systems applicables au poste de signalisation ;
- connaître et pouvoir appliquer les consignes de sécurité concernant :
 - la circulation d'un véhicule léger ;
 - la circulation d'un tracteur lourd remorquant au moins un véhicule léger ;
 - la circulation d'un véhicule avec bandages rouillés ;
 - la circulation d'un convoi remorquant au moins un véhicule avec un écartement entre essieux supérieur à 26,5m ;
 - les rails rouillés ;
- connaître les principes concernant le fonctionnement des passages à niveau automatiques et gardés et de leur franchissement en toute sécurité ;
- bloquer le trafic en cas de service à voie unique et de circulation à contre-voie ;

- connaître les mesures de sécurité prescrites pour autoriser un train de travaux sur une voie hors service et permettre à un train de travaux de quitter la voie mise hors service ;
- connaître les mesures prévues en cas d'empiètement sporadique dans le gabarit ;
- connaître les mesures nécessaires pour provoquer l'arrêt d'urgence d'un train ;
- connaître les mesures de sécurité prescrites en cas d'incidents, de détresse, d'accidents et de situations anormales ;
- connaître les restrictions en cas d'avarie ou de travaux à une caténaire ;
- posséder une connaissance approfondie des consignes et protocoles locaux ;
- connaître les mesures adéquates en cas de dérangements, d'inversion du sens de la circulation et de transports exceptionnels ;
- connaître les mesures de sécurité spécifiques en cas d'interruption des communications de block ;
- connaître les mesures de sécurité prescrites si un signal de queue fait défaut ou est éteint ;
- connaître les mesures nécessaires en cas d'échappement de véhicules ;
- prendre les mesures spécifiques en cas d'accident impliquant des marchandises dangereuses ;
- connaître les principes de la caténaire ;
- pouvoir lire et comprendre un plan schématique de signalisation ;
- appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel ;
- appliquer les procédures en matière de communication de sécurité ;

8 La fonction de sécurité « signaleur mobile »

Les signaleurs mobiles sont uniquement prévus dans le district nord-est de la zone portuaire d'Anvers. Ils exercent les activités de signaleur, d'agent de manœuvre et de chargeur.

Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité « signaleur mobile » sont principalement les suivantes :

- connaître et pouvoir appliquer la réglementation générale, les consignes, les protocoles locaux ainsi que les instructions locales temporaires ;
- connaître les installations à desservir, les divers itinéraires pouvant être parcourus, les particularités de l'installation ;
- connaître les différentes opérations à réaliser ou pouvant être réalisées, les appareils à desservir (aiguillages, aiguilles de déraillement, taquets, passages à niveau, slots, postes d'aiguilleur,...) ;
- connaître les diverses procédures à appliquer (échange d'annonces, échange de communications formalisées, mesures spécifiques à prendre en situation normale ou anormale,...) ;
- être à même d'exécuter le mouvement prévu et les dessertes ;
- coordonner les mouvements dans son secteur d'intervention (manœuvres, départs, réceptions,...) ;
- connaître les mesures prescrites pour se déplacer en toute sécurité dans les dépendances du chemin de fer ;
- véhicules ferroviaires :
 - repérer les véhicules ferroviaires et connaître les inscriptions et signes qu'ils portent ;
 - connaître la signification des étiquettes de danger ;
 - connaître la signification des étiquettes d'avarie ;
- prendre les mesures prescrites pour assurer la sécurité du personnel occupé dans les dépendances du chemin de fer ou dans ses environs ;
- assurer le suivi des mouvements, pouvoir en rendre compte ;
- en cas de constatation ou à l'annonce d'un accident, d'un obstacle ou d'un risque de collision, informer les postes de signalisation, les répartiteurs courant de traction et autres régulateurs de lignes concernés ;
- appliquer les mesures de sécurité prescrites en cas d'incidents, de détresse, d'accidents et de situations anormales ;
- connaître les principes concernant le fonctionnement des passages à niveau et de leur franchissement en toute sécurité ;
- connaître l'organisation du service des trains ;
- connaître les block-systems qui sont d'application ;
- connaître les mesures à prendre lors de l'exécution des manœuvres ;
- prendre les mesures spécifiques en cas d'accident impliquant des marchandises dangereuses ;
- connaître les principes de la caténaire ;
- appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel ;
- exécuter les manœuvres conformément à la réglementation prescrite.

EXIGENCES APPLICABLES AU PERSONNEL DE SÉCURITÉ

PARTIE C – CONNAISSANCES A ACQUERIR PAR RAPPORT

AUX FONCTIONS DE SECURITE RELATIVES A L'ENSEMBLE

DES UI

1 Responsable du service des manœuvres

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

- connaissance des installations et du trafic ;
- connaissances théorique et pratique des opérations à réaliser (triage, formation, dessertes, opérationnalisation de la zone, etc.) ;
- connaissance des règlements généraux et locaux y relatifs ;
- capacité à organiser les tâches à réaliser ;
- capacité à analyser et anticiper les conflits de circulation, les conséquences de retards importants, d'incident(s), etc. et les réduire le plus possible ;
- coordonner l'activité du personnel de son UI dans sa zone d'action (aussi vis-à-vis du personnel du GI et du personnel d'autres éventuels UI) ;
- connaissance des règles à respecter pour les transports particuliers (dangereux, transports exceptionnels, etc.) et des mesures à prendre pour manœuvrer ce type de transports ;
- capacité à échanger les informations prévues et nécessaires (avec le personnel du GI, avec le personnel de l'UI, avec le personnel d'autres UI, avec les clients, etc.) en vue de garantir la sécurité des circulations, la régularité du trafic et l'exécution optimale des tâches ;
- capacité à prendre les mesures nécessaires en cas d'incident(s), d'accident(s), en situation perturbée, en cas de composition anormale du train, etc ;
- appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel ;
- si le système de gestion de la sécurité le prévoit ;
 - effectuer certaines tâches de visite du matériel afin de repérer les avaries et irrégularités faciles à découvrir, telles que spécifiées dans les règles internes de l'UI concerné ;
 - réaliser un essai des freins en collaboration avec le conducteur.

2 Accompagnateur des trains de voyageurs

Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité

« accompagnateur des trains de voyageurs » sont principalement les suivantes :

- appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel ;
- effectuer les actions relatives au matériel roulant :
 - effectuer les essais des freins prévus aux trains composés de matériel tracté et automoteur ;
 - vérifier la continuité des conduites d'air comprimé ;
 - lire les indications portées par les voitures (tare, charge, frein), repérer la vitesse maximale autorisée d'une voiture, d'une automotrice ;
 - repérer les véhicules dont la suspension pneumatique ne fonctionne pas et en informer le conducteur ;
 - vérifier la constitution correcte des attelages, des soufflets et des raccords divers (éclairage, chauffage...) ;
 - intervenir dans l'allumage et l'extinction des signaux de queue lors du premier départ et en cas de défaillance de ces équipements ;
 - réaliser l'immobilisation provisoire d'une rame en stationnement ;
 - repérer la présence d'une étiquette d'avarie interdisant tout déplacement du véhicule ;
 - pouvoir lire et savoir comprendre la signification des étiquettes de danger ;
 - rapporter les défauts constatés ;
 - verrouiller une porte si nécessaire (porte d'extrémité, porte de poste de conduite non desservi, etc ...) ;
 - prendre les mesures en cas de non verrouillage d'une porte ;
 - vérifier le bon fonctionnement d'une porte à l'ouverture et à la fermeture ;
 - prendre les mesures utiles en cas d'avarie au système d'ouverture et de fermeture des portes ;
 - effectuer les opérations d'ouverture et de fermeture des portes ;
 - ouvrir une porte à l'aide du dispositif de secours ;
- participer à la sécurité des voyageurs :
 - appliquer les directives journalières relatives aux particularités des circulations ;
 - surveiller les opérations d'embarquement et de débarquement, seul ou en collaboration avec d'autres agents ;
 - participer aux opérations d'accouplement des trains composés de matériel automoteur ;
 - prendre les mesures à l'égard des voyageurs lorsqu'une partie du train est hors quai ;
 - assurer la canalisation des voyageurs dans un point d'arrêt non gardé en cas de circulation à contre-voie ;
 - discerner un comportement dangereux et réagir en conséquence ;
- savoir utiliser les divers moyens de communication (interphone, GSM, radio, ...) ;
- assurer les communications avec le conducteur :
 - communiquer au conducteur les éléments relatifs à la composition et au freinage du train ;
 - donner l'information "Opérations Terminées" au conducteur, au moyen du dispositif propre au matériel et du dispositif au sol (indicateur "opérations terminées") ;

- prendre les mesures en cas de constat de dérangement aux dispositifs "opérations terminées" ;
- effectuer les contrôles et actions adaptées lors de situations anormales, d'incidents ou d'accidents :
 - vérifier le caractère complet d'un train de voyageurs qui ne présente pas les signaux de queue réglementaires ;
 - réagir aux signaux acoustiques lancés par le conducteur ;
 - utiliser la sonorisation pour se mettre en contact avec le conducteur ;
 - transmettre un avis de détresse rédigé par un conducteur ;
 - couvrir un obstacle (couverture à distance, couverture rapprochée) ;
 - constater le franchissement irrégulier d'un signal et réagir en conséquence ;
 - localiser une avarie à la caténaire et lancer l'alerte ;
 - demander une coupure de tension de la caténaire ;
 - constater la présence de matières dangereuses et appliquer les recommandations de la carte de danger ;
 - prendre les mesures en cas d'incendie à bord ou d'accident ;
 - signaler au personnel habilité une avarie mettant la sécurité en cause ;
 - trouver et utiliser les moyens de communications disponibles ;
 - lancer un message radio sol-train d'urgence ;
 - évacuer les voyageurs d'un train en ligne ;
 - prendre les mesures adéquates en cas d'actionnement d'un signal d'alarme.

3 Agent d'escorte des trains de marchandises

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

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

4 Agent chargé de la manœuvre

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

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

- repérer et communiquer les caractéristiques des véhicules ferroviaires et des chargements :
 - distinguer le matériel autorisé dans les trains de type voyageurs et les trains de type marchandises ;
 - interpréter les signes conventionnels et les inscriptions portés par les véhicules ;
 - interpréter les étiquettes d'avarie ;
 - interpréter les étiquettes de fragilité ;
 - pouvoir lire et savoir comprendre la signification des étiquettes de danger ;
- constater la présence de marchandises dangereuses, le cas échéant, appliquer les recommandations de la carte de danger et utiliser le livre-code des marchandises dangereuses ;
- assurer sa propre protection et, s'il dirige une équipe, celle des agents sous sa responsabilité lors de sa présence sur l'infrastructure ferroviaire ;
- connaître et appliquer les vérifications essentielles à opérer avant de commander une manœuvre ;
- appliquer les règles relatives au freinage et à l'immobilisation des véhicules et convois :
 - repérer et manipuler un robinet d'isolement, une valve de purge ;
 - comprendre la signification des indicateurs techniques (freins, charge, ...) et savoir prendre les mesures d'application ;
 - effectuer les essais des freins sur une rame en manœuvre ;
 - classer les véhicules dans une rame ;
 - repérer, contrôler et manœuvrer un frein à main ;
 - distinguer, contrôler et utiliser les différents types et séries de blocs d'arrêt ;
 - effectuer les immobilisations provisoire et complémentaire des véhicules et des rames, déterminer le nombre de freins à main et/ou de blocs d'arrêt nécessaires ;
 - supprimer une immobilisation ;
 - réagir correctement en cas d'échappement de véhicules ;
- (dé)composer les convois ferroviaires :
 - accoupler et désaccoupler les véhicules ;
 - déterminer la longueur d'une rame ;
 - commander le déplacement et l'arrêt des véhicules et des rames ;
 - reconnaître les différents aspects d'un signal d'arrêt fixe ;
 - reconnaître les différents panneaux de signalisation ;
 - reconnaître les signaux mobiles optiques et acoustiques ;
 - transmettre des ordres au conducteur : verbalement, par signaux acoustiques, par gestes, par desserte de l'accouplement de freinage ;
 - respecter la marche à vue ;
 - placer un aiguillage manœuvré à pied d'œuvre dans la position désirée ;
 - vérifier un itinéraire (aiguillage, croisements, ...) ;
 - savoir réaliser l'accouplement/désaccouplement de matériel roulant (liaisons mécaniques, électriques, pneumatiques) ;

- vérifier qu'une manœuvre peut être entamée en ce qui concerne le matériel et la coordination entre les intervenants ;
- requérir l'autorisation nécessaire pour l'exécution de certains mouvements (manœuvre en voie principale, déplacement d'un véhicule avarié) ;
- collecter et transmettre les données wagons et/ou trains en vue de leur exploitation ;
- appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel ;
- connaître les installations à desservir et les opérations à réaliser ;
- pouvoir établir les itinéraires en toute sécurité et les vérifier ;
- connaître la desserte et savoir appliquer les procédures locales relatives aux appareils de voie et de signalisation dont la commande est assurée par l'UI ou lui est déléguée conformément aux dispositions reprises dans les protocoles locaux ;
- si le système de gestion de la sécurité le prévoit, effectuer les tâches reprises ci-après, telles que spécifiées dans les règles internes de l'UI concerné :
 - effectuer la préparation d'une rame au triage (« démaillage ») ;
 - savoir utiliser des blocs d'arrêts et les autres dispositifs spécifiques aux opérations de manœuvre ;
 - composer les coupes pour le triage d'une rame par lancement ou par la gravité ;
 - regrouper les wagons stationnant sur une même voie (« ratissage »).

5 Agent chargé de la formation et de l'expédition des trains

Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité « agent chargé de la formation et l'expédition des trains » sont principalement les suivantes.

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

- repérer et communiquer les caractéristiques des véhicules ferroviaires et des chargements :
 - effectuer les opérations nécessaires pour le repérage d'un transport exceptionnel ;
 - déterminer et communiquer le niveau de protection à attribuer aux véhicules ; agir en conséquence ;
 - repérer le matériel dont le bandage des roues est rouillé, communiquer l'information ;
- si le système de gestion de la sécurité le prévoit, effectuer certaines tâches de visite et d'entretien du matériel afin de repérer les avaries et irrégularités faciles à découvrir, telles que spécifiées dans les règles internes de l'UI concerné (y inclus rédiger, apposer et transmettre les données relatives aux étiquettes d'avarie et de fragilité).
- appliquer les règles relatives au freinage et à l'immobilisation des véhicules et convois :
 - repérer les différents alternateurs automatiques et manuels, adapter les alternateurs « voyageurs/marchandises » et « vide/chargé » ;
 - déterminer le type d'essai des freins à effectuer selon les circonstances ;
 - effectuer les essais des freins (minimum : essais de continuité, de raccordement, de l'accouplement de freinage, de fonctionnement sur une rame en manœuvre) y compris dans des cas particuliers tels que transports d'explosifs, véhicules avariés ainsi que l'essai de continuité de la conduite d'alimentation ;
 - transcrire et transmettre le bulletin de freinage au conducteur ainsi que bordereau de composition ;
 - composer les coupes pour le triage d'une rame par lancement ou par la gravité ;
- connaître les règles de la signalisation de queue d'un convoi ;
- appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel ;
- (dé)composer les convois ferroviaires :
 - respecter les règles d'incorporation et de classement des véhicules imposées par des impératifs d'ordre technique et de sécurité particuliers (vitesse maximale en fonction du matériel et/ou du chargement, marchandises dangereuses, transports exceptionnels, avaries, etc.) ;
 - mettre en ordre la queue d'un train en ce qui concerne l'attelage, les conduites, les signaux ;
 - effectuer la préparation d'une rame au triage (« démaillage »)
 - faire franchir un passage à niveau en toute sécurité ;
 - savoir utiliser des blocs d'arrêts et les autres dispositifs spécifiques aux opérations de manœuvre ;
 - regrouper les wagons stationnant sur une même voie (« ratissage »)
 - assurer la sécurité des agents non concernés et du public ;
 - assurer la couverture d'un obstacle ;

- réagir au constat du franchissement irrégulier d'un signal ;
- connaître les installations à desservir et les opérations à réaliser ;
- pouvoir établir les itinéraires en toute sécurité et les vérifier ;
- connaître la desserte et savoir appliquer les procédures locales relatives aux appareils de voie et de signalisation dont la commande est assurée par l'UI ou lui est déléguée conformément aux dispositions reprises dans les protocoles locaux.

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

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

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

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

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

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

8 Agent chargé de la visite technique du matériel roulant

Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité « agent chargé de la visite technique du matériel roulant » sont principalement les suivantes :

- rechercher, localiser les avaries et les anomalies éventuelles aux véhicules susceptibles de compromettre la sécurité et la fiabilité du transport ainsi qu'engager des mesures en vue d'y remédier ;
- appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel ;
- vérifier la conformité des chargements ;
- vérifier l'efficacité des dispositifs de freinage ;
- assurer le maintien des traces de son travail ;
- assurer sa propre protection lors de sa présence sur l'infrastructure ;
- marques, inscriptions et moyens de réforme :
 - vérifier si les véhicules correspondent aux caractéristiques de la circulation à effectuer ;
 - vérifier les dates des opérations périodiques ;
 - évaluer l'importance des anomalies signalées (étiquette de réforme apposée antérieurement, carnet de bord, etc.) et donner les suites utiles ;
 - utiliser les moyens de réforme (étiquettes, carnet de bord, etc.) ;
 - pouvoir lire et savoir comprendre la signification des étiquettes de danger ;
- infrastructure du véhicule :
 - vérifier l'état :
 - du châssis des véhicules et des bogies ;
 - de la suspension ;
 - des organes de roulement ;
 - des organes d'accouplement ;
 - des organes de choc,en recherchant des indices extérieurs faisant douter du bon état des organes cachés ;
 - vérifier la réalisation correcte des attelages (liaisons mécanique, pneumatique, électrique, ...)
- système de freinage :
 - vérifier l'intégrité de la timonerie et l'état des pièces constitutives du frein ;
 - vérifier la position des commandes :
 - des robinets d'isolement des freins ;
 - des robinets d'arrêt ;
 - des dispositifs "vide-chargé" et "marchandise-voyageur" ;
 - s'assurer du desserrage du (des) frein(s) à main (sauf instructions contraires) ;
- superstructure :
 - s'assurer de l'intégrité extérieure de la caisse, de l'état de ses éléments constitutifs et, si nécessaire, de leur mise en position adéquate ;
 - s'assurer de l'intégrité intérieure de la caisse et de l'état de ses aménagements ;
 - s'assurer que les parties mobiles sont en position adéquate et que leurs organes de guidage et d'immobilisation sont efficaces et enclenchés ;

- chargements :
 - s'assurer de la stabilité, de la bonne répartition et de l'arrimage correct des chargements ordinaires et exceptionnels ;
 - vérifier qu'il n'y a pas de perte de marchandises ;
 - vérifier que les moyens de conservation (agrès, ...) sont bien utilisés ;
- essais des freins :
 - conduire un essai de frein avec la locomotive de remorque ;
 - réaliser un essai de frein à l'aide d'installations fixes ;
 - effectuer un essai de frein dans des cas particuliers tels que le transport d'explosifs, la présence de véhicules avariés, l'essai de continuité de la conduite générale d'alimentation ;
- petits travaux et interventions sur le matériel :
 - exécuter certains travaux simples pour remettre le matériel en ordre de marche (remplacement de blocs de frein, boyau pneumatique, tendeurs d'attelage, ...) ;
- dresser un rapport :
 - rapporter avec précision aux services compétents les avaries, défauts et autres anomalies ;
 - communiquer suivant les procédures appropriées et en utilisant les moyens adéquats (radio, téléphone, formulaires, informatique, etc.).

9 Sous-chef de gare spécialité « voyageur » surveillance et desserte des quais et faisceaux de garage.

Les connaissances particulières requises en matière de sécurité sont :

- appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel ;

Responsabilité du service des manœuvres :

- Parfaite connaissance des installations locales desservies ;
- Connaissance théorique et pratique (savoir faire) des opérations à réaliser (manœuvres en rame poussée, en rame tirée, etc) ;
- Connaissance des règlements généraux et locaux y relatifs ;
- Capacité à organiser les tâches à réaliser ;
- Coordonner l'activité du personnel de l'UI (conducteur, agent préposé à la manœuvre) dans sa zone d'action (aussi vis-à-vis du personnel du GI et du personnel d'autres éventuels UI) ;
- Capacité à échanger les informations prévues et nécessaires (avec le personnel du GI, avec le personnel de l'UI (conducteur), avec le personnel d'autres UI, ...) en vue de garantir la sécurité des circulations, la régularité du trafic et l'exécution optimale des tâches ;
- Repérer et communiquer les caractéristiques des véhicules ferroviaires :
 - distinguer le matériel autorisé dans les trains de type voyageurs (matériel remorqué, AM, autorails, rames TGV) ;
 - interpréter les signes conventionnels et les inscriptions portés par les véhicules ;
 - si le système de gestion de la sécurité le prévoit, effectuer certaines tâches de visite du matériel afin de repérer les avaries et irrégularités faciles à découvrir, telles que spécifiées dans les règles internes de l'UI concerné ;
 - pouvoir lire et savoir comprendre la signification des étiquettes de danger ;
 - déterminer et communiquer le niveau de protection à attribuer aux véhicules, agir en conséquence ;
 - repérer le matériel dont le bandage des roues est rouillé, communiquer l'information ;
- Constater la présence de marchandises dangereuses; le cas échéant, appliquer les recommandations de la carte de danger ;
- Assurer sa propre protection, celle de clients et d'autres personnes lors de sa présence sur l'infrastructure ferroviaire ;
- Connaître et appliquer les vérifications essentielles et les procédures à opérer avant de commander une manœuvre ;
- Appliquer les règles relatives au freinage et à l'immobilisation des véhicules et convois (confirmer la réalisation au GI et au personnel de l'UI préposé aux manœuvres) :
 - repérer et manipuler un robinet d'isolement, une valve de purge ;
 - comprendre la signification des indicateurs techniques (freins, charge,.....) et savoir prendre les mesures d'application ;
 - repérer les différents alternateurs automatiques et manuels, adapter les alternateurs manuels "plaine/montagne", "voyageurs/marchandises", "vide/chargé » ;

- déterminer le type d'essai des freins à effectuer selon les circonstances ;
 - effectuer les essais des freins (minimum : essais de continuité (type D) et complet (type E), de l'accouplement de freinage, de rame en manœuvre) ;
 - classer les véhicules dans une rame ;
 - déterminer le régime et le pourcentage de freinage d'une rame et en déduire la vitesse autorisée ;
 - transmettre la composition d'un train au conducteur lorsque spécifié dans les règles internes de l'EF ;
 - repérer, contrôler et manœuvrer un frein à main ;
 - distinguer, contrôler et utiliser les différents types et séries de blocs d'arrêt ;
 - effectuer les immobilisations provisoire et complémentaire des véhicules et des rames, déterminer le nombre de freins à main et/ou de blocs d'arrêt nécessaires ;
 - supprimer une immobilisation ;
 - réagir correctement en cas d'échappement de véhicules ;
 - connaître les règles de la signalisation de queue d'un convoi ;
- Composer et décomposer les convois ferroviaires :
- accoupler et désaccoupler les véhicules ;
 - respecter les règles d'incorporation et de classement des véhicules imposées par des impératifs d'ordre technique et de sécurité particuliers (vitesse maximale en fonction du matériel et/ou du chargement, marchandises dangereuses, transports exceptionnels, avaries,.....) ;
 - déterminer la longueur d'une rame ;
 - mettre en ordre la queue d'un train en ce qui concerne l'attelage, les conduites, les signaux ;
 - commander la préparation d'une rame en manœuvre ;
 - commander le déplacement et l'arrêt des véhicules et des rames :
 - reconnaître les différents aspects d'un signal d'arrêt fixe ;
 - reconnaître les différents panneaux de signalisation ;
 - reconnaître les signaux mobiles optiques et acoustiques ;
 - transmettre des ordres au conducteur : verbalement, par signaux acoustiques, par gestes, par desserte de l'accouplement de freinage, par radio ;
 - assurer la desserte de dispositifs locaux ou application de procédures locales pour le franchissement de passages à niveau ;
 - respecter la marche à vue ;
 - placer un aiguillage manœuvré à pied d'œuvre dans la position désirée (uniquement dans les zones où la desserte des aiguillages par EF est autorisée) ;
 - vérifier un itinéraire (aiguillages, croisements) uniquement dans les zones où la desserte des aiguillages par l'UI est autorisée) ;
 - savoir réaliser l'accouplement/désaccouplement de matériel roulant (liaisons mécaniques, électriques, pneumatiques, passerelles, soufflets,.....) ;
 - vérifier qu'une manœuvre peut être entamée en ce qui concerne le matériel et la coordination entre les intervenants ;

- accorder l'autorisation nécessaire pour l'exécution de certains mouvements (manœuvre en voie principale, déplacement d'un véhicule avarié) ;
- assurer la sécurité des agents non concernés et du public ;
- assurer la couverture d'un obstacle.

Surveillance générale des quais :

- Manœuvre IOT aux trains avec allège non accouplée ;
- Manœuvre IOT au matériel où l'accompagnateur ne peut quitter la rame ;
- Transmission des IOT aux Thalys, ICE et Eurostar ;
- Intervention lors d'un départ irrégulier (dérangement matériel, départ différé) ;
- Surveillance des manœuvres à quai (voir spécificités au point A ci-dessus) ;
- Surveillance de la préparation des trains à quai (accouplements, désaccouplements à quai) ;
- Surveillance générale de la sécurité des voyageurs et des personnes à mobilité réduite et des groupes en particulier ;
- Assistance aux victimes en cas d'accident.

Incidents/accidents/détresses :

- Coordination intervention secours ;
- Aide/assistance pour le placement de l'attelage de secours ;
- Exécution d'un essai de frein ;
- Immobilisation d'une rame ;
- Diffusion de l'information concernant l'immobilisation ;
- Protection de la rame en campagne ;
- Sécurité des voyageurs sur les lieux de l'accident, incident, détresse ;
- Transbordement de la clientèle sur un autre train ou vers bus et taxis ;
- Mise en place de moyens de remplacement pour le transport clientèle, sécurité ;
- Accompagnement en gare du conducteur (installations mal connues, brouillard,...).

10 Agent préposé aux manœuvres spécialité « voyageur »

Les connaissances particulières requises en matière de sécurité, dans le cadre d'exécution du service des manœuvres, desserte d'installations, formation de trains, sont :

- Parfaite connaissance des installations locales desservies ;
- Connaissance théorique et pratique (savoir faire) des opérations à réaliser (manœuvres en rame poussée, en rame tirée, etc) ;
- Connaissance des règlements généraux et locaux y relatifs ;
- Capacité à échanger les informations prévues et nécessaires avec le personnel du GI, avec le personnel de l'UI (conducteur), avec le personnel d'autres UI, ;
- Repérer et communiquer les caractéristiques des véhicules ferroviaires :
 - distinguer le matériel autorisé dans les trains de type voyageurs (matériel remorqué, AM, autorails, rames TGV) ;
 - interpréter les signes conventionnels et les inscriptions portés par les véhicules ;
 - pouvoir lire et savoir comprendre la signification des étiquettes de danger ;
- Constaté la présence de marchandises dangereuses ; le cas échéant, appliquer les recommandations de la carte de danger ;
- Appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel ;
- Connaître et appliquer les vérifications essentielles et les procédures à opérer avant de commander une manœuvre ;
- connaître la procédure et les règles à respecter pour la desserte correcte de l'accouplement de freinage en cas de rame poussée ;
- Appliquer les règles relatives au freinage et à l'immobilisation des véhicules et convois (confirmer la réalisation au GI et au personnel de l'UI préposé aux manœuvres) :
 - repérer et manipuler un robinet d'isolement, une valve de purge ;
 - comprendre la signification des indicateurs techniques (freins, charge,...) et savoir prendre les mesures d'application ;
 - repérer les différents alternateurs automatiques et manuels, adapter les alternateurs manuels "plaine/montagne", "voyageurs/marchandises", "vide/chargé" ;
 - connaître et appliquer le type d'essai des freins à effectuer selon les circonstances ;
 - effectuer les essais des freins (minimum: essais de continuité (type D) et complet (type E), de l'accouplement de freinage, de rame en manœuvre) ;
 - classer les véhicules dans une rame ;
 - repérer, contrôler et manœuvrer un frein à main ;
 - distinguer, contrôler et utiliser les différents types et séries de blocs d'arrêt ;
 - effectuer les immobilisations provisoire et complémentaire des véhicules et des rames, déterminer le nombre de freins à main et/ou de blocs d'arrêt nécessaires ;
 - supprimer une immobilisation ;
 - réagir correctement en cas d'échappement de véhicules ;
 - connaître les règles de la signalisation de queue d'un convoi ;

- Composer et décomposer les convois ferroviaires :
 - accoupler et désaccoupler les véhicules ;
 - respecter les règles d'incorporation et de classement des véhicules imposées par des impératifs d'ordre technique et de sécurité particuliers (vitesse maximale en fonction du matériel et/ou du chargement, marchandises dangereuses, transports exceptionnels, avaries,...) ;
 - déterminer la longueur d'une rame ;
 - mettre en ordre la queue d'un train en ce qui concerne l'attelage, les conduites, les signaux ;
 - effectuer la préparation d'une rame en manœuvre ;
 - commander le déplacement et l'arrêt des véhicules et des rames ;
 - reconnaître les différents aspects d'un signal d'arrêt fixe ;
 - reconnaître les différents panneaux de signalisation ;
 - reconnaître les signaux mobiles optiques et acoustiques ;
 - transmettre des ordres au conducteur : verbalement, par signaux acoustiques, par gestes, par desserte de l'accouplement de freinage, par radio ;
 - assurer la desserte de dispositifs locaux ou application de procédures locales pour le franchissement de passages à niveau ;
 - respecter la marche à vue ;
 - placer un aiguillage manœuvré à pied d'œuvre dans la position désirée (uniquement dans les zones où la desserte par l'UI des aiguillages est autorisée) ;
 - vérifier un itinéraire (aiguillages, croisements) uniquement dans les zones où la desserte par l'UI des aiguillages est autorisée ;
 - savoir réaliser l'accouplement/désaccouplement de matériel roulant (liaisons mécaniques, électriques, pneumatiques, passerelles, soufflets,...) ;
 - vérifier qu'une manœuvre peut être entamée en ce qui concerne le matériel et la coordination entre les intervenants ;
 - requérir l'autorisation nécessaire pour l'exécution de certains mouvements (manœuvre en voie principale, déplacement d'un véhicule avarié) ;
 - assurer la sécurité des agents non concernés et du public ;
 - assurer la couverture d'un obstacle ;
- Contrôler la libération des croisements au niveau des traverses d'écartement.

EXIGENCES APPLICABLES AU PERSONNEL DE SÉCURITÉ
PARTIE D – CONNAISSANCES A ACQUERIR PAR RAPPORT A
LA FONCTION DE SECURITE RELATIVE A L'ENSEMBLE DES UI
AINSI QU'AUX ECM

Agent chargé de la maintenance du matériel roulant

Les connaissances particulières à l'exécution de la fonction de sécurité « agent chargé de la maintenance du matériel roulant » sont principalement les suivantes :

- appréhender le caractère sécuritaire des divers équipements présents sur le matériel roulant et en connaître le fonctionnement ;
- vérifier les équipements du matériel roulant selon les fiches techniques et/ou autres documents de maintenance ;
- connaître l'utilisation correcte et adéquate des divers outillages spécifiques pour la maintenance du matériel roulant ;
- être à même de détecter les défauts des équipements et savoir y remédier, dans la limite des connaissances techniques prévues pour cette fonction ;
- effectuer les tests de contrôle consécutifs à la remise en état des équipements ;
- appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel ;
- assurer la traçabilité des constatations faites ainsi que le résultat des opérations effectuées.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 15 mai 2011 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,

Y. LETERME

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

E. SCHOUPE

Bijlage bij het koninklijk besluit van 15 mei 2011
tot bepaling van de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel

VEREISTEN VAN TOEPASSING OP HET VEILIGHEIDSPERSONEEL

Inleidende bepalingen

Deze vereisten zijn van toepassing onder voorbehoud van andere wettelijke en reglementaire bepalingen met betrekking tot het veiligheidspersoneel.

Voor de toepassing van dit besluit, wordt verstaan onder :

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

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

3° «begeleider van reizigerstreinen» : het veiligheidspersoneel zoals gedefinieerd in de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen als "ander boordpersoneel die voor de veiligheid beslissende taken uitvoeren".

De vereisten die van toepassing zijn op de veiligheidsfunctie «bestuurder» zijn opgenomen in de wet exploitatieveiligheid en haar uitvoeringsbesluiten.

De vereisten die van toepassing zijn op het personeel dat op buiten dienst gestelde sporen werkt en wiens activiteit een gevaar kan vormen voor het spoorverkeer op de aanpalende in dienst zijnde sporen, zijn in de veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerder opgenomen.

VEREISTEN VAN TOEPASSING OP HET **VEILIGHEIDSPERSONEEL**

DEEL A – GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN

1 Algemeen

1.1 Begripsomschrijvingen

1.1.1 Infrastructuurgebruiker (afgekort IG) :

De IGs zijn :

- A. de spoorwegondernemingen (afgekort SO) die toegang tot de Belgische spoorweginfrastructuur hebben krachtens artikel 6 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, evenals hun hulpondernemingen ;
- B. de infrastructuurbeheerder (afgekort IB) met het oog op het onderhoud, het beheer, de vernieuwing en de uitbreiding van de spoorweginfrastructuur krachtens artikel 9 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en diens hulpondernemingen ;
- C. de verenigingen of ondernemingen die de Belgische spoorweginfrastructuur mogen gebruiken overeenkomstig een specifieke wetgeving.

1.1.2 Veiligheidspersoneel :

Personeel dat, al is het maar sporadisch, één of meerdere veiligheidsfuncties uitoefent.

Indien het veiligheidspersoneel meerdere functies uitoefent, moet het de kennis hebben van het geheel en voorrang geven aan de veiligheidsfuncties, meer bepaald bij storingen.

1.1.3 Veiligheidsfuncties :

Het geheel van activiteiten die verbonden zijn aan een betrekking of een werkpost en die deel uitmaken van het veiligheidssysteem voor het spoorwegverkeer.

De veiligheidsfuncties die door het personeel van de IGs kunnen worden uitgeoefend, zijn de volgende :

- verantwoordelijke bediende voor de rangeerdienst ;
- begeleider van reizigerstreinen ;
- begeleider van goederentreinen ;
- verantwoordelijke voor het samenstellen en verzenden van treinen ;
- verantwoordelijke bediende voor het rangeren, bedienen van installaties, samenstellen en verzenden van treinen ;
- verantwoordelijke bediende voor het beheer van de administratieve verrichtingen met betrekking tot het rangeren, de bediening van installaties, het samenstellen en verzenden van treinen ;
- verantwoordelijke bediende voor het bedienen van de spoortoestellen en van de seinrichtingsinstallaties (binnen de perken van de overeenkomsten tussen de SO en de IB) ;
- verantwoordelijke bediende voor de schouwing van het rollend materieel ;
- onderstationchef specialiteit “reiziger” - toezicht en bediening van de perrons en uitwijkbundels ;
- bediende belast met de rangeringen specialiteit “reiziger”.

De veiligheidsfuncties voorbehouden aan de IB zijn de volgende :

- verantwoordelijke bediende voor de uitvoering van de werken ;
- verdeler tractiestroom ;
- begeleider van werktreinen ;
- overwegwachter ;
- schildwacht ;
- bediende beweging ;
- seingever en operator ;
- mobiele seingever.

De veiligheidsfunctie die door de IGs en door de met het onderhoud belaste entiteiten (afgekort MOBE) kan worden uitgeoefend, is de volgende :

- verantwoordelijke bediende voor het onderhouden van het rollend materieel ;

De hierboven genoemde veiligheidsfuncties moeten als dusdanig beschouwd worden en dit zonder rekening te houden met graden of bekwaamheden.

1.1.4 Contrôle :

Onderzoek naar de conformiteit van een procedure of een prestatie met de vereiste normen betreffende spoorwegveiligheid. De controle kan het voorwerp zijn van voorafgaande informatie.

1.1.5 Inspectie :

Bij de inspectie wordt nagetrokken of :

- er rekening gehouden wordt met alle vereiste normen betreffende spoorwegveiligheid bij de organisatie van de geïnspecteerde entiteit, zoals ze beschreven is ;
- alle procedures en methodes daadwerkelijk worden toegepast ;
- de vooropgestelde resultaten worden bereikt, inzonderheid door terugkoppeling (balans van de actieplannen, feedback, interne audits, ...).

De inspectie wordt vooraf gemeld.

1.2 Hulponderneming van een SO of van de IB

Men verstaat onder hulponderneming, elke natuurlijke persoon of rechtspersoon, vereniging of onderneming die de spoorweginfrastructuur gebruikt en waarop de SO of de IB een beroep doet, onder haar of zijn controle en bevoegdheid.

De verplichtingen van de hulponderneming worden vastgelegd in een contract dat ze afsluit met de SO of de IB.

Alvorens het statuut van hulponderneming toe te kennen, moet de SO of de IB nakijken of deze hulponderneming voldoet aan alle voorwaarden die haar of hem zelf opgelegd worden qua veiligheidspersoneel.

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

De SO of de IB moet ervoor zorgen dat haar of zijn hulponderneming de regels eerbiedigt en haar verplichtingen nakomt.

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

1.3 MOBE

De regels die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel en die in dit besluit alsook in de veiligheidsregels waartoe krachtens artikel 6, §3, van de wet exploitatieveiligheid werd besloten, zijn opgenomen, zijn eveneens van toepassing op de MOBE, wier personeel, of dat van de onderaannemer, een activiteit uitoefent die verband houdt met de functie "bediende belast met het onderhoud van het rollend materieel" op een voertuig dat zich op de spoorweginfrastructuur bevindt of het recht heeft er te verkeren.

1.4 Vakbekwaamheden

Het veiligheidspersoneel moet een (fundamentele, aanvullende en permanente) opleiding krijgen. De aan zijn functie aangepaste opleiding moet vóór en tijdens de uitoefening van de betrokken functie worden gevolgd.

De SO of de IB beschrijft in het veiligheidsbeheersysteem het toegepaste pedagogische proces dat ervoor moet zorgen dat het tewerkgestelde personeel of het personeel dat voor haar of zijn rekening werkt, vakbekwaamheden verwerft en behoudt (individueel dossier van het betrokken personeelslid, gegevens betreffende de opleiders, examinatoren, georganiseerde opleidingen, ...).

De SO en de IB maken een individueel pedagogisch dossier op voor de evaluatie van het beheerproces van de bekwaamheden.

Bij gebrek aan een specifieke wetgeving moeten de verenigingen, ondernemingen of entiteiten vermeld in de bovenstaande punten 1.1.1 C en 1.3 de bepalingen van dit punt met betrekking tot de beschrijving van het pedagogische proces en van de opmaak van individuele dossiers naleven.

1.5 Medische en psychologische criteria

Het veiligheidspersoneel moet aan de medische en eventueel aan de psychologische criteria beantwoorden vóór en tijdens de uitoefening van zijn functie.

De SO of de IB beschrijft in het veiligheidsbeheersysteem het toegepaste medische en psychologische proces waarmee onderzocht wordt of het tewerkgestelde personeel of het personeel dat voor haar/zijn rekening werkt, aan de criteria voldoet, alsook de manier waarop de verschillen worden opgespoord.

De SO of de IB stelt een individueel medisch dossier op. Dit dossier vermeldt de controlegegevens in verband met de uitgevoerde medische en psychologische onderzoeken.

De medische en psychologische criteria met betrekking tot de uit te oefenen veiligheidsfunctie worden in addendum 1 opgesomd.

2 Certificering van het veiligheidspersoneel

2.1 Begeleider van reizigerstreinen

2.1.1 Certificering

Het veiligheidspersoneel dat als begeleider van reizigerstreinen fungeert, is gecertificeerd als het beschikt over de onderstaande documenten die door een erkende instelling overeenkomstig de wetgeving die van kracht is, werden afgegeven. Het gaat om :

1. een psychologisch attest ;
2. een medisch attest ;
3. een brevet van beroepsbekwaamheid.

De certificering gebeurt door de veiligheidsinstantie.

Het attest van begeleider staft de certificering. Dit attest wordt elke drie jaar geactualiseerd door de vernieuwing van de attesten bedoeld in de bovenstaande punten 2 en 3.

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

In het raam van de afgifte van de attesten van begeleider moeten de bovenvermelde attesten zijn opgesteld binnen de periode van zes maanden die voorafgaat aan de indiening van de aanvraag om een attest van begeleider.

In het raam van de bijwerking van de attesten van begeleider moeten de bovenvermelde attesten worden opgesteld binnen de periode van zes maanden die voorafgaat aan de vervaldatum van het attest van begeleider.

2.1.2 Verandering van werkgever

Onverminderd de bepalingen opgenomen in artikel 37/23, §3, van de wet exploitatieveiligheid zijn de onderstaande maatregelen van toepassing op het veiligheidspersoneel dat fungeert als begeleider van reizigerstreinen en dat van werkgever verandert.

De nieuwe werkgever onderzoekt of de vaardigheden die voor de uitoefening van een functie als begeleider van reizigerstreinen binnen zijn onderneming worden gevraagd, dezelfde zijn als die welke door de onderneming van de voorgaande werkgever werden gevraagd.

Indien dit het geval is, moet de begeleider niet aan een nieuwe certificering worden onderworpen, in zoverre :

- hij in het bezit is van de documenten die deze voorgaande vaardigheden staven ;
- hij in staat is om de regels eigen aan zijn nieuwe werkgever toe te passen ;
- hij van zijn nieuwe werkgever een attest van beroepskennis heeft gekregen ;
- hij de veiligheidsinstantie op de hoogte brengt van zijn verandering van werkgever ;
- hij zijn activiteiten niet gedurende meer dan 6 maanden heeft onderbroken.

Als de begeleider niet aan de bovenstaande voorwaarden voldoet, moet hij zijn attest van begeleider up-to-date brengen door de vernieuwing van zijn attest van beroepsbekwaamheid.

2.1.3 Onderbreking in de uitoefening van een veiligheidsfunctie

Wanneer de uitoefening van een veiligheidsfunctie meer dan 6 maanden werd onderbroken, moet de IG de vakbekwaamheid van het betrokken veiligheids-personeel nagaan.

2.1.4 Controles door de veiligheidsinstantie

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

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

- als het om een attest van begeleider gaat, dan wordt dit door de veiligheidsinstantie geschorst. De schorsing is voorlopig of definitief naargelang van de ernst van de problemen die het voor de spoorwegveiligheid meebrengt. De instantie betekent haar gemotiveerde beslissing onverwijld aan de betrokkene en aan diens werkgever. Ze vermeldt welke procedure moet worden gevolgd om het attest terug te krijgen ;
- indien het om een ander attest gaat, richt de veiligheidsinstantie zich tot de uitreiker van dit attest en vraagt ofwel een bijkomende controle ofwel de schorsing van het attest. De uitreiker neemt de nodige maatregelen en informeert de veiligheidsinstantie binnen een termijn van vier weken. De veiligheidsinstantie kan de betrokkene verbieden om op het Belgisch netwerk actief te zijn zolang zij op de informatie van de uitreiker wacht. Binnen tien dagen te rekenen vanaf de ontvangst van de informatie spreekt de veiligheidsinstantie zich uit over het al of niet handhaven van het door haar opgelegde verbod om actief te zijn op het Belgische netwerk.

2.2 Andere veiligheidsfuncties

2.2.1 Certificering

Het personeel dat een andere veiligheidsfunctie dan bestuurder of begeleider uitoefent, wordt gecertificeerd door de IG.

Onder certificering verstaat men de handeling waarbij de IG beslist dat een persoon een of meer veiligheidsfuncties mag uitoefenen.

Het is de bedoeling om na te gaan of de te certificeren persoon de opleidingsdoelstellingen van de fundamentele of aanvullende opleiding daadwerkelijk heeft gehaald en in het bezit is van een medisch attest.

De IG moet inderdaad vooraf nagaan of de betrokken persoon medisch en vakkundig geschikt is en of hij op de hoogte is van de kenmerken en het specifiek karakter van de veiligheidsfuncties die hij zal moeten uitoefenen.

Om veiligheidsfuncties uit te oefenen, moet de persoon minstens achttien jaar zijn.

In het raam van zijn veiligheidsbeheersysteem zal de SO of de IB :

- A. de selectie- en rekruteringscriteria die toegang geven tot de functie beschrijven ;
- B. de certificering van zijn veiligheidspersoneel regelen, met name voor wat betreft de professionele ervaring van de examinatoren en de organisatie van de examens ;
- C. - indien hij dit nodig acht - de geldigheidsduur van de certificeringen die hij afgeeft alsook de voorwaarden aangaande de actualisering ervan bepalen, onder voorbehoud dat de gecertificeerde medisch geschikt blijft en zijn veiligheidsfunctie voldoende continu heeft uitgeoefend ;
- D. het individueel toezicht op het personeel dat een veiligheidsfunctie uitoefent organiseren, met het oog op het verwerven en bijhouden van de medische en psychologische geschiktheid en de beroepsbekwaamheid.

Bij gebrek aan een specifieke wetgeving zullen de verenigingen, ondernemingen of eenheden aangesteld in de punten 1.1.1. C en 1.3. de bepalingen uit de punten B en C hierboven naleven.

2.2.2 Vakbekwaamheid

De vakbekwaamheid heeft betrekking op de bekwaamheden die nodig zijn voor de uitoefening van elke veiligheidsfunctie. Onder vakbekwaamheden dient men te verstaan, de eigenlijke vakbekwaamheden en de bekwaamheid om deze op een correcte manier, zowel in een normale als in een verstoorde situatie, in de praktijk om te zetten.

De vakbekwaamheden, vereist voor het uitoefenen van veiligheidsfuncties op de Belgische spoorweginfrastructuur zijn de volgende :

- de algemene kennis van het Belgische spoorwegexploitatiesysteem, rekening houdend met de uitgeoefende veiligheidsfuncties. Dit omvat :
 - de werkingsprincipes van de veiligheidssystemen ;
 - de rol van de verschillende personen met een veiligheidsfunctie ;
 - de algemene kennis van de spoorwegrisico's, in het bijzonder die verbonden aan het verkeer, ongeacht de tractiewijze.
- de algemene kennis van de veiligheidsvoorschriften ;
- de kennis eigen aan elke veiligheidsfunctie.

De bekwaamheid om de verworven kennis operationeel toe te passen, zowel in normale als in abnormale omstandigheden, vereist dat het personeelslid het volgende beheerst :

- de toepassing van de procedures en regels in verband met de uitgeoefende veiligheidsfuncties, met inbegrip van de communicatieprocedures ;
- het gebruik van de installaties, het materieel en de werktuigen ;
- de toepassing van de maatregelen ter voorkoming van de beroepsrisico's betreffende het personeel. Het personeelslid moet in het algemeen zijn gedrag kunnen aanpassen aan de verschillende werkomstandigheden.

2.2.3 Onderbroken uitoefening van een veiligheidsfunctie

Wanneer de uitoefening van een veiligheidsfunctie meer dan 6 maanden werd onderbroken, moet de IG de vakbekwaamheid van het betrokken veiligheids-personeelslid nagaan.

3 Documenten tot staving van de certificering van het veiligheidspersoneel

3.1 Algemene bepalingen

De IG zijn verantwoordelijk voor de juistheid van de gegevens op de verschillende documenten die ze als gevolg van de bepalingen van dit hoofdstuk beheren.

Ze zorgen ervoor dat de gegevens, wanneer nodig, onmiddellijk worden bijgewerkt ; ze moeten de bewijsstukken met betrekking tot die gegevens steeds kunnen voorleggen.

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

Zodra de betrokkene niet meer aan de certificeringvereisten voldoet, verbiedt de IG hem onmiddellijk veiligheidsfuncties te vervullen en schrapt hij hem van de lijst van zijn personeel dat die functies mag uitoefenen.

3.2 Begeleider van reizigerstreinen

3.2.1. Attest van begeleider

Het attest van begeleider wordt uitgereikt op naam van de gecertificeerde, die het tijdens de uitoefening van zijn functie steeds moet bijhebben.

Het is conform het model dat als addendum 2 gaat.

Om geldig te zijn, moet dit attest van begeleider vergezeld zijn van een bijlage met als titel "Attest van beroepskennis".

3.2.2 Attest van beroepskennis

Het attest van beroepskennis wordt uitgereikt door de SO, die daarmee bevestigt dat de houder :

- beschikt over de kennis voorgeschreven door de veiligheidsvoorschriften wat de materieelkennis betreft ;
- voldaan heeft aan de fundamentele en aanvullende opleidingen betreffende de bijzondere bepalingen betreffende bepaalde lijnen of baanvakken ;
- het vereiste taalkennisniveau in het Nederlands en/of in het Frans heeft.

Het is conform het model dat als addendum 3 gaat.

3.3 Andere veiligheidsfuncties

3.3.1 Beginsel

De IG houdt hiervoor een register bij dat per gecertificeerde persoon de volgende gegevens bevat :

- de naam en voornaam ;
- de toegelaten veiligheidsfunctie(s) ;
- de certificeringsdatum ;
- eventueel de werkplaats(en) waar de functie(s) mag/ mogen worden uitgeoefend¹ ;
- de eventuele geldigheidsduur van de certificering.

De IG moet de documenten die de beroepsbekwaamheid van de beambte staven, bijhouden.

De IG deelt het aantal en de locatie van de registers die hij heeft geopend mee aan de veiligheidsinstantie en hij brengt laatstgenoemde op de hoogte van iedere wijziging aan deze lijst.

3.3.2 Attest van geschiktheid voor een veiligheidsfunctie

De IG geeft een attest af aan zijn personeel dat deze functie moet uitoefenen :

- op een andere locatie dan waar het register zich bevindt ;
- buiten de uren waarin het register kan worden geraadpleegd.

Dit attest vermeldt alle veiligheidsfuncties waarvoor het personeel is gecertificeerd.

De IG bewijst met deze handeling dat de houder in het op het attest vermelde register is opgenomen.

¹ De werkplaats moet nader worden omschreven wanneer deze een bijzondere kennis vereist met betrekking tot de bediening van de inrichtingen die verband houden met de veiligheid van het spoorverkeer.

4 Taalkennis van het veiligheidspersoneel

4.1 Algemene bepalingen

Dit punt 4 behandelt enkel de vereiste taalvaardigheid die het veiligheidspersoneel nodig heeft om actief en efficiënt te communiceren in routinesituaties, problematische situaties en noodsituaties.

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

Het veiligheidspersoneel dat over doorslaggevende veiligheidsvragen met de IB moet communiceren, moet over een voldoende taalvaardigheidsniveau van de door de IB opgegeven taal beschikken.

4.2 Vereist taalkennisniveau

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

4.3 Beoordeling van de taalvaardigheid

De taalvaardigheid van het veiligheidspersoneel moet op grond van de door de IB opgegeven taal worden geëvalueerd. Drie mogelijkheden betreffende taalvaardigheid kunnen zich voordoen :

- voldoende kennis van het Frans ;
- voldoende kennis van het Nederlands ;
- voldoende kennis van het Frans en het Nederlands.

De IG evalueert de taalkennis bij de certificering.

4.4 Bijzondere bepalingen met betrekking tot de veiligheidsfunctie van begeleider op reizigerstreinen

De kennis van een personeelslid dat een veiligheidsfunctie als begeleider uitoefent, moet van die aard zijn dat het hem in staat stelt om veiligheidsinformatie opgenomen in de veiligheidsregels betreffende de exploitatie van de spoorweginfrastructuur uit te wisselen. Deze uitwisseling is gebaseerd op mondelinge en/of schriftelijke procedures, waarbij gebruik wordt gemaakt van schriftelijke berichten en/of formulieren, die door de IB worden opgelegd.

De talenkennis wordt geëvalueerd tijdens een examen dat volgens de geldende wetgeving wordt georganiseerd.

Het slagen voor deze taalttest wordt vermeld op het brevet van beroepsbekwaamheid dat door een erkende opleidingsinstelling aan de geslaagde wordt uitgereikt.

5 Documentatie zoals aangegeven in punt 2 van de bijlage IV van de wet exploitatieveiligheid

In het kader van zijn aanvraag tot aflevering van een netgebonden veiligheidsvergunning legt de SO de volgende documentatie voor :

- een lijst van de door de SO geïdentificeerde veiligheidsfuncties op basis van :
 - haar activiteiten in België ;
 - de opsomming van de veiligheidsfuncties voor het personeel van de IG zoals vermeld in het punt 1.1.3 van deel A van dit bestek ;
- een document dat voor elke veiligheidsfunctie omschrijft hoe het personeel van de SO dat houder is van een of meerdere functies, voldoet aan de pertinente eisen zoals opgenomen in de TSI's of de nationale regelgeving ;
- een document dat voor elke geïdentificeerde veiligheidsfunctie de "beroeps-" documenten beschrijft die de SO hun ter beschikking stelt ;
- een document dat voor elke geïdentificeerde veiligheidsfunctie beschrijft hoe het personeel van de SO dat houder is van een of meerdere van deze functies, voldoet aan de eisen van :
 - de arbeidswet van 16 maart 1971 ;
 - het koninklijk besluit van 7 november 2008 houdende regeling van bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten ;
- een document dat voor elke geïdentificeerde veiligheidsfunctie de procedure en de door de SO ter beschikking gestelde middelen beschrijft :
 - om na een fundamentele of aanvullende opleiding de certificering van haar personeel dat een veiligheidsfunctie als begeleider van reizigerstreinen uitoefent, te verkrijgen ;
 - om na een fundamentele of aanvullende opleiding haar personeel dat een veiligheidsfunctie uitoefent en geen boordpersoneel is, te certificeren.

6 Bepalingen betreffende het gebruik van alcohol of psychoactieve stoffen

6.1 Verplichting van het veiligheidspersoneel

Het veiligheidspersoneel mag op geen enkel moment tijdens zijn dienst onder invloed zijn van stoffen die de waakzaamheid, de concentratie of het gedrag aantasten.

6.2 Verplichtingen van de IGs

Het is verboden veiligheidspersoneel toe te laten zijn taken uit te voeren in staat van dronkenschap of onder invloed van psychoactieve stoffen, zoals drugs, verdovende middelen of oneigenlijk gebruikte therapeutische stoffen.

De IGs moeten controle- en preventieve maatregelen bevatten in verband met het gebruik van alcohol en psychoactieve stoffen.

6.3 Toegelaten grens

Het veiligheidspersoneel mag niet onder invloed zijn van alcohol, waarvan het gehalte in het bloed gelijk aan of groter dan 0,20 gram per 1000 is of de concentratie in de uitgeademde lucht gelijk aan of groter dan 0,10 milligram per liter is.

6.4 Optreden door de IB

Teneinde een situatie die de spoorwegveiligheid in gevaar brengt te voorkomen of te stoppen, kan de IB een alcoholtest op het veiligheidspersoneelslid van de IG bevelen, overeenkomstig artikel 27 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur of in het raam van de technische bijstand aan de veiligheidsinstantie, zoals bedoeld in artikel 14, derde lid, van de wet exploitatieveiligheid.

Bij een positief resultaat of bij weigering van een alcoholtest wordt het veiligheidspersoneelslid onmiddellijk geschorst, overeenkomstig punt 7, deel A.

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

7 Veiligheidspersoneel dat een risico voor de spoorwegveiligheid inhoudt

7.1 Verplichting van het veiligheidspersoneel

Zodra een lid van het veiligheidspersoneel vaststelt of verneemt dat het persoonlijk en individueel een risico voor de spoorwegveiligheid inhoudt, zal het de uitoefening van zijn veiligheidstaken staken en zijn werkgever hiervan onmiddellijk verwittigen.

In dit opzicht moet het veiligheidspersoneel dat een veiligheidsrisico vaststelt, de IB daarvan onmiddellijk op de hoogte brengen.

7.2 Verplichting van de IGs

Wanneer de IGs vaststellen of vernemen dat veiligheidspersoneel dat zij tewerkstellen of dat voor hun rekening werkt, de veiligheid van het spoorwegverkeer in gevaar brengt, nemen zij onmiddellijk de nodige maatregelen om aan dit risico een einde te maken en te voorkomen dat het zich opnieuw voordoet.

7.3 Optreden van de veiligheidsinstantie

In het kader van de in punt 7.2 hierboven bedoelde verplichtingen maakt de IG een schriftelijk verslag op van de maatregelen die genomen werden om een einde aan het risico te maken en te voorkomen dat het zich opnieuw voordoet.

Indien de veiligheidsinstantie het nodig acht, kan ze de IGs meedelen dat de maatregelen onvoldoende zijn en kan ze eventueel eisen dat de vakbekwaamheid van het betrokken lid wordt gecontroleerd.

7.4 Optreden van de IB

Wanneer de IB vaststelt dat het veiligheidspersoneel van een IG de veiligheid van het spoorwegverkeer in gevaar brengt, kan hij overeenkomstig artikel 27 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, de nodige maatregelen treffen en het betrokken personeel zelfs preventief ontheffen van zijn veiligheidsfuncties.

Hij meldt dit onmiddellijk en uiterlijk de volgende werkdag aan de veiligheidsinstantie.

Hij licht ook de betrokken IG(s) in.

De preventieve ontheffing uit de veiligheidsfuncties slaat op het geheel van de functies waarvoor het veiligheidspersoneel is gecertificeerd, zelfs indien deze functies bij meerdere IGs worden uitgeoefend.

Het veiligheidspersoneel dat het voorwerp uitmaakt van een preventieve ontheffing uit zijn functie wordt steeds onderworpen aan een alcoholtest.

De veiligheidsinstantie onderzoekt de feiten op basis van de elementen die in haar bezit zijn. Indien de veiligheidsinstantie na het onderzoek van oordeel is dat er gebruik moet worden gemaakt van artikel 27, § 3, van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, dan brengt ze de IB en de betrokken IG(s) hiervan op de hoogte.

Het behoort tot de verantwoordelijkheid van de IGs om de feiten die aanleiding gaven tot de preventieve ontheffing te analyseren en de nodige maatregelen te nemen om te vermijden dat een dergelijk risico zich opnieuw zou voordoen.

De praktische modaliteiten in verband met de preventieve ontheffing uit een veiligheidsfunctie zijn opgenomen in de veiligheidsregels die zijn vastgelegd krachtens artikel 6, §3, van de wet exploitatieveiligheid.

7.5 Onaangepast gedrag

Bovenstaande bepalingen zijn ook van toepassing op het veiligheidspersoneel waarvan het gedrag doet vermoeden dat het medisch of psychologisch ongeschikt is.

Deel A – Addendum

Addendum 1 – Medische en psychologische criteria

1 BEGELEIDER REIZIGERSTREINEN

1.1 Vóór de aanstelling

a. Minimuminhoud van het medisch onderzoek

- een algemeen medisch onderzoek ;
- een onderzoek van de zintuiglijke functies : gezicht, gehoor, kleurwaarneming ;
- urine- of bloedonderzoek ter opsporing van suikerziekte en andere aandoeningen als geïndiceerd door klinisch onderzoek ;
- opsporing van drugsgebruik.

b. Algemene criteria

Het personeel mag geen veiligheidstaken uitvoeren indien de waakzaamheid is aangetast door alcohol, drugs of psychotrope geneesmiddelen.

Het personeel mag niet lijden aan medische aandoeningen of medische behandelingen ondergaan die kunnen leiden tot :

- plotseling bewustzijnsverlies ;
- waakzaamheids- of concentratiestoornissen ;
- plotselinge ongeschiktheid ;
- evenwichts- of coördinatiestoornissen ;
- aanzienlijke mobiliteitsbeperking.

c. Gezichtscriteria

- gezichtsscherpte op verre afstand, met of zonder hulpmiddelen : 0,8 (binoculair) ; minstens 0,3 voor het zwakste oog; als men een bril nodig heeft, is men verplicht die te dragen ;
- maximale correctie : verziendheid +5D/bijziendheid -8D. De erkende arbeidsgeneesheer kan in uitzonderlijke gevallen en na raadpleging van een oogarts waarden buiten dit bereik accepteren ;
- gezicht op gemiddelde afstand en nabij : voldoende, met of zonder hulpmiddelen ;
- contactlenzen zijn toegestaan ;
- UV-filterlenzen zijn toegestaan ;
- gekleurde contactlenzen en fotochromatische lenzen zijn niet toegestaan ;
- normale kleurwaarneming (maximaal 4 fouten) bij gebruik van een erkende test, zoals de Ishihara-test, en zo nodig aangevuld met een andere erkende test (Fansworth) ;
- normaal gezichtsveld (geen afwijkingen die de te verrichten taak nadelig beïnvloeden) ;
- gezicht voor beide ogen (binoculair) : aanwezig ;
- fusie : aanwezig ;
- goede contrastgevoeligheid ;

- geen progrediënte oogziekten ;
- oogimplantaten, keratotomieën en keratectomieën zijn uitsluitend toegestaan op voorwaarde dat een jaarlijkse of een door de arbeidsgeneesheer voorgeschreven periodieke controle wordt uitgevoerd ;
- dwingend voorschrift voor bril- en lensdragers : steeds een reservebril ter beschikking hebben.

d. Gehoorcriteria

- geen anomalieën van het vestibulair systeem ;
- een voldoende gehoor, aangetoond met een toonaudiogram :
 - voldoende goed gehoor om een telefoongesprek te voeren en waarschuwingstonen en radioberichten te horen ;
 - de volgende waarden dienen tot richtsnoer te worden genomen :
 - het gehoorverlies mag niet groter zijn dan 40 dB bij 500 en 1000 Hz ;
 - het gehoorverlies aan het oor met de slechtste geluidsvoortplanting mag niet groter zijn dan 45 dB bij 2000 Hz.

e. Zwangerschap

Bij een lage tolerantie of een pathologische aandoening moet zwangerschap worden beschouwd als een tijdelijke grond voor uitsluiting. De werkgever moet zich ervan vergewissen dat de wettelijke voorschriften ter bescherming van zwangere werkneemsters worden nageleefd.

f. Antropometrie

De lichaamsmaten van het personeel moeten zodanig zijn dat het rollend materieel veilig kan worden gebruikt. Treinbegeleiders mogen niet verplicht worden of geen toelating krijgen om bepaalde uitrusting van rollend materieel te bedienen wanneer hun lichaamslengte, gewicht of andere lichaamseigenschappen dit onveilig zou maken.

g. Psychologische beoordelingen

Het doel van de psychologische beoordeling is de SO inzicht te verschaffen in de mate waarin het personeel uit cognitief, psychomotorisch, gedragsmatig en persoonlijkheidsoogpunt in staat is zijn taak veilig te vervullen.

Bij het vaststellen van de inhoud van de psychologische beoordeling moet de psycholoog minstens rekening houden met de volgende criteria die relevant zijn voor alle veiligheidstaken :

- Cognitief :
 - aandacht en concentratie,
 - geheugen,
 - waarnemingsvermogen,
 - redeneervermogen,
 - communicatie.
- Psychomotorisch :
 - reactiesnelheid,
 - bewegingscoördinatie.

- Gedrag en persoonlijkheid :
 - zelfbeheersing,
 - handelingsbetrouwbaarheid,
 - zelfstandigheid,
 - waakzaamheid.

Als de psycholoog een van de bovenstaande criteria weglaat, moet hij zijn beslissing verantwoorden en staven.

1.2 Periodiek onderzoek

a. Frequentie van het periodiek onderzoek

- om de 3 jaar voor personeel tot 62 jaar ;
- jaarlijks voor personeel vanaf 62 jaar.

De arbeidsgeneesheer moet de periodiciteit van de onderzoeken verhogen als hij dat gezien de gezondheidstoestand van het betrokken personeelslid nodig acht.

b. Minimuminhoud van het periodiek onderzoek

De periodieke gespecialiseerde onderzoeken moeten minimaal de volgende elementen omvatten :

- een algemeen medisch onderzoek ;
- onderzoeken van de zintuiglijke functies (gezicht, gehoor, kleurwaarneming) ;
- een urine- of bloedonderzoek ter opsporing van suikerziekte en andere aandoeningen als geïndiceerd door klinisch onderzoek ;
- de opsporing van drugsgebruik, indien daarvoor een klinische reden bestaat.

c. Aanvullende medische onderzoeken en/of psychologische beoordelingen

- Naast het periodiek medisch onderzoek moet een aanvullend specifiek medisch onderzoek en/of een aanvullende psychologische beoordeling worden uitgevoerd wanneer er aannemelijke redenen zijn om aan de medische of psychologische geschiktheid van een personeelslid te twijfelen of wanneer er redelijke vermoedens van drugsgebruik of alcoholmisbruik bestaan. Dat kan in het bijzonder nodig zijn na een incident of ongeval dat aan menselijk falen van het betrokken personeelslid te wijten is.
- De werkgever moet een medisch onderzoek aanvragen na ziekteverlof van langer dan 30 dagen. Waar de beschikbare medische gegevens erop wijzen dat de werknemer zijn taak normaal kan vervullen, volstaat een beoordeling door de arbeidsgeneesheer op basis van beschikbare medische informatie.

1.3 Psychologische bijstand

De werkgever moet passende zorg verstrekken aan het getraumatiseerd personeelslid dat bij het begeleiden van trainees in een ongeval met zwaargewonden of doden betrokken geraakt is.

2 PERSONEEL DAT ANDERE VEILIGHEIDSFUNCTIES UITOEFENT

2.1 Voorafgaande opmerking

Bij de toepassing van de medische criteria opgenomen in de hierna vermelde punten 2.2 en 2.3 moet er een onderscheid worden gemaakt tussen twee personeelscategorieën :

- het personeel dat ofwel een veiligheidsfunctie uitoefent in verband met de samenstelling van treinen of die de taak heeft om de bewegingen van treinen toe te staan, en voor wie de medische criteria strikt van toepassing zijn² ;
- het personeel dat niet onder de voorgaande paragraaf valt. Voor deze personeelscategorie beslist de arbeidsgeneesheer welke de relevante medische criteria zijn en in welke mate deze van toepassing zijn, rekening houdend met de betrokken werkplaats(en). Hierbij gaat hij vooral uit van de risicoanalyse die de werkgever heeft uitgevoerd en van zijn eigen kennis van deze werkplaatsen³.

2.2 Vóór de aanstelling

a. Minimuminhoud van het medisch onderzoek

- een algemeen medisch onderzoek ;
- een onderzoek van de zintuiglijke functies: gezicht, gehoor, kleurwaarneming ;
- urine- of bloedonderzoek ter opsporing van suikerziekte en andere aandoeningen als geïndiceerd door klinisch onderzoek ;
- opsporing van drugsgebruik.

² In het raam van dit punt zijn de veiligheidsfuncties die verband houden met de samenstelling van treinen of waarvan het takenpakket bestaat uit het toestaan van de bewegingen van treinen, de volgende :

- verantwoordelijke voor de rangeerdienst ;
- begeleider van goederentreinen ;
- bediende belast met het rangeren ;
- bediende belast met het samenstellen en verzenden van treinen ;
- bediende belast met de bediening van spoortoestellen en seinposten (binnen de perken van de overeenkomsten tussen de SO en de IB) ;
- bediende belast met de technische schouwing van het rollend materieel ;
- onderchef specialiteit "reiziger" - toezicht en bediening van de perrons en uitwijkbundels ;
- bediende belast met de rangeringen specialiteit "reiziger" ;
- verantwoordelijke bediende voor de uitvoering van de werken ;
- verdeler tractiestroom ;
- begeleider van werktreinen ;
- overwegwachter ;
- schildwachter ;
- bediende beweging ;
- seingever en operator ;
- mobiele seingever.

³ In het raam van dit punt zijn de veiligheidsfuncties die geen verband houden met de samenstelling van treinen of waarvan het takenpakket niet bestaat uit het toestaan van de bewegingen van treinen, de volgende :

- bediende belast met het beheer van de administratieve taken met betrekking tot: het rangeren, het bedienen van installaties, het samenstellen en verzenden van treinen ;
- bediende belast met het onderhoud van het rollend materieel.

b. Algemene criteria

Het personeel mag geen veiligheidstaken uitvoeren indien de waakzaamheid is aangetast door alcohol, drugs of psychotrope geneesmiddelen.

Het personeel mag niet lijden aan medische aandoeningen of medische behandelingen ondergaan die kunnen leiden tot :

- plotseling bewustzijnsverlies ;
- waakzaamheids- of concentratiestoornissen ;
- plotselinge ongeschiktheid ;
- evenwichts- of coördinatiestoornissen ;
- aanzienlijke mobiliteitsbeperking.

c. Gezichtscriteria

- gezichtsscherpte op verre afstand, met of zonder hulpmiddelen : 0,8 (binoculair) ; minstens 0,3 voor het zwakste oog ; als men een bril nodig heeft, is men verplicht die te dragen ;
- maximale correctie : verziendheid +5D / bijziendheid -8D. De erkende arbeidsgeneesheer kan in uitzonderlijke gevallen en na raadpleging van een oogarts waarden buiten dit bereik accepteren ;
- gezicht op gemiddelde afstand en nabij : voldoende, met of zonder hulpmiddelen ;
- contactlenzen zijn toegestaan ;
- UV-filterlenzen zijn toegestaan ;
- gekleurde contactlenzen en fotochromatische lenzen zijn niet toegestaan ;
- normale kleurwaarneming bij gebruik van een erkende test, zoals de Ishihara-test, en zo nodig aangevuld met een andere erkende test (Fansworth) ;
- normaal gezichtsveld (geen afwijkingen die de te verrichten taak nadelig beïnvloeden) ;
- gezicht voor beide ogen (binoculair) : aanwezig ;
- fusie : aanwezig ;
- goede contrastgevoeligheid ;
- geen progrediënte oogziekten ;
- oogimplantaten, keratotomieën en keratectomieën zijn uitsluitend toegestaan op voorwaarde dat een jaarlijkse of een door de arbeidsgeneesheer voorgeschreven periodieke controle wordt uitgevoerd ;
- dwingend voorschrift voor bril- en lensdragers : steeds een reservebril ter beschikking hebben. Bij het ontbreken van een reservebril, indien de drager zich in een situatie bevindt waarin hij in de onmogelijkheid verkeerd om zijn bril of lenzen (breuk, verlies...) te gebruiken, moet de uitoefening van de veiligheidsfunctie onmiddellijk worden stopgezet.

d. Gehoorcriteria

- geen anomalieën van het vestibulair systeem ;
- een voldoende gehoor, aangetoond met een toonaudiogram :
 - voldoende goed gehoor om een telefoongesprek te voeren en waarschuwingstonen en radioberichten te horen ;

- de volgende waarden dienen tot richtsnoer te worden genomen :
 - het gehoorverlies mag niet groter zijn dan 40 dB bij 500 en 1000 Hz ;
 - het gehoorverlies aan het oor met de slechtste geluidsvoortplanting mag niet groter zijn dan 45 dB bij 2000 Hz.

e. Zwangerschap

Bij een lage tolerantie of een pathologische aandoening moet zwangerschap worden beschouwd als een tijdelijke grond voor uitsluiting. De werkgever moet zich ervan vergewissen dat de wettelijke voorschriften ter bescherming van zwangere werkneemsters worden nageleefd.

2.3 Periodiek onderzoek

a. Frequentie van het periodiek onderzoek

De SO of de IB bepalen in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem de regelmaat van de periodieke onderzoeken van hun personeel.

b. Minimuminhoud van het periodiek onderzoek

De periodieke gespecialiseerde onderzoeken moeten minimaal de volgende elementen omvatten :

- een algemeen medisch onderzoek ;
- onderzoeken van de zintuiglijke functies (gezicht, gehoor, kleurwaarneming) ;
- een urine- of bloedonderzoek ter opsporing van suikerziekte en andere aandoeningen als geïndiceerd door klinisch onderzoek ;
- de opsporing van drugsgebruik, indien daarvoor een klinische reden bestaat.

c. Aanvullende medische onderzoeken en/of psychologische beoordelingen

- Naast het periodiek medisch onderzoek moet een aanvullend specifiek medisch onderzoek en/of een aanvullende psychologische beoordeling worden uitgevoerd wanneer er aannemelijke redenen zijn om aan de medische of psychologische geschiktheid van een personeelslid te twijfelen of wanneer er redelijke vermoedens van drugsgebruik of alcoholmisbruik bestaan. Dat kan in het bijzonder nodig zijn na een incident of ongeval dat aan menselijk falen van het betrokken personeelslid te wijten is.
- De werkgever moet een medisch onderzoek aanvragen na ziekteverlof van langer dan 30 dagen. Waar de beschikbare medische gegevens erop wijzen dat de werknemer zijn taak normaal kan vervullen, volstaat een beoordeling door de arbeidsgeneesheer op basis van beschikbare medische informatie.

2.4 Psychologische bijstand

De werkgever moet passende zorg verstrekken aan het getraumatiseerd personeelslid dat bij het uitoefenen van veiligheidsfuncties in een ongeval met zwaargewonden of doden betrokken geraakt is.

Addendum 2 – Attest van begeleider

<p style="text-align: center;">KONINKRIJK BELGIE ATTEST VAN BEGELEIDER Nr</p> <p>Naam : Voornaam : Geboortedatum :</p> <p>Afgeleverd te Brussel op Geldig tot :</p> <p>Attest afgeleverd voor rekening van :</p> <p>Het attest is enkel geldig als ze vergezeld is van zijn bijlage. De houder is verplicht op elk verzoek zijn identiteit te bewijzen. Deze mag enkel reizigerstreinen begeleiden op de Belgische spoorweginfrastructuur binnen de op het attest van beroepskennis aangegeven grenzen.</p> <p style="text-align: center;">Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen City Atrium - Vooruitgangstraat 56 - 1210 Brussel</p> <p> <small>Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer</small></p> <p style="text-align: right;">.be</p>

VEREISTEN VAN TOEPASSING OP HET
VEILIGHEIDSPERSONEEL
DEEL B – TE VERWERVEN KENNIS MET BETREKKING
TOT DE VEILIGHEIDSFUNCTIES
VOORBEHOUDEN AAN DE IB

1 De veiligheidsfunctie “verantwoordelijke bediende voor de uitvoering van de werken”

De bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie “verantwoordelijke bediende voor de uitvoering van de werken” zijn voornamelijk de volgende :

- de voorgeschreven maatregelen nemen om de werf te beveiligen en de veiligheid te verzekeren van het treinverkeer en het personeel ;
- leiden en organiseren van het werk van de brigade ;
- toezicht houden op de uitvoering van de werken ;
- gebruik van het veiligheidsboekje voor werken kennen ;
- de voorziene procedure toepassen om werktreinen op het buitendienstgestelde spoor toe te laten ;
- de nodige maatregelen nemen om het verkeer van werktreinen op het buitendienstgestelde spoor veilig te laten verlopen ;
- de nodige maatregelen nemen om bij verkeer van werktreinen op het buitendienstgestelde spoor de overwegen veilig te overschrijden ;
- zich vergewissen van de goede staat van de installatie vooraleer het spoor terug in dienst te geven ;
- toestaan of verbieden om in te dringen in het vrijruimteprofiel van een in dienst zijnd spoor na toepassing van de voorziene veiligheidsmaatregelen ;
- verlenen van toelating aan andere diensten om werken uit te voeren op het al buitendienstgestelde spoor, na het nemen van de nodige veiligheidsmaatregelen ;
- terug in dienst stellen van het spoor nadat alle diensten die hij toelating gegeven heeft om te werken op het buitendienstgestelde spoor, de beëindiging van de werken en de goede staat van de installaties hebben gemeld ;
- gebruik van het veiligheidsboekje voor een rit kennen ;
- de procedure om telefonisch een spoor buiten dienst en terug in dienst te stellen kennen ;

- indien er een Tijdelijke Plaatselijke Onderrichting opgemaakt werd voor de werken, de maatregelen die erin vermeld zijn toepassen ;
- de nodige maatregelen nemen bij de uitvoering van andere werken dan welke hierboven zijn vermeld, door de veiligheidsvoorwaarden aan te passen ;
- de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen ;
- toepassen van de voorziene maatregelen bij werken aan een wissel in dienst ;
- toepassen van de toegangsprocedure tot een spoor buiten dienst.

Sommige van deze bekwaamheden, die in het veiligheidsbeheersysteem van de IB zijn opgenomen, zijn specifiek voor welbepaalde personeelscategorieën.

2 De veiligheidsfunctie “verdeler tractiestroom”

De bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie “verdeler tractiestroom” zijn voornamelijk de volgende :

- verzekeren van de voeding van de bovenleiding door een doelmatige uitbating van de onderstations, sectioneerposten, voedingsposten en bovenleidingsschakelaars ;
- een grondige kennis bezitten van :
 - de werking van de toestellen en hun schakelschema's ;
 - de samenstelling van de bovenleidingen en het schema van de elektrische verdeling van de bovenleidingen ;
 - de verschillende reglementen en onderrichtingen betreffende de exploitatie van de onderstations, sectioneerposten, voedingsposten en van het bovenleidingsnet ;
- bevelen tot rijden met neergelaten stroomafnemers ;
- de voorziene maatregelen nemen om de veiligheid van het personeel te verzekeren ;
- in staat zijn om onmiddellijk de betekenis van elke storing te begrijpen ;
- van op afstand de installaties beheren ;
- stroom verbreken, buiten spanning stellen en onder spanning stellen van de bovenleiding ;
- opvolgen van het uitschakelen van beveiligingen en het opzoeken van de oorzaken ;
- de regelmaat van het treinverkeer vrijwaren door de nodige maatregelen te nemen bij storingen ;
- coördineren van de samenwerking met Traffic Control en seinposten ;
- oproepen van personeel in geval van beschadigingen ;
- de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen ;
- bij vaststellen of melding van een ongeval, hinder, elektrocutie of gevaar voor aanrijding :
 - de spanning verbreken en/of buiten spanning stellen van de bovenleiding voor de betrokken zone ;
 - de voorziene procedures toepassen om de seinposten, andere verdelers, de lijnregelaars en het technisch personeel op de lijn in te lichten.

3 De veiligheidsfunctie “begeleider van werktreinen”

De bekwaamheden voor het vergezellen van werktreinen zijn voornamelijk de volgende :

- de algemene beschikkingen van het veiligheidsboekje kennen en kunnen toepassen ;
- de verrichtingen uitvoeren met betrekking tot het samenstellen van de treinen :
 - handbediende wissels bedienen ;
 - stuitklampen en ontspoorontongen bedienen ;
 - gewone, door optische seinen of per radio bevolen rangeringen uitvoeren ;
 - de technische schouwing van de voertuigen uitvoeren en de “gemakkelijk te ontdekken” onregelmatigheden opsporen ;
 - een beschadigingsetiket opmaken, aanbrengen en opsturen ;
 - het krachtvoertuig aankoppelen ;
 - de inrichting voor immobilisatie van het treinstel uitschakelen ;
 - de voorziene remproeven uitvoeren ;
 - het treineinde in orde brengen ;
 - de alternatoren “ledig-beladen” en “goederen-reizigers” in de juiste stand plaatsen ;
 - de koppeling voor noodremming van wagens plaatsen, testen en gebruiken ;
 - de voorwaarden controleren met betrekking tot remming, samenstelling, snelheid, last van de trein... ;
 - de overeenkomstig de van kracht zijnde reglementering vereiste documenten opmaken en aan de bestuurder bezorgen ;
- de procedure en de regels voor het correct gebruik van de remkoppeling eerbiedigen bij het opdrukken van een stel ;
- gevaarsetiketten kunnen lezen en de betekenis ervan begrijpen ;
- een overweg in alle veiligheid laten overschrijden ;
- een trein vergezellen naar, op en van een spoor buiten dienst :
 - de grenzen van een spoor buiten dienst kennen (identificatie van de seinen) en de bijzonderheden van het spoorvak onthouden (zones met snelheidsbeperking, overwegstelsel...) ;
 - de handstopseinen, snelheidsseinen en seinen voor elektrische tractie herkennen ;
 - de rit op zicht uitvoeren en beëindigen, ervoor zorgen dat de seinen en de snelheid tijdens het opdrukken van het stel door middel van visuele seinen en radio in acht worden genomen ;
 - een treinstel voorlopig en definitief immobiliseren ;
 - gebruik maken van de apparatuur voor de schrapping van de aankondigingszones van de overwegen ;
 - een overweg overschrijden met een werktrein ;
 - een krachtvoertuig ontkoppelen ;
- de passende controles en verrichtingen uitvoeren bij abnormale situaties, incidenten of ongevallen :
 - de trein tot stilstand brengen indien de veiligheid in het gedrang komt ;
 - de vereiste maatregelen treffen indien een feit dat een snelheidsbeperking vereist, zich voordoet ;
 - een hinder afdekken (op afstand en ter plaatse) ;

- nagaan of een trein volledig is als hij niet is uitgerust met het reglementaire eindsein ;
- een bericht van “in verklaring van nood” opgesteld door een bestuurder doorsturen ;
- weten waar en hoe gebruik kan worden gemaakt van de beschikbare communicatiemiddelen ;
- een onregelmatige seinoverschrijding kunnen vaststellen en er op passende wijze op reageren ;
- de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen vaststellen en de aanbevelingen van de gevarenkaart toepassen ;
- in voorkomend geval verrichtingen uitvoeren die normaal aan de werkleider zijn toegewezen :
 - de samenstelling van een werktrein controleren ;
 - de alternatoren “ledig-beladen” doen aanpassen en het remmingsbulletin van de bestuurder aanpassen als de rem- of ladingsvoorwaarden van een wagen zijn veranderd ;
- de vereiste mededelingen opgelegd door de IB kunnen wisselen om bij het binnenrijden van een infrastructuurzone de uitvoering en de toepassing van de voorziene beschikkingen van de lokale protocollen te eerbiedigen ;
- beschikken over de theoretische en praktische kennis van de lokale consignes en protocollen betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en bekwaam zijn deze toe te passen ;
- de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen ;
- de administratieve handelingen in verband met het samenstellen en verzenden van treinen uitvoeren.

4 De veiligheidsfunctie “overwegwachter”

Volgende bekwaamheden zijn vereist voor het uitoefenen van de veiligheidsfunctie “overwegwachter” :

- bekwaam zijn om de nodige documenten, gereedschap en materiaal klaar te maken voor de bewaking ;
- de boekjes voor de wegwachter correct kunnen gebruiken en aanvullen ;
- toepassen van de communicatieprocedures betreffende overwegen ;
- kennis van de vereiste uit te wisselen aankondigingen ;
- bekwaam zijn om alle ontvangen aankondigingen door te geven langs de overweglijn ;
- de procedure “instellen van de bewaking” kennen ;
- de procedure “einde bewaking” kennen ;
- bekwaam zijn om het wegverkeer te verbieden in situaties zoals beschreven in de plaatselijke onderrichting ;
- de eventueel gedane vaststellingen kunnen inschrijven in het register der vaststellingen en onderrichtingen ;
- onmiddellijk en op een onberispelijke manier kunnen antwoorden op elke telefonische oproep ;
- de procedure “werken” kennen ;
- de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen ;
- bekwaam zijn om bij het vaststellen of ingelicht worden van een ongeval, hinder of gevaar voor aanrijding :
 - het alarm mondeling door te geven aan de seinposten en aan de andere overwegen in bewaking ;
 - in elk spoor een mobiel stopsein te plaatsen bevestigd door een klapper ;
 - het wegverkeer te verbieden.

5 De veiligheidsfunctie “schildwacht”

De bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie “schildwacht” zijn voornamelijk de volgende :

- een voldoende kennis bezitten van de plaats van de werkzaamheden (sporenplan, reiwegen, ritzin, refertesnelheid van de werf, zichtbaarheidsafstand...) ;
- het geheel van de aan de functie toegekende taken :
 - waarnemen van aankomende bewegingen ;
 - waarnemen van de ritzin van de aankomende bewegingen ;
 - de waarschuwingmiddelen kennen en ze tijdig kunnen gebruiken ;
 - er zich steeds van vergewissen dat de nodige zichtbaarheidsafstand wordt gevrijwaard zodat de aankondigingstijden kunnen geëerbiedigd worden ;
 - gevaarlijke situaties ontdekken en dringend aangepaste maatregelen kunnen treffen ;
- de toe te passen voorschriften met betrekking tot storingen en ongevallen kennen ;
- de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen ;
- de toe te passen voorschriften met betrekking tot slechte weersomstandigheden kennen (mist, sneeuwstorm, onvoldoende zichtbaarheid, ...).

6 De veiligheidsfunctie “bediende beweging infrabel”

Bediende beweging werkzaam op een seinhuis

De bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie “bediende beweging werkzaam op een seinhuis” zijn voornamelijk de volgende :

- de voorgeschreven maatregelen kennen om zich veilig te verplaatsen op spoorwegterrein ;
- betreffende spoorvoertuigen :
 - de spoorvoertuigen herkennen en de opschriften en tekens die erop voorkomen kennen ;
 - de betekenis van de gevaarsetiketten kennen ;
 - de betekenis van beschadigingsetiketten kennen ;
- een schematisch seininrichtingsplan kunnen lezen en begrijpen ;
- de organisatie van de treindienst kennen ;
- de procedures in verband met veiligheidscommunicatie toepassen ;
- spoortoestellen ten velde correct bedienen ;
- een grondige kennis bezitten over de vaste en mobiele seinen ;
- rangeringen uitvoeren en/of laten uitvoeren volgens de voorgeschreven reglementering ;
- de veiligheid en opvolging van het verkeer verzekeren, met respect voor de treinpaden en de voorrangsvolgorde ;
- de voorwaarden voor het vertrek van een trein kennen ;
- de door een trein gedragen seinen en de voorwaarden waaraan een treineinde moet voldoen kennen ;
- de bijzondere voorwaarden kennen voor het afschaffen of omleiden van een trein ;
- een buitengewoon vervoer herkennen en de voorgeschreven veiligheidsmaatregelen kunnen toepassen ;
- de voorgeschreven maatregelen nemen om de veiligheid te verzekeren van het personeel dat tewerkgesteld is op spoorwegterrein of in de omgeving ervan ;
- de in de plaatselijke onderrichting, beroepsonderrichting, de tabel der wisselstraten en/of wisselstandbladen en de in de tijdelijke plaatselijke onderrichtingen voorgeschreven maatregelen begrijpen en kunnen toepassen ;
- het gebruik kennen van het register der vaststellingen en onderrichtingen;
- het gebruik kennen van de veiligheidsdocumenten ;
- een grondige kennis bezitten van de technologie, de uitrusting en het sporencomplex van de seinpost ;
- kennis hebben van de bediende lijnen en de blokstelsels die van toepassing zijn op de seinpost ;
- gebruik en toepassing van de operationele hulpprocedures kennen ;
- de veiligheidsvoorschriften kennen en kunnen toepassen voor
 - het verkeer van een licht voertuig ;
 - het verkeer van een zwaar krachtvoertuig dat minstens een licht voertuig sleept ;
 - het verkeer van een voertuig met roeste wielbanden ;
 - het verkeer van minstens één voertuig met een radafstand groter dan 26,5 m ;
 - beroeste spoorstaven;

- de veiligheid verzekeren bij dienst op enkelspoor en verkeer op tegenspoor ;
- de voorgeschreven veiligheidsmaatregelen toepassen op de seinpost bij storingen aan een wissel ;
- over de nodige kennis beschikken om een spoor, spoorgedeelte of een lijn buiten dienst te stellen volgens de voorgeschreven procedure ;
- de veiligheidsmaatregelen toepassen voor het buiten dienst stellen van een spoor ;
- het gebruik van het veiligheidsboekje voor werken kennen ;
- de voorgeschreven veiligheidsmaatregelen toepassen om een werktrein toe te laten op een spoor buiten dienst en om een werktrein het buitendienstgestelde spoor te laten verlaten ;
- de sporen opnieuw in dienst stellen en de normale bediening hervatten ;
- de voorziene maatregelen nemen bij sporadische indringing in het vrijruimteprofiel ;
- de nodige maatregelen nemen om een trein dringend te laten stoppen ;
- de voorgeschreven veiligheidsmaatregelen toepassen bij incidenten, in nood verkeren, ongevallen en abnormale toestanden ;
- de principes van de bovenleiding kennen ;
- T- en TS-schakelaars bedienen op vraag van de verdeler tractiestroom ;
- de voorziene veiligheidsmaatregelen nemen bij beschadiging of werken aan bovenleiding ;
- de reglementering in verband met werkaansluitingen beheersen ;
- tussenbeide komen ten velde in geval van storingen aan spoortoestellen (storingen wissel, bedienen schakelaars op vraag verdeler tractiestroom...) ;
- een grondige kennis bezitten over de plaatselijke consignes en protocols ;
- de passende maatregelen kunnen nemen bij storingen, keren van de rijrichting en bijzondere vervoeren ;
- de plaats van een trein in nood of een ongeval van op afstand en ten velde beveiligen en toelating geven om de rit te hervatten na noodtoestand of ongeval ;
- alle noodzakelijke maatregelen nemen in geval van ongeoorloofde seinvoorbijrijding ;
- de bijzondere veiligheidsmaatregelen nemen in geval van onderbreking van de blokverbindingen ;
- de bijzondere maatregelen treffen bij een ongeval met gevaarlijke goederen ;
- de voorgeschreven veiligheidsmaatregelen toepassen bij ontbreken of gedoofd eindsein ;
- de nodige maatregelen nemen bij het ontsnappen van voertuigen ;
- de passende veiligheidsmaatregelen nemen bij detectie van een warme asbus ;
- over de nodige kennis beschikken om een aangelegde wisselstraat op een veilige manier te wijzigen ;
- technische diensten oproepen om storingen te verhelpen ;
- een grondige kennis bezitten over de werking van de automatische en bewaakte overwegen alsook de te nemen maatregelen bij storingen ;
- de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen ;

- bij vaststellen of ingelicht worden van een ongeval, hinder of gevaar voor aanrijding :
 - toegang tot het betrokken spoor, spoorgedeelte, lijn- of spoorvak verbieden ;
 - indien mogelijk alarm versturen ;
 - Traffic Control, betrokken verdelers tractiestroom, andere betrokken seinposten en personeel op de lijn (overwegwachters,...) inlichten.

Bediende beweging werkzaam op Traffic Control

De bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie “bediende beweging werkzaam op Traffic Control” zijn voornamelijk de volgende :

- toezicht houden op de regelmaat van het treinverkeer ;
- de voorrangsvolgorde van de treinen respecteren, aangepast volgens de behoeften ;
- de organisatie van de treindienst kennen ;
- de volgorde van de bewegingen beheren in geval van verkeer op enkelspoor ;
- principes van de wachttijden kennen en kunnen toepassen ;
- op basis van de wensen van de SO beslissen of aansluitingen behouden blijven of afgeschaft worden ;
- de voorziene procedures toepassen in geval van storingen ;
- in geval van storingen of abnormale toestanden op de lijn, de treinbestuurder waarschuwen via de grond-treinverbinding of GSM-R ;
- technische diensten oproepen om storingen te verhelpen ;
- sperbevelen wisselen met de blokposten in geval van dienst op enkelspoor en verkeer op tegenspoor om het spoorvak te ontlasten ;
- de principes van de bovenleiding kennen ;
- een geval van de bovenleiding correct kunnen laten toepassen en opheffen ;
- een trein dringend kunnen laten stoppen ;
- de veiligheidsprocedures toepassen ;
- de voorziene maatregelen nemen om de veiligheid van de hulpdiensten te garanderen en/of van personen in de nabijheid van sporen ;
- erover waken dat de correcte informatie gewisseld wordt tussen de seinposten, de treinbestuurders en het begeleidingspersoneel in geval van een ernstig verstoorde situatie ;
- bij vaststellen of ingelicht worden van een ongeval, hinder of gevaar voor aanrijding :
 - alarm versturen ;
 - betrokken seinposten, betrokken verdelers tractiestroom en andere betrokken lijnregelaars inlichten ;
 - indien nodig technische hulptreinen verzenden ;
- de voorgeschreven veiligheidsmaatregelen toepassen bij incidenten, in nood verkeren, ongevallen en abnormale toestanden ;
- een schematisch seininrichtingsplan kunnen lezen en begrijpen ;
- de bijzondere voorwaarden kennen voor het afschaffen of omleiden van een trein ;
- een grondige kennis bezitten over de consignes en protocols ;
- de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen ;
- de bijzondere maatregelen treffen bij een ongeval met gevaarlijke goederen.

7 De veiligheidsfuncties “seingever” en “operator”

Een seingever wordt tewerkgesteld op :

- zuiver mechanische seinpost : alle bedieningen (wissels + seinen) gebeuren mechanisch ;
- elektromechanische seinpost : bedieningen gebeuren deels elektrisch, deels mechanisch ;
- elektrische seinpost: alle bedieningen gebeuren elektrisch ;
- al relais seinpost : drukknoppen bedienen relais die de bediening sturen.

Een operator wordt tewerkgesteld op een Elektronisch Bediende Seinpost (EBP) :

- EBP/RZ : de relais worden bediend door een computer ;
- EBP/PLP : sturing van de wissels en seinen d.m.v. computer (geen relaiszaal meer nodig).

De bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie “seingever” en “operator” zijn voornamelijk de volgende :

- kennen van de voorgeschreven maatregelen om zich veilig te verplaatsen op spoorwegterrein ;
- de organisatie van de treindienst kennen ;
- de spoorvoertuigen herkennen en de opschriften en tekens die erop voorkomen kennen ;
- een grondige kennis bezitten over de vaste en mobiele seinen ;
- verzekeren van de veiligheid en opvolging van het verkeer, met respect voor de treinpaden en de voorrangsvolgorde ;
- kennen van de voorwaarden voor het vertrek van een trein ;
- kennen van de door een trein gedragen seinen en de voorwaarden waaraan een treineinde moet voldoen ;
- een buitengewoon vervoer herkennen ;
- de voorgeschreven maatregelen nemen om de veiligheid te verzekeren van het personeel dat tewerkgesteld is op spoorwegterrein of in de omgeving ervan ;
- de in de plaatselijke onderrichting, beroepsonderrichting, de tabel der wisselstraten en/of wisselstandbladen en de in de tijdelijke plaatselijke onderrichtingen voorgeschreven maatregelen begrijpen en kunnen toepassen ;
- het gebruik kennen van het register der vaststellingen en onderrichtingen ;
- een grondige kennis bezitten over de technologie, de uitrusting en het sporencomplex van de seinpost ;
- kennis van de bediende lijnen en de blokstelsels die van toepassing zijn op de seinpost ;
- de veiligheidsvoorschriften kennen en kunnen toepassen voor :
 - het verkeer van een licht voertuig ;
 - het verkeer van een zwaar krachtvoertuig dat minstens een licht voertuig sleept ;
 - het verkeer van een voertuig met roeste wielbanden ;
 - het verkeer van minstens één voertuig met een radafstand groter dan 26,5 m ;
 - beroeste spoorstaven ;
- de principes in verband met de werking van de automatische en bewaakte overwegen alsook de veilige overschrijding ervan kennen ;

- sperren van het verkeer bij dienst op enkelspoor en verkeer op tegenspoor ;
- de voorgeschreven veiligheidsmaatregelen kennen om een werktrein toe te laten op een spoor buiten dienst en om een werktrein het buitendienstgestelde spoor te laten verlaten ;
- de voorziene maatregelen kennen bij sporadische indringing in het vrijruimteprofiel ;
- de nodige maatregelen kennen om een trein dringend te laten stoppen ;
- de voorgeschreven veiligheidsmaatregelen kennen bij incidenten, in nood verkeren, ongevallen en abnormale toestanden ;
- de beperkingen kennen bij beschadiging of werken aan bovenleiding ;
- een grondige kennis bezitten van de plaatselijke consignes en protocols ;
- de passende maatregelen kennen bij storingen, keren van de rijrichting en buitengewone vervoeren ;
- de bijzondere veiligheidsmaatregelen kennen in geval van onderbreking van de blokverbindingen ;
- kennen van de voorgeschreven veiligheidsmaatregelen bij ontbrekend of gedoofd eindsein ;
- de nodige maatregelen kennen bij het ontsnappen van voertuigen ;
- de bijzondere maatregelen treffen bij een ongeval met gevaarlijke goederen ;
- de principes van de bovenleiding kennen ;
- een schematisch seininrichtingsplan kunnen lezen en begrijpen ;
- de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen ;
- de procedures in verband met veiligheidscommunicatie toepassen.

8 De veiligheidsfunctie “mobiele seingever”

Mobiele seingeveren zijn enkel voorzien in het district Noordoost – Havengebied van Antwerpen. Zij worden belast met de werkzaamheden van seingever, rangeerder en lader.

De bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie “mobiele seingever” zijn voornamelijk de volgende :

- de algemene reglementering, de consignes, de lokale protocollen en de tijdelijke lokale onderrichtingen kennen en kunnen toepassen ;
- de te bedienen installaties, de verschillende mogelijke te berijden reismogelijkheden, de bijzonderheden van de installatie kennen ;
- de verschillende uit te voeren handelingen of mogelijk uit te voeren handelingen en de te bedienen toestellen kennen (wissels, ontspoorontgaten, stuitklampen, overwegen, sloten, wisselwachters posten,...) ;
- de verschillende te verwezenlijken procedures kunnen toepassen (wisselen van aankondigingen / geformaliseerde aankondigingen, nemen van bijzondere maatregelen in normale en abnormale omstandigheden,...) ;
- in staat zijn de voorziene beweging en bedieningen uit te voeren ;
- coördineren van de bewegingen in zijn actiezone (rangeringen, vertrekken, ontvangsten,...) ;
- kennen van de voorgeschreven maatregelen om zich veilig te verplaatsen op spoorwegterrein ;
- spoorvoertuigen :
 - de spoorvoertuigen herkennen en de opschriften en tekens die erop voorkomen kennen ;
 - de betekenis van de gevaarsetiketten kennen ;
 - de betekenis van beschadigingsetiketten kennen ;
- de voorgeschreven maatregelen nemen om de veiligheid te verzekeren van het personeel dat tewerkgesteld is op spoorwegterrein of in de omgeving ervan ;
- de bewegingen opvolgen, er rekenschap over kunnen afleggen ;
- bij vaststellen of ingelicht worden van een ongeval, hinder of gevaar voor aanrijding, de betrokken seinposten, de betrokken verdelers tractiestroom en betrokken lijnregelaars inlichten ;
- de voorgeschreven veiligheidsmaatregelen toepassen bij incidenten, in nood verkeren, ongevallen en abnormale toestanden ;
- de principes in verband met de werking van de overwegen en de veilige overschrijding ervan kennen ;
- de organisatie van de treindienst kennen ;
- de blokstelsels die van toepassing zijn kennen ;
- de te treffen maatregelen kennen bij uitvoering van rangeringen ;
- de bijzondere maatregelen treffen bij een ongeval met gevaarlijke goederen ;
- de principes van de bovenleiding kennen ;
- de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen ;
- het uitvoeren van rangeringen volgens de voorgeschreven reglementering.

VEREISTEN VAN TOEPASSING OP HET
VEILIGHEIDSPERSONEEL
DEEL C – TE VERWERVEN KENNIS VOOR DE
VEILIGHEIDSFUNCTIES DIE DOOR DE IGS KUNNEN
WORDEN UITGEOEFEND

1 Verantwoordelijke van de rangeerdienst

De bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie “verantwoordelijke van de rangeerdienst” zijn voornamelijk de volgende :

- kennis hebben van de installaties en het verkeer ;
- theoretische en praktische kennis bezitten van de uit te voeren verrichtingen (rangeren, vorming, bediening, werking van de zone, enz.) ;
- de betrokken algemene en lokale reglementering kennen ;
- in staat zijn de uit te voeren taken te organiseren ;
- in staat zijn de verkeersproblemen, de gevolgen van belangrijke vertragingen of van incidenten, enz. te analyseren en anticiperend op te treden en ze zoveel mogelijk te beperken ;
- de activiteiten van het personeel van de IG in zijn actiezone coördineren (ook tegenover het personeel van de IB of van andere mogelijke IGS) ;
- kennis hebben van en naleven van de regels betreffende bijzonder vervoer (gevaarlijk of uitzonderlijk vervoer, enz.) en de te nemen maatregelen om deze te rangeren ;
- in staat zijn de voorziene en nodige inlichtingen uit te wisselen (met het personeel van de IB, met het personeel van de IG, met het personeel van andere IGS, met klanten, enz.) voor het waarborgen van de veiligheid van de bewegingen, de regelmaat van het treinverkeer en de optimale uitvoering van de taken ;
- in staat zijn de nodige maatregelen te nemen in geval van incident(en), ongeval(len), verstoring of abnormale samenstelling van de trein, enz. ;
- de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen ;
- indien het veiligheidsbeheersysteem dit voorziet :
 - bepaalde taken met betrekking tot de keuring van het materieel uitvoeren, teneinde de gemakkelijk te ontdekken beschadigingen en onregelmatigheden zoals nader omschreven in de interne regelgeving van de betrokken IG, op te sporen ;
 - samen met de bestuurder een remtest uitvoeren.

2 Begeleider reizigerstreinen

De bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie “begeleider reizigerstreinen” zijn voornamelijk de volgende :

- de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen ;
- uitvoeren van de verrichtingen met betrekking tot het rollend materieel :
 - de voorziene remproeven uitvoeren bij de treinen die zijn samengesteld uit gesleept materieel en motorstellen ;
 - de continuïteit van de luchtdrukleidingen controleren ;
 - de op de rijtuigen vermelde aanduidingen aflezen (tarra, lading, rem), de toegestane maximumsnelheid van een rijtuig of een motorstel herkennen ;
 - de voertuigen opsporen waarvan de pneumatische ophanging niet werkt en er de bestuurder over inlichten ;
 - de correcte toestand van de koppelingen, vouwbalgen en diverse verbindingen nagaan (verlichting, verwarming, enz.) ;
 - helpen bij het aansteken en doven van de eindseinen bij het eerste vertrek en bij een defect aan die uitrustingen ;
 - de tijdelijke immobilisatie realiseren van een treinstel met oponthoud ;
 - opmerken wanneer er een beschadigingsetiket is aangebracht dat elke verplaatsing van het voertuig verbiedt ;
 - de gevaarsetiketten kunnen lezen en de betekenis ervan begrijpen ;
 - de vastgestelde gebreken melden ;
 - indien nodig een deur vergrendelen (kopdeur van de trein, deur van niet-bediende stuurpost, enz.) ;
 - maatregelen nemen als een deur niet is vergrendeld ;
 - de goede werking van een deur controleren bij het openen en sluiten ;
 - de nodige maatregelen nemen bij beschadiging aan het systeem voor het openen en sluiten van de deuren ;
 - de verrichtingen voor het openen en het sluiten van de deuren uitvoeren ;
 - een deur openen met de noodinrichting ;
- bijdragen tot de veiligheid van de reizigers :
 - de dagelijkse richtlijnen in verband met de bijzonderheden van het verkeer toepassen ;
 - toezicht houden op het in- en uitstappen, alleen of samen met andere bedienden ;
 - meewerken aan de koppelingsbewerkingen van treinen samengesteld uit motorstellen ;
 - maatregelen nemen voor de reizigers wanneer een gedeelte van de trein niet aan het perron komt ;
 - zorgen voor het kanaliseren van de reizigers in een onbewaakte stopplaats bij verkeer op tegenspoor ;
 - gevaarlijk gedrag herkennen en er op passende wijze op reageren ;
- de verschillende communicatiemiddelen kunnen gebruiken (interfoon, gsm, radio, enz.) ;
- zorgen voor de communicatie met de bestuurder :
 - aan de bestuurder de gegevens meedelen in verband met de samenstelling en de remming van de trein ;

- de mededeling “Verrichtingen Gedaan” aan de bestuurder overgeven, door middel van de daartoe bestemde inrichting op het materieel en de vaste inrichting (Aanwijstoestel “Verrichtingen Gedaan”);
- maatregelen nemen als wordt vastgesteld dat de toestellen “Verrichtingen gedaan” gestoord zijn;
- de passende controles en verrichtingen uitvoeren bij abnormale situaties, incidenten of ongevallen :
 - nagaan of een reizigerstrein volledig is als hij niet is uitgerust met de reglementaire eindseinen ;
 - reageren op de door de bestuurder gegeven akoestische signalen ;
 - contact opnemen met de bestuurder via de omroepinstallatie ;
 - een door een bestuurder opgesteld noodbericht doorsturen ;
 - een hindernis afdekken (op afstand en ter plaatse afdekken) ;
 - een onregelmatige seinoverschrijding vaststellen en er op passende wijze op reageren ;
 - een beschadiging aan de bovenleiding lokaliseren en alarm slaan ;
 - een onderbreking van de bovenleidingsspanning aanvragen ;
 - de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen vaststellen en de aanbevelingen van de gevarenkaart toepassen ;
 - maatregelen nemen bij een ongeval of in geval van brand aan boord ;
 - beschadigingen die de veiligheid in het gedrang brengen aan het bevoegde personeel melden ;
 - weten waar en hoe gebruik kan worden gemaakt van de beschikbare communicatiemiddelen ;
 - een dringend radiobericht versturen via de grond-treinverbinding ;
 - de passagiers van een trein in volle baan evacueren ;
 - passende maatregelen treffen als er alarm geslagen wordt.

3 Begeleider goederentreinen

De bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie “begeleider goederentreinen” zijn voornamelijk de volgende :

- de verrichtingen uitvoeren met betrekking tot het samenstellen van de treinen ;
- instaan voor de ter plaatse te bedienen wissels ;
- openen en sluiten van stuitklampen of ontspoor tongen ;
- gewone, door optische seinen of per radio bevolen rangeringen uitvoeren ;
- de beperkte technische schouwing van de voertuigen uitvoeren en de “gemakkelijk te ontdekken” onregelmatigheden opsporen. Een beschadigingsetiket opmaken, aanbrengen en opsturen ;
- het krachtvoertuig aankoppelen ;
- de inrichtingen voor immobilisatie van een treinstel uitschakelen ;
- de voorziene remproeven uitvoeren ;
- het treineinde in orde brengen ;
- de alternatoren “ledig-beladen” en “reizigers-goederen” in de juiste stand plaatsen ;
- de noodreminrichting plaatsen, testen en gebruiken ;
- de voorwaarden controleren met betrekking tot remming, samenstelling, snelheid, last van de trein, ... ;
- de procedure en de regels voor het correct gebruik van de remkoppeling eerbiedigen bij het opdrukken van een stel ;
- gevaarsetiketten kunnen lezen en de betekenis ervan begrijpen ;
- een overweg in alle veiligheid overschrijden ;
- de passende controles en verrichtingen uitvoeren bij abnormale situaties, incidenten of ongevallen :
 - de trein tot stilstand brengen, indien de veiligheid in het gedrang komt ;
 - de vereiste maatregelen nemen, als om een bepaalde reden een snelheidsbeperking nodig is ;
 - een hindernis afdekken (op afstand en ter plaatse afdekken) ;
 - nagaan of een trein volledig is, indien het reglementair eindsein ontbreekt ;
 - een door een bestuurder opgesteld noodbericht doorsturen ;
 - weten waar en hoe gebruik kan worden gemaakt van de alarmtelefoon, de telefoon in een overwegkeet of een andere telefoon op de lijn ;
 - een onregelmatige seinoverschrijding vaststellen en er op passende wijze op reageren ;
 - de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen vaststellen en de aanbevelingen van de gevarenkaart toepassen ;
- de vereiste mededelingen die door de IB worden opgelegd, kunnen uitwisselen om :
 - bij het binnenrijden van een infrastructuurzone de toepassing en uitvoering van alle voorziene maatregelen van de lokale gebruiksprotocollen te eerbiedigen ;
 - bij het verlaten van een infrastructuurzone de uitvoering en de toepassing van de voorziene maatregelen van de lokale gebruiksprotocollen te eerbiedigen ;
- de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen ;
- beschikken over een theoretische en praktische kennis van de lokale consignes en protocollen betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en bekwaam zijn deze toe te passen.

4 Bediende belast met het rangeren

De specifieke bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie “bediende belast met het rangeren” zijn voornamelijk de volgende :

In staat zijn de regels van de kunst toe te passen, met name :

- de kenmerken van de spoorvoertuigen en hun lading herkennen en meedelen :
 - het in reizigers- en goederentreinen toegestane materieel onderscheiden ;
 - de conventionele tekens en opschriften op de voertuigen interpreteren ;
 - de beschadigingsetiketten interpreteren ;
 - de etiketten inzake breekbare goederen interpreteren ;
 - gevaarsetiketten kunnen lezen en de betekenis ervan begrijpen ;
- de aanwezigheid van gevaarlijke goederen vaststellen ; in voorkomend geval de aanbevelingen van de gevarenkaart toepassen en het codeboek van de gevaarlijke goederen gebruiken ;
- tijdens de aanwezigheid op de spoorweginfrastructuur in de eigen veiligheid, en indien men een ploeg leidt, in de veiligheid van het personeel onder zijn bevoegdheid voorzien ;
- kennen en toepassen van de noodzakelijke controles alvorens het bevel tot rangering te geven ;
- de regels inzake het remmen en het immobiliseren van voertuigen en konvoien toepassen :
 - een afzonderingskraan en een spuiklep herkennen en bedienen ;
 - de betekenis van de technische merktekens (rem, lading, ...) begrijpen en de maatregelen nemen die erop van toepassing zijn ;
 - de remproeven uitvoeren op een stel in rangering ;
 - de voertuigen in een stel rangschikken ;
 - een handrem lokaliseren, controleren en bedienen ;
 - de verschillende types en reeksen van stopblokken onderscheiden, controleren en gebruiken ;
 - tijdelijke en aanvullende immobilisaties van voertuigen en stellen uitvoeren, het vereiste aantal handremmen en/ of stopblokken bepalen ;
 - een immobilisatie ongedaan maken ;
 - correct reageren bij ontsnapping van voertuigen ;
- samenstellen en ontbinden van spoorkonvoien :
 - de voertuigen aan- en afkoppelen ;
 - de lengte van een stel bepalen ;
 - bevelen van het verplaatsen en het stoppen van de voertuigen en de stellen ;
 - herkennen van de verschillende weergaves van een vast stopsein ;
 - herkennen van verschillende seinborden ;
 - herkennen van optische en akoestische handseinen ;
 - bevelen aan de bestuurder doorgeven : mondeling, met akoestische seinen, met gebaren, door het bedienen van de remkoppeling ;
 - het rijden op zicht naleven ;
 - een ter plaatse te bedienen wissel in de gewenste stand plaatsen ;

- een reisweg controleren (wissels, kruisingen, ...) ;
- rollend materieel kunnen koppelen en ontkoppelen (mechanische, elektrische en pneumatische koppelingen) ;
- nagaan of de rangeerbeweging rekening houdend met het materieel en de coördinatie van het betrokken personeel, kan worden aangevat ;
- de voor de uitvoering van bepaalde bewegingen vereiste toestemming vragen (rangering op hoofdspoor, verplaatsing van een beschadigd voertuig) ;
- verzamelen en doorgeven van de wagen- en/of treingegevens met het oog op hun exploitatie ;
- de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen ;
- de te bedienen installaties en de uit te voeren handelingen kennen ;
- de te berijden reiswegen in alle veiligheid kunnen opstellen en deze reiswegen controleren ;
- de bediening kennen en de lokale procedures met betrekking tot de spoortoestellen en de seinposten waarvan de bediening door de IG gebeurt of aan laatstgenoemde is toevertrouwd, conform de bepalingen vermeld in de lokale protocollen, kunnen toepassen ;
- indien het veiligheidsbeheersysteem hierin voorziet, de hierna volgende taken zoals deze in het intern reglement van de betreffende IG zijn gespecificeerd, uitvoeren :
 - de voorbereiding uitvoeren van een te rangeren stel (“losdraaien”) ;
 - de stopblokken kunnen gebruiken alsook de andere specifieke toestellen voor de rangeerdienst ;
 - het samenstellen van de sneden voor het rangeren van een stel door afstoten of door heuvelen ;
 - het hergroeperen van de gerangeerde wagens die zich op één spoor bevinden (“samenduwen”).

5 Bediende belast met het samenstellen en verzenden van treinen

De specifieke bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie “bediende belast met het samenstellen en verzenden van treinen” zijn voornamelijk de volgende.

In staat zijn de regels van de kunst toe te passen, met name :

- de kenmerken van de spoorvoertuigen en hun lading herkennen en meedelen :
 - de nodige handelingen uitvoeren om een buitengewoon vervoer te lokaliseren ;
 - de aan de voertuigen toe te kennen beschermingsgraad bepalen, meedelen en dienovereenkomstig handelen ;
 - materieel met geroeste wielbanden opsporen en die informatie doorgeven ;
- indien het veiligheidsbeheersysteem hierin voorziet, moeten bepaalde schouwingstaken en onderhouden van het materieel worden uitgevoerd om de in het oog springende beschadigingen en onregelmatigheden, zoals gespecificeerd in het intern reglement van de betreffende IG, te sporen (in begrip van de beschadigingsetiketten en de etiketten voor breekbare goederen kunnen opstellen, aanbrengen en doorgeven) ;
- de regels toepassen voor het remmen en het immobiliseren van voertuigen en konvoien :
 - de verschillende automatische en handbediende alternatoren herkennen, de alternatoren, “reizigers/ goederen” en “ledig/ beladen” in de juiste stand plaatsen ;
 - het volgens de omstandigheden uit te voeren type van remproef bepalen ;
 - de remproeven uitvoeren (minimum : continuïteitsproef, verbindingsproef, remkoppelingsproef, werkingsproef op een stel in rangering), ook in de bijzondere gevallen zoals vervoer van springstoffen en beschadigde voertuigen, alsook de continuïteitsproef van de voedingsleiding ;
 - optekenen en doorgeven van een remmingsbulletin aan de bestuurder alsook een samenstellingsborderel ;
 - de “seden” samenstellen voor het rangeren van een stel door afstoten of door heuvelen ;
- de signalisatieregels voor het treineinde van een spoorkonvoi kennen ;
- de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen ;
- samenstellen en ontbinden van spoorkonvoien :
 - de regels naleven met betrekking tot het invoegen en rangschikken van voertuigen, opgelegd door bijzondere technische voorschriften en veiligheidsvoorschriften (maximumsnelheid afhankelijk van het materieel en/ of de lading, gevaarlijke goederen, uitzonderlijk vervoer, beschadigingen, enz) ;
 - het treineinde wat betreft de koppeling, de leidingen en de seinen, in orde brengen ;
 - de voorbereiding uitvoeren van een te rangeren stel (“losdraaien”) ;

- een overweg in alle veiligheid laten overschrijden ;
- stopblokken en andere bijzondere toestellen, nodig bij het rangeren, kunnen gebruiken ;
- de op eenzelfde spoor staande wagens groeperen (“samenduwen”) ;
- de veiligheid van de niet-betrokken bedienden en van het publiek waarborgen ;
- een hindernis afdekken ;
- reageren bij het vaststellen van een onregelmatige seinoverschrijding ;
- de te bedienen installaties en de uit te voeren handelingen kennen ;
- de te berijden reismwegen in alle veiligheid kunnen opstellen en deze reismwegen controleren ;
- de bediening kennen en de lokale procedures met betrekking tot de spoortoestellen en de seinposten waarvan de bediening door de IG gebeurt of aan laatstgenoemde is toevertrouwd, conform de bepalingen vermeld in de lokale protocollen, kunnen toepassen.

6 Bediende belast met het beheer van de administratieve taken met betrekking tot het rangeren, bedienen van installaties, samenstellen en verzenden van treinen

De bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie “bediende belast met het beheer van de administratieve taken met betrekking tot het rangeren, bedienen van installaties, samenstellen en verzenden van treinen” zijn voornamelijk de volgende :

- het in de verschillende types van bewegingen en op goedgekeurde reismwegen toegelaten materieel onderscheiden ;
- de aanduidingen op de voertuigen, op de lading en op de vervoersdocumenten (met inbegrip van de elektronische) kunnen begrijpen ;
- de regels voor het samenstellen van een konvooi kunnen toepassen ;
- de aanduidingen op de gevaarsetiketten, op de beschadigingsetiketten en op de etiketten “breekbaar” kunnen lezen, opstellen en op de betrokken lading plaatsen ;
- het rembulletin kunnen opstellen en doorgeven ;
- het trierbulletin kunnen opstellen en doorgeven ;
- het samenstellingsbulletin kunnen opstellen en doorgeven ;
- al de nodige informatie kunnen doorspelen aan de voorziene bestemmingen en dit door gebruik te maken van de verschillende voorziene middelen (papier, telex, fax, magnetische banden, elektronische briefwisseling, ...) ;
- de geschriften aangaande de verzendingen kunnen bijhouden en de traceerbaarheid ervan kunnen waarborgen ;
- instaan voor het toezicht op de verzendingsadministratie en de traceerbaarheid ervan kunnen waarborgen ;
- versturen van de aankondiging van de samenstelling ;
- instaan voor het aannemen van transporten, met name de zendingen met gevaarlijke goederen ;
- de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen ;
- het bepalen van het remregime en het rempercentage van een trein en op basis hiervan de toegestane snelheid bepalen.

7 Bediende belast met de bediening van spoortoestellen en seinposten

De bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie “bediende belast met de bediening van spoortoestellen en seinposten” zijn voornamelijk de volgende :

- de algemene reglementering, de consignes, de lokale protocollen en de tijdelijke lokale onderrichtingen enz. kennen en kunnen toepassen ;
- de te bedienen installaties, de verschillende mogelijke te berijden reismogelijkheden, de bijzonderheden van sommige installaties kennen ;
- de verschillende uit te voeren handelingen of mogelijk uit te voeren handelingen en de te bedienen toestellen kennen (wissels, ontspoorings, stuitklampen, overwegen, sloten, wisselwachtersposten, ...) ;
- volgens de omstandigheden en de werkvoorwaarden de verschillende te verwezenlijken procedures kunnen toepassen (het uitwisselen van aankondigingen / geformaliseerde aankondigingen, het nemen van bijzondere maatregelen in normale en abnormale omstandigheden, ...) ;
- in staat zijn de voorziene beweging van de treinen, stellen en bedieningen in acht te nemen ;
- in staat zijn de verschillende dienstbestemmingen van de sporen na te leven ;
- in alle veiligheid reismogelijkheden aanleggen of laten aanleggen en dit moet voldoende tijdig gebeuren om vertragingen, belemmeringen, onnodige stilstanden of elke andere verstoring, te vermijden, met inbegrip van deze die gevolgen hebben in de operationele zones van de IB of van een andere IG ;
- de bewegingen in zijn actiezone (rangeringen, vertrekken, ontvangsten, ...) coördineren ;
- jegens personen, materieel en vervoer betreffende beschermingsmaatregelen kennen en kunnen toepassen ;
- waken over het verloop van de bewegingen, hun samenstelling en hun gelijkvormigheid ; (o.a. de aanwezigheid van een eindsein, de toestand van de ladingen, ...) ;
- instaan voor de bediening van lokale toestellen of de toepassing van lokale procedures voor het overschrijden van een overweg ;
- de bepalingen die in de bedieningsprotocollen of in de technische documenten zijn opgenomen, kunnen interpreteren en toepassen ;
- de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen ;
- in geval van verstoring :
 - de betrokken diensten op de hoogte brengen (IB, IG of IGs indien er meerdere tegelijk betrokken zijn, de hulpdiensten, ...) ;
 - alle maatregelen kunnen nemen om de storing te verhinderen, de gevolgen ervan te verminderen en / of de normale toestand zo spoedig mogelijk te herstellen ;
 - in staat zijn de voorziene procedures in geval van storingen op de verschillende inzetbare systemen toe te passen.

8 Bediende belast met de technische schouwing van het rollend materieel

De bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie “bediende belast met de technische schouwing van het rollend materieel” zijn voornamelijk de volgende :

- opsporen en lokaliseren van de eventuele beschadigingen en gebreken aan de voertuigen die de veiligheid en de betrouwbaarheid van het vervoer in het gedrang kunnen brengen en maatregelen nemen om deze te verhelpen ;
- de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen ;
- de conformiteit van de ladingen controleren ;
- de doeltreffendheid van de remmen controleren ;
- zorgen voor de naspeurbaarheid van zijn werkzaamheden ;
- tijdens zijn aanwezigheid op de spoorweginfrastructuur in zijn eigen veiligheid voorzien ;
- merken, opschriften en afkeuringsmiddelen :
 - nagaan of de voertuigen beantwoorden aan de kenmerken van het vervoer waarvoor ze worden ingezet ;
 - de data van de periodieke verrichtingen nagaan ;
 - het belang van de gemelde onregelmatigheden beoordelen (eerder aangebracht afkeuringsetiket, logboek, ...) en er het gepaste gevolg aan geven ;
 - de afkeuringsmiddelen gebruiken (etiketten, logboek, enz.) ;
 - gevaarsetiketten kunnen lezen en de betekenis ervan begrijpen ;
- uitrusting van het voertuig :
 - de staat nagaan van :
 - het onderstel van de voertuigen en de draaistellen ;
 - de ophanging ;
 - het loopwerk ;
 - de koppelingen ;
 - het stootwerk ;door het opsporen van de uitwendige tekenen die wijzen op een minder goede staat van de verborgen onderdelen ;
 - nagaan of de koppelingen juist zijn uitgevoerd (mechanische, pneumatische, elektrische verbindingen, ...).
- remmechanisme :
 - controleren of het remhangwerk en de onderdelen van de rem in goede staat zijn ;
 - de stand van de bedieningsinrichting nagaan van :
 - de afzonderingskranen van de remmen ;
 - de eindkranen ;
 - de inrichtingen “ledig-beladen” en “reizigers-goederen” ;
 - het lossen van de handrem(men) controleren (behalve bij andersluidende onderrichtingen).
- bovenbouw :
 - controleren of de buitenkant van de kast en de onderdelen ervan in goede staat zijn en indien nodig of ze juist geplaatst zijn ;

- controleren of de binnenkant van de kast en de inrichting ervan in goede staat zijn ;
- controleren of de mobiele delen zich in de juiste stand bevinden en of hun geleiding en vastzetwerk goed werkt en ingeschakeld is ;
- ladingen :
 - zich vergewissen van de stabiliteit, de juiste verdeling en vastzetten van de gewone en uitzonderlijke ladingen ;
 - nagaan of er geen verlies van goederen is ;
 - nagaan of de middelen om producten te bewaren (benodigdheden, ...) goed zijn gebruikt ;
- remproeven uitvoeren :
 - met de sleeplocomotief ;
 - d.m.v. vaste installaties ;
 - in bijzondere omstandigheden zoals bij vervoer van explosieven, beschadigde voertuigen, beproeven van de continuïteit van de algemene voedingsleiding ;
- kleine werken en tussenkomsten aan het materieel :
 - bepaalde eenvoudige werken uitvoeren om het materieel rijklaar te maken (vervanging van remblokken, pneumatische slang, schroefkoppelingen, ...) ;
- een verslag opstellen :
 - nauwkeurig verslag uitbrengen van de beschadigingen, gebreken en andere onregelmatigheden aan de bevoegde diensten ;
 - communiceren volgens de gepaste procedures en met de geschikte middelen (radio, telefoon, formulieren, informatica, ...).

9 Onderstationchef specialiteit “reiziger” - toezicht en bediening van de perrons en uitwijkbundels.

De bijzondere vereiste bekwaamheden op het gebied van veiligheid zijn :

- de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen ;

Verantwoordelijkheid van de rangeerdienst :

- volmaakte kennis van de bediende lokale installaties ;
- theoretische en praktische kennis (kennis van zaken) van de uit te voeren verrichtingen (geduwde rangering, getrokken rangering, ...) ;
- kennis van de betrokken algemene en lokale reglementering ;
- in staat zijn de uit te voeren taken te organiseren ;
- de activiteiten van het personeel van de IG (bestuurder, bediende belast met de rangering) in zijn actieve zone coördineren (alsook tegenover het personeel van de IB en het personeel van mogelijke andere IGs) ;
- in staat zijn de voorziene en noodzakelijke mededelingen te wisselen (met het personeel van de IB, met het personeel van de IG (bestuurder), met het personeel van andere IGs, ...) om de veiligheid van de bewegingen, de regelmaat van het treinverkeer en de optimale uitvoering van de taken te garanderen ;
- de kenmerken van de spoorvoertuigen herkennen en meedelen :
 - het in reizigerstreinen toegelaten materieel onderscheiden (gesleept materieel, MS, motorwagens, HST-stellen) ;
 - de op de voertuigen voorkomende conventionele tekens en opschriften interpreteren ;
 - indien het veiligheidsbeheersysteem hierin voorziet, moeten bepaalde schouwingstaken van het materieel worden uitgevoerd om de in het oog springende beschadigingen en onregelmatigheden, zoals deze in het intern reglement van de betreffende IG zijn gespecificeerd, te lokaliseren ;
 - de gevaarsetiketten kunnen lezen en de betekenis ervan begrijpen ;
 - de aan de voertuigen toe te kennen beschermingsgraad bepalen en meedelen en dienovereenkomstig handelen ;
 - materieel met verroeste wielbanden opsporen en die informatie doorgeven ;
- de aanwezigheid van gevaarlijke goederen vaststellen ; in voorkomend geval de aanbevelingen van de gevarenkaart toepassen ;
- tijdens zijn aanwezigheid op de spoorweginfrastructuur instaan voor de eigen veiligheid en voor die van overige aanwezigen ;
- de noodzakelijke controles en uit te voeren procedures kennen en toepassen, alvorens een rangering te bevelen ;
- de regels toepassen betreffende het remmen en het immobiliseren van voertuigen en konvooien (de uitvoering bevestigen aan de IB en aan het personeel van de IG dat met de rangeringen is belast) :
 - een afzonderingskraan en een spuiklep herkennen en bedienen ;
 - de betekenis van de technische merktekens (rem, lading, ...) kennen en ze in de praktijk kunnen brengen ;

- de verschillende automatische en handbediende alternatoren herkennen, de handbediende alternatoren “vlakke/ bergen”, “reizigers/ goederen”, “ledig/beladen” in de juiste stand plaatsen ;
- het volgens de omstandigheden uit te voeren type van remproef bepalen ;
- de remproeven uitvoeren (minimum: continuïteitsproef (type D) en volledige proef (type E), remkoppelingsproef, werkingsproef op een rangerend stel) ;
- de voertuigen in een stel rangschikken ;
- het remregime en rempercentage van een stel bepalen en er de toegestane snelheid uit afleiden ;
- een handrem lokaliseren, controleren en bedienen ;
- de samenstelling van een trein doorgeven aan de bestuurder indien dit gespecificeerd werd in de interne regelgeving van de SO ;
- de verschillende types en reeksen van stopblokken onderscheiden, controleren en gebruiken ;
- tijdelijke en aanvullende immobilisatie van voertuigen en stellen uitvoeren, het vereiste aantal handremmen en/ of stopblokken bepalen ;
- een immobilisatie ongedaan maken ;
- correct reageren bij ontsnapping van voertuigen ;
- de signalatievoorwaarden waaraan het treineinde moet voldoen, kennen ;
- Samenstellen en ontbinden van spoorkonvoien :
 - de voertuigen aan- en afkoppelen ;
 - de regels naleven met betrekking tot het invoegen en rangschikken van voertuigen, zoals deze zijn opgelegd door bijzondere technische voorschriften en veiligheidsvoorschriften (maximumsnelheid afhankelijk van het materieel en/ of de lading, gevaarlijke goederen, buitengewoon vervoer, beschadigingen, ...) ;
 - de lengte van een stel bepalen ;
 - het treineinde wat betreft de koppeling, de leidingen en de seinen, in orde brengen ;
 - het bevel geven om een treinstel klaar te maken voor het rangeren ;
 - bevel geven voor het verplaatsen en tot stilstand brengen van voertuigen en stellen :
 - de verschillende weergaves van een vast stopsein herkennen ;
 - de verschillende seinborden herkennen ;
 - de optische en akoestische handseinen herkennen ;
 - bevelen aan de bestuurder doorgeven : mondeling, met akoestische signalen, met gebaren, door het bedienen van de remkoppeling, per radio ;
 - instaan voor de bediening van lokale toestellen of toepassing van lokale procedures voor het overschrijden van een overweg ;
 - het rijden op zicht naleven ;
 - een ter plaatse te bedienen wissel in de gewenste stand plaatsen (enkel in de zones waar de bediening van de wissels door de SO toegelaten is) ;
 - een reisweg controleren (wissels, kruisingen, ...) enkel in de zones waar de bediening van de wissels door IG toegestaan is ;

- rollend materieel kunnen koppelen en ontkoppelen (mechanische, elektrische, pneumatische leidingen, overgangsbruggen en vouwbalgen) ;
- nagaan of een rangeerbeweging kan worden uitgevoerd rekening houdend met het materieel en op de coördinatie tussen de deelnemers ;
- de voor de uitvoering van bepaalde bewegingen vereiste toestemming geven (rangering op hoofdspoor, verplaatsing van een beschadigd voertuig) ;
- de veiligheid van de niet-betrokken bedienden en van het publiek waarborgen ;
- een hindernis afdekken.

Algemeen toezicht op de perrons :

- bewerking AVG aan treinen met niet-gekoppelde opdruklocomotief ;
- bewerking AVG aan materieel waar de begeleider het stel niet kan verlaten ;
- doorgeven van de mededeling AVG aan de Thalys-, ICE- en Eurostar treinen ;
- tussenkomst bij een onregelmatig vertrek (storing materieel, uitgesteld vertrek) ;
- toezicht op de rangeringen aan het perron (zie specificaties in punt A hierboven) ;
- toezicht op de voorbereiding van de treinen aan het perron (koppeling), ontkoppeling aan het perron ;
- algemeen toezicht op de veiligheid van de reizigers en van de personen met beperkte mobiliteit en van de groepen in het bijzonder ;
- bijstand aan de slachtoffers bij een ongeval.

Incidenten/ongevallen/nood :

- coördinatie hulpdiensten ;
- hulp bij plaatsing van een noedkoppeling ;
- uitvoering van een remproef ;
- immobilisatie van een treinstel ;
- verspreiding van de informatie betreffende de immobilisatie ;
- bescherming te velde van het treinstel ;
- veiligheid van de reizigers op de plaats van het ongeval, het incident, de noodsituatie ;
- overstap van de klanten/reizigers op een andere trein of naar bussen en taxi's ;
- instellen van vervangingsmiddelen voor het vervoer van de klanten/reizigers, veiligheid ;
- begeleiding van de bestuurder naar het station (slecht vertrouwd met de installaties, mist, ...).

10 Bediende belast met de rangeringen specialiteit “reiziger”

De bijzondere kennis die vereist is met betrekking tot de veiligheid in het raam van de uitvoering van de rangeerdienst, het bedienen van de installaties, het samenstellen van treinen, is de volgende :

- volmaakte kennis van de bediende lokale installaties ;
- theoretische en praktische kennis (kennis van zaken) van de uit te voeren verrichtingen (geduwde rangering, getrokken rangering,...) ;
- kennis van de betrokken algemene en lokale reglementering ;
- in staat zijn de voorziene en noodzakelijke mededelingen te wisselen met het personeel van de IB, met het personeel van de IG (bestuurder), met het personeel van andere IGs,) ;
- de kenmerken van de spoorvoertuigen herkennen en meedelen :
 - het in reizigerstreinen toegestane materieel onderscheiden (gesleept materieel, MS, motorwagens, HST-stellen) ;
 - de op de voertuigen voorkomende conventionele tekens en opschriften interpreteren ;
 - de gevaarsetiketten kunnen lezen en de betekenis ervan begrijpen ;
- de aanwezigheid van gevaarlijke goederen vaststellen ; in voorkomend geval de aanbevelingen van de gevarenkaart toepassen ;
- de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen ;
- de noodzakelijke controles en verplichte procedures alvorens een rangering te bevelen, kennen en toepassen ;
- de procedure en de regels voor het correct gebruik van de remkoppeling kennen en eerbiedigen bij het opdrukken van een stel ;
- de regels inzake het remmen en het immobiliseren van voertuigen en konvoien toepassen (de uitvoering bevestigen aan de IB en aan het personeel van de IG belast met de rangeringen) :
 - een afzonderingskraan en een spui klep herkennen en bedienen ;
 - de betekenis kennen van de technische merktekens (rem, lading, ...) en de maatregelen die van toepassing zijn in de praktijk kunnen brengen ;
 - de verschillende automatische en handbediende alternatoren herkennen, de handbediende alternatoren “vlakte/ bergen”, “reizigers/ goederen”, “ledig/beladen” in de juiste stand plaatsen ;
 - het volgens de omstandigheden uit te voeren type van remproef bepalen en kunnen uitvoeren ;
 - de remproeven uitvoeren (minimum: continuïteitsproef (type D) en volledige proef (type E), remkoppelingsproef, werkingsproef op een rangerend stel) ;
 - de voertuigen in een stel rangschikken ;
 - een handrem lokaliseren, controleren en bedienen ;
 - de verschillende types en reeksen van stopblokken onderscheiden, controleren en gebruiken ;
 - tijdelijke en aanvullende immobilisatie van voertuigen en stellen uitvoeren, het vereiste aantal handremmen en/of stopblokken bepalen ;
 - een immobilisatie ongedaan maken ;
 - correct reageren wanneer voertuigen op drift geraken ;

- de voorwaarden inzake signalisatie waaraan het treineinde moet voldoen kennen ;
- samenstellen en ontbinden van spoorkonvoien :
 - de voertuigen aan- en afkoppelen ;
 - de regels naleven met betrekking tot het invoegen en rangschikken van voertuigen, opgelegd door bijzondere technische voorschriften en veiligheidsvoorschriften (maximumsnelheid afhankelijk van het materieel en/of de lading, gevaarlijke goederen, buitengewoon vervoer, beschadigingen, ...) ;
 - de lengte van een stel bepalen ;
 - het treineinde wat betreft de koppeling, de leidingen en de seinen, in orde brengen ;
 - het bevel geven om een treinstel klaar te maken voor het rangeren ;
 - het bevel geven voor het verplaatsen en tot stilstand brengen van voertuigen en stellen ;
 - de verschillende weergaves van een vast stopsein herkennen ;
 - de verschillende seinborden herkennen ;
 - de optische en akoestische handseinen herkennen ;
 - bevelen aan de bestuurder doorgeven: mondeling, met akoestische signalen, met gebaren, door het bedienen van de remkoppeling, via radioverbinding ;
 - instaan voor de bediening van lokale toestellen of toepassing van lokale procedures voor het overschrijden van een overweg ;
 - het rijden op zicht naleven ;
 - een ter plaatse te bedienen wissel in de gewenste stand plaatsen (enkel in de zones waar de bediening van de wissels door IG toegestaan is) ;
 - een reisweg controleren (wissels, kruisingen, ...) enkel in de zones waar de bediening van de wissels door IG toegestaan is ;
 - rollend materieel kunnen koppelen en ontkoppelen (mechanische, elektrische, en pneumatische leidingen, overgangsbruggen en vouwbalgen) ;
 - nagaan of een rangeerbeweging kan worden uitgevoerd met het oog op het materieel en op de coördinatie tussen de deelnemers ;
 - de voor de uitvoering van bepaalde bewegingen vereiste toelating vragen (rangering op hoofdspoor, verplaatsing van een beschadigd voertuig) ;
 - de veiligheid van de niet-betrokken bedienden en van het publiek verzekeren ;
 - een hindernis afdekken ;
- de vrijmaking van de kruisingen nakijken ter hoogte van de vrijruimtebalken.

VEREISTEN VAN TOEPASSING OP HET
VEILIGHEIDSPERSONEEL
DEEL D – TE VERWERVEN KENNIS MET BETREKKING TOT
DE VEILIGHEIDSFUNCTIE DIE DOOR DE IGS EN DOOR DE
MOBE KUNNEN WORDEN UITGEVOERD

Bediende belast met het onderhoud van het rollend materieel

De bekwaamheden voor het uitvoeren van de veiligheidsfunctie “bediende belast met het onderhoud van het rollend materieel” zijn voornamelijk de volgende :

- het veiligheidsbelang van de diverse uitrustingen die aanwezig zijn op het rollend materieel en hun werking begrijpen ;
- in staat zijn na te gaan of de uitrusting van het rollend materieel conform de technische beschrijvingen en andere onderhoudsdocumenten is ;
- de diverse speciale werktuigen voor het onderhoud van het rollend materieel op een adequate wijze kunnen gebruiken ;
- in staat zijn fouten in de uitrustingen te ontdekken en deze te verhelpen, binnen de technische bevoegdheden die verbonden zijn aan deze functie ;
- in staat zijn de proeven volgend op de werkzaamheden tot herstel van de normale toestand, uit te voeren ;
- de regels met betrekking tot de veiligheid van het personeel toepassen ;
- de naspeurbaarheid van de vastgestelde feiten alsook van de resultaten van de uitgevoerde verrichtingen waarborgen.

Gezien om te worden gevoegd bij het koninklijk besluit van 15 mei 2011 tot bepaling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,

Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

E. SCHOUPPE