

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE

31 mai 2013

AUDITIONS

sur l'accident ferroviaire du 4 mai 2013
survenu à Wetteren

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION SPÉCIALE
CHARGÉE D'EXAMINER LES CONDITIONS
DE SÉCURITÉ DU RAIL EN BELGIQUE
À LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT
SURVENU À BUIZINGEN
PAR

M. **Ronny BALCAEN**, MMES **Valérie DE BUE**
ET **Linda Musin** ET M. **Jef VAN den Bergh**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposés introductifs des invités	3
II. Questions et observations des membres de la com- mission	3
III. Réponses des invités	10
IV. Répliques et réponses.....	15
V. Annexes: présentations.....	18

BELGISCHE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

31 mei 2013

HOORZITTINGEN

over het treinongeval van 4 mei 2013
in Wetteren

VERSLAG

NAMENS DE BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET
HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET
SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING
VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN
BUIZINGEN

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Ronny BALCAEN**, DE DAMES **Valérie DE BUE**
EN **Linda MUSIN** en DE HEER **Jef VAN den BERGH**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzettingen van de genodigden ...	3
II. Vragen en opmerkingen van de leden van de com- missie.....	3
III. Antwoorden van de genodigden	10
IV. Replieken en antwoorden.....	15
V. Bijlagen: presentaties	19

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: David Geerts

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Minneke De Ridder, Miranda Van Eetvelde, Steven Vandeput, Bert Wollants
PS	André Frédéric, Linda Musin, Eric Thiébaud
CD&V	Nahima Lanjri, Jef Van den Bergh
MR	Valérie De Bue, Kattrin Jadin
sp.a	David Geerts
Ecolo-Groen	Ronny Balcaen
Open Vld	Ine Somers
VB	Tanguy Veys
cdH	Christophe Bastin

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Sophie De Wit, Peter Dedecker, Karel Uyttersprot, Ben Weyts
Philippe Blanchart, Colette Burgeon, Karine Lalieux
Raf Terwingen, Stefaan Vercamer
Daniel Bacquelaine, Jacqueline Galant
Karin Temmerman
Stefaan Van Hecke
Sabien Lahaye-Battheu
Gerolf Annemans
Christian Brotcorne

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
VB	:	Vlaams Belang
cdH	:	centre démocrate Humaniste
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
LDD	:	Lijst Dedecker
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie
INDEP-ONAFH	:	Indépendant-Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 14 mai 2013, votre commission a organisé une audition sur l'accident ferroviaire du 4 mai 2013 survenu à Wetteren.

Cette réunion a été précédée d'une réunion commune sur le même sujet de votre commission, de la commission de l'Intérieur, des Affaires générales et de la Fonction publique et de la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques. Le rapport de cette réunion peut être consulté à l'adresse suivante: <http://www.lachambre.be/doc/CCRI/pdf/53/ic737.pdf>.

I.— EXPOSÉS INTRODUCTIFS DES INVITÉS

A. M. Thierry Breyne, directeur du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF)

Voir présentation en annexe.

B. Mme Leslie Mathues, enquêtrice principale auprès de l'Organisme d'Enquête sur les Accidents et Incidents Ferroviaires (OEAF)

Voir présentation en annexe.

II.— QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES DE LA COMMISSION

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) comprend que tous les aspects de l'accident de Wetteren ne peuvent pas encore être examinés actuellement. L'audition offre cependant l'occasion d'aborder certains thèmes de manière plus générale.

L'intervenant constate que les quatre mesures proposées dans le projet d'arrêté ministériel présenté par M. Breyne font l'objet d'un examen par la Commission européenne, même si l'on ne sait pas encore clairement si le projet contient des dispositions qui seront rejetées. Comment ce projet d'arrêté ministériel a-t-il vu le jour? A-t-on tiré des enseignements de certaines enquêtes sur des accidents et incidents? L'enquête sur l'important accident de Godinne a-t-elle eu une incidence sur le projet d'arrêté ministériel, sachant que celle-ci n'est pas encore clôturée (mais devrait l'être prochainement) et que les conclusions définitives et les recommandations n'ont donc pas encore été publiées?

DAMES EN HEREN,

Uw commissie hield op 14 mei 2013 een hoorzitting over het treinongeval van 4 mei 2013 in Wetteren.

Deze vergadering werd voorafgegaan door een gemeenschappelijke vergadering over hetzelfde onderwerp van uw commissie, de commissie voor de Binnenlandse Zaken, de Algemene Zaken en het Openbaar Ambt en de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven. Het verslag van deze vergadering kan worden geraadpleegd via de volgende link: <http://www.dekamer.be/doc/CCRI/pdf/53/ic737.pdf>.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN VAN DE GENODIGDEN

A. De heer Thierry Breyne, directeur van de dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS)

Zie presentatie in bijlage.

B. Mevrouw Leslie Mathues, hoofdonderzoeker bij het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor (OOIS).

Zie presentatie in bijlage.

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN VAN DE COMMISSIE

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) begrijpt dat niet alle aspecten van het ongeval in Wetteren nu reeds kunnen worden besproken. De hoorzitting vormt wel een gelegenheid om een aantal thema's in meer algemene zin aan te snijden.

De spreker stelt vast dat de vier voorgestelde maatregelen in het ontwerp van ministerieel besluit dat door de heer Breyne werd toegelicht het voorwerp zijn van onderzoek door de Europese Commissie, al is het nog niet duidelijk of het ontwerp bepalingen bevat die zullen worden verworpen. Hoe is dit ontwerp van ministerieel besluit tot stand gekomen? Werden er lessen getrokken uit bepaalde onderzoeken van ongevallen en incidenten? Heeft het onderzoek naar het belangrijke ongeval in Godinne impact gehad op het ontwerp van het koninklijk besluit, in het licht van de vaststelling dat dit onderzoek nog niet werd afgerond (maar binnenkort wel voltooid zou worden) en er dus nog geen definitieve conclusies en aanbevelingen werden gepubliceerd?

L'intervenant demande que la commission spéciale Sécurité du Rail soit associée à l'élaboration de la réglementation relative à l'installation des systèmes TBL1+ et ETCS. Il règne actuellement une grande confusion en la matière:

— on a d'abord prétendu qu'il y aurait une solution complète pour la généralisation du TBL1+ en 2016;

— on a ensuite considéré qu'il était impossible d'imposer le TBL1+ aux opérateurs ferroviaires privés parce que le système n'est pas interoperable, tout en présentant la possibilité d'une alternative, à savoir la limitation de la vitesse maximale des véhicules non équipés du TBL1+;

— on a ensuite fait savoir que le fait d'imposer une vitesse maximale différenciée était inconciliable avec la réglementation européenne;

— on affirme à présent qu'une interdiction complète de circuler est possible pour les véhicules qui ne sont pas équipés du TBL1+, parce que cette mesure ne serait pas contraire à la libre circulation au sein du marché intérieur européen.

Dans quelle mesure est-on certain que cette dernière interprétation ne sera pas battue en brèche après le contrôle par la Commission européenne?

L'intervenant se montre positif à l'égard de l'augmentation du nombre d'audits effectués par le SSICF, mais n'en constate pas moins une augmentation du nombre d'accidents: depuis janvier 2012, six accidents ferroviaires importants ont déjà eu lieu dans le secteur du transport de marchandises. Le SSICF s'est-il déjà penché sur ce constat, en particulier pour examiner s'il existe un lien avec la libéralisation du transport de marchandises par rail? Existe-t-il des indications selon lesquelles la pression économique croissante sur les opérateurs, qui se voient dans l'obligation d'offrir leurs services à des tarifs sans cesse plus compétitifs, contraint ceux-ci à prendre des mesures d'économies susceptibles de mettre en péril la sécurité?

Le fonctionnement de l'Organisme d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires présente une évolution positive:

— la réduction à un an du délai dans lequel l'Organisme boucle une enquête sur un accident ou un incident permettra de tirer des conclusions et de prendre des mesures plus rapidement;

— l'extension du cadre du personnel est un pas dans la bonne direction;

De spreker vraagt dat de bijzondere commissie Spoorwegveiligheid wordt betrokken bij de opstelling van de regelgeving met betrekking tot de installatie van TBL1+ en ETCS. Daar heerst nu veel verwarring over:

— eerst werd beweerd dat er in 2016 een volledige oplossing voor de veralgemening van TBL1+ zou zijn;

— vervolgens werd het onmogelijk geacht om TBL1+ aan private spoorwegoperatoren op te leggen omdat het systeem niet interoperabel is, maar werd wel een alternatief in het vooruitzicht gesteld: de beperking van de maximumsnelheid van voertuigen die niet met TBL1+ uitgerust zijn;

— dan werd meegedeeld dat de oplegging van een differentiële maximumsnelheid niet verenigbaar is met de Europese regelgeving;

— nu wordt gesteld dat een volledig rijverbod mogelijk is voor voertuigen die niet met TBL1+ uitgerust zijn omdat dergelijke maatregel niet strijdig zou zijn met het vrij verkeer binnen de Europese interne markt.

Hoe zeker is het dat de laatste interpretatie overeind blijft na toetsing door de Europese Commissie?

De spreker oordeelt positief over de toename van het aantal audits dat de DVIS heeft uitgevoerd, maar stelt wel een toename van het aantal ongevallen vast: sinds januari 2012 hebben er in de sector van het goederenvervoer al zes belangrijke spoorwegongevallen plaatsgevonden. Heeft de DVIS een reflectie gewijd aan deze vaststelling, in het bijzonder om na te gaan of er een verband is met de liberalisering van het goederenvervoer per spoor? Zijn er aanwijzingen dat de toenemende economische druk op de operatoren, die zich genooddaakt zien om hun diensten aan steeds concurrentiëlere tarieven aan te bieden, tot besparingsmaatregelen noopt die de veiligheid in het gedrang kunnen brengen?

De werking van het OOIS vertoont een positieve evolutie:

— de inkorting tot een jaar van de termijn waarbinnen het OOIS een onderzoek naar een ongeval of incident afrondt, zal toelaten om sneller conclusies te trekken en maatregelen te nemen;

— de uitbreiding van het personeelskader is een stap in de goede richting;

— la notoriété de l'Organisme d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires auprès de la population s'est accrue;

— la collaboration avec les autorités judiciaires s'est manifestement améliorée, comme demandé dans les recommandations de la commission spéciale.

L'intervenant attend avec intérêt le rapport de l'OEAIF sur l'accident de Godinne.

M. Karel Uyttersprot (N-VA) constate que, conformément à l'article 49 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, les éléments de l'éventuelle information et instruction judiciaire en cours ne peuvent être communiqués sans l'autorisation des autorités. Cette autorisation a-t-elle été demandée aux autorités judiciaires? Le cas échéant, a-t-elle été accordée?

Le parquet de Termonde, le Groupe SNCB et l'OEAIF enquêtent simultanément. Selon quel calendrier s'effectue l'enquête de l'OEAIF? Quel est le nombre d'enquêtes en cours? Le secrétaire d'État à la Mobilité à parler de 11 enquêtes en cours, alors que Mme Mathues en mentionne 10. Il est nécessaire de clôturer rapidement l'enquête sur l'accident de Wetteren afin de pouvoir formuler des conclusions et régler les dossiers des victimes.

Il est urgent de mener une réflexion approfondie sur le transport de substances dangereuses dans un pays à forte densité de population comme l'est la Belgique. Est-il envisageable d'utiliser une liaison distincte pour le transport de produits dangereux entre les ports d'Anvers, de Zeebrugge et de Gand?

L'intervenant a appris que les conducteurs de train qui transportent des substances dangereuses ne disposent pas de vêtements de protection. M. Breyne peut-il confirmer cette information? Il serait étonnant que les conducteurs bénéficient d'une formation étendue et d'informations détaillées sur les produits qu'ils transportent, mais de là à ne pas disposer de vêtements de protection lorsqu'ils conduisent un tel train.

Mme Linda Musin (PS) souligne le fait que le cadre du personnel du SSICF passera progressivement de 26 à 46 collaborateurs. Le nombre de membres du personnel effectivement entrés en service a-t-il également augmenté en conséquence, de telle sorte que l'instance chargée de la sécurité puisse remplir convenablement ses missions supplémentaires, qui découlent notamment de l'application de la réglementation européenne? Un bon exemple est l'unité "Matériel

— de la bekendheid van het OOIS bij de bevolking is groter geworden;

— de samenwerking met de gerechtelijke autoriteiten is kennelijk verbeterd, zoals in de aanbevelingen van de bijzondere commissie werd gevraagd.

De spreker ziet met belangstelling uit naar het verslag van het OOIS over het ongeval in Godinne.

De heer Karel Uyttersprot (N-VA) stelt vast dat, overeenkomstig artikel 49 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, geen elementen van het lopende opsporingsonderzoek en gerechtelijk onderzoek worden vrijgegeven zonder toestemming van de gerechtelijke overheden. Werd toestemming tot vrijgave van informatie gevraagd aan de gerechtelijke overheden? Werd in voorkomend geval die vraag positief beantwoord?

Het parket van Dendermonde, de NMBS-Groep en het OOIS voeren tegelijkertijd onderzoek. Volgens welke timing verloopt het onderzoek van het OOIS? Hoeveel onderzoeken zijn lopend? De staatssecretaris voor Mobiliteit sprak van 11 lopende onderzoeken, terwijl mevrouw Mathues er 10 vermeldt. Een snelle afronding van het onderzoek naar het ongeval in Wetteren is nodig ten behoeve van de formulering van conclusies en de afwikkeling van de dossiers van de slachtoffers.

Een grondige reflectie over het vervoer van gevaarlijke stoffen in ons dichtbevolkt land dringt zich op. Kan de ingebruikname van een afzonderlijke verbinding voor vervoer van gevaarlijke goederen tussen de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Gent worden overwogen?

De spreker heeft vernomen dat treinbestuurders die gevaarlijke goederen vervoeren niet beschikken over beschermende kledij. Kan de heer Breyne deze informatie bevestigen? Het zou verbazend zijn dat bestuurders een uitgebreide opleiding krijgen en op gedetailleerde wijze gebrieft worden over de goederen die ze vervoeren, maar op de trein niet over beschermende kledij beschikken.

Mevrouw Linda Musin (PS) wijst op het feit dat het personeelskader van de DVIS geleidelijk van 26 naar 46 medewerkers stijgt. Is het aantal effectief in dienst getreden personeelsleden dienvolgens ook gestegen, zodat de veiligheidsinstantie zijn bijkomende opdrachten, die onder meer het gevolg zijn van Europese regelgeving, behoorlijk kan vervullen? Een goed voorbeeld is de eenheid "Rollend materieel" van de DVIS, die moet waken over de implementatie van en de controle op

roulant” du SSICF, qui doit veiller à la mise en œuvre des règles européennes relatives au transport de substances dangereuses et au contrôle de leur application. L’augmentation du nombre d’accidents dans le secteur du transport de marchandises ne peut-elle être notamment la conséquence d’une pénurie de personnel dans cette unité? Qu’implique la mission de l’unité “Matériel roulant” au niveau de la représentation de la Belgique à l’échelon européen?

Quelle est l’importance du rôle de la *Safety Platform*, un forum placé sous la présidence du SSICF? La valeur de cet organe semble sous-estimée; la dernière réunion dont le rapport est consultable sur le site internet date déjà du 27 septembre 2012 et, au surplus, ce rapport présente des lacunes et semble démontrer des dysfonctionnements au niveau de la *Safety Platform*.

Comment s’opérera la transition vers un modèle européen de licences des opérateurs ferroviaires en 2018? Quels seront les critères de délivrance d’une licence européenne?

Fera-t-on une analyse distincte de la sécurité en ce qui concerne le transport des voyageurs et le transport de marchandises?

La commission spéciale Sécurité du Rail doit être associée à la concertation entre le secrétaire d’État à la Mobilité et la Commission européenne sur le projet d’arrêté ministériel cité, ce qui n’a pas eu lieu jusqu’à présent.

L’intervenante constate divers problèmes en ce qui concerne les procédures en cas d’urgence:

— en cas d’accident ou d’incident, le document S505*bis* doit être complété par le conducteur, mais quelle est la procédure consacrée si ce conducteur est décédé ou blessé? Ce point n’est pas clair.

— il y a un manque de connaissances et de formation en ce qui concerne les procédures en cas d’urgence. Ainsi, les agents semblent parfois oublier qu’en cas d’accidents impliquant des produits dangereux, ils doivent bloquer l’accès au lieu de l’accident.

L’OEaIF est toujours trop lent, même s’il promet d’améliorer les choses. Il est grand temps que l’enquête sur l’accident de Diegem de 2008 soit clôturée. Comment détermine-t-on quelles enquêtes sont prioritaires? Pourquoi cela dure-t-il si longtemps, jusqu’à présent, avant qu’une enquête soit clôturée? Est-ce dû à un manque de personnel?

de Europése regels met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke goederen. Kan de toename van het aantal ongevallen in de sector van het goederenvervoer niet mede het gevolg zijn van een tekort aan personeelsleden in die eenheid? Wat impliceert de opdracht van de eenheid “Rollend materieel” op het vlak van de vertegenwoordiging van België op Europees niveau?

Hoe belangrijk is de rol van het *Safety Platform*, een forum onder voorzitterschap van de DVIS? Dat orgaan lijkt onvoldoende naar waarde te worden geschat; zo dateert de laatste vergadering waarvan een verslag op de website kan worden geraadpleegd al van 27 september 2012, terwijl dat verslag bovendien lacunes vertoont en de gebrekkige werking van het *Safety Platform* lijkt aan te tonen.

Hoe zal de transitie naar een Europees model voor licenties van spoorwegoperatoren in 2018 verlopen? Wat zullen de criteria voor de uitreiking van een Europese licentie zijn?

Zal er een afzonderlijke analyse worden gemaakt van de veiligheid in het reizigersvervoer en het goederenvervoer?

De bijzondere commissie Spoorwegveiligheid moet worden betrokken bij het overleg tussen de staatssecretaris voor Mobiliteit en de Europese Commissie over het aangehaalde ontwerp van ministerieel beleid, wat tot nu toe niet gebeurd is.

De spreekster stelt diverse problemen vast met betrekking tot de procedures in noodgevallen:

— document S505*bis* moet bij ongevallen en incidenten worden ingevuld door de bestuurder, maar wat is de gekijkte procedure als die bestuurder overleden of gewond is? Dat is niet duidelijk.

— er is een gebrek aan kennis van en vorming over de procedures in noodgevallen. Zo blijken agenten soms te vergeten dat zij bij ongevallen met vervoer van gevaarlijke producten de toegang tot de plaats van het ongeval moeten afsluiten.

Het OOIS werkt nog steeds te traag, al wordt beterschap beloofd. Het is de hoogste tijd dat het onderzoek naar het ongeval in Diegem in 2008 wordt afgerond. Hoe wordt bepaald welke onderzoeken prioriteit hebben? Waarom duurt de afronding van een onderzoek tot nu toe zo lang? Is een gebrek aan personeel de oorzaak?

La coopération entre l'OEAIF et les autorités judiciaires s'est-elle améliorée? Un protocole de coopération a-t-il été conclu?

L'Organisme d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires travaille-t-il, sous le contrôle de l'*European Railways Agency (ERA)*, avec les organes d'enquête d'autres pays en vue d'échanger des expériences et de coopérer à l'harmonisation des règles et procédures?

Mme Lieve Wierinck (Open Vld) comprend que l'OEAIF doit respecter le secret de l'instruction. Mme Mathues peut-elle cependant indiquer sur quoi il a déjà enquêté?

À la suite de l'accident de Godinne, on s'est penché sur les adaptations qu'il conviendrait d'apporter aux règles et aux procédures pour promouvoir la sécurité du rail. Parmi les mesures prévues dans le projet d'arrêté ministériel précité, quelles sont celles qui doivent être préalablement soumises à la Commission européenne? Les règles appliquées aux Pays-Bas tiennent-elles déjà compte des leçons de l'accident de Godinne? Il est nécessaire en l'espèce d'harmoniser les règles au niveau européen. Les négociations menées en la matière avancent-elles?

Existe-t-il déjà un memorandum visant à améliorer la collaboration entre l'OEAIF et les autorités judiciaires? Dans l'affirmative, celui-ci est-il déjà appliqué?

Mme Valérie De Bue (MR) demande si les invités estiment, à l'instar du secrétaire d'État à la Mobilité, que la concertation avec la Commission européenne retarde l'adoption d'un arrêté ministériel. Pensent-ils qu'une harmonisation des règles au niveau européen s'impose?

Des progrès ont été enregistrés quant à la durée des enquêtes menées par l'OEAIF, ce qui était du reste nécessaire, étant donné que l'Union européenne prévoit un délai d'enquête d'un an. L'OEAIF pense-t-il pouvoir boucler en un an son enquête sur l'accident de Wetteren?

M. Tanguy Veys (VB) constate que certaines résolutions prises après l'accident de Buizingen n'ont pas été concrétisées. Dès que le *sense of urgency* s'atténue, une partie des réformes sont suspendues jusqu'à ce qu'un nouvel accident se produise. Par ailleurs, différents acteurs semblent à présent vouloir fuir leurs responsabilités.

Is de samenwerking tussen het OOIS en de gerechtelijke autoriteiten verbeterd? Werd er een protocol van samenwerking afgesloten?

Werkt het OOIS onder toezicht van de *European Railways Agency (ERA)* samen met de onderzoeksorganen in andere landen om ervaringen uit te wisselen en mee te werken aan de harmonisering van regels en procedures?

Mevrouw Lieve Wierinck (Open Vld) begrijpt dat het OOIS het geheim van het onderzoek moet respecteren. Kan mevrouw Mathues wel aangeven wat er reeds werd onderzocht?

Naar aanleiding van het ongeval in Godinne wordt onderzocht welke aanpassingen van de regels en procedures nodig zijn ter bevordering van de spoorwegveiligheid. Welke voorgenomen maatregelen in het aangehaalde ontwerp van ministerieel besluit moeten vooraf aan de Europese Commissie worden voorgelegd? Beantwoorden de regels in Nederland reeds aan de conclusies die uit het ongeval in Godinne werden getrokken? Er is ter zake nood aan een harmonisatie van de regels op Europees niveau. Lopen de onderhandelingen daarover vlot?

Werd er reeds een memorandum opgesteld voor een betere samenwerking tussen het OOIS en de gerechtelijke autoriteiten? Wordt het in voorkomend geval al toegepast?

Mevrouw Valérie De Bue (MR) vraagt of de genodigden het eens zijn met de verklaring van de staatssecretaris voor Mobiliteit dat de aanneming van een ministerieel besluit vertraging oploopt door het overleg met de Europese Commissie. Denken zij dat een harmonisatie van de regels op Europees niveau noodzakelijk is?

De duurtijd van onderzoeken van het OOIS gaat in de goede richting, wat ook nodig is omdat de Europese Unie een onderzoekstermijn van een jaar vooropstelt. Verwacht het OOIS dat het zijn onderzoek naar het ongeval in Wetteren binnen het jaar zal kunnen afronden?

De heer Tanguy Veys (VB) stelt vast dat bepaalde voornemens die na het ongeval in Buizingen werden gemaakt niet werden gerealiseerd. Zodra de *sense of urgency* vermindert, komt een deel van de hervormingen tot stilstand tot een volgend ongeval zich voordoet. Verschillende betrokken actoren lijken ook nu de eigen verantwoordelijkheid te willen ontlopen.

L'OIEAF enquête actuellement sur un très grand nombre d'accidents, ce qui prouve notamment que le délai de traitement est encore trop long. Le problème se situe-t-il au niveau d'un manque de personnel? Eu égard à la longueur des enquêtes, il est impossible de tirer rapidement des conclusions, certains accidents ne pouvant dès lors pas être évités. La pratique néerlandaise, qui consiste à rendre un rapport succinct dans un délai de 24 heures, mériterait d'être suivie.

Un problème se pose en ce qui concerne l'installation des équipements de protection automatique: étant donné que le déploiement systématique du système non interoperable TBL1+ ne peut pas être imposé sur les trains internationaux, on opte régulièrement pour l'installation du Memor, système totalement dépassé, alors qu'il faudrait immédiatement choisir le système interoperable ETCS, qui a prouvé son efficacité. Pourquoi n'est-ce que récemment que le gouvernement a pris conscience du fait que les trains belges ne peuvent pas circuler en territoire luxembourgeois, alors que ce problème se profile depuis si longtemps?

Le SSICF préconise-t-il l'adoption de règles plus sévères pour le transport des marchandises dangereuses? La réglementation Seveso doit-elle également être rendue applicable au transport entre les entreprises concernées?

La formation des conducteurs de train devrait être évaluée par le SSICF. La formation dispensée en Belgique est-elle efficace? Les conducteurs ne sont-ils pas soumis à une charge de travail trop importante?

Le développement d'une ligne ferroviaire distincte pour le transport des marchandises dangereuses est-il une piste réaliste?

M. Christophe Bastin (cdH) demande si le train impliqué dans l'accident de Wetteren disposait de tous les certificats requis. Le SSICF inflige-t-il fréquemment des amendes administratives du fait de la commission d'infractions? Quels sont les types d'infractions les plus souvent sanctionnées?

Les règles en vigueur pour le transport des marchandises dangereuses sont-elles suffisamment strictes?

Quand l'OIEAF a-t-il été informé de l'accident? À quelle heure s'est-il rendu sur place?

Dans quel délai l'OIEAF espère-t-il pouvoir boucler l'enquête sur l'accident?

Het OOIS onderzoekt momenteel zeer veel ongevallen, wat onder meer aantoonde dat de behandelingstermijn nog steeds te lang is. Is een te beperkt personeelskader het probleem? De lange duurtijd van onderzoeken verhindert dat snel conclusies worden getrokken en kan ertoe leiden dat sommige ongevallen in de toekomst niet kunnen worden vermeden. De praktijk in Nederland, waar al een beperkt verslag binnen een termijn van 24 uur wordt uitgebracht, is navolgenswaardig.

Wat de installatie van automatische beveiligingssystemen betreft, stelt zich een probleem: omdat de systematische uitrol van het niet-interoperabele systeem TBL1+ op internationale treinen niet kan worden opgelegd, wordt regelmatig geopteerd voor de installatie van het sterk verouderde Memor, terwijl integendeel onmiddellijk zou moeten worden gekozen voor het doeltreffende interoperabele systeem ETCS. Waarom is de regering pas recent tot het besef gekomen dat Belgische treinen niet op het grondgebied van Luxemburg mogen rijden, terwijl dit probleem zich al zo lang aankondigt?

Pleit de DVIS voor de aanneming van strengere regels voor het vervoer van gevaarlijke goederen? Moet de Seveso-reglementering ook van toepassing worden gemaakt op vervoer van en naar de betrokken bedrijven?

De opleiding van treinbestuurders moet door de DVIS worden geëvalueerd. Is de opleiding in België wel doeltreffend? Is de werkdruk van de bestuurders niet te hoog?

Is de uitbouw van een afzonderlijke spoorlijn voor het vervoer van gevaarlijke goederen een realistische piste?

De heer Christophe Bastin (cdH) vraagt of de trein van het ongeval in Wetteren over alle vereiste certificaten beschikte. Hoe vaak legt de DVIS administratieve boetes voor inbreuken op? Welk type van inbreuken is het vaakst voorwerp van sancties?

Zijn de vigerende regels voor het vervoer van gevaarlijke goederen voldoende strikt?

Wanneer werd het OOIS op de hoogte gebracht van het ongeval? Hoe laat was het orgaan ter plaatse?

Binnen welke termijn verwacht het OOIS het onderzoek naar het ongeval te zullen kunnen afronden?

M. Damien Thiéry (FDF) constate que le système ferroviaire est très complexe, si bien qu'il est difficile de tirer rapidement des conclusions après un accident. On pourrait en effet avoir tendance à insister sur certains dysfonctionnements, alors qu'il est important également de reconnaître que beaucoup de choses sont à présent déjà bien réglées.

Y a-t-il un élément qui peut expliquer de manière univoque le fait qu'il y a beaucoup plus d'accidents dans le secteur du transport de marchandises que dans celui du transport de passagers? Notre réseau ferroviaire est-il suffisamment adapté au transport de matières dangereuses?

En plus d'une réaction adéquate aux accidents, il faut aussi et surtout mettre en place une approche générale axée sur la prévention. L'intervenant renvoie, dans cet ordre d'idées, à sa proposition de loi créant un Comité permanent de contrôle de la sécurité des infrastructures publiques fédérales (DOC 53 2565). Ce Comité, qui devrait pouvoir agir de manière autonome et avec d'autres instances telles que le SSICF, pourrait devenir l'axe central d'une politique de sécurité préventive.

M. David Geerts (sp.a) relève une évolution inquiétante: au cours des 18 mois écoulés, il y a eu pas moins de six accidents dans lesquels ont été impliqués des trains de marchandises. La pression économique croissante sur les opérateurs ferroviaires, due à la libéralisation du transport de marchandises, pourrait-il être une des causes de cette augmentation?

Il est ressorti de divers articles de presse concernant l'accident survenu à Wetteren que l'acrylonitrile présent dans un wagon se transforme, au contact de l'hydrogène, en un gaz dangereux, l'acide cyanhydrique. Dispose-t-on de davantage d'informations sur la composition précise des substances transportées dans les wagons? Parmi les mesures envisagées dans le cadre du projet d'arrêté ministériel en préparation à la suite des conclusions de l'accident de Godinne figure notamment l'obligation de "séparer d'au moins vingt mètres les wagons chargés d'un liquide inflammable de ceux chargés de gaz". L'application de cette mesure aurait-elle limité les conséquences de l'accident survenu à Wetteren?

Les Pays-Bas préparent une réglementation légale contraignante (ce qui, dans la hiérarchie des normes, se situe à un niveau plus élevé que l'arrêté ministériel prévu en Belgique) concernant la composition des wagons des trains de marchandises. Il s'agit de l'aboutissement d'une procédure entamée il y a déjà six ans et à laquelle tous les acteurs ont été associés, y compris les pouvoirs locaux. La Belgique ne pourrait-elle pas tirer des leçons de cette expérience?

De heer Damien Thiéry (FDF) stelt vast dat het spoorwegsysteem zeer complex is, waardoor het moeilijk is om na een ongeval snel conclusies te trekken. De neiging kan bestaan om disfuncties te benadrukken, maar het is ook belangrijk om te erkennen dat veel zaken nu reeds goed zijn geregeld.

Is er een eenduidige verklaring voor de vaststelling dat er veel meer ongevallen gebeuren in de sector van het goederenvervoer dan in het reizigersvervoer? Is ons spoorwegnetwerk voldoende aangepast voor het vervoer van gevaarlijke goederen?

Behalve een correcte reactie op ongevallen is er ook en vooral nood aan een algemene aanpak die op preventie gericht is. De spreker wijst in dat opzicht op zijn wetsvoorstel tot oprichting van een Vast Comité van Toezicht op de veiligheid van de federale openbare infrastructuur (DOC 53 2565). Dat Comité, dat onafhankelijk moet kunnen handelen en met andere instanties, zoals de DVIS, zou kunnen samenwerken, kan een spil worden van een preventief veiligheidsbeleid.

De heer David Geerts (sp.a) stelt een zorgwekkende evolutie vast: in de afgelopen 18 maanden zijn er maar liefst zes ongevallen met goederentreinen geweest. Kan de grotere economische druk op spoorwegoperators als gevolg van de liberalisering van het goederenvervoer een van de oorzaken van de stijging zijn?

Uit mediaberichten over het ongeval in Wetteren kwam naar voor dat het in een wagon aanwezige acrylonitril door contact met waterstof omgezet wordt naar het gevaarlijke blauwzuurgas. Is er meer informatie beschikbaar over de precieze samenstelling van de stoffen die door de trein werden vervoerd? In de mogelijke maatregelen van het ontwerp van ministerieel besluit, dat wordt voorbereid naar aanleiding van conclusies die worden getrokken uit het ongeval in Godinne, figureert het "minimaal twintig meter scheiden van de wagons geladen met een ontvlambare vloeistof van de wagons geladen met gas". Zou de toepassing van deze maatregel de gevolgen van het ongeval in Wetteren hebben ingeperkt?

In Nederland wordt een afdwingbare wettelijke regeling (dus in de hiërarchie van de normen hoger dan het ministerieel besluit dat in België wordt beoogd) over de samenstelling van wagons van een trein voor goederenvervoer voorbereid. Dit is het sluitstuk van een proces dat al zes jaar loopt en waar alle actoren, ook de lokale overheden, bij werden betrokken. Kan België leren uit deze ervaring?

En 2012, un département monitoring a été créé au sein du SSICF. Les multiples contrôles ont-ils donné des résultats concrets? Le SSICF a-t-il tiré des conclusions des contrôles révélant des résultats négatifs, par exemple le retrait de la licence d'un opérateur ferroviaire? Tire-t-on suffisamment d'enseignements des analyses de risque et l'exécution des recommandations est-elle suivie?

L'intervenant exprime sa déception à propos des informations limitées communiquées par l'OEAIF. Il comprend qu'il y ait des limites liées aux nécessités d'une instruction judiciaire, mais il cite la recommandation 5.17 de la commission spéciale: "Lors des enquêtes faisant suite à un accident ferroviaire, la collaboration doit être systématique et structurée. Cette collaboration doit être formalisée par le biais d'un protocole d'accord entre la justice et l'Organisme d'enquête.". Des démarches ont-elles été entreprises pour arriver à un tel protocole? La commission spéciale ne reçoit hélas pas d'informations concrètes, alors que les médias s'avèrent disposer de toutes sortes d'informations officieuses.

Au besoin, le législateur doit prendre l'initiative de modifier l'article 49 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, pour que les informations puissent être communiquées au Parlement. Il va sans dire que les informations disponibles tout juste après l'accident sont incomplètes, mais il doit être possible d'établir un rapport restreint dans les 24 heures, comme c'est le cas aux Pays-Bas.

III.— RÉPONSES DES INVITÉS

M. Thierry Breyne, directeur du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer, explique la méthode qui a présidé à l'élaboration du projet d'arrêté ministériel cité. Le secrétaire d'État à la Mobilité a constitué, immédiatement après l'accident de Godinne, un groupe de travail composé de représentants du SPF Mobilité et Transport, du SSICF et d'Infrabel, qui a été chargé de tirer des conclusions de l'accident et de proposer des mesures. Le groupe de travail a formulé les quatre propositions qui, après concertation avec les acteurs concernés, ont été soumises pour avis à la Commission européenne, comme le prescrit la réglementation de l'UE. Il s'agit d'une procédure très complexe: chaque État membre fixe de manière autonome des mesures qui améliorent le niveau de sécurité, après quoi les autorités européennes examinent la compatibilité de ces règles avec les principes du marché intérieur.

In 2012 werd binnen de DVIS een afdeling monitoring opgericht. Hebben de veelvuldige controles concrete resultaten opgeleverd? Heeft de DVIS conclusies getrokken uit controles met negatieve resultaten, bijvoorbeeld de intrekking van de licentie van een spoorwegoperator? Worden er voldoende lessen getrokken uit risicoanalyses en wordt de uitvoering van aanbevelingen opgevolgd?

De spreker uit zijn ontgoocheling over de beperkte informatie die het OOIS meedeelt. Hij begrijpt dat er beperkingen worden gesteld die samenhangen met de noodwendigheden van een gerechtelijk onderzoek, maar wijst wel op aanbeveling 5.17 van de bijzondere commissie: "Bij onderzoek naar spoorwegongevallen moet op een systematische en gestructureerde manier worden samengewerkt. Deze samenwerking moet worden geformaliseerd op basis van een memorandum van overeenstemming tussen justitie en het Onderzoeksorgaan." Zijn er stappen naar dergelijk memorandum gezet? De bijzondere commissie krijgt helaas geen concrete informatie, terwijl de media wel over allerlei officieuze informatie blijken te beschikken.

Desnoods moet de wetgever het initiatief nemen tot wijziging van artikel 49 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, om zo een nuttige informatiedoorstroming naar het Parlement mogelijk te maken. De beschikbare informatie is vlak na een ongeval vanzelfsprekend onvolledig, maar een beperkte rapportage binnen 24 uur, die in Nederland al een feit is, moet wel mogelijk zijn.

III. — ANTWOORDEN VAN DE GENODIGDEN

De heer Thierry Breyne, directeur van de dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen, geeft toelichting bij methode die tot het aangehaalde ontwerp van ministerieel besluit heeft geleid. De staatssecretaris voor Mobiliteit heeft onmiddellijk na het ongeval in Godinne een werkgroep met vertegenwoordigers van de FOD Mobiliteit en Vervoer, de DVIS en Infrabel opgericht, die als opdracht had uit het ongeval conclusies te trekken en maatregelen voor te stellen. De werkgroep heeft de vier voorstellen geformuleerd, die na overleg met de betrokken actoren, zoals voorgeschreven in de EU-regelgeving, voor advies aan de Europese Commissie werden voorgelegd. Het gaat om een vrij complexe procedure: elke lidstaat bepaalt autonoom maatregelen die het veiligheidsniveau bevorderen, waarna de Europese overheid de verenigbaarheid van die regels met de beginselen van de interne markt onderzoekt.

Le SSICF participe à l'élaboration de cette procédure de consultation, qui a été adaptée à la suite des expériences négatives des autorités italiennes après l'accident de Viareggio: alors que l'opinion publique italienne réclamait des mesures rapides et fermes, les propositions formulées se sont heurtées à des résistances au niveau de la Commission européenne. Pour éviter de telles difficultés à l'avenir, une nouvelle procédure est en cours d'élaboration, permettant, après un accident, de réagir plus rapidement par la création d'un groupe de travail européen.

Le SSICF a, lors d'une réunion informelle avec un représentant de la Commission européenne, déjà commenté les mesures visées dans le projet d'arrêté ministériel; l'ERA a, elle aussi, déjà été informée. Ces mesures n'ont suscité aucune réaction négative jusqu'à présent.

Il est difficile de conclure dès à présent que le nombre d'accidents est en hausse dans le secteur du transport de marchandises, en particulier parce que des études sont encore en cours. Pour cette raison également, il n'a pas été possible d'établir définitivement les causes des accidents, même s'il est d'ores et déjà évident qu'il n'y a pas une seule cause à l'origine des différents accidents. Conformément à sa mission, le SSICF suit de près, en concertation avec l'OEAIF, les accidents et incidents afin d'identifier d'éventuelles tendances et d'en tirer des conclusions.

L'éventuelle introduction de restrictions au niveau du transport de substances dangereuses (la réduction de la vitesse maximale autorisée, la réservation d'une ligne ferroviaire déterminée) doit être évaluée dans le cadre d'une analyse coûts-bénéfices. Il n'est pas évident de prendre de telles décisions, qui coûtent beaucoup d'argent, dans le difficile contexte budgétaire actuel. Ainsi, investir dans la suppression de passages à niveau coûterait bien moins cher et sauverait davantage de vies humaines.

À l'heure actuelle, le SSICF compte 34 collaborateurs. Fin juin, il devrait y en avoir 39, alors que le budget pour 2013 en prévoit 46. Fin décembre 2012 a eu lieu le dernier détachement autorisé en provenance du Groupe SNCB. L'unité "Matériel roulant" devrait, conformément au cadre du personnel, se composer de 9 ou 10 personnes, d'où la nécessité de procéder à des recrutements supplémentaires.

Le cadre officiel du personnel est à présent suffisant, mais la difficulté réside dans le recrutement effectif d'un nombre suffisant de personnes qualifiées.

De DVIS werkt mee aan deze raadplegingsprocedure, die werd aangepast als gevolg van de negatieve ervaringen van de Italiaanse overheid na het ongeval in Viareggio: terwijl de Italiaanse publieke opinie aandrang op snelle en strenge maatregelen, stuitten de geformuleerde voorstellen op weerstand bij de Europese Commissie. Om dergelijke moeilijkheden in de toekomst te vermijden, werd een nieuwe procedure gecreëerd, die na een ongeval een snellere reactie mogelijk maakt door de oprichting van een Europese werkgroep.

De DVIS heeft in een informele vergadering met een vertegenwoordiger van de Europese Commissie reeds toelichting gegeven bij de in het ontwerp van ministerieel besluit beoogde maatregelen; ook ERA werd reeds ingelicht. Tot op heden werden geen negatieve reacties ontvangen.

Het is moeilijk om nu al te besluiten dat het aantal ongevallen in de sector van het goederenvervoer toeneemt, in het bijzonder omdat de onderzoeken nog lopend zijn. Ook de oorzaken van de ongevallen konden om die reden nog niet definitief worden vastgesteld, al is het wel nu al duidelijk dat er niet één enkele oorzaak is die tot de verschillende ongevallen heeft geleid. Overeenkomstig haar opdracht volgt de DVIS, in overleg met het OOIS, de ongevallen en incidenten nauwgezet op om eventuele tendensen te identificeren en daar conclusies uit te trekken.

De mogelijke invoering van beperkingen voor het vervoer van gevaarlijke goederen (verlaging van de maximumsnelheid, het voorbehouden van een bepaalde spoorlijn) moet in het kader van een kosten-batenanalyse worden geëvalueerd. De moeilijke budgettaire situatie maakt dergelijke beslissingen, die veel geld kosten, niet evident. Zo zou een investering in de afschaffing van overwegen veel minder kosten en meer mensenlevens redden.

Momenteel heeft de DVIS 34 medewerkers. Eind juni zouden er 39 personeelsleden moeten zijn, terwijl de begroting voor 2013 in 46 medewerkers voorziet. Eind december 2012 gebeurde de laatste toegestane detachering vanuit de NMBS-Groep. De eenheid rollend materieel zou overeenkomstig het personeelskader uit 9 of 10 personen moeten bestaan, wat bijkomende aanwervingen noodzakelijk maakt.

Het formele personeelskader is nu voldoende ruim, maar de moeilijkheid ligt in de effectieve aanwerving van voldoende gekwalificeerde mensen.

Dans le futur proche, le fonctionnement interne du SSICF devra faire l'objet d'une évaluation, en particulier pour renforcer la synergie entre les collaborateurs compétents en matière de certification et les membres du personnel qui réalisent des audits. La SSICF ne peut remplir correctement sa mission en tant qu'organe certificateur que si elle sait où des contrôles ciblés doivent être effectués et si ces contrôles ont un impact sur le déroulement de la procédure d'octroi d'un certificat de sécurité, une procédure dont la durée ne peut actuellement pas dépasser quatre mois (ce qui est court, dans un gros dossier comme celui d'Infrabel). À l'avenir, la délivrance d'un certificat de sécurité devrait être une question principalement administrative, dès lors que les audits régulièrement organisés font apparaître qu'un opérateur respecte ses obligations.

La dernière réunion de la *Safety Platform* a eu lieu en mars 2013, mais le rapport de cette réunion n'a apparemment pas encore été publié sur l'internet. Au sein du SSICF, un groupe de travail réfléchit au rôle de la *Safety Platform* et au rapport qu'elle entretient avec d'autres organes de concertation, tels que le *Safety Desk* au sein d'Infrabel. Cette réflexion débouchera, cette année encore, sur un rapport contenant des propositions concrètes, qui prévoit de conférer un rôle plus stratégique à la *Safety Platform*. Un consultant analyse également la situation en matière de concertation au Royaume-Uni, en France et en Suisse. On peut espérer que cette analyse dégagera de bonnes pratiques qui pourront être mises en œuvre dans notre pays.

Les conducteurs de train disposent, avant le départ, d'une fiche décrivant notamment la composition des wagons, les marchandises transportées et la procédure à suivre en cas d'urgence. La formation de base des conducteurs comporte 178 jours de cours et est complétée par des recyclages annuels, qui sont exclusivement dispensés par des organismes agréés; cette formation semble suffisante, jusqu'à preuve du contraire.

L'intervenant n'est pas informé de l'état d'avancement de la concertation concernant l'accès des trains équipés du TBL1+ sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Le train impliqué dans l'accident de Wetteren dispose de tous les certificats requis et le conducteur de toutes les licences. L'intervenant n'est pas informé de la présence ou non de vêtements de protection sur les trains transportant des produits dangereux.

Jusqu'à présent, le SSICF n'a encore infligé aucune amende administrative. D'un point de vue légal, la possibilité existe, mais l'organe de sécurité n'est pas encore organisé en interne de manière à pouvoir infliger des

In de nabije toekomst moet de interne werking van de DVIS worden geëvalueerd, in het bijzonder om meer synergie te creëren tussen medewerkers die voor certificatie bevoegd zijn en personeelsleden die audits uitvoeren. De DVIS kan haar opdracht als certificerende instantie maar goed vervullen als zij weet waar gerichte controles moeten gebeuren en als die controles een impact hebben op het verloop van de procedure van toekenning van een veiligheidscertificaat, die nu maximaal vier maanden mag duren (wat in een groot dossier als dat van Infrabel kort is). In de toekomst zou de aflevering van een veiligheidscertificaat een grotendeels administratieve aangelegenheid moeten worden omdat regelmatig audits gebeuren waaruit blijkt dat een operator zijn verplichtingen nakomt.

De laatste vergadering van het *Safety Platform* vond plaats in maart 2013, maar het verslag ervan werd blijkbaar nog niet op internet gepubliceerd. Binnen de DVIS denkt een werkgroep na over de rol van het *Safety Platform* en de verhouding tot andere overlegvergaderingen, zoals de *Safety Desk* binnen Infrabel. Die denkoefening zal nog dit jaar resulteren in een verslag met concrete voorstellen, waarin voor het *Safety Platform* een meer strategische rol wordt vooropgesteld. Ook onderzoekt een consultant de situatie op het vlak van overleg in het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en Zwitserland, waaruit hopelijk *best practices* naar voor komen die in eigen land kunnen worden geïmplementeerd.

Treinbestuurders beschikken vóór vertrek over een fiche, waarin onder meer de samenstelling van de wagons, de vervoerde goederen en de handelwijze bij noodgevallen worden beschreven. De basisopleiding van bestuurders beslaat 178 studiedagen en wordt aangevuld met jaarlijkse bijscholingscursussen, die uitsluitend door erkende organismen worden gegeven; tot bewijs van het tegendeel lijkt die opleiding te volstaan.

De spreker is niet op de hoogte van de stand van zaken in het overleg over de toegang van met TBL1+ uitgeruste treinen tot het grondgebied van Luxemburg.

De trein van het ongeval in Wetteren beschikt over alle vereiste certificaten en de bestuurder beschikt over alle vergunningen. Hij is niet op de hoogte van het al dan niet aanwezig zijn van beschermende kledij op treinen waarop gevaarlijke goederen worden vervoerd.

Tot nu toe heeft de DVIS nog geen administratieve boetes opgelegd. Op wettelijk vlak bestaat de mogelijkheid, maar de veiligheidsinstantie is intern nog niet zo georganiseerd dat ook effectief boetes kunnen worden

amendes effectives. Le cadre du personnel de la SSICF prévoit en théorie deux juristes, mais cette possibilité n'est actuellement pas concrétisée: un juriste a pris un an de congé, le deuxième n'a pas encore pu être engagé. L'instrument de l'amende administrative devra être utilisé de manière judicieuse: une application trop large pourrait impliquer que la SSICF ne remplit pas suffisamment sa mission d'avis et d'encadrement en matière de pratique ferroviaire plus sûre.

Mme Leslie Mathues, enquêteur principal auprès de l'Organisme d'Enquête sur les Accidents et Incidents Ferroviaires, précise que l'enquêteur de garde auprès de l'OEAIF lors de l'accident de Wetteren a été averti à 6h24 et qu'il l'a avertie elle-même à 6h30. Elle a immédiatement informé Infrabel que l'avertissement était tardif, étant donné qu'entre l'accident et l'avertissement, des éléments avaient déjà pu être déplacés sans le consentement de l'OEAIF. Elle a également demandé au gestionnaire de l'infrastructure d'ouvrir une enquête sur la cause du retard et d'informer les membres du personnel de Traffic Control du rôle de l'OEAIF par le biais d'une formation complémentaire.

Une heure après avoir été averti, l'enquêteur de l'OEAIF est arrivé sur le site, qui avait déjà été rendu inaccessible par l'instauration d'un périmètre de sécurité. Il est resté sur place pour pouvoir prendre directement connaissance de toutes les informations pertinentes et pour procéder à une concertation sur la gestion du site.

La finalité de l'enquête de l'OEAIF n'est pas de désigner les personnes ou les organisations responsables, mais d'identifier des problèmes dans le système ferroviaire. Il va cependant sans dire qu'il examine quelle instance est responsable de quel aspect et quelles sont les règles et accords applicables en l'espèce. L'enquête de l'OEAIF met en œuvre des actions diverses: entretiens avec le conducteur, inspection de la locomotive, inspection des wagons, analyse de la composition du train (aux Pays-Bas, des règles spécifiques sont en vigueur à cet égard), vérification des contrats entre entreprises ferroviaires et de la formation suivie par le conducteur, contrôle des documents qui ont été mis à disposition du conducteur, vérification de l'infrastructure (en ce compris la signalisation), reconstitution de l'accident, ...

L'accès au site de Wetteren reste jusqu'à présent réservé à l'OEAIF, aux autorités judiciaires et à la police des chemins de fer; Infrabel et la SNCB ne peuvent toujours pas y pénétrer. La pression des médias pour accélérer la communication des informations est très forte, mais elle ne peut conduire à diffuser des données

opposé. In het personeelskader van de DVIS is ruimte voor twee juristen, maar die mogelijkheid wordt momenteel niet ingevuld: één jurist heeft een jaar verlof genomen, de tweede kon nog niet worden aangeworven. Het instrument van de administratieve boete zal op een oordeelkundige manier moeten worden ingezet: een te ruime toepassing zou kunnen impliceren dat de DVIS onvoldoende invulling geeft aan haar opdracht van adviesverlening over en begeleiding naar een veiligere spoorwegpraktijk.

Mevrouw Leslie Mathues, hoofdonderzoeker bij het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor, stelt dat de onderzoeker van wacht bij het OOIS van het ongeval in Wetteren verwittigd werd om 6u24 en om 6u30 haarzelf op de hoogte heeft gebracht. Zij heeft Infrabel onmiddellijk meegedeeld dat de waarschuwing laatijdig was omdat tussen het ongeval en de verwittiging al zaken hadden kunnen worden verplaatst zonder toestemming van het OOIS. Ook heeft zij de infrastructuurbeheerder gevraagd een onderzoek in te stellen naar de oorzaak van de laatijdigheid en de personeelsleden van Traffic Control in een aanvullende opleiding in te lichten over de rol van het OOIS.

De onderzoeker van het OOIS is een uur na de verwittiging aangekomen op de site, die reeds ontoegankelijk was gemaakt door de instelling van een veiligheidsperimeter. Hij is ter plaatse gebleven om dadelijk kennis te kunnen nemen van alle relevante informatie en om te overleggen over het beheer van de site.

Het OOIS voert zijn onderzoek niet om aansprakelijke personen of organisaties aan te wijzen, maar om problemen in het spoorwegsysteem te identificeren. Wel wordt vanzelfsprekend nagegaan welke instantie verantwoordelijk is voor elk aspect en welke regels en afspraken daarbij gelden. Het onderzoek van het OOIS vereist uiteenlopende acties: gesprekken met de bestuurder, inspectie van de locomotief, inspectie van de wagons, analyse van de samenstelling van de trein (in Nederland gelden daarvoor specifieke regels), verificatie van de overeenkomsten tussen de spoorwegmaatschappijen, de door de bestuurder gevolgde vorming, controle van de documenten die ter beschikking werden gesteld van de bestuurder, verificatie van de infrastructuur (met inbegrip van de signalisatie), reconstructie van het ongeval, ...

De toegang tot de site in Wetteren blijft tot nu toe voorbehouden aan het OOIS, de gerechtelijke autoriteiten en de spoorwepolitie; aan Infrabel en de NMBS wordt nog geen toegang verleend. De druk van de media op snelle informatieverstrekking is zeer groot, maar mag niet leiden tot de mededeling van gegevens

qui ne seraient pas suffisamment certaines: compte tenu de la complexité du système ferroviaire, la communication d'un seul élément est inadmissible si d'autres aspects pertinents doivent encore être clarifiés. La communication est une mission importante de l'OEAIF, et elle s'efforce de la perfectionner en permanence.

La réunion avec l'ERA a eu lieu dans le cadre d'un exercice de mise en évidence des *best practices*: des groupes de travail créés au sein de l'ERA examinent si certaines pratiques d'un pays en particulier permettent de tirer des enseignements à l'intention des autres pays. L'un de ces processus étudiés au niveau européen est la manière dont les décisions nécessaires peuvent être prises rapidement.

Les acteurs concernés reçoivent immédiatement toutes les informations pertinentes de l'OEAIF afin de pouvoir agir de manière adéquate; le secret professionnel qui lie l'OEAIF ne constitue pas un obstacle à la diffusion des informations importantes.

L'OEAIF est libre de sélectionner les accidents et les incidents qui font l'objet d'une enquête. Alors que les enquêtes relatives à quatre accidents ont été déléguées à la SNCB Holding, qui n'a pas encore pu les finaliser, l'organisme examine lui-même les accidents graves, comme ceux de Godinne et de Wetteren. En cas de déraillement de trains de marchandises, c'est en outre l'OEAIF lui-même qui mène systématiquement l'enquête, notamment sur la recommandation de l'ERA.

Un rapport d'enquête relatif à l'accident de Wetteren sera disponible dans le courant de l'année, soit le délai préconisé par la Commission européenne.

L'OEAIF a adressé plusieurs courriers au secrétaire d'État à la Mobilité pour l'inviter à interpeller la ministre de la Justice au sujet de la rédaction d'un protocole, comme le demande la recommandation 5.17 de la commission spéciale. Un projet de protocole entre l'OEAIF, les autorités judiciaires et la police des chemins de fer a été rédigé; le dossier est actuellement soumis à la ministre de la Justice. S'il est certainement opportun de fixer, dans le protocole, un délai de publication d'un rapport d'enquête, ce délai doit être raisonnable, par exemple un an. Demander un rapport dans les 24 heures compromettrait par trop la qualité de ce rapport.

die onvoldoende zeker zijn: aangezien het spoorwegsysteem complex is, is de mededeling van slechts één element niet aanvaardbaar als andere relevante aspecten nog moeten worden uitgeklaard. Communicatie is voor het OOIS een belangrijke opdracht, waaraan permanent wordt gewerkt.

De vergadering met de ERA heeft plaatsgevonden in het kader van een oefening van de opsporing van *best practices*: werkgroepen in de schoot van de ERA gaan na of uit de praktijk in één land lessen kunnen worden getrokken voor andere landen. Een van die processen die op Europees niveau worden onderzocht, is de wijze waarop snel noodzakelijke beslissingen kunnen worden genomen.

De betrokken actoren ontvangen van het OOIS onmiddellijk alle relevante informatie, zodat ze op een adequate manier kunnen handelen; het beroepsgeheim waardoor het OOIS gebonden is, vormt geen obstakel voor de doorstroming van belangrijke informatie.

Het OOIS kan een keuze maken met betrekking tot de ongevallen en incidenten waarnaar een onderzoek wordt geopend. Terwijl het onderzoek van vier ongevallen werd gedelegeerd aan de NMBS-Holding, die de betreffende onderzoeken nog niet heeft kunnen afronden, onderzoekt het orgaan zelf de zware ongevallen, zoals die in Godinne en Wetteren. Ook voert het OOIS, onder meer op aanbeveling van ERA, systematisch zelf het onderzoek naar ontsparingen van goederentreinen.

Er zal een onderzoeksverslag over het ongeval in Wetteren beschikbaar zijn binnen het jaar, de termijn die door de Europese Commissie wordt vooropgesteld.

Het OOIS heeft verschillende brieven gericht aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, waarin gevraagd wordt dat hij de minister van Justitie vat over de opstelling van een memorandum, zoals in aanbeveling 5.17 van de bijzondere commissie wordt gevraagd. Er wordt een ontwerp van *memorandum of understanding* opgesteld, waarbij het OOIS, de gerechtelijke autoriteiten en de spoorwepolitie partij zijn; het dossier is momenteel aanhangig bij de minister van Justitie. De bepaling in het memorandum van een termijn waarbinnen over een onderzoek verslag wordt uitgebracht, is zeker raadzaam en nuttig; het moet dan wel om een redelijke termijn gaan, zoals een jaar, en niet om een rapportage binnen 24 uur, die te veel onzekerheid over de kwaliteit van het verslag met zich mee zou brengen.

IV.— RÉPLIQUES ET RÉPONSES

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) constate qu'Infrabel a informé beaucoup trop tard l'OEAIF de l'accident. Il convient d'en tirer des conclusions.

En ce qui concerne la rapidité de rapportage demandée, l'intervenant émet des doutes quant à l'utilité de publier un rapport dans les 24 heures. Si tel avait été le cas, après l'accident de Wetteren, le rapport aurait probablement mis l'accent sur la vitesse excessive et fait l'impasse sur les problèmes de système. Un accident est le résultat d'un échec du système ferroviaire dans son intégralité: s'il a pu se produire, c'est parce qu'une erreur n'a pas été corrigée par d'autres mécanismes.

L'évocation d'une meilleure coopération avec les autorités judiciaires semble être en contradiction avec l'affirmation selon laquelle aucun élément de l'enquête judiciaire ne peut être communiqué. Si on envisage une adaptation de la loi sur ce plan, il est recommandé d'analyser l'exemple des enquêtes relatives aux accidents en mer.

M. Karel Uyttersprot (N-VA) estime que le fait qu'Infrabel ait prévenu tardivement l'OEAIF pose problème.

L'OEAIF annonce qu'il présentera un rapport sur l'accident de Wetteren dans un délai d'un an. L'intervenant espère que l'on pourra déjà tirer certaines conclusions plus tôt et plaide pour que des experts belges et étrangers soient associés à l'enquête.

Mme Linda Musin (PS) se réjouit qu'après l'accident de Viareggio, une nouvelle procédure de consultation plus rapide ait été introduite au sein de l'Union européenne, mais estime qu'il est surtout important qu'à l'avenir, on travaille de façon préventive plutôt que de se contenter de réagir aux accidents.

L'intervenante comprend que ce n'est qu'à l'issue d'une analyse approfondie, que l'on peut déterminer si le nombre d'accidents liés au transport de marchandises augmente. Elle souligne cependant que des considérations budgétaires ne peuvent générer un risque plus important pour la sécurité: la commission spéciale a, à juste titre, adopté le point de vue selon lequel il convient toujours d'accorder la *priorité* absolue à la sécurité. Ce principe est notamment illustré par l'augmentation de l'effectif du SSICF, mais il y a encore trop peu d'avancées sur le terrain, comme en témoigne notamment le rôle trop limité de la *Safety Platform*.

IV. — REPLIEKEN EN ANTWOORDEN

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) stelt vast dat Infrabel het OOIS veel te laat van het ongeval op de hoogte heeft gebracht. Daaruit moeten conclusies worden getrokken.

Wat de gevraagde snelheid van rapportage betreft, ventileert de spreker twijfels over het nut van een verslag dat binnen een termijn van 24 uur wordt uitgebracht. In dergelijk verslag zou na het ongeval in Wetteren misschien de overdreven snelheid worden benadrukt, terwijl de systeemproblemen onbesproken zouden blijven. Een ongeval is het gevolg van een falend integraal spoorweggstelsel: een ongeval wordt mogelijk doordat één fout niet wordt gecorrigeerd door andere mechanismen.

De aangehaalde betere samenwerking met de gerechtelijke autoriteiten lijkt in tegenspraak te zijn met de stelling dat geen elementen van het gerechtelijk onderzoek mogen worden vrijgegeven. Als een aanpassing van de wet op dit vlak wordt overwogen, is het raadzaam het voorbeeld van het onderzoek van maritieme ongevallen te analyseren.

De heer Karel Uyttersprot (N-VA) vindt de laattijdige verwittiging van het OOIS door Infrabel problematisch.

Het OOIS deelt mee een verslag over het ongeval in Wetteren te zullen uitbrengen binnen een termijn van een jaar. De spreker hoopt dat reeds vroeger bepaalde conclusies zullen kunnen worden getrokken en bepleit dat experts uit binnen- en buitenland bij het onderzoek worden betrokken.

Mevrouw Linda Musin (PS) oordeelt positief over de invoering na het ongeval in Viareggio van een nieuwe, snellere raadplegingsprocedure binnen de Europese Unie, maar vindt het vooral belangrijk dat in de toekomst preventief wordt gewerkt, eerder dan door middel van de reactie op ongevallen.

De spreekster begrijpt dat pas na een grondige analyse kan worden uitgemaakt of het aantal ongevallen in het goederenvervoer toeneemt. Zij benadrukt wel dat budgettaire overwegingen niet mogen leiden tot een groter veiligheidsrisico: de bijzondere commissie heeft terecht het standpunt gehuldigd dat veiligheid steeds de allerhoogste prioriteit moet genieten. Dat uitgangspunt blijkt onder meer uit de toename van het aantal personeelsleden van de DVIS, maar op het terrein is er nog te weinig vooruitgang, wat onder meer blijkt uit de te beperkte rol van het *Safety Platform*.

M. Christophe Bastin (cdH) reconnaît que le SSICF a surtout une mission préventive, mais espère cependant qu'au cours des prochaines semaines et des prochains mois, on instaurera aussi dans la pratique un système d'amendes administratives en vue de punir les opérateurs qui manquent systématiquement à leur devoir.

M. Tanguy Veys (VB) estime que les engagements sont trop vagues et les réalisations trop restreintes.

Infrabel doit être punie pour avoir prévenu trop tard l'OEAIF.

L'intervenant insiste pour que la communication entre cet Organisme et les autorités judiciaires soit améliorée et demande que le SSICF, dès lors son cadre sera complété, remplisse toutes les tâches qui lui ont été confiées, y compris l'application d'amendes administratives. Il déplore également que, selon ses propres dires, l'OEAIF ne soit pas capable de rédiger un rapport non détaillé dans un délai de 24 heures, alors que c'est possible aux Pays-Bas. L'affirmation de la commission d'experts de la Commission européenne selon laquelle on tire trop rapidement des conclusions de l'accident de Godinne parce que l'on ne dispose pas encore de rapport d'enquête complet, est justifiée, mais montre surtout que l'enquête a duré trop longtemps.

Mme Miranda Van Eetvelde (N-VA) déplore qu'Infrabel ait prévenu tardivement l'OEAIF.

Mme Leslie Mathues (OEAIF) souligne qu'il est risqué de désigner la cause d'un accident après 24 heures. Il importe d'effectuer une analyse complète du système ferroviaire, ce qui n'est pas possible dans ce délai.

Il ressortira de la pratique si la coopération renouvelée entre l'OEAIF et les autorités judiciaires, à laquelle on œuvre actuellement par la rédaction d'un mémorandum, fonctionnera convenablement.

Les enquêteurs de l'OEAIF disposent des moyens nécessaires pour se rendre directement sur le lieu de l'accident depuis leur domicile; ils ne doivent pas d'abord passer au bureau.

M. Thierry Breyne (SSCIF) souligne les efforts du SSCIF en vue de compléter au maximum le cadre du personnel existant.

Le facteur de la sécurité bénéficie à tous égards de la plus haute priorité, mais il est nécessaire d'évaluer la problématique de la sécurité dans sa totalité et d'y

De heer Christophe Bastin (cdH) erkent dat de DVIS vooral een preventieve opdracht heeft, maar spreekt niettemin de verwachting uit dat in de komende weken en maanden ook in de praktijk een systeem van administratieve boetes wordt ingevoerd om operatoren die systematisch in gebreke blijven te straffen.

De heer Tanguy Veys (VB) is van oordeel dat de engagementen te vaag en de realisaties te beperkt zijn.

Infrabel moet worden gestraft wegens de laattijdige verwittiging van het OOIS.

De spreker dringt aan op betere communicatie tussen het OOIS en de gerechtelijke autoriteiten en vraagt dat de DVIS na invulling van zijn personeelskader alle opdrachten die aan de instantie werden toevertrouwd vervult, met inbegrip van de oplegging van administratieve boetes. Hij betreurt ook dat het OOIS naar eigen zeggen niet in staat is om binnen een termijn van 24 uur een niet-gedetailleerd verslag op te stellen, terwijl dit in Nederland wel mogelijk is. De stelling van de commissie van experts van de Europese Commissie dat te vroeg conclusies worden getrokken uit het ongeval in Godinne omdat er nog geen volledig onderzoeksverslag beschikbaar is, is terecht, maar wijst vooral op de al te lange duur van het onderzoek.

Mevrouw Miranda Van Eetvelde (N-VA) betreurt de laattijdigheid van de verwittiging van het OOIS door Infrabel.

Mevrouw Leslie Mathues (OOIS) stelt dat het risicovol is om na 24 uur de oorzaak van een ongeval aan te wijzen. Het is belangrijk dat een volledige analyse van het spoorwegsysteem wordt gemaakt, wat binnen die termijn niet mogelijk is.

Of de vernieuwde samenwerking tussen het OOIS en de gerechtelijke autoriteiten, waarvan momenteel werk wordt gemaakt door de opstelling van een memorandum, goed zal functioneren, zal in de praktijk moeten blijken.

De onderzoekers van het OOIS beschikken over de nodige middelen om zich vanuit hun woonplaats rechtstreeks naar de plaats van het ongeval te begeven; zij hoeven niet eerst op kantoor langs te gaan.

De heer Thierry Breyne (DVIS) wijst op de inspanningen van de DVIS om het bestaande personeelskader maximaal in te vullen.

De factor veiligheid geniet in alle opzichten de hoogste prioriteit, maar het is wel nodig om de veiligheidsproblematiek in zijn totaliteit te evalueren en de juiste

mettre les accents là où ils doivent l'être. Ainsi, le rapport coûts-bénéfices de la construction d'une ligne ferroviaire distincte destinée au transport de substances dangereuses entre les ports est bien moins favorable que la suppression de passages à niveau, qui peut entraîner une diminution bien plus importante du nombre de victimes.

L'Union européenne joue un rôle essentiel dans le domaine de la sécurité ferroviaire, une problématique qui ne peut être laissée aux États membres. La Commission européenne et l'ERA agissent parfois de façon réactive, mais tout autant de manière proactive et structurelle par le biais de l'instauration de règles et de procédures communes.

Les rapporteurs,

Ronny BALCAEN
Valérie DE BUE
Linda MUSIN
Jef VAN DEN BERGH

Le président,

David GEERTS

klemtonen te leggen. Zo is de kosten-batenverhouding van de aanleg van een afzonderlijke spoorlijn voor vervoer van gevaarlijke goederen tussen de havens veel minder gunstig dan de afschaffing van overwegen, die tot een aanzienlijkere vermindering van het aantal slachtoffers kan leiden.

De Europese Unie speelt een essentiële rol op het vlak van spoorwegveiligheid, een problematiek die niet aan de lidstaten mag worden overgelaten. De Europese Commissie en ERA handelen soms reactief, maar evenzeer preventief en structureel door de invoering van gemeenschappelijke regels en procedures.

De rapporteurs,

Ronny BALCAEN
Valérie DE BUE
Linda MUSIN
Jef VAN DEN BERGH

De voorzitter,

David GEERTS

V.— ANNEXES: PRÉSENTATIONS

22/05/2013



Contenu

2

- Rôles et responsabilités du SSICF
 - Certification et reconnaissance
 - Supervision
 - Autorisation de mise en service
- Statut Godinne
- ETCS / TBL1+
- Autorité du SSICF



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de
Fer



V.— BIJLAGEN: PRESENTATIES

5/22/2013



Inhoud

2

- Rol en verantwoordelijkheden van de DVIS
 - Certificatie en erkenningen
 - Supervisie
 - Toelating tot indienststelling
- Status Godinne
- ETCS / TBL1+
- Autoriteit van de DVIS



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

22/05/2013

Certification et reconnaissance

3

Accès au réseau

Pour pouvoir accéder au réseau ferroviaire belge, toute entreprise doit d'abord disposer :

- d'une licence d'entreprise ferroviaire (SPF/DEPPF Service Marché du Rail);
- d'un certificat de sécurité (SSICF);
- de capacités d'infrastructure ferroviaire disponibles (sillons) (Infrabel).



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de
Fer

.be

Certification et reconnaissance

4

Certificat de sécurité

Le certificat de sécurité délivré par l'autorité de sécurité :

- confirme que le dossier de demande satisfait aux critères européens et / ou nationaux;
- n'approuve pas le contenu détaillé des règles internes de l'entreprise.



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de
Fer

.be

5/22/2013

Certificatie en erkenningen

3

Toegang tot het net

Om toegang te krijgen tot het Belgische spoorwegnetwerk moet elk bedrijf voorafgaandelijk beschikken over :

- Een vergunning als spoorwegonderneming (FOD/DOS, dienst Spoorwegmarkt);
- Een veiligheidscertificaat (DVIS);
- Beschikbare capaciteit op de spoorweginfrastructuur (treinpaden) (Infrabel).



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

Certificatie en erkenningen

4

Veiligheidscertificaat

Het veiligheidscertificaat afgeleverd door de Veiligheidsinstantie:

- Bevestigt dat het dossier voldoet aan de Europese en/of nationale criteria;
- Stemt niet in met de gedetailleerde inhoud van de interne regels van de onderneming.



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

2

22/05/2013

Certification et reconnaissance

5

Certificat partie A européen

- ❑ valable au sein de l'Union européenne;
- ❑ porte sur le système de gestion de la sécurité;
- ❑ délivré par le SSICF, si l'entreprise a établi en premier lieu ses activités en Belgique;
- ❑ Validité 3 ans

SNCB Logistics – Certificat Partie A :

- *Délivré en 2010, en cours de renouvellement ;*
- *DB Schenker Rail Nederland – Auxiliaire.*



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

.be

Certification et reconnaissance

6

Certificat partie B national

- ❑ valable en Belgique;
- ❑ porte sur les exigences spécifiques au réseau;
- ❑ délivré par le SSICF.

SNCB Logistics – Certificat Partie B :

- *Délivré en 2013*

(DB Schenker Rail Nederland – Certificat Partie B délivré en 2012)



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

.be

5/22/2013

Certificatie en erkenningen

5

Certificaat deel A (Europees)

- Geldig binnen de Europese Unie;
- Heeft betrekking op het veiligheidsbeheerssysteem;
- Uitgereikt door de DVIS, als de onderneming hoofdzakelijk haar activiteiten in België uitoefent ;
- geldigheid 3 jaar

NMBS Logistics – Certificaat Deel A :

- *uitgereikt in 2010, wordt momenteel vernieuwd;*
- *DB Schenker Rail Nederland – hulponderneming.*



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

Certificatie en erkenningen

6

Certificaat deel B (nationaal)

- Geldig in België;
- Richt zich op specifieke netwerkvereisten;
- Uitgereikt door de DVIS.

NMBS Logistics – Certificaat Deel B :

- *uitgereikt in 2013*

(DB Schenker Rail Nederland – Certificaat Deel B uitgereikt in 2012)



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

22/05/2013

Certification et reconnaissance

7

Conducteur de train

Sur le réseau ferroviaire belge, les conducteurs de véhicules ferroviaires doivent être en possession d'une licence:

- seule l'autorité de sécurité délivre cette licence;
- atteste que le conducteur possède les aptitudes psychologiques, médicales et compétences professionnelles requises;
- le modèle belge est remplacé par le modèle européen au plus tard pour fin octobre 2018.
 - Modèle BE peut être demandé jusqu'à fin Octobre 2013 pour réseau BE
 - Traffic international : Modèle EU
 - Modèle BE valable jusqu'à expiration



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

.be

Certification et reconnaissance

8

Conducteur de train

En possession d'une licence modèle BE valide (SSICF) délivrée à la SNCB et:

- *d'une attestation de connaissance de ligne*
- *d'une attestation de connaissance du matériel*



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

.be

5/22/2013

Certificatie en erkenningen

7

Treinbestuurder

Op het Belgische spoorwegnet dienen de bestuurders van spoorwegvoertuigen in het bezit te zijn van een vergunning :

- ☐ Enkel de veiligheidsinstantie levert deze vergunning af;
- ☐ Verklaart dat de bestuurder beschikt over de vereiste psychologische, medische en professionele bekwaamheden;
- ☐ Het Belgisch model wordt ten laatste eind oktober 2018 vervangen door een Europees model.
 - Model BE kan aangevraagd worden tot eind oktober 2013 voor de Belgische spoorweginfrastructuur
 - Internationaal verkeer: model EU
 - Model BE geldig tot vervaldatum



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

Certificatie en erkenningen

8

Treinbestuurder

In het bezit van een geldige vergunning model BE (DVIS) uitgereikt aan de NMBS en:

- ☐ *Van een attest van lijkennis (Bijlage 1)*
- ☐ *Van een attest van materiaalkennis (Bijlage 2)*



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

22/05/2013

Certification et reconnaissance

9

Accompagnateur des trains de voyageurs

Sur le réseau ferroviaire belge, les accompagnateurs des trains de voyageurs doivent être en possession d'un certificat:

- ☐ seule l'autorité de sécurité délivre ce certificat;
- ☐ atteste que l'accompagnateur possède les aptitudes psychologiques, médicales et compétences professionnelles requises.



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de
Fer

.be

Certification et reconnaissance

10

Centres psycho-médicaux

Les centres psycho-médicaux reconnus par l'autorité de sécurité sont habilités à faire passer les examens d'aptitudes aux (futurs) conducteurs de train et accompagnateurs de train, et le cas échéant de délivrer l'attestation médicale et/ou psychologique sur le plan professionnel.

Un seul centre reconnu en BE : CPS

Habilitation par Maetis (NL)- institut agréé en BE



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de
Fer

.be

5/22/2013

Certificatie en erkenningen

9

Begeleider reizigerstreinen

Op het Belgische spoorwegnet dienen de begeleiders van reizigerstreinen in het bezit te zijn van een attest van begeleider:

- ☐ Enkel de veiligheidsinstantie levert dit attest af;
- ☐ Verklaart dat de begeleider beschikt over de vereiste psychologische, medische en professionele bekwaamheden.



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

Certificatie en erkenningen

10

Psycho-medische centra

Enkel de door de Veiligheidsinstantie erkende psycho-medische centra zijn bevoegd om de medische en psychologische onderzoeken uit te voeren aangaande (toekomstige) treinbestuurders en begeleiders van reizigerstreinen en desgevallend een medische en/of psychologische attest af te leveren.

Eén enkel centrum erkend in BE : CPS

Machtiging door Maetis (NL)- instelling aangenomen in BE



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

22/05/2013

Certification et reconnaissance

11

Centres de formation

- L'administration reconnaît les organismes de formation qui sont autorisés à dispenser les formations appropriées aux (futurs) conducteurs de trains (licence nationale) et accompagnateurs de train.
- L'autorité de sécurité reconnaît les centres de formation habilités à dispenser les formations aux (futurs) conducteurs de train (licence européenne).

SNCB est reconnu comme organisme et centre de formation

SNCB-Logistics est reconnu comme centre de formation



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

.be

Supervision

12

Règlement Européen – 2012/1077/EC – Juin 2013

Plan de stratégie de supervision

Plans 2012 & 2013

- Audits et inspections de certification.
- Inspections de régulation
- Inspections de vérification de conformité
- Contrôles également faits par
 - L'EF dans le cadre de son certificat de sécurité (2012/1078/EC)



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

.be

5/22/2013

Certificatie en erkenningen

11

Opleidingsinstellingen

- De overheid erkent de opleidingsinstellingen die bevoegd zijn om de gepaste opleidingen te verschaffen aan de (toekomstige) treinbestuurders (nationale vergunning) en begeleiders van reizigerstreinen.
- De Veiligheidsinstantie erkent de opleidingscentra die bevoegd zijn om de gepaste opleidingen te verschaffen aan de (toekomstige) treinbestuurders (Europese vergunning).

NMBS is erkend als opleidingsinstelling en -centrum
NMBS-Logistics is erkend als opleidingscentrum



Koninkrijk België
 Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

Supervisie

12

Europese reglementering – 2012/1077/EC – juni 2013

Strategisch supervisieplan

Plannen 2012 & 2013

- Audits en certificatie-inspecties
- Controle-inspecties
- Inspecties om de conformiteit na te gaan
- Controles ook uitgevoerd door
 - De SO in het kader van haar veiligheidsvergunning (2012/1078/EC)



Koninkrijk België
 Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

□ Infrabel in het kader van zijn veiligheidscertificaat

22/05/2013

Supervision

13

- *Audits SNCB Logistics sur efficacité du SMS*
- *Vérification de conformité*
 - ▣ *Composition de train*
 - ▣ *Procédure de transmission d'information entre GI et EF*
- *Inspection des organismes de formation (notification)*
- *Assiste à des examens donnés par le centre de formation*



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

.be

Autorisation de mise en service

14

Loi du 19/12/2006

Autorisations délivrées par le SSICF

- Vérification de la conformité aux STI
- Vérification de la conformité aux règles nationales techniques reprises dans le cahier des charges matériel roulant (arrêté ministériel du 30 juillet 2010)

Autorisé avant établissement SSICF – homologation par unité par SCNB (2007-2011)



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

.be

5/22/2013

Supervisie

13

- ☐ *Audits NMBS Logistics op de doeltreffendheid van VBS*
- ☐ *Controle op de conformiteit*
 - ☐ *Samenstelling van de trein*
 - ☐ *Procedure van overdracht van informatie tussen IB en SO*
- ☐ *Inspectie van opleidingsinstellingen (notificatie)*
- ☐ *Bijwonen van examens afgenomen door het opleidingscentrum*



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

Toelating tot indienststelling

14

Wet van 19/12/2006

Toelatingen afgeleverd door DVIS

- ☐ Nazicht conformiteit met TVI
- ☐ Nazicht conformiteit met de nationale technische regels opgenomen in het lastenboek van het rollend materieel (MB van 30 juli 2010)

Toelating verkregen vóór oprichting van DVIS – homologatie per eenheid door NMBS (2007-2011)



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

22/05/2013

Statut Godinne

15

Projet Arrêté Ministériel – Notification à la CE et proposition au RID

4 mesures proposées – 1 obligatoire

- ☐ interdire l'encadrement des wagons chargés de marchandises dangereuses par des wagons transportant des chargements amovibles (obligatoire)
- ☐ interdire le placement des wagons chargés de marchandises dangereuses en queue ou en tête de train
- ☐ Interdire le regroupement des wagons chargés de marchandises dangereuses
- ☐ séparer les wagons chargés de liquide inflammable d'un minimum de 20 mètres des wagons chargés de gaz



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

.be

Statut Godinne

16

- ☐ CE et experts RID questionnent ces mesures (risques exportés – attende rapport OE)
- ☐ Désaccord BE

Activités de suivi par SSICF

- ☐ *Audit de la prise en compte de risques liés à la problématique de la composition train*
- ☐ *Analyse globale de risque*
- ☐ *Echange information avec autres ANS*



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

.be

5/22/2013

Status Godinne

15

Ontwerp Ministerieel Besluit – Kennisgeving aan de EC en voorstel aan RID

4 voorgestelde maatregelen – 1 verplicht

- ☐ Het verbieden van de begeleiding van wagons die geladen zijn met gevaarlijke goederen door wagons met verwijderbare ladingen (verplicht)
- ☐ Het verbieden van wagons met gevaarlijke stoffen bij het begin of de einde van de trein
- ☐ Het verbieden van het samenvoegen van wagons die gevaarlijke stoffen vervoeren
- ☐ De wagons geladen met een ontvlambare vloeistof minimaal 20 meter scheiden van wagons geladen met gas



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

Status Godinne

16

- ☐ EC en experts RID hebben vragen over deze maatregelen (risico's geëxporteerd – in afwachting verslag OO)
- ☐ Niet akkoord van BE

Opvolgingsactiviteiten door DVIS

- ☐ *Audit over de mate waarbij rekening gehouden is met de risico's verbonden aan de samenstelling van de trein*
- ☐ *Globale risicoanalyse*
- ☐ *Uitwisseling van informatie met andere NVI*



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

22/05/2013

ETCS / TBL1+

17

- Directive 2004/49/CE : Les Etats Membres doivent maintenir le niveau de sécurité et, si possible, l'améliorer
- Recommandation n° 1.17 de la Commission parlementaire spéciale sur la sécurité du rail (Commission Buizingen) : Favoriser l'installation de la TBL1+ sur tous les véhicules
- La TBL1+ n'est pas un système de classe B et ne peut donc pas être imposée
- Décision 2009/561/CE, remplacée par la Décision 2012/88/UE :
 - ✓ Obligation d'équiper en ERTMS les véhicules commandés après le 01/01/2012 ou mis en service après 01/01/2015
 - ✓ Les Etats Membres peuvent prendre des décisions au niveau national pour favoriser la migration vers l'ERTMS



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

.be

ETCS / TBL1+

18

- Sans nouvelle mesure légale, des véhicules équipés uniquement de Memor avant le 01/01/2012 pourraient encore circuler sur l'infrastructure belge pendant p.ex. 30 ans
- Dès lors, il convient de proposer une modification de l'arrêté ministériel du 30 juillet 2010



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

.be

5/22/2013

ETCS / TBL1+

17

- Richtlijn 2004/49/EG : De lidstaten zien erop toe dat de veiligheid op het spoor wordt gehandhaafd en, waar mogelijk, wordt verbeterd
- Aanbeveling nr 1.17 van de bijzondere Commissie over de veiligheid van het spoorweganet (commissie Buizingen) : Promoten van de installatie van TBL1+ op alle voertuigen
- TBL1+ is geen systeem van klasse B en kan dus niet verplicht worden
- Besluit 2009/561/EG, vervangen door Besluit 2012/88/EU :
 - ✓ Voertuigen die na 1 januari 2012 zijn besteld of na 1 januari 2015 in dienst worden genomen, moeten met ERTMS worden uitgerust
 - ✓ De lidstaten kunnen op nationaal niveau extra eisen opleggen teneinde de overgang naar ERTMS te promoten



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

ETCS / TBL1+

18

- Zonder een nieuwe wettelijke maatregel kunnen voertuigen die enkel met Memor werden uitgerust vóór 01/01/2012, nog b.v. 30 jaar circuleren op de Belgische infrastructuur
- Daarom is een voorstel tot wijziging van het ministerieel besluit (MB) van 30 juli 2010 aangewezen



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

22/05/2013

ETCS / TBL1+

19

- Jusqu'au 31/12/2015 : Pas de modification à la situation existante
- A partir du 01/01/2016 : Le système Memor-Crocodile est mis définitivement hors service sur les lignes où l'ETCS niveau 1 '2.3.0.D' est en service (voir carte à la diapositive suivante). Le P44 avec NID_XUSER = 13 (TBL1+) est maintenu dans les balises ETCS niveau 1 '2.3.0.D'
- Pour circuler sur les autres lignes du réseau conventionnel, le Memor reste suffisant. Les systèmes TBL1, TBL1+ et TBL2 sont aussi acceptés.

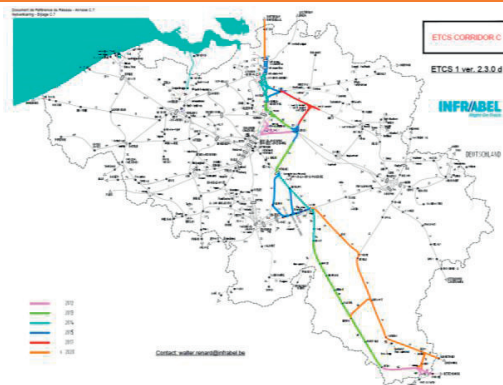


Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

.be

ETCS / TBL1+

20



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

.be

10

5/22/2013

ETCS / TBL1+

19

- Tot 31/12/2015: Geen wijziging van de bestaande situatie
- Vanaf 01/01/2016: Het systeem Memor-krokodil wordt definitief buiten dienst gesteld op de lijnen waarop ETCS niveau 1 '2.3.0 D' in dienst is. Het pakket 44 met NID_XUSER = 13 (TBL1+) blijft behouden in de bakens van ETCS niveau 1 '2.3.0 D'
- Om op de andere lijnen van het conventionele net te kunnen rijden, blijft Memor voldoende. De systemen TBL1, TBL1+ en TBL2 worden ook **aanvaard**



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

ETCS / TBL1+

20



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

10

22/05/2013

Autorité du SSICF

21

- ☐ Révocation de certificats, reconnaissances, licences et autorisations
- ☐ Amendes administratives pour certains types d'infraction
- ☐ Officiers de Police Judiciaire
- ☐ Interdiction de circuler (véhicules ou personnels)



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

.be

22



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

.be

5/22/2013

Autoriteit DVIS

21

- ☐ Intrekking certificaten, erkenningen, licenties en toelatingen tot indienstelling
- ☐ Administratieve boetes voor bepaalde overtredingen
- ☐ Officieren Gerechtelijke Politie
- ☐ Rijverbod (voertuigen of personeel)



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

Vragen of opmerkingen

22



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen

11

5/22/2013

**Organisme d'enquête sur les accidents et
incidents ferroviaires**
*Onderzoeksorgaan voor Ongevallen
en Incidenten op het Spoor*

Présentation-*Presentatie*

14 05 2013

Missions de l'Organisme d'Enquête
Opdrachten van het onderzoeksorgaan

- | | |
|---------------------------------|--------------------|
| • Les enquêtes | • Onderzoeken |
| • La base de données | • De database |
| • La concertation
européenne | • Europees overleg |
| • La communication | • Communicatie |

5/22/2013

Personnel *Personeel*

• 05 2010

- 1 Enquêteur Principal *1 Hoofdonderzoeker*
- 1 assistant administratif *1 administratief medewerker*

• 05 2013

- 1 Enquêteur Principal *1 Hoofdonderzoeker*
- 3 collaborateurs *3 medewerkers*
- 2 assistants administratifs *2 administratieve medewerkers*

Personnel *Personeel*

Objectif en 2014

1 Enquêteur Principal
1 Enquêteur adjoint
4 collaborateurs
1 assistant administratif

Objectief in 2014

1 Hoofdonderzoeker
1 adjunct Hoofdonderzoeker
4 medewerkers
1 administratief medewerker

5/22/2013

Enquête *Onderzoek*

Suivi

Opvolging

Objectifs fin 2013 Objectieven einde 2013

10 Enquêtes seront clôturées

10 onderzoeken zullen gesloten zijn

DINANT
FELUY
CHARLEROI

GODINNE
DUFFEL

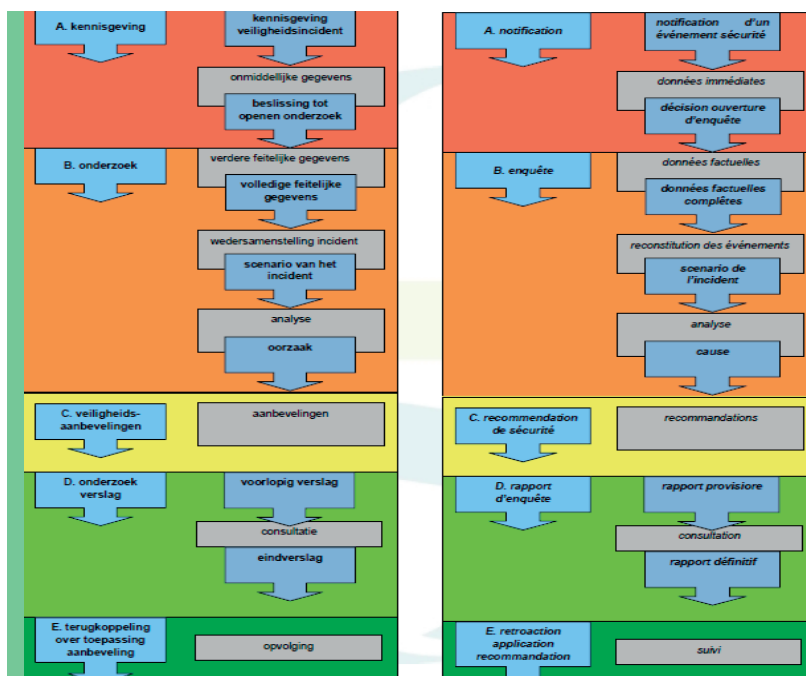
ARLON
MONS
TINTIGNY

PEPINSTER
MELSELE

5/22/2013

Enquête Onderzoek

• PROCESSUS



5/22/2013

Enquête Onderzoek

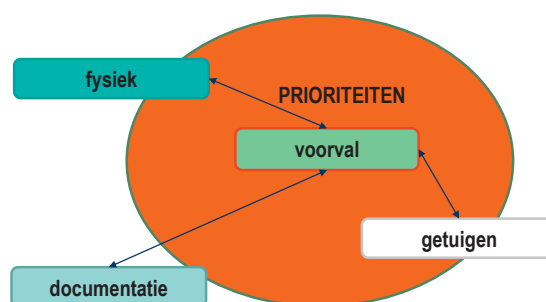
*B.2 Verwerven en behandelen van
fysisch bewijsmateriaal*

*B.2 Acquisition et traitement de
preuves physiques*

*B 7 Evaluatie van het
bewijsmateriaal*

*B 7 Evaluation des preuves
matérielles*

Wetteren



5/22/2013

Wetteren

Loi 19 12 2006 / Wet 19 12 2006

- ART 49 : Les éléments de l'éventuelle information et instruction judiciaire en cours ne peuvent cependant être communiqués sans l'autorisation des autorités judiciaires.
- *Er mogen evenwel geen elementen van het eventuele lopende opsporings- en gerechtelijk onderzoek worden vrijgegeven zonder toestemming van de gerechtelijke overheden*