

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

26 juni 2000

**Ontmoeting
met mr. Pieter van Vollenhoven,
voorzitter van de Nederlandse Raad
voor Transportveiligheid**

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

26 juin 2000

**Entrevue
avec M. Pieter van Vollenhoven,
président du *Nederlandse Raad voor*
Transportveiligheid
(Conseil de la sécurité des transports)**

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SP	:	Socialistische Partij
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 50 0000/000:	Parlementair document van de 50e zittingsperiode + het nummer en het volgnummer	DOC 50 0000/000 :	Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif
QRVA	: Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	: Questions et Réponses écrites
HA	: Handelingen (Integraal Verslag)	HA	: Annales (Compte Rendu Intégral)
BV	: Beknopt Verslag	CRA	: Compte Rendu Analytique
PLEN	: Plenum	PLEN	: Séance plénière
COM	: Commissievergadering	COM	: Réunion de commission

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 : alg.zaken@deKamer.be	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 e-mail : aff.generales@laChambre.be
--	---

DAMES EN HEREN,

In Nederland werd bij de wet van 1 juli 1998 de Raad voor Transportveiligheid opgericht. Deze Raad is gemachtigd om bij ongevallen in een van de vijf vervoerssectoren (rail, weg, scheepvaart, luchtvaart en buisleidingen) een onafhankelijk onderzoek in te stellen dat moet uitmonden in aanbevelingen ter zake.

Teneinde de opzet, de oprichting en de werking van deze Raad toe te lichten, heeft mr. Pieter van Vollenhoven, bestuurslid van de Europese en voorzitter van de Nederlandse Raad voor Transportveiligheid, op 9 mei 2000 op uitnodiging van de voorzitter van de Kamer, de heer Herman De Croo, een uiteenzetting gehouden in de Kamer van volksvertegenwoordigers.

De uiteenzetting werd bijgewoond door de voorzitter en door leden van de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven en van de commissie voor het Bedrijfsleven, het Wetenschapsbeleid, het Onderwijs, de Nationale Wetenschappelijke en Culturele Instellingen, de Middenstand en de Landbouw. Tevens waren vertegenwoordigers van het kabinet van de minister van Mobiliteit en Vervoer, het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) en de Belgische Federatie van de Automobielen- en Fietsindustrie (Febiac) aanwezig.

Van de uiteenzetting en de daaropvolgende gedachtewisseling werd volgend verslag gemaakt.

1. Uiteenzetting door mr. van Vollenhoven

Voormalig voorzitter van de Verkeersveiligheidsraad en de Spoorwegongevallenraad, is mr. van Vollenhoven sedert 1 juli 1999 voorzitter van de Nederlandse Raad voor Transportveiligheid, opgericht bij de wet van 1 juli 1998 (Nederlandse Staatsblad 1998, nr. 466)

Mr. van Vollenhoven breekt een lans voor de oprichting van onafhankelijke onderzoeksraden inzake transportveiligheid in navolging van de Verenigde Staten, Canada, Zweden, Finland, Australië, Nieuw-Zeeland en wellicht ook het Verenigd Koninkrijk. Een dergelijk initiatief zou ook in België niet misstaan.

In de luchtvaart wordt reeds een onafhankelijk onderzoek ingeval van ongeval of incident opgelegd door het ICAO-verdrag.

MESDAMES, MESSIEURS,

Aux Pays-Bas, le Conseil de la sécurité des transports a été institué par la loi du 1^{er} juillet 1998. Ce conseil est autorisé, en cas d'accident dans un des cinq secteurs des transports (rail, route, navigation, aviation et pipelines), à mener une enquête indépendante qui doit déboucher sur la rédaction de recommandations en la matière.

Le 9 mai 2000, à l'invitation du président de la Chambre, M. Herman De Croo, M. Pieter van Vollenhoven, membre du comité de direction du Conseil de la sécurité des transports européen et président du *Nederlandse Raad voor Transportveiligheid*, a présenté un exposé à la Chambre des représentants afin d'expliquer les objectifs, la création et le fonctionnement de ce conseil.

L'orateur a présenté son exposé en présence du président et de membres de la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques et de la commission de l'Économie, de la Politique scientifique, de l'Éducation, des Institutions scientifiques et culturelles nationales, des Classes moyennes et de l'Agriculture. Ont également assisté à l'exposé, des représentants du cabinet de la ministre de la Mobilité et des Transports, de l'Institut belge pour la Sécurité routière (IBSR) et de la Fédération belge de l'Industrie de l'Automobile et du Cycle (Febiac).

Le présent rapport rend compte de cet exposé et relate l'échange de vues qui a suivi.

1. Exposé de M. van Vollenhoven

Ancien président du *Verkeersveiligheidsraad* et du *Spoorwegongevallenraad*, M. van Vollenhoven est, depuis le 1^{er} juillet 1999, président du *Nederlandse Raad voor Transportveiligheid*, créé par la loi du 1^{er} juillet 1998 (Journal officiel néerlandais de 1998, n°466).

M. van Vollenhoven plaide en faveur de la création de conseils d'enquête indépendants en matière de sécurité des transports, tels qu'il en existe aux États-Unis, au Canada, en Suède, en Finlande, en Australie, en Nouvelle-Zélande et peut-être aussi au Royaume-Uni. Pareille initiative aurait également sa place en Belgique.

Dans le domaine de la navigation aérienne, la convention OACI impose d'ores et déjà l'ouverture d'une enquête indépendante en cas d'accident ou d'incident.

De Europese richtlijn 94/56/EG gaat nog een stap verder door te stellen dat iedere lidstaat een permanent orgaan met dit onderzoek moet belasten.

Tot dusver is de Europese Commissie er niet in geslaagd deze verplichting voor alle vervoerssectoren te doen gelden.

Ook in Nederland is het idee van een onafhankelijke Raad voor Transportveiligheid aanvankelijk gedwarsboemd door de verschillende vervoerssectoren, die vooral op hun specificiteiten wezen. Zelfs de minister van Verkeer en Waterstaat was niet erg opgezet met het idee omdat het wantrouwen impliceert tegenover de tot dusver bevoegde overheidsinstanties. Nu de wet na een lijdensweg van vijf jaar (het idee zelf werd reeds zestien jaar eerder gelanceerd, in de Verenigde Staten bestaat de *National Transport Safety Board* sedert 1967) is goedgekeurd, is de overheid blij dat het delicate onderzoeken door een onafhankelijke onderzoeksinstantie kan laten gebeuren. De nasleep van de Hercules- en Bijlmerrampen is immers nog steeds pijnlijk, mede door het feit dat grote onvrede alom heerst over de wijze waarop het onderzoek naar de oorzaken van beide rampen werd gevoerd.

Aangezien de veiligheidsproblemen zich vooral voordoen in de transportsector, werd in eerste instantie geopteerd voor een onafhankelijk onderzoeksorgaan die de vijf voornaamste transportsectoren (rail, weg, scheepvaart, luchtvaart en buisleidingen) omvat. In een later stadium zouden daar misschien defensie (wegens de verstrengeling van de landsverdediging met de civiele sfeer) alsook de veiligheidsproblemen die zich stellen op gebied van de industrie, het milieu en de gezondheidszorg worden aan toegevoegd. Deze maand beslist de minister van Binnenlandse Zaken of op termijn één allesomvattende raad wordt gecreëerd of integendeel drie raden, die evenwel op dezelfde leest van het onafhankelijk onderzoek geschoeid zullen worden. De aanpak bij welk veiligheidsonderzoek ook, is immers steeds dezelfde. Het geïntegreerd veiligheidsdenken schrijdt ter zake voort.

De onafhankelijkheid geldt zowel tegenover overheidsinstanties als ten aanzien van privé-ondernemingen : als een vliegtuig van Boeing of Douglas neerstort, zijn deze machtige bedrijven zeer goed uitgerust om onderzoeken zelf ter hand te nemen. Een onafhankelijke onderzoeksorganisatie moet daarom kwalitatief goed zijn uitgerust om de toets der kritiek te kunnen doorstaan.

La directive européenne 94/56/CE va encore plus loin, puisqu'elle prévoit que chaque Etat membre doit charger un organe permanent d'une telle enquête.

La Commission européenne n'est pas parvenue jusqu'à présent à faire en sorte que cette obligation s'applique à tous les secteurs des transports.

Aux Pays-Bas également, l'idée de créer un conseil indépendant de la sécurité des transports a initialement été contrecarrée par les différents secteurs des transports, qui ont surtout mis l'accent sur leurs spécificités. Même le ministre des Transports n'était guère emballé par cette idée, étant donné qu'elle impliquait une certaine méfiance vis-à-vis des instances officielles compétentes jusqu'alors. A présent que la loi a été adoptée à l'issue d'un parcours parlementaire difficile, qui a duré cinq ans (l'idée même a été lancée il y a seize ans déjà ; aux Etats-Unis, le *National Transport Safety Board* existe depuis 1967), les autorités sont heureuses de pouvoir confier les enquêtes délicates à une instance d'enquête indépendante. Les conséquences de la catastrophe impliquant un avion Hercules et de celle de Bijlmer se font en effet toujours sentir, du fait, notamment, que la manière dont l'enquête concernant les causes de ces deux catastrophes a été menée a suscité un grand mécontentement dans tous les secteurs concernés.

Dès lors que les problèmes de sécurité se posent essentiellement dans le secteur du transport, il a été opté dans un premier temps, pour un organisme d'enquête indépendant recouvrant les cinq secteurs principaux du transport (rail, route, navigation, aviation et pipelines). À cela pourraient s'ajouter ultérieurement la défense (en raison de l'imbrication de la défense nationale et du domaine civil), ainsi que les problèmes de sécurité se posant dans le domaine de l'industrie, de l'environnement et des soins de santé. Le ministre de l'Intérieur décidera ce mois-ci si, à terme, on créera un seul conseil chapeautant l'ensemble des secteurs ou, au contraire, trois conseils, qui fonctionneront toutefois tous trois sur le modèle de l'enquête indépendante. Quelle que soit l'enquête de sécurité, l'approche est en effet toujours identique. L'idée de la sécurité intégrée fait son chemin en la matière.

L'indépendance vaut à la fois à l'égard des instances publiques et des entreprises privées : lorsque qu'un appareil de Boeing ou de Douglas s'écrase, ces puissantes entreprises sont très bien équipées pour mener leurs propres enquêtes. Aussi, un organisme d'enquête indépendant doit-il disposer d'équipements de qualité pour résister à l'épreuve de la critique.

Een onafhankelijk veiligheidsonderzoek staat los van het onderzoek naar de schuldvraag, waar politie en justitie zich in de eerste plaats mee inlaten. Ook in de Verenigde Staten blijft bijvoorbeeld het spanningsveld met het *Federal Bureau of Investigation* (FBI). Het is niet ondenkbaar dat getuigen tegenover onderzoekers van de Raad voor Transportveiligheid anoniem totaal andere dingen verklaren dan tegenover onderzoekers. Misdrijven waarvan de onderzoekers van de Raad kennis zouden krijgen, moeten weliswaar worden aangegeven, maar het behoort de Raad niet toe schuldigen bij de bevoegde instanties aan te geven.

Een tweede aspect, benevens de onafhankelijkheid, is de continuïteit. Voorheen werden steeds *ad-hoc* commissies belast met het veiligheidsonderzoek. Een permanente commissie is noodzakelijk om kennis te kunnen nemen van incidenten. Voorkomen is immers beter dan genezen. Een permanente commissie is ook noodzakelijk om de aanbevelingen te kunnen volgen.

De aanbevelingen worden rechtstreeks uitgebracht aan diegenen die het betreft.

2. Vragen en opmerkingen van genodigden

De heer Jos Ansoms (CVP), voorzitter van de commissie voor het Bedrijfsleven, vraagt of de financiering van de Raad voor Transportveiligheid met overheidsmiddelen gebeurt. Er is immers een spreekwoord dat zegt: «Wiens brood men eet, diens woord men spreekt.» Indien de overheid deze Raad financiert, stelt zich de vraag hoe haar onafhankelijkheid wordt gegarandeerd. Hetzelfde geldt voor de samenstelling van deze Raad: hoe heeft deze plaats? Is de Raad volledig onafhankelijk of wordt ze toch in mindere of meerdere mate gestuurd? Ten slotte wil de heer Ansoms weten of de Raad enkel dient voor spectaculaire rampen of ook voor de vele ongevallen die, tesamen beschouwd, veel meer slachtoffers teweegbrengen. De verkeersongevallen, met jaarlijks 1.500 doden, zijn daar een treffend voorbeeld van.

De heer Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO), ondervoorzitter van de Kamer, vraagt of er ook bijvoorbeeld aandacht is voor arbeidsongevallen. Zou de Raad kunnen besluiten dat niet alleen een technisch mankement maar bijvoorbeeld ook de hoge werkdruk in een bepaalde sector oorzaak is aan vele ongevallen in deze sector? Zijn de aanbevelingen op een of andere manier bindend?

Une enquête de sécurité indépendante est sans rapport avec l'enquête relative à l'établissement des responsabilités qui relève avant tout de la police et de la justice. Aux Etats-Unis aussi, des tensions existent vis-à-vis du *Federal Bureau of Investigation* (FBI). On peut imaginer que, anonymement, des témoins tiennent un discours différent selon qu'ils s'adressent aux agents du Conseil pour la sécurité des transports et/ou à des policiers. Les enquêteurs du Conseil doivent certes déclarer les infractions dont ils auraient connaissance, mais il n'appartient pas au Conseil de dénoncer les coupables auprès des instances compétentes.

La continuité constitue un second aspect, à côté de l'indépendance. Jadis, des commissions *ad hoc* étaient toujours chargées de l'enquête de sécurité. Une commission permanente est nécessaire pour pouvoir prendre connaissance d'incidents. Il vaut en effet mieux prévenir que guérir. Une commission permanente est également nécessaire pour pouvoir suivre les recommandations.

Les recommandations sont directement adressées aux personnes concernées.

2. Questions et observations de personnes invitées

M. Jos Ansoms (CVP), président de la commission de l'Économie, demande si le *Raad voor Transportveiligheid* est financé par des fonds publics. Il y a en effet un dicton qui dit: « On ne mord pas la main de celui qui vous nourrit ». Si ce Conseil est financé par les pouvoirs publics, on peut se demander comment son indépendance est garantie. La même remarque vaut pour la composition de ce Conseil: comment est-il composé? Le Conseil est-il tout à fait indépendant ou est-il plus ou moins orienté? M. Ansoms demande enfin si le Conseil intervient uniquement en cas de catastrophe spectaculaire ou aussi pour les nombreux accidents qui, au total, font beaucoup plus de victimes. Les accidents de la route, qui font chaque année 1 500 morts, constituent un bon exemple à cet égard.

M. Lode Vanoost (ECOLO-AGALEV), vice-président de la Chambre, demande si les accidents du travail sont par exemple, eux aussi, pris en considération. Le Conseil pourrait-il arriver à la conclusion que la cause de nombreux accidents dans un secteur déterminé réside non seulement dans une déficience technique, mais aussi, par exemple, dans le rythme de travail élevé imposé dans ce secteur. Les recommandations ont-elles, d'une manière ou d'une autre, force obligatoire?

Mevrouw Murielle Gerkens (ECOLO-AGALEV), lid van de commissie voor het Bedrijfsleven, vraagt hoe ver de conclusies van een onderzoek mogen gaan. Indien bijvoorbeeld een correlatie wordt geconstateerd tussen de onveiligheid van het spoor en de privatisering ervan, kan de Raad daar de aandacht op vestigen? Welke is de wettelijk voorgeschreven procedure van opvolging van de aanbevelingen?

De heer Michel Peelman, hoofd van de studiedienst van Febiac (tegenhanger van de Nederlandse RAI), herinnert eraan dat de auto-industrie zelf aan ongevalsonderzoek doet. Kan mr. van Vollenhoven voorbeelden geven van verkeersongevallen die door de Raad werden onderzocht? Wie werd daarbij als deskundige aangesteld? Welk soort adviezen zijn hierbij uit de bus gekomen?

De heer Jan Pelckmans, adviseur verkeersveiligheid van de minister van Mobiliteit en Vervoer, vraagt of de Raad ook aanbevelingen kan doen aan de Europese Commissie, die de meeste richtlijnen inzake de uitrusting van voertuigen uitvaardigt, en of Europa kan opleggen dat iedere lidstaat een Raad voor Transportveiligheid opricht, laat staan dat er een Europese Raad voor Transportveiligheid wordt opgezet.

De heer Christian Van Den Meersschaut, directeur van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid, vraagt hoe de selectie gebeurt van de ongevallen die uiteindelijk door de Raad worden onderzocht.

De heer Herman De Croo, voorzitter van de Kamer, vraagt zich af of de door verschillende instanties (justitie, verzekering, de Raad, enz.) aangetrokken deskundigen elkaar niet overlappen.

3. Antwoorden van mr. van Vollenhoven

Financiering

De begroting van de Raad bedraagt 11 miljoen Nederlandse gulden (ongeveer 220 miljoen Belgische frank) en ressorteert onder het departement Transport (ofschoon ze evenzeer in de toekomst onder dat van Binnenlandse Zaken zou kunnen vallen).

De minister, de Raad en het parlement beslissen over de omvang van de begroting, het jaarverslag specificeert hoe dit bedrag werd gespendeerd. Dit alles gebeurt volledig transparant. Men mag niet uit het oog verliezen dat bijvoorbeeld voor het recupereren van wrakstukken voor het onderzoek (een peperdure operatie) een extra financieel beroep op de overheid kan worden gedaan. Een afzonderlijke Raad kan duurder

Mme Murielle Gerkens (ECOLO-AGALEV), membre de la commission de l'Économie, demande jusqu'où peuvent aller les conclusions d'une enquête. Si l'on constate, par exemple, qu'il existe une relation entre l'insécurité du rail et sa privatisation, le Conseil peut-il attirer l'attention sur cet élément? Que prévoit la loi en ce qui concerne la procédure de suivi des recommandations?

M. Michel Peelman, chef du service d'étude de la Febiac (le pendant du RAI néerlandais), rappelle que l'industrie automobile réalise elle-même des enquêtes sur les accidents. M. van Vollenhoven pourrait-il donner quelques exemples d'accidents qui ont fait l'objet d'une enquête du Conseil? Qui a été désigné comme expert? Quel type d'avis a-t-on émis?

M. Jan Pelckmans, conseiller en matière de sécurité routière de la ministre de la Mobilité et des Transports, demande si le Conseil peut également formuler des recommandations à l'intention de la Commission européenne, qui publie la plupart des directives en ce qui concerne l'équipement des véhicules, et si l'Europe peut imposer à chaque État membre de créer un Conseil pour la sécurité des transports, voire créer elle-même un Conseil européen pour la sécurité des transports.

M. Christian Van Den Meersschaut, directeur de l'Institut belge pour la sécurité routière, demande selon quels critères sont sélectionnés les accidents qui sont examinés par le Conseil.

M. Herman De Croo, président de la Chambre, demande si les expertises demandées par les diverses instances (Justice, assurances, le Conseil, etc.) ne font pas double emploi.

3. Réponses de M. van Vollenhoven

Financement

Le budget du Conseil s'élève à 11 millions de florins (environs 220 millions de francs) et est à charge du département des Transports (mais il pourrait être pris en charge par l'Intérieur à l'avenir).

Le ministre, le Conseil et le Parlement décident de l'importance du budget et le rapport annuel précise la manière dont ce budget a été utilisé. Tout cela se passe de manière totalement transparente. Il ne faut pas perdre de vue qu'une intervention financière supplémentaire peut être demandée aux autorités dans le cadre, par exemple, d'une opération (extrêmement coûteuse) de récupération de débris à des fins d'enquête. Le fait

lijken, maar dergelijke kosten werden vroeger door de overheid ook gemaakt en waren uiteindelijk minder transparant.

Samenstelling

Bij de eerste samenstelling van de Raad is overleg gepleegd tussen de minister en de beoogde voorzitter (mr. Pieter van Vollenhoven). Bij de samenstelling is rekening gehouden dat geen bepaalde maatschappelijke belangen, in de Raad vertegenwoordigd, een zeker overwicht zouden kunnen krijgen. In de toekomst kan de Raad een voordracht doen en door de minister van Verkeer en Waterstaat worden benoemd. De benoemingsprocedure kan wellicht in de toekomst nog verfijnd worden.

Personeel

De permanente staf bedraagt 30 personeelsleden. Daarnaast doet de Raad uiteraard beroep op deskundigen.

Selectie ongevallen

In principe moeten alle ongevallen in de lucht- en scheepvaart door de Raad worden onderzocht, ook als er bij wijze van spreken slechts een speedboot aan te pas komt. De organisatie Railned onderzoekt alle railongevallen.

De Raad onderzoekt de railongevallen die een maatschappelijke verontrusting teweegbrengen of waar de veiligheid in het geding is. Voor verkeersongevallen is de Raad aangewezen op samenwerking met de politie, die ter plaatse de gegevens verzamelt; omgekeerd kan de Raad voor de eerste selectie politiemensen opleiden om oog te hebben voor ook die veiligheidsaspecten die de loutere politionele taak overstijgen.

Het ideaal is te komen tot een meldingssysteem, waarbij vanuit de 25 politieregio's voor de Raad interessante gevallen worden signaleerd. Het alternatief zou zijn dat de Raad in de provinciën personeel zou dienen af te vaardigen voor specifiek onderzoek.

Overlappende deskundigen

In Nederland wil men in de toekomst gaan vermijden dat de verschillende aspecten van een onderzoek door te veel verschillende onderzoeksraden zou worden uitgevoerd. Niet alleen de oorzaak, maar ook de nazorg (de consequenties) zullen door de Raad worden onder-

que le Conseil soit indépendant peut sembler entraîner des frais supplémentaires, mais ces frais étaient également engagés par les autorités par le passé et ils étaient en définitive moins transparents.

Composition

Initialement, la composition du Conseil a fait l'objet d'une concertation entre le ministre et le président présent (M. Pieter van Vollenhoven). On a veillé, lors de la formation du Conseil, à ce qu'aucun des groupes sociaux représentés en son sein ne puisse y occuper une position prédominante. À l'avenir, le Conseil pourra établir une liste de candidats dont la nomination sera proposée au ministre des Transports. La procédure de nomination pourra certainement être encore affinée dans le futur.

Personnel

L'effectif permanent est de 30 agents. Il va de soi que le Conseil fait également appel à des experts.

Sélection des accidents

Le Conseil doit en principe enquêter sur tous les accidents de navigation aérienne et maritime, même s'ils ne concernent qu'un hors-bord. L'organisme Railned enquête sur tous les accidents de chemin de fer.

Le Conseil enquête sur les accidents de chemin de fer qui suscitent l'inquiétude au sein de la population ou dans lesquels la sécurité est en cause. En ce qui concerne les accidents de la circulation, le Conseil est tributaire de la collaboration de la police, qui recueille les données sur place; inversement, le Conseil peut former des policiers en vue d'une première sélection, afin que ceux-ci tiennent également compte des aspects sécuritaires qui sortent du cadre des missions purement policières.

L'idéal serait de parvenir à mettre sur pied un système d'information, dans le cadre duquel les cas intéressants le Conseil seraient signalés depuis les 25 régions policières. Une solution alternative serait que le Conseil doive déléguer du personnel dans les provinces en vue d'une enquête spécifique.

Chevauchement des expertises

Aux Pays-Bas, l'on souhaite éviter à l'avenir qu'une multiplicité de conseils d'enquête soient chargés des différents aspects d'une enquête. Le Conseil enquêtera non seulement sur les causes, mais aussi sur le suivi (les conséquences) des accidents. Les experts qui tra-

zoekt. Zeker is het zo dat deskundigen die voor de Raad werken ook kunnen werken bij andere diensten. Bij de Raad werkt ieder ten persoonlijke titel en de Raad in zijn totaliteit staat garant voor de onafhankelijkheid (alleen de onderzoekers en het secretariaat zijn bij de Raad in vaste dienst).

Aard conclusies

De Raad kan oog hebben in haar conclusies voor alle aspecten die tot een bepaald ongeval hebben geleid. Niet alleen technische mankementen, ook menselijke relaties, organisatorische aspecten of wellicht politieke beslissingen - zoals privatisering - kunnen in ogenschouw worden genomen. Bij alle onderzoeken is het absoluut van belang om te weten wat op dat gebied in het internationale forum gebeurt. Daarom ook is het van vitaal belang dat de Raad goede internationale betrekkingen onderhoudt.

Procedure aanbevelingen

Het onderzoeksrapport en de aanbevelingen worden voor commentaar eerst naar de betrokkenen gestuurd, die een maand de tijd krijgen om commentaar te leveren. Aanbevelingen worden rechtstreeks gericht aan diegenen die het betreft. De betrokkenen moeten binnen een jaar de minister van Verkeer en Waterstaat hun reactie op de aanbevelingen meedelen. Bij het opstellen van de aanbevelingen moet de Raad vanzelfsprekend met de haalbaarheid rekening houden.

In de Verenigde Staten wordt tevens gewerkt met een «*Most Wanted List*» met als gevolg dat 80 % van de aanbevelingen van de *National Transport Safety Board* worden opgevolgd.

Europese Transportveiligheidsraad

In Europa kent men alleen onafhankelijke luchtvaart-raden (volgens de Europese richtlijn EU 94/56).

Eén Europese Luchtvaartraad lijkt op korte termijn niet haalbaar en wellicht ook niet wenselijk.

Wel kunnen de Europese raden samenwerken en hun aanbevelingen Europees bundelen. Nationale Transportveiligheidsraden, zoals de Nederlandse Raad voor de Transportveiligheid, kunnen alleen ontstaan als de lidstaten het onafhankelijk onderzoek ook van toepassing verklaren op de overige transportsectoren (niet alleen luchtvaart).

Dat laatste kan nationaal geschieden en hoeft niet te wachten op Europese overeenstemming.

vaillent pour le compte du Conseil peuvent assurément travailler également dans d'autres services. Chacun travaille à titre personnel au Conseil et le Conseil dans son ensemble est garant de l'indépendance (seuls les enquêteurs et le secrétariat sont attachés au Conseil).

Nature des conclusions

Dans ses conclusions, le Conseil peut aborder tous les éléments qui sont à l'origine d'un accident déterminé. Il peut examiner non seulement les défauts techniques, mais également le facteur humain, les aspects organisationnels voire les décisions politiques, telles que la privatisation. Dans toutes ces enquêtes, il est capital de savoir ce qui se passe dans ce domaine au niveau international. Il est dès lors primordial que le Conseil entretienne de bonnes relations au niveau international.

Procédure relative aux recommandations

Le rapport d'enquête et les recommandations sont d'abord adressés aux personnes concernées, qui disposent d'un mois pour formuler leurs commentaires. Les recommandations sont envoyées directement aux personnes concernées. Les personnes concernées doivent communiquer, dans l'année, leurs réactions aux recommandations au ministre des Transports.

Il va de soi que, lors de la rédaction de ses recommandations, le Conseil doit tenir compte de leur faisabilité.

Aux Etats-Unis, on utilise également une « *Most Wanted List* » et 80 % des recommandations du *National Transport Safety Board* sont suivies.

Conseil européen pour la sécurité des transports

En Europe, il n'y a que des conseils de la navigation aérienne indépendants (selon la directive européenne UE 94/56).

La constitution d'un seul conseil européen de la navigation aérienne ne semble pas réalisable à court terme, et peut-être pas non plus souhaitable.

Les conseils européens peuvent en revanche collaborer et joindre leurs recommandations. Des conseils nationaux pour la sécurité des transports, comme le *Nederlandse Raad voor de Transportveiligheid*, ne peuvent être constitués que si les États membres décrètent que l'enquête indépendante porte également sur les autres secteurs des transports (et pas seulement sur la navigation aérienne).

Cette dernière initiative peut être prise au niveau national et ne requiert pas l'harmonisation au niveau européen.

Belgisch-Nederlandse samenwerking.

Mr. van Vollenhoven hecht niet alleen grote waarde aan de totstandkoming van een Belgische Raad voor de Transportveiligheid, maar tevens zou een nauwe samenwerking tussen beide landen op dit gebied zeer nuttig en wenselijk zijn.

Dit laatste om een hogere kwaliteit van het onderzoek te kunnen bewerkstelligen, alsmede een grotere onafhankelijkheid met betrekking tot de te verrichten onderzoeken in beide landen.

Jaarverslag

Het eerste jaarverslag zal in het najaar van 2000 worden gepubliceerd en aan belangstellenden worden bezorgd.

Collaboration belgo-néerlandaise

Outre qu'il attache une grande importance à la mise sur pied d'un Conseil belge pour la sécurité des transports, mais M. van Vollenhoven estime qu'une étroite collaboration entre les deux pays en la matière serait très utile et souhaitable.

Cette collaboration permettrait d'améliorer la qualité de l'enquête et d'accroître l'indépendance en ce qui concerne les enquêtes à réaliser dans les deux pays.

Rapport annuel

Le premier rapport annuel sera publié à l'automne 2000 et transmis à toutes les personnes intéressées.