

# **Aanbeveling**

## **van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS)**

**Aan de spoorwegondernemingen werkzaam in België,**

**met het oog op het toepassen van goede praktijken tot het verbeteren  
van de inhoud van het jaarverslag van de spoorwegonderneming**

Tijdens het overleg voor de exploitatieveiligheid van 30 september 2014, werd er samen met de sector beslist om een werkgroep op te richten teneinde een model voor het jaarlijks veiligheidsverslag op te stellen met het oog op het stroomlijnen van de rubrieken en het verstrekken van een toelichting voor het opstellen van het verslag.

Als gevolg van deze beslissing:

- ✓ werd er een werkgroep opgericht, die bijeengekomen is op 16/12/2014 en 03/04/2015;
- ✓ heeft de DVIS het project document opgesteld en per mail overgemaakt aan de deelnemers van de werkgroep op 30/06/2015 met de vraag om de laatste schriftelijke opmerkingen over te maken voor 20/09/2015.
- ✓ heeft de DVIS het resultaat voorgesteld tijdens het Veiligheidsoverleg van 13/10/2015 en de goedkeuring van de sector bekomen om dit model te introduceren vanaf 2016 (verslag over het werkingsjaar 2015);
- ✓ stelt de DVIS op basis van de verzamelde feedback met deze aanbeveling een aangepast model voor (verslag over het werkingsjaar 2016).

<b>Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen City Atrium - Vooruitgangstraat 56 - 1210 Brussel</b>	
<b>Versie:</b>	1.0
<b>Datum</b>	19/12/2016
<b>Opgesteld door:</b>	J. Broos
<b>Geverifieerd door:</b>	P. Froidbise, E. Crabbé
<b>Goedgekeurd door de directeur:</b>	M. Serbruyns



## 1. Inhoud

1. Inhoud .....	3
2. Glossarium / Definities .....	4
3. Doel .....	5
4. Toepassingsgebied .....	6
5. Model voor het jaarverslag .....	7



## 2. Glossarium / Definities

Afkorting	Betekenis
CSI	Common Safety Indicator
CSM	Common Safety Method
KSI	Key Safety Indicator (deze indicator is specifiek voor de eigen onderneming voor het opvolgen van een aspect van de exploitatieveiligheid)
SO	Spoorwegonderneming



### 3. Doel

Het doel van deze aanbeveling is een model voor te stellen dat door de spoorwegonderneming kan gebruikt worden voor het indienen van zijn jaarlijks veiligheidsverslag.

Het model dat door de sector algemeen aanvaard werd tijdens het Veiligheidsoverleg eind 2015, en het resultaat was van de werkgroep “Canvas Jaarlijks Veiligheidsverslag”, werd door de DVIS bijgewerkt in functie van de feedback die tijdens de bilaterale vergaderingen 2016 bekomen werd. Samen met de aanpassingen van het model heeft de DVIS elke rubriek voorzien van een uitgebreide toelichting, die duidelijker weergeeft welke informatie in elke rubriek thuishoort.

Het voorgestelde model biedt de spoorwegonderneming ondersteuning bij het opstellen van het jaarlijks veiligheidsverslag, maar is geen wettelijke verplichting. Indien de spoorwegonderneming dit wenst kan een andere structuur gebruikt worden. Er dient echter op gelet te worden dat alle reglementair vereiste elementen aanwezig zijn in het verslag. Het gebruik van dit voorgestelde model zorgt ervoor dat het jaarlijks veiligheidsverslag op een gestructureerde wijze wordt opgesteld en dat alle reglementair vereiste informatie aanwezig zal zijn.

## 4. Toepassingsgebied

De wettelijke basis voor het opstellen en indienen van het jaarlijks veiligheidsverslag bevindt zich zowel in Belgische regelgeving als Europese verordeningen. Hieronder bevindt zich een verwijzing naar de van toepassing zijn wetgeving.

- Wet houdende de Spoorcodex van 30 augustus 2013, artikel 92
- Koninklijk Besluit van 16 januari 2007 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag, artikel 41
- Koninklijk Besluit van 13 november 2009 tot vaststelling van de nationale spoorwegveiligheidsdoelstellingen en -methodes, artikelen 3 en 4
- Verordening (EU) Nr. 1078/2012 van 16 november 2012 betreffende een gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor de controle die moet worden uitgevoerd door met onderhoud belaste entiteiten alsmede door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders nadat zij een veiligheidscertificaat of veiligheidsvergunning hebben ontvangen, artikel 5
- Uitvoeringsverordening (EU) Nr. 402/2013 van 30 april 2013 betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 352/2009, artikel 18

## 5. Model voor het jaarverslag

Onderdelen van het jaarverslag	Toelichting
<b>1) Inleiding</b>	<i>De spoorwegonderneming kan in deze rubriek algemene informatie opnemen die nuttig is om mee te delen maar niet thuis hoort elders in het verslag. Meestal zal het informatie betreffen die geen directe impact heeft op de exploitatieveiligheid of het veiligheidsbeheersysteem.</i>
<b>2) Evolutie van de organisatie en de impact ervan op het SMS</b>	<p><i>Deze rubriek geeft een overzicht van de wijzigingen binnen de spoorwegonderneming die het afgelopen jaar een impact hadden op het veiligheidsbeheersysteem. Voor iedere wijziging is CSM 402/2013/EU van toepassing. Dit houdt in dat de wijzigingen moeten worden gedocumenteerd en dat de documentatie m.b.t. de wijzigingen moet worden bewaard. Het is niet de bedoeling om al deze documentatie over te nemen in het jaarlijks veiligheidsverslag. In het verslag zijn de wijzigingen beknopt beschreven. Uit deze beschrijving blijkt wat er aan de oude situatie werd veranderd en wat de nieuwe situatie is. Er is ook aangegeven of deze wijziging een belangrijke wijziging is in toepassing van artikel 4 van deze CSM. Uit deze beknopte beschrijving blijkt duidelijk welke delen van het veiligheidsbeheersysteem werden aangepast. Voor ieder aangepast deel van het veiligheidsbeheersysteem is het doel van de aanpassing vermeld.</i></p> <p><i>Dit model stelt voor om de wijzigingen op te splitsten in twee groepen. De eerste groep beschrijft de aanpassingen aan het veiligheidsbeheersysteem vanwege wijzigingen aan het reglementaire kader. De tweede groep beschrijft al de andere aanpassingen.</i></p>
a. Analyse van nieuwe wetgeving en de impact op de organisatie	<i>Nieuwe of gewijzigde regelgeving voor de spoorwegsector moet worden geanalyseerd. Voor iedere wijziging gaat de spoorwegonderneming na welke impact die heeft op de veiligheid. Indien de wijziging impact heeft op de veiligheid bepaalt de spoorwegonderneming de invloed ervan op het veiligheidsbeheersysteem. Deze rubriek geeft bondig het resultaat weer van de analyse van iedere wijziging en, indien van toepassing, welke delen van het veiligheidsbeheersysteem erdoor werden bijgewerkt.</i>
b. Analyse van organisatorische, operationele en technische	<i>Spoorwegondernemingen zijn dynamische ondernemingen die inspelen op de evoluties binnen de sector en in concurrentie met andere vervoerswijzen. Deze evoluties kunnen de noodzaak inluiden voor diverse aanpassingen. In punt i. staan de aanpassingen van het afgelopen jaar aan de structuur van de organisatie en hun impact (of verwachte impact) op het veiligheidsbeheersysteem. Wijzigingen van operationele aard en hun impact op het veiligheidsbeheersysteem zijn</i>

<p>ontwikkelingen en de impact ervan op de organisatie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Bepalen van de invloed van de organisatorische<sup>1</sup> wijzigingen op het SMS</li> <li>ii. Bepalen van de invloed van de operationele wijzigingen op het SMS</li> <li>iii. Bepalen van de invloed van technische wijzigingen op het SMS</li> </ul>	<p><i>beschreven in punt ii. Aanpassingen aan het veiligheidsbeheersysteem veroorzaakt door technische wijzigingen zijn beschreven in punt iii.</i></p> <p><i>Aanpassingen, van welke aard ook, die geen enkele impact hadden op de exploitatieveiligheid worden niet vermeld.</i></p>
<p><b>3) Veiligheidsdoelstellingen en risicobeheer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Overzicht van de belangrijkste risico's voor de exploitatieveiligheid van de SO</li> <li>b. Analyse van de veiligheidsdoelstellingen van het afgelopen jaar en de resultaten</li> </ul>	<p><i>De spoorwegonderneming zal veiligheidsdoelstellingen vaststellen voor relevante niveaus en functies om de veiligheidsprestaties te behouden en, waar redelijkerwijze mogelijk, te verhogen. Deze veiligheidsdoelstellingen zijn in lijn met het veiligheidsbeleid en de strategische doelen van de onderneming. Iedere doelstelling is verbonden met de belangrijkste risico's die de veiligheidsprestaties van de onderneming beïnvloeden. De doelstellingen zijn zo geformuleerd dat ze meetbaar zijn.</i></p> <p><i>Als basis voor dit onderdeel van het jaarlijks veiligheidsverslag dient de directiebeoordeling die tot doel heeft na te gaan waar de procedures en het efficiënt gebruiken van middelen kunnen worden verbeterd. Op die manier kan het management veiligheidsdoelen voor lange en middellange termijn bepalen en bijsturen.</i></p> <p><i>Deze rubriek bevat een beknopte beschrijving van de risico's die als belangrijkste voor de onderneming worden beschouwd. Het toevoegen van een samenvattende titel per risico vergemakkelijkt de verwijzing ernaar voor de rest van het verslag.</i></p> <p><i>Deze rubriek vermeldt de doelstellingen (SMART geformuleerd) van het afgelopen werkjaar zoals ze werden vooropgesteld samen met het ermee verbonden risico en het programma dat werd voorzien om de doelstelling te realiseren. Voor iedere doelstelling is aangegeven in welke mate ze gerealiseerd is. Indien de doelstelling niet volledig</i></p>

<sup>1</sup> Wat de wijzigingen van organisatorische aard betreft worden alleen die wijzigingen in rekening genomen die een impact hebben op operationele processen inclusief deze die gerelateerd zijn aan het onderhoud van spoorwagematerieel (overeenkomstig artikel 2 van CSM 402/2013 betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 352/2009).



<p>van het programma om ze te realiseren</p> <p>c. Geplande veiligheidsdoelstellingen en het programma van het huidige werkjaar om ze te realiseren</p>	<p><i>gerealiseerd is worden de achterliggende oorzaken hiervan beschreven. In de analyse van de doelstelling wordt beschreven hoe de doeltreffend werd gemeten en in welke mate ze doeltreffend is gebleken om het ermee verbonden risico te verminderen. Indien de doeltreffendheid onvoldoende is gebleken wordt aangegeven welke volgende acties zullen worden ondernomen om het risico verder te beheersen.</i></p> <p><i>Deze rubriek vermeldt de korte, middellange en lange termijn doelstellingen (SMART geformuleerd). Bij iedere doelstelling wordt het jaar waarin de realisatie voorzien is vermeld.</i></p> <p><i>Voor de doelstellingen van het huidig jaar is ook het concreet actieprogramma om ze te realiseren beschreven. Tevens is verduidelijkt welk risico de spoorwegonderneming ermee hoopt te verminderen en in welke mate.</i></p>
<p><b>4) Veiligheidsprestaties</b></p> <p>a. Analyse van gemeenschappelijke veiligheidsprestatie-indicatoren (CSI's) en de bedrijfsspecifieke veiligheidsprestaties (KSI's)</p> <p>b. Audits, inspecties en controles</p> <p>i. Synthese van de monitoring uitgevoerd door de SO</p> <p>ii. Synthese van externe audits, inspecties en controles uitgevoerd door:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Andere NSA's (enkel voor SO met deel A in België)</li> <li>- Partner SO'en</li> <li>- Andere partijen</li> </ul>	<p><i>De spoorwegonderneming licht het resultaat van zowel de gemeenschappelijke veiligheidsprestatie-indicatoren (CSI's) als de eigen veiligheidsprestatie-indicatoren (KSI's) toe. De belangrijkste getrokken lessen uit de trends die werden afgeleid uit de evolutie van deze resultaten zijn vermeld. Vermits de gemeenschappelijke veiligheidsprestatie-indicatoren een reglementaire basis hebben is het aangewezen deze duidelijk te onderscheiden van de bedrijfsspecifieke veiligheidsprestaties.</i></p> <p><i>De spoorwegonderneming voert zijn monitoringactiviteiten uit in overeenstemming met de CSM Monitoring 1078/2012/EU. De informatie in het jaarverslag stemt overeen met de informatie waarop het management van de spoorwegonderneming zich baseert om het beleid te sturen. Deze rubriek bevat enkel de thema's of patronen en de verbanden ertussen die steeds terugkomen uit de grote hoeveelheid verzamelde informatie. Het is dus overbodig om alle details van uitgevoerde controles, inspecties of audits op de te nemen. Uitgevoerde trendanalyses, die een beknopt overzicht bieden en de historische evolutie aantonen, kunnen wel nuttige informatie bieden.</i></p> <p><i>Het is niet nodig om voor iedere controle of inspectie die een tekort aan het licht gebracht heeft de bijhorende correctieve maatregelen te vermelden. De informatie kan beperkt worden tot correctieve maatregelen, beslist op management niveau, die structurele verbeteringen beogen aan het veiligheidsbeheersysteem gerelateerd aan de geïdentificeerde thema's of patronen. Wat de audits betreft worden de aanbevelingen die volgen uit de vaststellingen en de beslissingen door het management over de aanbevelingen ook vermeld.</i></p> <p><i>Deze rubriek vermeldt enkel informatie die gerelateerd is aan de activiteiten op het Belgische spoorwegnetwerk.</i></p>

<p>c. Opvolging van de audits, inspecties en controles uitgevoerd door de DVIS</p> <p>d. Synthese van de eigen onderzoeken van incidenten en ongevallen</p> <p>e. Opvolging van de aanbevelingen van het onderzoeksorgaan</p>	<p><i>Hier geeft de SO een overzicht van de belangrijkste vaststellingen samen met de resultaten van het bijhorende intern uitgevoerde onderzoek/analyse. Daarnaast worden ook de genomen corrigerende maatregelen, de doeltreffendheid van deze maatregelen en de eventuele voorziene maatregelen die nog niet werden geïmplementeerd vermeld.</i></p> <p><i>De spoorwegonderneming geeft een beknopt overzicht van alle onderzoeken van voorlopers, incidenten en ongevallen die de spoorwegonderneming heeft opgestart op eigen initiatief samen met de resultaten van deze onderzoeken. Er wordt ook beschreven hoe de samenwerking verloopt met andere betrokken partijen (infrastructuurbeheerder, partners,...) tijdens deze onderzoeken. De spoorwegonderneming licht bondig toe wat de aanbevelingen zijn die werden geformuleerd na het afronden van de eigen onderzoeken, samen met de corrigerende acties die werden genomen en/of nog gepland zijn.</i></p> <p><i>Deze rubriek bevat een overzicht van de aanbevelingen. Voor iedere aanbeveling zijn de corrigerende acties vermeld die de spoorwegonderneming voorziet samen met de deadline voor de implementatie ervan. Daarnaast is ook de status voor de opvolging van elke vastgelegde corrigerende actie weergegeven.</i></p>
<p><b>5) Ervaringen met de toepassing van CSM's</b></p> <p>a. Ervaringen met de toepassing van CSM 402/2013</p> <p>b. Ervaringen met de toepassing van CSM 1078/2012</p>	<p><i>In toepassing van artikel 18 van CSM 402/2013 brengt de spoorwegonderneming een beknopt verslag uit over haar ervaringen met de toepassing van deze verordening in haar jaarrapport.</i></p> <p><i>In toepassing van artikel 5 van CSM 1078/2012 brengt de spoorwegonderneming een beknopt verslag uit over haar ervaringen met de toepassing van deze verordening in haar jaarrapport.</i></p>
<p><b>6) Opmerkingen over gebreken en tekortkomingen in de spoorwegactiviteiten en het infrastructuurbeheer</b></p>	<p><i>De spoorwegonderneming heeft hier de mogelijkheid om de DVIS op de hoogte te brengen van risico's die de DVIS in staat stelt de nodige verdere corrigerende maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de veiligheidsprestaties van het spoorwegsysteem van de Unie systematisch gehandhaafd blijft. Deze rubriek bevat alle opmerkingen over gebreken en tekortkomingen in de spoorwegactiviteiten en het infrastructuurbeheer die voor de nationale veiligheidsinstantie van belang kunnen zijn, met inbegrip van een samenvatting van de informatie die is verstrekt door de relevante stakeholders.</i></p>
<p><b>7) Bijlage 1 : CSI's</b></p>	<p><i>Toevoeging van de ingevulde data-form die door de DVIS ter beschikking werd gesteld.</i></p>
<p><b>8) Bijlage 2: Organogram van de onderneming</b></p>	<p><i>Uit het organogram moet de structuur van de onderneming blijken en de positionering van de exploitatieveiligheidsdienst. Het organogram biedt voldoende informatie zodat de verschillende afdelingen kunnen onderscheiden worden die</i></p>

	<i>aangestuurd worden door het op één na hoogste leidinggevend niveau. Naast een schematisch overzicht bevat deze bijlage ook een toelichting die de DVIS in staat stelt om dit schematisch overzicht te begrijpen.</i>
<b>9) Bijlage 3: Lijst met afkortingen</b>	<i>In deze bijlage kan de spoorwegonderneming de gebruikte afkortingen in het verslag verklaren.</i>