



Aansprakelijkheid: case uit de praktijk
Marc Vandeplas, Bedrijfsjurist Fabricom NV
Open Forum, 16/01/2012

TREINONGEVAL IN PECROT 27.03.2001

FABRICOM
GDF SUEZ

1. De feiten
2. Betrokken partijen
3. Beoordeling
4. Gerechtelijke beslissing



I. Treinongeval in Pécrot

1. De feiten:

- 27 maart 2001 om 08u42: trein verlaat station Waver richting Leuven en negeert rood stoplicht op spoorlijn 139 (Leuven-Ottignies)
- spoorwissel brengt trein op verkeerde spoor rechts ipv links (tegendraads)
- trein kruist verschillende overwegen die niet gesloten zijn
- een seingever van Waver realiseert wat er fout ging en belt naar de centrale in Brussel om de stroom te onderbreken op de bewuste spoorlijn
- de centrale in Brussel neemt contact met zijn collega van Leuven, maar door een taalprobleem verstaan zij elkaar niet

I. Treinongeval in Pécrot

1. De feiten (vervolg):

- de stroom wordt onderbroken, maar enkel voor een baanvak dat de trein al had verlaten
- een andere trein verlaat het station Leuven en begeeft zich richting Waver op het normale spoor (zelfde spoor als de eerste trein)
- beide treinen naderen elkaar, maar door slechte zichtbaarheid merken de bestuurders het aankomend gevaar niet op
- 8 minuten nadat de spooktrein het station Waver had verlaten botst deze frontaal op een passagierstrein ter hoogte van de plaats Pécrot, waarbij 8 doden en 12 zwaar gewonden vallen

I. Treinongeval in Pécrot

2. Betrokken partijen:

- de NMBS
- de onervaren stagedoende treinbestuurder van de spooktrein
- de kaartjesknipper
- de spoorlijnverantwoordelijke
- de onderstationschef
- de dispatchers van de verschillende betrokken centrales

I. Treinongeval in Pécrot

3. Beoordeling:

- Treinramp veroorzaakt door opeenstapeling van individuele fouten: rechter moet uitmaken welke fout op strafrechtelijk vlak bij het ontstaan van de ramp het meest heeft doorgewogen:
 - onervaren jonge bestuurder zonder begeleiding ingezet op lijn die hij niet kende, terwijl hij pas een tuchtstraf had gekregen voor dezelfde fout!!!
 - overschrijdingen rode lichten aanzienlijk toegenomen in voorgaande jaar
 - seingever die niet gepast reageerde (belde met verkeerde centrale)
 - gebrekkige talenkennis van de dispatchers
 - verkeerde inschatting van de lijnverantwoordelijke
 - gebrekkige middelen: geen radiokanaal op lijn 139, machinist zonder dienst-GSM, ongelukkige plaatsing stoppaneel in Waver, treinen niet uitgerust met automatische stopfunctie wegens onredelijke budgettaire beperkingen,...

I. Treinongeval in Pécrot

4. Politierechtbank Nijvel, sectie Waver, 15.09.2004:

- *"De frontale botsing van twee treinstellen op 27 maart 2001 mag het gevolg zijn van foute inschattingen door negen NMBS-agenten in 8 minuten tijd. Maar zij hebben gefaald omdat de NMBS ze niet de opleiding en evenmin de middelen gegeven heeft om de situatie tijdig te corrigeren"*
- *"Het is niet voldoende regels op te stellen. Je moet de mensen de middelen geven om ze correct uit te voeren. Daar heeft de NMBS in gefaald en die fout weegt veel zwaarder door dan de persoonlijke fouten van haar personeelsleden":*

I. Treinongeval in Pécrot

4. Politierechtbank Nijvel, sectie Waver, 15.09.2004:

- Op strafrechtelijk vlak krijgt de NMBS voor het onopzettelijk misdrijf een boete van 99.157,41 euro, met opschorting gedurende vijf jaar.
De veroordeling wordt gekoppeld aan de voorwaarde dat de NMBS binnen een periode van drie jaar veiligheidsvoorzieningen op haar net voorziet voor een bedrag dat overeenstemt met de boete.
- De 9 betrokken NMBS medewerkers gaan vrijuit.