

Opleiding van de leden van de B-Security en Securail

Om deel uit te maken van B-Security of Securail, de twee onderdelen van de Corporate Security Service die zal afhangen van de toekomstige NMBS-Holding, moeten de bedienden een doorgedreven opleiding doorlopen die zowel uit theoretische lessen als praktische oefeningen bestaat.

Bedoeling is hen zo vertrouwd te maken met de organisatie van de NMBS, het materieel, de infrastructuur en de specifieke onderrichtingen m.b.t. veiligheid. Daarnaast moeten ze ook de nodige wettelijke en reglementaire kennis perfect onder de knie krijgen. De beoordeling van de kennis is continu (oefeningen en of opdrachten) en aan het einde van iedere cyclus of module wordt een schriftelijke of mondelinge proef afgenomen.

Doelstellingen

Op het einde van zijn opleiding zal,

- **de veiligheidsbediende actief binnen de interne bewakingsdienst van de NMBS « B-Security » bekwaam zijn om** opdrachten te vervullen ter (technische) bescherming van de gebouwen, installaties, de sporen, de werkplaatsen en het treinmaterieel van de NMBS-groep;
- **de veiligheidsbediende actief binnen de spoorwegveiligheidsdienst « Securail » bekwaam zijn om:**
 - opdrachten te vervullen ter verzekering van de veiligheid van het personeel, de reizigers en derden;
 - opdrachten van toezicht en bescherming op voor publiek toegankelijke plaatsen uit te voeren;
 - assistentie te verlenen bij catastrofes en /of ongevallen;
 - processen-verbaal op te stellen over inbreuken op de wetgeving van toepassing op het spoorwegdomein;
 - correct en welbewust de ter beschikking gestelde verweermiddelen te gebruiken.

Een gemeenschappelijke basis

Eens een gunstig medisch attest op zak, een geslaagde psychotechnische proef en een positief selectiegesprek, kunnen de kandidaten voor een veiligheidsfunctie bij B-Security of Securail aan hun opleiding beginnen. In beide gevallen start de opleiding met een gemeenschappelijke basis. Die bestaat uit twee cycli van respectievelijk 11 en 8 dagen.

De **eerste cyclus** betreft de algemene kennis van de werking van de NMBS. Dit heeft tot doel om de plaats van B-Security en Securail binnen de NMBS-structuur duidelijk te maken voor de kandidaat hem vertrouwd te maken met de spoorwegomgeving waarin

hij zal actief worden. De opdrachten die hij in die context zal moeten vervullen worden hem in detail verduidelijkt.

De werking en organisatie van de NMBS, kennis van het spoorwegmaterieel, de NMBS-producten, onregelmatigheden en procedures voor de regularisering van reizigers, de organisatie van het goedertransport, seininrichting, exploitatie van de geëlektrificeerde spoorlijnen, veiligheid van het personeel en derden, te nemen maatregelen bij ongevallen..., al deze thema's komen aan bod tijdens die eerste cyclus.

De organisatie en de werking van de diensten van de NMBS belast met veiligheid, de relaties met de politiediensten, de kennis van de wetten en reglementen van toepassing op het spoorwegdomein evenals hun praktische toepassing in termen van strafrecht en penale procedures worden in de **tweede cyclus** behandeld.

Daar wordt ook aandacht besteed aan onderwerpen zoals verkeer op spoorwegdomein en aan spooroverwegen, aan spoorwegongevallen of incidenten en andere speciale interventies. In de tweede cyclus is er ook plaats voor ontmoetingen en uitwisseling van ervaring met directe medewerkers (treinbegeleiders, operators in de centrale meldkamer...).

Specialisaties

B-Security

Het programma van alle specifieke opleidingen voor kandidaten voor de interne bewakingsdienst B-Security is samengesteld in uitvoering van wettelijke bepalingen. Ze worden verstrekt door een instelling erkend door het Ministerie van Binnenlandse Zaken (conform het KB van 30/12/1999).

Een **bijkomende basisopleiding** (11 dagen) die moet worden gevolgd door alle aspirant-bewakingsbediende heeft tot doel hen vertrouwd te maken met de wettelijke bepalingen eigen aan de bewakingssector, hen enkele grondbeginselen van recht bij te brengen, hun opmerkingsgeest en conflicthantering aan te scherpen en terreinervaring te verwerven (technieken en praktisch optreden bij brand, bomalarm, rampen...).

In functie van hun specialisatie kiezen de kandidaten vervolgens voor een of meerdere van de volgende opleidingen. Dit kan enkel als de bediende slaagde in de proef georganiseerd op het einde van de basisopleiding voor bewakingsactiviteiten.

1. Opleiding in het toezicht van en de controle op personen ter verzekering van de veiligheid op voor het publiek toegankelijke plaatsen (persoonscontrole).
2. Opleiding «interventie na alarm».
3. Opleiding «uitoefenen van activiteiten van operator van een alarmcentrale»

Securail

Hier wordt de basisopleiding aangevuld met specifieke opleidingscycli:

1. Een specifieke opleiding over de bevoegdheden van de spoorwegveiligheidsdienst met het oog op aspecten van het strafrecht, waaronder het aanleren van het opstellen van een proces-verbaal en een psychotechnische opleiding voor conflictbeheersing met een assertieve aanpak.
2. Een praktische opleiding voor het gebruik van handboeien en neutraliserende spray door een erkende politieschool.

Op het terrein

Alvorens van start te gaan in een brigade van B-Security of Securail, doorloopt de kandidaat nog een stage, onder toezicht van de brigadeleider of zijn vervanger. Tijdens die periode moet hij zijn blijk geven de hem bijgebrachte kennis in de praktijk en in verschillende omstandigheden te kunnen toepassen.

Technical Intervention Security

Bij de uitoefening van hun functies worden de veiligheidsbedienden regelmatig geconfronteerd met individuen of groepjes personen die het personeel of de klanten van de NMBS verbaal en zelfs fysiek lastig vallen.

Om de opleiding van die bedienden te vervolmaken en hen in de mogelijkheid te stellen hun diverse interventies in de stations en aan boord van de treinen van de NMBS zo professioneel mogelijk uit te voeren, zijn cursussen zelfverdediging opgenomen in het programma van de permanente opleiding van de bedienden. Sinds januari 2003 worden de cursussen zes keer per jaar georganiseerd.

Onder het personeel van B-Security werden acht monitoren geselecteerd. Twee van hen houden toezicht op alle opleidingen. Ze werden allen opgeleid door twee nationale monitoren van de SUGE (Surveillance Générale bij de Franse spoorwegen), die interventie- en controletechnieken hebben uitgewerkt voor de bedienden die, net als B-Security, bij de SNCF de veiligheid binnen de installaties waarborgen.

De bijzondere technieken van zelfverdediging die werden ontworpen door de monitoren van de SUGE, houden rekening met de arbeidsomstandigheden van de bedienden en specifieke toestanden betreffende spoorwgomgeving en -materieel.

De interventiefilosofie van de Technical Intervention Security, die voornamelijk gebaseerd is op **preventie**, **dialog** en **attitudes** in een mogelijke conflictsituatie, steunt op twee fundamentele pijlers:

1. Beheer van de interventie

Een interventie wordt niet geïmproviseerd. Elke interventie gaat gepaard met:

- > voorafgaand overleg tussen de bedienden om ieders rol te bepalen (interpeuerende bediende — veiligheidsbediende);
- > een goede positionering van de bedienden: veiligheidsafstand naleven ten opzichte van de te interpellere persoon;
- > correcte evaluatie van de toestand: we onderscheiden hier drie interventiefasen (groen, oranje en rood), naar gelang van de toestand:
 - groene fase: de toestand ontardt niet in een verbaal of fysiek conflict;
voorbeeld: een reiziger zonder vervoerbewijs en zonder identiteitskaart. De persoon wordt gevraagd zijn identiteitskaart voor te leggen aan de treinbegeleider. Er zijn hierbij geen problemen.

- oranje fase: de toestand ontaardt in een verbaal conflict. De doelstelling bestaat erin het geschil opnieuw om te buigen in een groene fase.
voorbeeld: een reiziger zonder geldig vervoerbewijs, die een regularisatie weigert en het treinpersoneel beledigt.
- rode fase: de toestand ontaardt in fysiek geweld.
voorbeeld: een reiziger zonder vervoerbewijs, die een treinbegeleider slaat.

De conflictbeheersing tijdens de drie afzonderlijke fasen is gebaseerd op dialogo om aldus de betrokkene tot kalmte terug te brengen.

2. Beheersing van de technieken van zelfverdediging

In bepaalde gevallen is dialoog helaas niet mogelijk (fysiek geweld of betrapting op heterdaad) en moet de betrokkene worden bedwongen in afwachting van de komst van de ordediensten (rode fase).

Het aanleren en het gebruik van specifieke technieken om iemand tegen te houden of van zelfverdediging moet altijd gebeuren in een geest van respect voor de fysieke integriteit van het betrokken individu. Als dialoog niet langer mogelijk is, moeten de bedienden altijd kiezen voor het **ontwijken** van slagen, door een bepaalde houding aan te nemen, en voor de toepassing van bepaalde **neutraliseringstechnieken**, om het hoofd te bieden aan de fysieke agressiviteit van een individu.

Bij gebruik van de handboeien, of van de neutraliserende spray, moet de veiligheidsbediende de persoon onmiddellijk toevertrouwen aan de politiediensten, hem aan het zicht van derden onttrekken en indien nodig medische assistentie verlenen.

De opleiding, de controle en de voorwaarden opgelegd aan de veiligheidsbedienden voor het gebruik van hun verdedigingsuitrusting zijn vastgelegd in een Ministerieel Besluit van de Minister van Overheidsbedrijven, na advies van de Minister van Justitie en van Binnenlandse Zaken. Deze zal binnen enkele dagen worden gepubliceerd.

Historische context

In het verleden: de bijzondere spoorwegpolitie

De invoering van een bijzondere spoorwegpolitie gaat terug tot 5 mei 1835 dat van de inwijding van de lijn Brussel-Mechelen en datum waarop een koninklijk besluit de

= S e r i e U r s o f b " r S h e t ^ « belemmering van het

Maar het is op 15 april 1843 dat de wet wordt uitgevaardigd op de bijzondere spoorwegpolitie; de wet wordt vervangen door de wet van 25 juli 1891 die is aangepast maar nog altijd van kracht is.

Een driedubbel gerechtvaardigd^

^ * ^ ^ T M ^ b i j z o n d e r e — g p o i i t i e

- de noodzaak om te beschikken over bevoegde ambtenaren op het volledige spoorwegdomein, zonder beperkingen door de territoriale districten die van toepassing zijn op andere officieren van gerechtelijke politie*
- de noodzaak om te beschikken over ambtenaren ter plaatse, meer bepaald in de stations
- de noodzaak om te beschikken over ambtenaren die gespecialiseerd zijn in materies eigen aan de spoorwegexploitatie.

De onderliggende bedoeling was zeer duidelijk om op het spoorwegdomein *professionals* de vaststelling op zich te laten nemen van strafrechtelijke misdaden en delicten tegen de openbare orde, personen en eigendommen, en van de inbreuken op spoorwegwetten en -reglementen.

1999: oprichting van B-Security

De politiehervorming op het einde van de jaren negentig bracht meer bepaald de integratie van de zogenoemde "bijzondere" politiediensten (waaronder de spoorwegpolitie) met zich mee, in wat toen nog de rijkswacht was.

De vroegere spoorwegpolitie wordt door het Octopusakkoord op 1 maart 1999 opgesplitst. In komt enerzijds een bijzonder « spoorwegkorps » binnen de rijkswacht (nu federale politie) en anderzijds een nieuwe interne bewakingsdienst - B-Security - binnen de NMBS. De bedienden van deze laatste dienst hebben geen politiebevoegdheid.

Het oorspronkelijke personeel van B-Security waren voordien agenten uit de spoorwegpolitie die verkozen bij de NMBS te blijven. De hervorming bepaalde dat de

NMBS veiligheidstaken die haar werden opgelegd door het beheerscontract, moest uitvoeren met een effectief van 160 bedienden.

Noq in hetzelfde jaar 1999 wordt een centrale meldkamer opgericht die 24 uur op 24 operationeel is. Dit zorgt voor een aanspreekpunt voor NMBS-personeel geconfronteerd met agressie en voor de nodige hulp binnen een kort tijdsbestek.

In juli 2001 beslist de NMBS met eigen middelen het kader van B-Security uit te breiden. Het telt voortaan 310 bedienden. Het aantal brigades gaat terzelfder tijd van 13 naar 18 voor het volledige NMBS-spoorwegnet; één ervan richt zich specifiek op de veiligheid van reizigers en personeel aan boord van de treinen.

Voor de oprichting van B-Security verwees de NMBS naar de wet van 10 april 1990 met betrekking tot "de bewakingsdiensten, de beveiligingsondememingen en interne bewakingsdiensten".

Haar hoofdopdrachten liggen momenteel op drie vlakken: beveiliging van personen; beveiliging van gebouwen, werkplaatsen en rollend materieel; bijstand bij ongeval of ramp.

Protocollen van akkoord, ondertekend met de federale politie, waarborgen een nauwe en onontbeerlijke samenwerking tussen de twee eenheden met complementaire bevoegdheden. Op het terrein stuurt en coördineert een overlegcomité met betrekking tot veiligheid bij de NMBS deze samenwerking. Een nauwere samenwerking met de plaatselijke politie wordt eveneens aangemoedigd.

in de toekomst: de Corporate Security Service (Securail en B-Security)

Momenteel moet de spoorwegpolitie (ongeveer 450 personen, met inbegrip van de "metro"-ploeg), die is opgenomen bij de federale politie, haar opdrachten richten volgens de prioriteiten die zijn bepaald krachtens de wet en het nationaal veiligheidsplan. Ze kan zich dus niet altijd volledig wijden aan specifieke spoorwegproblemen, in de geest van wat in 1835 tot de oprichting ervan leidde.

De NMBS maakt zich zorgen over het feit dat haar veiligheidsbedienden en personeel in het algemeen almaar meer wordt geconfronteerd met criminele verschijnselen die hun bevoegdheden ruimschoots overschrijden. In maart van dit jaar, nog voor het tragische overlijden van een lid van B-Security, richtte ze een reeks suggesties tot de regering met het doel de bevoegdheden van haar bedienden uit te breiden en ze te voorzien van interventiemiddelen die ze nog niet hadden.

Als reactie hierop besloot de Ministerraad op 30 maart een werkgroep op te richten met betrekking tot de veiligheid van het openbaar vervoer.

Uiteindelijk gaf de Ministerraad op 30 april de NMBS de toelating naast B-Security een spoorwegveiligheidsdienst - Securail - op te richten. Die zou beschikken over uitgebreide controlebevoegdheden en zijn samengesteld uit beëdigde bedienden, conform de voorschriften van artikel 104 van de wet van 3 mei 1999 die de verdeling van de bevoegdheden organiseert ingevolge de integratie van de spoorwegpolitie bij de federale politie. Deze bedienden - bij voorrang de vroegere leden van de spoorwegpolitie die beslist hadden in 1999 bij B-Security te blijven - worden bovendien, mits een opleiding, uitgerust met handboeien en een neutraliserende spray. De beslissing, die nu in de vorm van een Koninklijk Besluit wordt geconcretiseerd, volgde na overleg tussen de Ministers van Overheidsbedrijven, Binnenlandse Zaken en Justitie.

De oprichting van Securail, samengesteld uit beëdigde bedienden, moet vermijden dat de huidige spoorwegpolitie worden overbelast. Zo kunnen deze hun middelen en personeel meer concentreren op opdrachten die een uitzonderlijke politie-interventie vereisen.

B-Security en Securail zullen naast elkaar bestaan met hun specifieke bevoegdheden en opdrachten. Ze zullen worden beheerd door de Corporate Security Service die, in de nieuwe structuur van de maatschappij, rechtstreeks zal afhangen van de toekomstige NMBS-Holding.