

Sectorbrede werkgroep

Schouwing van treinen

GP 43 I

Gemeenschappelijke praktijken voor de Belgische
spoorwegsector

Versie 1, van 19/06/2020

Verklaring inzake niet-aansprakelijkheid

Deze gids is opgemaakt in opdracht van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (in termen die uitdrukkelijk de aansprakelijkheid van Arthur D. Little beperken). Onze conclusies zijn het resultaat van de uitoefening van ons beste professioneel oordeel, gedeeltelijk gebaseerd op hulpmiddelen en informatie verstrekt door de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen en de andere deelnemers aan de sectorbrede werkgroep.

Het gebruik van deze gids door een derde partij, voor welk doel dan ook, zal de derde niet ontheffen van het uitoefenen van de nodige zorgvuldigheid bij het verifiëren van de inhoud van de gids.

Elk gebruik door een derde van dit document, enige afhankelijkheid ervan, of enige beslissing die op basis daarvan genomen moet worden, is de verantwoordelijkheid van deze derde partij. Arthur D. Little aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid m.b.t. het zorgvuldigheidsbeginsel van welke aard dan ook jegens die derde partij, noch enige aansprakelijkheid voor eventuele schade die een derde lijdt als gevolg van beslissingen die al dan niet zijn genomen, of acties die al dan niet zijn ondernomen op basis van dit document.

Sectorbrede werkgroep

Dit document werd opgesteld in het kader van een sectorbrede werkgroep in dewelke alle infrastructuurgebruikers van de Belgische spoorwegsector vertegenwoordigd zijn.

De volgende infrastructuurgebruikers werden uitgenodigd om deel te nemen aan deze werkgroep:

- DB Cargo Belgium
- DB Cargo Nederland
- CFL Cargo
- Crossrail Benelux NV
- Europorte France
- Eurostar France
- HSL Polska
- Infrabel
- Lineas
- Railtraxx
- RTB Cargo Netherlands
- RRF
- SNCB
- Fret SNCF
- THI Factory

De DVIS was eveneens een lid van de werkgroep maar heeft dit document niet gevalideerd. Het consultancykantoor Arthur D. Little heeft de werkgroep begeleid en gefaciliteerd en heeft de documenten opgesteld.

Tabel van de versies

De tabel hieronder toont de historiek van de verschillende versies van het document. De “draft” versies van het document staan niet vermeld in deze tabel.

<i>Versie</i>	<i>Datum</i>	<i>Commentaar</i>
I	19/06/2020	Initiële publicatie, volgend op de workshop van 04 juni 2020

Inhoudsopgave

Tabel van de versies	3
Voorwoord	5
Acroniemen en terminologie	7
I. De uitsplitsing van VVESI 4.3 – Schouwing van treinen	8
II. De technische schouwing van goederentreinen	9
2.1 Algemene bepalingen	9
2.2 Uitvoering	9
III. De schouwing van reizigersmaterieel	14
3.1 Algemeenheden	14
3.2 Uitvoering	14
Aanhangsel 1: Beperkte technische schouwing	17
Aanhangsel 2: Rangeerbewegingen waarbij de technische schouwing geldig blijft	22
Bijlage 1: Uitsplitsingstabel van VVESI 4.3	23

Voorwoord

Context

Dit document is een document van "gemeenschappelijke praktijken" met betrekking tot de voorschriften voor treinen. Het werd in eerste instantie ontwikkeld door een werkgroep die werd opgericht als onderdeel van een ondersteuningsopdracht voor de Belgische spoorwegsector bij de implementatie van het 4e spoorwegpakket. Deze werkgroep omvatte alle infrastructuurgebruikers (IG's) van de Belgische spoorsector.

De implementatie van het vierde spoorwegpakket leidt tot de noodzaak om de nationale veiligheidsregels te verminderen. Als onderdeel van deze vermindering van de nationale veiligheidsregels zullen de Veiligheidsvoorschriften betreffende de Exploitatie van de Spoorweginfrastructuur (VVESI) verdwijnen en onder meer vervangen worden door de Reglementering en Documentatie voor de Exploitatie van de Spoorweginfrastructuur (RDEI).

Om deze overgang van regelgeving mogelijk te maken, werden de bepalingen van het VVESI systematisch herzien door de IB onder het gezag van de DVIS om te identificeren:

- De afgeschafte materie die irrelevant of verouderd is
- De materie die valt onder de TSI OPE
- De materie die valt onder het K.B. 'Principes'
- De materie die overeenkomt met operationele procedures (opgenomen in de RDEI, Deel 3)
- De materie die overeenkomt met organisatorische bepalingen (opgenomen in de RDEI, Deel 4)
- De materie die valt onder de karakteristieken van het net, (opgenomen in de RDEI, Deel 1)
- De materie met het karakter van definitie of informatie (indien nodig overgedragen in de relevante documenten) of van veiligheid van het werk (opgenomen in de RDEI, Deel 2)
- De materie die binnen het VBS van de Infrastructuurbeheerder (IB) viel (zonder raakvlak met het VBS van de IG's)
- De materie die overgebracht is naar het VBS van IG's (zonder raakvlak met het VBS van de IB)

Bestaansredenen en het opstellen van gemeenschappelijke praktijken

De overdracht van materie van VVESI naar IG's veroorzaakte de totstandkoming van documenten m.b.t. gemeenschappelijke praktijken. De materie die naar de IG's is overgebracht, is niet opgenomen in een andere regelgevende bron die in het kader van het vierde spoorwegpakket is geïntroduceerd en valt niet onder de bepalingen van andere bestaande voorschriften. Na het verdwijnen van de VVESI valt deze materie dus onder het veiligheidsbeheersysteem van de IG's maar verliest deze haar bindend karakter.

De IB heeft classeurs ter beschikking gesteld aan de sector om de VVESI-materie die naar de IG's is overgebracht te kunnen identificeren. Om deze elementen niet te verliezen, werd een werkgroep opgericht om te bepalen of ze het onderwerp zouden kunnen zijn van "gemeenschappelijke praktijken" in de Belgische spoorwegsector, dat wil zeggen niet-bindende documenten die een consensus vertegenwoordigen binnen de sector en waarnaar kan verwezen worden binnen de VBS van IG's. De documenten vormen een gemeenschappelijk referentiekader voor samenwerking.

Aldus heeft de werkgroep gewerkt op basis van de materie die van de VVESI naar de IG's wordt overgebracht om de documenten van gemeenschappelijke praktijken op te stellen. Op basis hiervan heeft de werkgroep vastgesteld:

- Of de bepalingen al dan niet in de gemeenschappelijke praktijken moesten worden opgenomen
- Of er aanvullende bepalingen zouden moeten worden toegevoegd
- Of er bepalingen een eventuele wijziging vereisten
- Of er bepalingen een mogelijke uitbreiding vereisten om preciezer of normatiever te zijn

Sectorbrede werkgroep

De bepalingen die het voorwerp zijn geweest van een wijziging ten opzichte van de VVESI zijn aangeduid in 'italics' of in 'italics en rood', in de gevallen waar tijdens de workshops bepaalde tegenkantingen werden aangegeven betreffende de impact van de aanpassing op de veiligheid. In elk geval stelt de opname van een bepaling in deze gemeenschappelijke praktijken, de IG niet vrij van hun verplichtingen in het kader van (EU) n°402/2013 betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor de evaluatie en appreciatie van risico's.

Bijlage 1: Uitsplitsingstabel van VVESI 4.3 laat eveneens toe om de bepalingen van de VVESI die een aanpassing ondergaan hebben in deze gemeenschappelijke praktijken te identificeren, alsook de bepalingen die niet werden hernomen.

Dit document m.b.t. « gemeenschappelijke praktijken » »

Dit document bevat de "gemeenschappelijke praktijken" voor de Schouwing van treinen. Het werd opgesteld door de werkgroep op basis van het classeur 431 – *Schouwing van treinen* waarin de materie werd overgebracht van Hoofdstuk 4.3. – *Schouwing van treinen* van de VVESI naar de IG's. Naast de gemeenschappelijke praktijken die de bepalingen van de regelgeving aanvullen, presenteert deze classeur in deel *I-De uitsplitsing van VVESI 4.3 – Schouwing van treinen* de manier waarop de VVESI 4.3. werd uitgesplitst in de verschillende veiligheidsregels.

Dit document met gemeenschappelijke praktijken heeft geen bindende waarde noch waarde voor "aanvaardbare middelen voor naleving". Het moet worden gelezen in samenhang met de reglementering die op dit gebied van toepassing is, en met name de Koninklijke Besluiten (K.B.), de RDEI en de Technische Specificaties inzake Interoperabiliteit (TSI).

Dit document bevat de volgende secties:

I. De uitsplitsing van RSEIF 4.3 – Schouwing van treinen

Dit gedeelte geeft een beter inzicht in de manier waarop het onderdeel 4.3 van de VVESI is uitgesplitst tussen de verschillende regelgevingsbronnen en biedt daarom hulp aan de lezer, zodat hij het algemene regelgevend kader waarvan dit document van "gemeenschappelijke praktijken" een onderdeel is beter kan begrijpen.

II. De technische schouwing van goederentreinen

Deze sectie definieert de bepalingen m.b.t. de schouwing van goederentreinen. Het geeft de verschillende soorten schouwingen weer die op dit materiaal kunnen worden uitgevoerd en de omstandigheden waaronder deze schouwingen moeten worden uitgevoerd. Het definieert ook de voorschriften met betrekking tot de werkmethode voor het uitvoeren van schouwingen en de geldigheid van deze schouwingen.

III. De schouwing van reizigersmaterieel

In deze sectie worden regels vastgelegd met betrekking tot de schouwing van reizigersmaterieel. Net als bij goederentreinen worden in dit hoofdstuk de verschillende soorten schouwingen beschreven die op dit materieel kunnen worden uitgevoerd en de omstandigheden waaronder deze schouwingen moeten worden uitgevoerd. Het definieert ook de voorschriften met betrekking tot de werkmethode voor het uitvoeren van schouwingen en de geldigheid van deze schouwingen.

Acroniemen en terminologie

De volgende acroniemen worden gebruikt in dit document van “gemeenschappelijke praktijken”

Acroniem	Betekenis
K.B.	Koninklijk Besluit
CUU	Contrat Uniforme d’Utilisation des Wagons
IB	Infrastructuurbeheerder
RID	Reglement betreffende het internationaal vervoer van goederen per spoor Aanhangsel C van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF)
RDEI	Reglementering en Documentatie voor de Exploitatie van de Infrastructuur
VVESI	Veiligheidsvoorschriften betreffende de Exploitatie van de Spoorweginfrastructuur
VBS	Veiligheidsbeheersysteem
STI OPE	Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van de commissie van 16 mei 2019 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU
BV	De Buitengewone Vervoeren
IG	Infrastructuurgebruiker
UIC	International Union of Railways

I. De uitsplitsing van VVESI 4.3 – Schouwing van treinen

Dit document van gemeenschappelijke praktijken is opgesteld op basis van de bepalingen van *classeur 431 – Schouwing van treinen* die de materie behandelt die is overgebracht van deel 4.3. – *Schouwing van treinen* uit de VVESI naar de IG's.

De bepalingen van deel 4.3. – *Schouwingen van treinen* zijn "uitgesplitst" naar één enkele regelgevende bron: deel 352 – *Ongevallen, incidenten en in Nood verkeren* van de RDEI.

Als toevoeging werd het overgrote merendeel van de bepalingen overgedragen aan de IG's en werden die het onderwerp van *classeur 431*, die door de IB ter beschikking werd gesteld aan de sector. Sommige bepalingen van VVESI 4.3 werden beschouwd als "ingetrokken regels", maar werden op de relevante plaatsen in deze gemeenschappelijke praktijk geïntegreerd omdat beschouwd werd dat deze bepalingen het algemene begrip van het document vergemakkelijken.

Bijlage 1: Uitsplitsingstabel van VVESI 4.3 geeft in detail de manier weer waarop elk van de bepalingen van VVESI 4.3 is uitgesplitst, alsook de mogelijke link tussen de materie van de VVESI die naar de IG's is overgebracht en de gemeenschappelijke praktijken.

II. De technische schouwing van goederentreinen

2.1 Algemene bepalingen

2.1.1 Toepassingsgebied

Deze sectie behandelt de technische schouwing binnen de installaties (stations en spooransluitingen) *of bij vertrek uit private aansluitingen naar hoofdlijnen* van voertuigen opgenomen in goederentreinen *of rangeerbewegingen*. De werkzaamheden aan het rollend materieel die uitgevoerd worden in de herstel- en/of onderhoudswerkplaatsen worden hier niet behandeld.

2.1.2 Principes

Geen enkel voertuig dat opgenomen is in een goederentrein *of rangeerbeweging vertrekkende uit een private aansluiting naar hoofdlijnen* mag beschadigingen of afwijkingen vertonen die de verkeersveiligheid in gevaar kunnen brengen zonder dat er gepaste maatregelen werden genomen om risico's te beheersen.

Het opsporen van deze beschadigingen en afwijkingen alsook het nemen van de maatregelen die hieruit voortvloeien zijn de verantwoordelijkheid van de IG die de goederentrein verzekert.

2.1.3 Definitie

De technische schouwing van een goederentrein, is het geheel aan handelingen die het opsporen in een dergelijke trein van aanwezige beschadigingen of afwijkingen die de verkeersveiligheid in gevaar kunnen brengen, mogelijk maakt alsook zichtbare onregelmatigheden aan de lading, haar bevestigingen en haar vastzetting met een gevaar voor de veiligheid. Het is eveneens het geheel aan gepaste maatregelen die met het beheersen van de risico's garanderen ten gevolge van de vastgestelde beschadigingen, afwijkingen en onregelmatigheden.

2.2 Uitvoering

2.2.1 Veiligheidspersoneel

2.2.1.1 Schouwer

De technische schouwing moet uitgevoerd worden door veiligheidspersoneel dat gevormd is voor de uitvoering van VKT die hieronder vallen, conform met de reglementaire vereisten van toepassing in deze materie, in het bijzonder:

- Het KB dat de toepasselijke vereisten bepaalt voor veiligheidspersoneel en voor personeel belast met de uitvoering van onderhoudstaken.
- De TSI OPE

In het vervolg van het document, wordt dit personeel benoemd met de term « schouwer ».

2.2.1.2 Instructies voor de schouwer

Ledere IG stelt geschreven permanente instructies op voor de uitvoering van de technische schouwing. Deze instructies worden verdeeld aan het betrokken personeel.

Deze richtlijnen vermelden :

- De te onderzoeken organen;
- De onregelmatigheden met eventuele vermelding van de criteria of aanwijzingen om ze te ontdekken;
- De te nemen maatregelen (herstellen van de beschadiging, afkeuren van de wagen, inlichtingen over de vastgestelde beschadiging met aanduiding van de te gebruiken etiketten);
- De specifieke bijzonderheden voor bepaalde types materieel;

Sectorbrede werkgroep

- De specifieke bijzonderheden van de beperkte technische schouwing aangezien deze eigen is aan de IG (zie [2.2.2.3 Beperkte technische schouwing](#)).

Het document dat als referentie dient tot het opstellen van deze richtlijnen, omvat het appendix I van de bijlage 9 van de versie van de C.U.U die van toepassing is.

2.2.2 Aard van technische beschouwingen, omstandigheden of motieven

2.2.2.1 Onderwerp

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen verschillende technische schouwingen in functie van de omstandigheden of motieven.

2.2.2.2 Volledige technische schouwing

De volledige technische schouwing bestaat uit een inspectie van het geheel van de onderdelen van de wagen en de ladingsaspecten vermeld in aanhangsel I van de bijlage 9 van het CUU en de uitvoering van de koppelingen.

De volledige technische schouwing wordt verplicht uitgevoerd:

- Voor elk vertrek van een goederentrein van de binnenlandse dienst of *rangeerbeweging met vertrek uit private aansluitingen naar de hoofdlijnen*,
 - Gevormd door een type rangering die schokken kan veroorzaken (afstoting, ...);
 - Geladen op een manier die een verticale schok kan veroorzaken (laadtoren, ...);
 - Omvatten van UV (Uitzonderlijke vervoeren), met inbegrip van gecombineerd vervoer;
 - Met inbegrip van RID wagons;
- Op elke goederentrein van de internationale dienst, met als oorsprong een Belgisch station;
- Op de volledige treinen die circuleren tussen een ladingssite en een ontladingssite, een volledige technische schouwing waarvan de periodiciteit rekening houdt met de ladingsomstandigheden, en die de grens van 7 dagen continue circulatie niet overschrijdt.

2.2.2.3 Beperkte technische schouwing

De beperkte technische schouwing betreft minstens het opsporen van beschadigingen en onregelmatigheden vernoemd in de [aanhangsel I](#).

De keuze om een beperkte technische schouwing uit te voeren is aan de IG. De beperkte technische schouwing mag de volledige technische schouwing enkel vervangen indien deze laatste niet verplicht is.

De voorschriften van de IG specificeren expliciet welk personeel gemachtigd is om een beperkte technische schouwing uit te voeren, de gevallen waarin die schouwing en de manier waarop ze uitgevoerd wordt.

2.2.2.4 Voertuig dat is ontspoord, beschadigd of een hevige stoot heeft ondergaan

Om te kunnen bepalen of het voertuig dat in het ongeval betrokken raakte kan vervoerd worden zonder risico of dat er voorlopige herstellingen nodig zijn voor verzending, dient elk voertuig dat ontspoord is, beschadigd is of dat een hevige stoot heeft ondergaan een passend onderzoek te ondergaan.

Dit geldt eveneens voor het voertuig juist vóór en achter het voertuig dat ontspoord is, beschadigd is of een hevige stoot heeft ondergaan.

Dit passende onderzoek betreft ten minste:

- De looporganen (met de meting, op 3 punten telkens op niveau van de spoorstaaf, van de afstand tussen de binnenvlakken van de wielbanden van de wielstellen en de controle van de asbussen);
- De onderdelen van de ophanging;
- Het stoot- en trekwerk;

Sectorbrede werkgroep

- Het chassis

Dit onderzoek wordt uitgevoerd conform de voorschriften van annex 10 van de CUU, en in het bijzonder met:

- *Sectie 1 van deel B van de annex 10 van de CUU, voor de gevallen van ontsporing*
- *Sectie 2 van deel B van de annex 10 van de CUU, voor de gevallen van een abnormale schok door het bufferen*

Het personeel belast met dit onderzoek wordt specifiek aangewezen door de IG.

Het resterende deel van de trein dient minstens een beperkte technische schouwing te ondergaan

Opmerking

Indien de beschadigde wagen of zijn lading, onderworpen zijn aan het RID, dan moet de wagen behandeld worden conform de RID-voorschriften in deze materie.

2.2.2.5 Voertuig waarbij een warme asbus werd vastgesteld

De notie van een warme asbus is gedefinieerd binnen sectie 8.7.1 van bundel 352 - *Ongevallen, Incidenten en in nood verkeren van de RDEI*.

Alvorens de installatie tot waar het beperkt werd te mogen verlaten, maakt het voertuig waaraan een warme asbus werd vastgesteld, het voorwerp uit van een bijzonder onderzoek van alle asbussen door een schouwer.

Dit onderzoek wordt uitgevoerd conform de voorschriften van de annex 10 van de CUU, en in het bijzonder met de vereisten uit sectie 1 van deel A alsook de bijlage 5 van deze.

2.2.2.6 Voertuig waarbij een remklemming werd vastgesteld

Alvorens de installatie tot waar het beperkt werd te mogen verlaten, maakt het voertuig het voorwerp uit van een bijzonder onderzoek van het ganse loopwerk door een schouwer.

Dit onderzoek richt zich op de vastzetting van de wielbanden op de velg (wiel met wielband), het meten van de afstand tussen de binnenvlakken "Ei" (monobloc wiel) alsook een beoordeling van de beschadigingen van de loopvlakken.

Dit onderzoek wordt uitgevoerd conform de voorschriften van de annex 10 van de CUU, en in het bijzonder met de vereisten uit sectie 1 van deel A alsook de bijlage 5 van deze.

2.2.2.7 Buitengewoon vervoer

Elk buitengewoon vervoer maakt het voorwerp uit van een specifiek onderzoek door een schouwer dat toelaat de voorwaarden opgelegd door de "voorlopige toelating" na te kijken.

Dit onderzoek wordt uitgevoerd conform de volgende referenties:

- *De UIC fiches 502-1 – Uitzonderlijke vervoeren – Bepalingen betreffende de studie en uitvoering uitzonderlijke vervoeren en 502-2 – Uitzonderlijke vervoeren – Profielprocedure*
- *De onderdelen 1 en 2 Van de ladingsregels van de UIC*
- *De norm EN 13044 – Eenheden voor intermodale ladingen*
- *De onderdelen 423 – Circulatie van uitzonderlijke vervoeren en 443 – De uitzonderlijke vervoeren van de RDEI*

Dit onderzoek staat los van de opgelegde technische schouwing voor de trein waarin het buitengewoon vervoer is opgenomen.

2.2.2.8 Controles RID

Sectorbrede werkgroep

Treinen die gevaarlijke goederen vervoeren, worden gecontroleerd zoals voorzien in *punt 5 van de IRS 40471-3*.

2.2.3 Werkwijze

2.2.3.1 Uitvoering van een volledige of beperkte technische schouwing

Tijdens de uitvoering van een volledige of beperkte technische schouwing, begeeft de schouwer zich ambtshalve langsheen beiden zijden van de trein en onderzoekt nauwgezet elk voertuig en de uitvoering van de koppelingen.

Sectie 8.8 van bundel 352 – *Ongevallen, Incidenten en in nood verkeren* van de RDEI specificeert de maatregelen die moeten genomen worden in geval van schade of onregelmatigheid die niet ter plaatse kan worden verholpen.

2.2.3.2 Traceerbaarheid van de uitvoering en de resultaten van de technische schouwingen

De IG neemt de gepaste maatregelen om de naspeurbaarheid van de uitgevoerde technische schouwingen te waarborgen.

Per uitgevoerde technische schouwing, wordt er het volgende opgeslagen, eventueel op verschillende wijzen, het nummer van de geschouwde trein, de datum, de plaats en de aard van de technische schouwing, de gemaakte vaststellingen et de genomen maatregelen.

2.2.3.3 Traceerbaarheid van de overdracht van gegevens met betrekking tot vastgestelde afwijkingen, beschadigingen en onregelmatigheden

De IG neemt de nodige maatregelen om de naspeurbaarheid van de gegevensoverdracht met betrekking tot de vastgestelde afwijkingen, beschadigingen en onregelmatigheden, intern alsook naar andere IG of de IB, te waarborgen.

2.2.3.4 Internationale treinen, binnenkomend of in doorrit

Het uitblijven van een technische schouwing in het grensstation van binnenkomende treinen of treinen in doorrit is toegelaten voor zover de technische schouwing is afgedekt door bijzondere overeenkomsten die het behoud van de verkeersveiligheid garanderen tussen de IG's.

In dit geval organiseert de overnemende IG steekproefsgewijs schouwingen volgens bijlage 9 van het C.U.U hoofdstuk "Kwaliteitsbeheersysteem" (KBS).

2.2.3.5 Verplaatsen van voertuigen voorzien van een etiket ter onmiddellijke afkeuring

Alvorens te kunnen worden verplaatst, moeten de voertuigen die voorzien zijn van een etiket ter onmiddellijke afkeuring, de nodige herstellingen ondergaan om de verkeersveiligheid te waarborgen.

De voorwaarden waarin een dergelijk voertuig nog verplaatst mag worden binnen het station worden bepaald door de schouwer en ingeschreven op het etiket.

2.2.4 Geldigheid

2.2.4.1 Geldigheid van een complete of beperkte technische schouwing

Een volledige of beperkte technische schouwing, uitgevoerd in de vertrekinstallaties van de goederentrein, is geldig tot op het ogenblik dat het gedeelte van die trein definitief geïmmobiliseerd werd (in overeenstemming met de remregels) in de installaties van bestemming en dit voor zover een termijn van 72 uur tussen de schouwing en de immobilisatie niet werd overschreden en dat de trein geen rangeerbewegingen of stoten heeft ondergaan.

In volgende omstandigheden:

- Blijft de technische schouwing geldig wanneer, vóór het bereiken van de installatie van zijn eindbestemming, het gedeelte van de trein (omwille van exploitatieredenen):

Sectorbrede werkgroep

- Een definitieve immobilisatie ondergaat, op voorwaarde dat er een integriteitscontrole plaatsvindt alvorens de rit naar zijn eindbestemming wordt hervat.
- Alleen rangeerbewegingen die in [aanhangsel 2](#) werden beschreven, ondergaat
- Wordt de technische schouwing ongeldig wanneer, vóór het bereiken van de installatie van zijn eindbestemming, het gedeelte van de trein:
 - Een definitieve immobilisatie ondergaat die leidt tot het overschrijden van de termijn van 72 uur;
 - Andere rangeerbewegingen, dan deze die beschreven zijn in [aanhangsel 2](#), ondergaat

Indien de technische schouwing nog vóór het bereiken van de installatie van de eindbestemming ongeldig wordt, wordt een nieuwe technische schouwing uitgevoerd. In het geval dat de reeks gerangeerd is geweest zonder stoten, volstaat een beperkte schouwing. In de andere gevallen, is een volledige technische schouwing noodzakelijk.

2.2.4.2 Geldigheid van een schouwig andere dan de volledige of beperkte

De schouwingen andere dan de volledige of beperkte, hebben hun beperkte geldigheid in functie van hun specifieke doel, met name het ontdekken van één of meerdere afwijkingen, beschadigingen of onregelmatigheden ten gevolge van een bijzondere gebeurtenis (warme asbus, remklemming), het bepalen van de vervoersvoorwaarden richting werkplaats (idem), de conformiteitscontrole inzake bijzondere voorschriften (BV), ...

III. De schouwing van reizigersmaterieel

3.1 Algemeenheden

3.1.1 Toepassingsgebied

Het tweede deel van deze bundel behandelt de schouwing van voertuigen die opgenomen werden in reizigerstreinen samengesteld uit gesleept en gemotoriseerd materieel.

3.1.2 Principes

Geen enkel voertuig dat opgenomen is in een reizigerstrein mag beschadigingen of afwijkingen vertonen die de verkeersveiligheid in gevaar kunnen brengen zonder dat gepaste maatregelen werden genomen om de risico's te beheersen.

Het ontdekken van deze beschadigingen en afwijkingen alsook de maatregelen die hieruit voortvloeien zijn de verantwoordelijkheid van de IG die de reizigerstrein verzekert.

De schouwing van het materieel opgenomen in de reizigerstreinen speelt zich af op twee niveaus:

- Aan de ene kant in de loop van het normale onderhoudsprogramma van het materieel;
- Aan de andere kant ten gevolge van een incident of een ongeval waarbij de integriteit van het betrokken rollend materieel werd aangetast

3.1.3 Definitie

De schouwing van het materieel opgenomen in een reizigerstrein, is het geheel aan handelingen die het mogelijk maken om de aanwezigheid van beschadigingen of afwijkingen die de verkeersveiligheid in gevaar kunnen brengen, te ontdekken in een dergelijke trein. Het is eveneens het geheel aan gepaste maatregelen die garanderen dat de risico's gelinkt aan vastgestelde beschadigingen, afwijkingen en onregelmatigheden beheerst worden.

3.2 Uitvoering

3.2.1 Veiligheidspersoneel

3.2.1.1 Schouwer

De technische schouwing moet worden uitgevoerd door veiligheidspersoneel dat is opgeleid om de bijhorende veiligheidskritieke taken uit te voeren, in overeenstemming met de toepasselijke reglementaire vereisten op dit gebied, in het bijzonder:

- Het Koninklijk Besluit die de vereisten bepaalt die gelden voor veiligheidspersoneel en voor het personeel van de met onderhoud belaste entiteiten.
- De TSI OPE

3.2.1.2 Instructies voor de schouwer

Iedere IG stelt geschreven permanente instructies op voor de uitvoering van de technische schouwing. Deze instructies worden verdeeld aan het betrokken personeel.

Deze richtlijnen vermelden:

- De te onderzoeken organen;
- De onregelmatigheden met eventuele vermelding van de criteria of aanwijzingen om ze te ontdekken;

Sectorbrede werkgroep

- De te nemen maatregelen (herstellen van de beschadiging, afkeuren van de wagens, inlichtingen over de vastgestelde beschadiging met aanduiding van de te gebruiken procedure);
- De specifieke bijzonderheden voor bepaalde types materieel

De documentatie voor het opstellen van deze richtlijnen bestaat met name uit de beschrijving van het normale onderhoudsprogramma van het materieel opgesteld door de IG.

3.2.2 Aard van schouwingen, omstandigheden of motieven

3.2.2.1 Onderwerp

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen schouwingen van verschillende aard. De inhoud van deze schouwingen staat in functie van de omstandigheden of motieven.

3.2.2.2 Normale onderhoudscyclus van het materieel

Elk voertuig dat opgenomen is in een reizigerstrein, valt onder het normale onderhoudsprogramma van het materieel.

Elk voertuig dat tijdelijk uit dit onderhoudsprogramma wordt genomen om welke reden dan ook, mag opnieuw opgenomen worden in een reizigerstrein op voorwaarde dat alle controleverrichtingen voorzien in het normale onderhoudsprogramma van het materieel positief werden doorlopen.

De IG bepaalt, bij elke fase van het onderhoudsprogramma, de aard van de uit te voeren handelingen ter controle.

3.2.2.3 Voertuig dat is ontspoord of beschadigd of dat een hevige stoot heeft ondergaan

Om te kunnen bepalen of het voertuig dat in het ongeval betrokken raakte kan vervoerd worden zonder risico of dat er voorlopige herstellingen nodig zijn voor verzending, dient elk voertuig dat ontspoord is, beschadigd is of dat een hevige stoot heeft ondergaan een aangepast onderzoek te ondergaan.

Dit geldt eveneens voor het voertuig juist vóór en achter het voertuig dat ontspoord is, beschadigd is of een hevige stoot heeft ondergaan.

Dit aangepast onderzoek betreft ten minste:

- De looporganen (met de meting, op 3 punten telkens op niveau van de spoorstaaf, van de afstand tussen de binnenvlakken van de wielbanden van de wielstellen en de controle van de asbussen);
- De onderdelen van de ophanging;
- Het stoot- en trekwerk;
- Het raam.

Het personeel belast met dit onderzoek wordt specifiek aangewezen door de IG.

Het resterende deel van de trein ondergaat een gelegenheidsonderzoek.

3.2.2.4 Voertuig waarbij een warme asbus werd vastgesteld

Het begrip van een warme asbus wordt gedefiniëerd in sectie 8.7.1. van bundel 352 – *Ongevallen, Incidenten en in nood verkeren* van RDEI.

Naast de voorschriften opgelegd door bundel 352 – *Ongevallen, Incidenten en in nood verkeren* van de RDEI maakt het voertuig waarbij een warme asbus werd vastgesteld het voorwerp uit van een bijzonder onderzoek door een schouwer van al zijn asbussen.

Sectorbrede werkgroep

3.2.2.5 Voertuig waarbij een remklemming werd vastgesteld

Alvorens de installatie waartoe hij werd beperkt te kunnen verlaten, maakt het voertuig het voorwerp uit van een bijzonder onderzoek door een schouwer van het ganse loopwerk.

3.2.3 Werkwijze

Sectie 8.8 van bundel 352 – *Ongevallen, Incidenten en in nood verkeren* van de RDEI specificeert de maatregelen die moeten genomen worden in geval van schade of onregelmatigheid die niet ter plaatse kan worden verholpen.

3.2.3.1 Naspeurbaarheid van de uitvoering en de resultaten van de technische schouwingen

De IG neemt de gepaste maatregelen om de naspeurbaarheid van de uitgevoerde schouwingen te waarborgen.

De vastgestelde afwijkingen en beschadigingen alsook de genomen maatregelen als gevolg worden afzonderlijk geregistreerd voor elk voertuig (logboek of gelijkwaardig).

3.2.3.2 Naspeurbaarheid van de overdracht van gegevens met betrekking tot vastgestelde afwijkingen, beschadigingen en onregelmatigheden

De IG neemt de nodige maatregelen om de naspeurbaarheid van de gegevensoverdracht met betrekking tot de vastgestelde afwijkingen en beschadigingen, intern alsook naar andere IG of de IB, te waarborgen.

3.2.3.3 Internationale treinen

De overnemende IG is verantwoordelijk voor de technische toestand van het materieel bij internationale reizigerstreinen in doorrit of met België als eindbestemming.

3.2.3.4 Verplaatsen van voertuigen voorzien van een etiket ter onmiddellijke afkeuring

Zie 2.2.3.5.

3.2.4 Geldigheid

3.2.4.1 Geldigheid van de normale onderhoudscyclus van het materieel

De IG bepaalt de geldigheidsduur van elke voorgeschreven controle en bepaald bijgevolg de periodiciteit op die manier dat de voertuigen die werden opgenomen in een reizigerstrein operationeel blijven binnen de intervalgrenzen van deze controles.

3.2.4.2 Geldigheid van een controle buiten de normale onderhoudscyclus van het materieel

De uitgevoerde controles buiten het normale onderhoudsprogramma van het materieel, hebben hun beperkte geldigheid in functie van hun specifieke doel, met name het ontdekken van één of meerdere afwijkingen, beschadigingen of onregelmatigheden ten gevolge van een bijzondere gebeurtenis (stoot, warme asbus, remklemming). In geen geval, vervangen deze controles, de geplande controles van een zelfde aard in het kader van de normale onderhoudscyclus.

Aanhangsel I: Beperkte technische schouwing

OVERZICHT VAN DE GEMAKKELIJK OP TE SPOREN BESCHADIGINGEN EN ONREGELMATIGHEDEN

1. Loopwerk

1. 1. Breuk, open scheuren en andere in het oog vallende beschadigingen aan de wielen of aan de assen, voor zover ze zichtbaar zijn vanaf de buitenzijde van de wagen
1. 2. Gekantelde asbussen, gebroken of verhit (rook, brandgeur, warme asbus zodanig dat men hem niet meer met de rugzijde van de hand kan aanraken).

2. Ophanging

2. 1. Veerblad verschoven in de veerstrop (bv. 3 cm ...) of veer die niet meer correct rust op de asbus
2. 2. Ontbrekende draagveer.
2. 3. Hoofdblad van een bladveer is afgebroken.
2. 4. Ontbrekend deel van een veerblad..
2. 5. Onvoldoende speling tussen veerstrop en het overeenstemmende deel van het onderstel (te bepalen van geval tot geval).
2. 6. Gebroken veerstrop.
2. 7. Draagveerspil, veerhanger gebroken of ontbrekend, voor zover dit zichtbaar is vanaf de buitenzijde van de wagen. Losse draagveersteun, gebarsten draagveersteun, ontbrekende ring of ophangbout
2. 8. Gebroken schroefveer.

Sectorbrede werkgroep

3. Rem

3. 1. Afhangend deel van het remhangwerk
3. 2. Onbruikbare of verkeerde stand van de bedieningshandels van de remregimes “reizigers-goederen”, “ledig-beladen”.
3. 3. Onbruikbare handrem
3. 4. Ontbrekende remblok, remblok met ontbrekend gedeelte
3. 5. Onbruikbare remslang
3. 6. Gevoelige verliezen aan de luchtleidingen, kranen, remslangen of andere onderdelen van de rem.
3. 7. Vonkenscherm rust op het wiel.

4. Wagen-of draaistelraam

4. 1. Scheur of breuk in de langsliggers of in de kopbalken, voor zover deze gemakkelijk zichtbaar is en dat deze vanaf de boord van de flank tot in de kern doorlopen
4. 2. Asplaten gescheurd voor zover de scheur groter is dan één vierde van de doorsnede ter hoogte van de scheur en zichtbaar is van de buitenzijde van de wagen, gebroken, sterk vervormd, ontbreken of los
4. 3. Asplaatsluitstuk ontbrekend of gebroken
4. 4. Draaistel verschoven.
4. 5. Belangrijke scheur, belangrijke vervorming of breuk in het draaistelraam, voor zover zichtbaar vanaf de buitenzijde van de wagen

Sectorbrede werkgroep

5. Stoot- en trekwerk

5. 1. Ontbrekende buffer of onvoldoende bevestigd aan de kopbalk (bv. meer dan één ontbrekende bout en niet meer volledig tegen de kopbalk gespannen).
5. 2. Ontbrekende of gebroken bufferschijf.
5. 3. Ontbrekende of gebroken bufferplunjer
5. 4. Geblokkeerde buffer (plunjer blijft ingedrukt).
5. 5. Schroefkoppeling gebroken, onbruikbaar, ontbreekt
5. 6. Afhangende schroefkoppeling
5. 7. Trekhaak gebroken of verdraaid
5. 8. Merkbare ontregeling van de trekinrichting (bv. abnormale uit de trekhaakgeleiding stekende trekhaak).

6. Kast

6. 1. Wagenkast in het algemeen:

- onleesbare of ontbrekende opschriften;
- geldigheidsperiode van onderhoudskader of controle vervallen;
- sterk opengeweken kast zodanig dat er een overschrijding van het laadprofiel is;
- wanden, deuren gebroken of doorboord met een risico op verlies of beschadiging van de goederen met gevaar voor de veiligheid;
- vloerplank gebroken, ontbrekend of versplinterd die een risico vormt op verlies of beschadiging der goederen;
- deuren, schuifwanden onvoldoende gesloten, of niet vergrendeld (bv. door ontbrekende of gebroken draaias, spil of deurscharnier), ook voor containers;
- deuren, schuifwanden ontbreken of ontspoord (bv. abnormale stand van de deur t.o.v. de omlijsting);
- toebehoren van de kast zoals opstaptreden, handgrepen, ladders, loopbruggen... in slechte staat, niet bruikbaar (bv. ontbrekend; gebroken of sterk vervormd) .

6. 2. Gesloten wagens :

- ontbrekende of beschadigde ventilatieraampjes die de veiligheid in gevaar kunnen brengen;
- opengaand dak niet gesloten of niet vergrendeld;
- dakbekleding, dekzeil gelost, opgelicht of afhankelijk voor zover dit zichtbaar is van op de grond .

6. 3. Stortwagens :

- sluit- en bedieningsinrichtingen ontbreken of onbruikbaar met risico op verlies of beschadiging van goederen;
- afdekking (bv. dekzeil) is los, werd opgelicht of hangt af, voor zover dit zichtbaar is van op de grond .

6. 4. Platte wagens :

- zijvallen neergeklapt of niet vastgezet (bv. scharnieren, spullen van de zijvallen ontbreken, gebroken of onbruikbaar);
- rongen verbogen, niet geplaatst of ontbreken met een risico op verlies of beschadiging van goederen .

6. 5. Ketelwagens :

- bevestiging van het reservoir op het onderstel gescheurd, gebroken (bv. reservoir verschoven ...);
- reservoir ondicht (bv. lekken);
- de datum (eind van de maand) van de volgende controle van de ketel is vervallen;
- laad- en loskranen niet vergrendeld;
- beschermerschroefdop of afdichtingbeugel niet geplaatst of ontbrekend.
- Indien nodig, verificatie van de conformiteit inzake de opschriftborden en oranje markeringen met betrekking tot de vervoerde producten

7. Lading

7. Ladingen die duidelijk niet beantwoorden aan de geldende ladingsvoorschriften zoals deze van het CUU, het RID, de IG of de IB, bijvoorbeeld :
- *verplaatste lading;*
 - *slecht verdeelde lading;*
 - *vastzettingen los of gebroken;*
 - *lading met overschrijding van het laadprofiel;*
 - *lading drukt tegen de deuren;*
 - ...

Aanhangsel 2: Rangeerbewegingen waarbij de technische schouwing geldig blijft

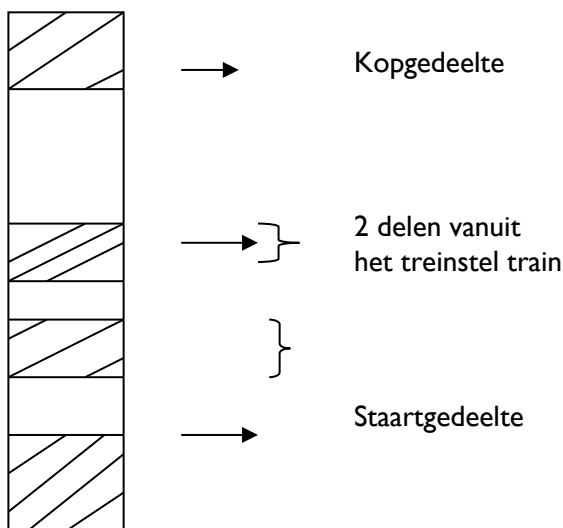
De geldigheid van de technische schouwing blijft behouden, op voorwaarde dat de rangeertechniek geen stoten veroorzaakt en zich beperkt tot maximaal 2 koppelingen:

Uitzetten van voertuigen

2 delen per trein

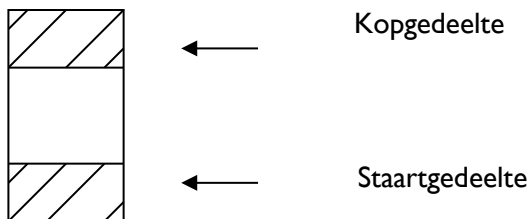
en/of

kop-en staart gedeelte



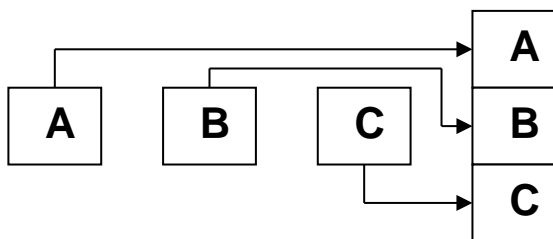
Bijplaatsen van voertuigen

Een kop- en staartdeel in zoverre dat de delen een technische schouwing hebben ondergaan



Vorming van een nieuwe trein

Vanaf 3 treinen of treindelen (ten hoogste) die vooraf aan een Schouwing werden onderworpen



Bijlage I: Uitsplitsingstabel van VVESI 4.3

Het onderstaande Excelbestand bevat 2 tabellen die de lezing van de uitsplitsing van onderdeel 4.3. – *Schouwing van treinen* van de VVESI vergemakkelijken (klik op het onderstaande icoon om het bestand te openen)



Uitsplitsingstabel_VV
ESI_431_vNL.xlsx

Nota:

- *Om dit document te kunnen raadplegen is het nodig om Adobe Acrobat Reader DC of Adobe Acrobat Pro DC te gebruiken.*
- *Dit bestand is beschikbaar als bijlage van de PDF. Het is echter ook mogelijk om toegang te verkrijgen door het paneel met 'Bijlagen' te openen. Om dit te doen, klikt u op de tab weergave en vervolgens op weergeven/maskeren, dan navigator en uiteindelijk op bijlagen. Het veld bijlagen zal verschijnen op de linkerkant van het scherm en het Excel-icoon zal verschijnen. U kan hierop klikken om het Excel document te openen.*