



Jaarverslag 2003

van de veiligheidsadviseurs

Frans ANDRIES

Sylvie DEROO

Rik BAERT

betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES
NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN
rue de France 85 B-1060 BRUXELLES
Frankrijkstraat 85 B-1060 BRUSSEL

Inleiding

In wat misschien hun laatste jaar in de huidige structuur van de NMBS mag zijn, hebben de veiligheidsadviseurs er ook dit jaar een jaar vol gemotiveerde werkijver opzitten.

De vruchten van hun ijver werden – zoals het hoort – ook dit jaar gebundeld in een jaarverslag.

Dit jaar probeert het verslag bovendien een vergelijk te maken met data van de voorbijgaande jaren, wat het overzicht duidelijker maakt zodat een beter naslagwerk wordt verkregen dat ook later nog zijn nut kan hebben.

Het jaarverslag heeft zeker niet de bedoeling een samenvatting te geven van alle taken die de adviseurs dit jaar hebben uitgevoerd. Het haalt alleen de cijfers aan dat het noodzakelijk moet bevatten volgens het Koninklijk Besluit van 1 juli 1999 betreffende de aanwijzing en de beroepsbekwaamheid van veiligheidsadviseurs voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, per spoor of over de binnenwateren.




De veiligheidsadviseurs.

JAARVERSLAG 2003

INHOUD

INLEIDING	2
JAARVERSLAG 2003	3
INHOUD	4
1. Veiligheidsadviseurs	5
2. Bedrijf	6
3. Personeel	7
4. Materieel	8
5. Procedures	9
6. Ongeval en incident	11
7. Opmerkingen	12
7.1 Belangrijke evenementen	12
7.2 Belangrijke dossiers : opvolging en stand van zaken vorig jaarverslag	12
BIJLAGEN	14
BIJLAGE 1	15
BIJLAGE 2	16
BIJLAGE 3	21
BIJLAGE 4	22
BIJLAGE 5	26
BIJLAGE 6	41
BIJLAGE 7	52
BIJLAGE 8	53
BIJLAGE 9	55

1. Veiligheidsadviseurs

Naam voornaam	ANDRIES Frans	BAERT Rik	DEROO Sylvie
			
Nationaliteit	Belg	Belg	Belg
Adres	Jacob Jordaenlaan 6 B-1980 ZEMST	Brouwerijstraat 8 B-8553 OTEGEM	Droogte 15 B-9940 EVERGEM
Geboortedatum	23/01/1949	09/04/1956	17/06/1969
Graad	Eerste factagechef	Logistiek adviseur	Industrieel ingenieur
Dienst	Directie Netwerk Antwerpen-Rail Noord Blok 9 lokaal 120	Directie Goederen eenheid B-Cargo BC.211 sectie 82	Directie Operaties Stafdienst Veiligheid en Milieu VM.012 sectie 10
Telefoon	03/204 31 05 of 31 18	02/526 36 40	02/525 40 63
GSM	0475/61 50 99	0478/50 09 79	
Fax	03/204 31 17	02/525 47 81	02/525 30 10
e-mail	frans.andries@b-rail.be	rik.baert@b-rail.be	sylvie.deroo@b-rail.be
Certificaten in België (alle klassen behalve 1 en 7)	827/69/1527 827/105/2231 geldig tot 20/03/2005	1893/134/2834 1893/136/2964 geldig tot 14/05/2006	1083/83/1726 1083/100/2212 geldig tot 26/04/2005
Certificaat in Nederland (alle klassen)	20.4472 geldig tot 17/07/2006	20.4224 geldig tot 19/06/2006	20.4225 geldig tot 19/06/2006

Sinds 2000 is de ploeg veiligheidsadviseurs versterkt tot drie : bij elk van de belangrijke Directies één (Goederen – B-Cargo – en Netwerk). Een coördinerende rol is weggelegd voor de veiligheidsadviseur van de Stafdienst VM bij de Directie Operaties.

2. Bedrijf

De *activiteit* van de NMBS beperkt zich tot het **vervoer** van goederen in de *sector spoor*.

Behandelde gevaarlijke goederen : zie Bijlage 1 en Bijlage 2.

De gegevens in deze statistieken werden ontleend van de dienst die het beheer van het GEM systeem (Goederen Elektronisch Management) onder zijn bevoegdheid heeft.

Het goederenvervoer bij de NMBS bestaat nog enkel uit volle wagenladingen. In de statistiek wordt hierbij geen onderscheid gemaakt in conditionering (intermodaal containervervoer of vervoer in wagens; colli vervoerd als volledige wagenlading / containerlading of tankvervoer).

Uit de cijfers van Bijlage 1 kunnen we afleiden dat het totaal RID-vervoer licht is gestegen, met lichte verschuivingen in de aard van de vervoerde goederen

Echter, uit de cijfers van Bijlage 2 kunnen we afleiden dat voor wat betreft de vervoerde massa, de belangrijkste gevaarlijke goederen dezelfde zijn gebleven:

2002		2003	
3258	verwarmde vaste stof, n.e.g. (warme staalrollen)	3258	verwarmde vaste stof, n.e.g. (warme staalrollen)
3257	verwarmde vloeistof, n.e.g. (voornamelijk vloeibaar staal)	1202	stookolie of dieselolie
1202	stookolie of dieselolie	3257	verwarmde vloeistof, n.e.g. (voornamelijk vloeibaar staal)
2067	ammoniumnitraathoudende meststoffen	3082	milieugevaarlijke vloeistof, n.e.g.
1203	benzine	1965	mengsel van koolwaterstofgassen, vloeibaar gemaakt, n.e.g. (LPG)
1184	ethyleendichloride	1203	benzine
3082	milieugevaarlijke vloeistof, n.e.g.	2067	ammoniumnitraathoudende meststoffen
1086	vinylchloride, gestabiliseerd	1184	ethyleendichloride
1965	mengsel van koolwaterstofgassen, vloeibaar gemaakt, n.e.g. (LPG)	1086	vinylchloride, gestabiliseerd
1010	butadienen, of mengsels ervan, gestabiliseerd	1010	butadienen, of mengsels ervan, gestabiliseerd

Indien we ook de afgelegde weg van deze goederen in rekening brengen, zien we dat ook daar de top 10 gelijk blijft, maar dat de volgorde van een aantal wijzigt. We krijgen :

2002		2003	
1202	stookolie of dieselolie	1202	stookolie of dieselolie
1203	benzine	3258	verwarmde vaste stof, n.e.g. (warme staalrollen)
3082	milieugevaarlijke vloeistof, n.e.g.	1203	benzine
1086	vinylchloride, gestabiliseerd	3082	milieugevaarlijke vloeistof, n.e.g.
3258	verwarmde vaste stof, n.e.g. (warme staalrollen)	3257	verwarmde vloeistof, n.e.g. (voornamelijk vloeibaar staal)
3257	verwarmde vloeistof, n.e.g. (voornamelijk vloeibaar staal)	1086	vinylchloride, gestabiliseerd
1184	ethyleendichloride	1184	ethyleendichloride
1965	mengsel van koolwaterstofgassen, vloeibaar gemaakt, n.e.g. (LPG)	1965	mengsel van koolwaterstofgassen, vloeibaar gemaakt, n.e.g. (LPG)
2067	ammoniumnitraathoudende meststoffen	1010	butadienen, of mengsels ervan, gestabiliseerd
1010	butadienen, of mengsels ervan, gestabiliseerd	2067	ammoniumnitraathoudende meststoffen

3. Personeel

Een van de taken van de veiligheidsadviseurs bestaat erin na te gaan of de betrokken werknemers een passende opleiding hebben gekregen, en dat die in hun dossier vermeld staat. Deze controle gebeurt bij steekproef tijdens de bezoeken aan de regio's en de Service Centers (zie ook 5.)

Aantal personeelsleden, betrokken bij bovenvermelde activiteit(en) met de opleidingen die ze genoten – intern of extern – is opgenomen in Bijlage 3.

4. Materieel

Rollend materieel		
Locomotieven	2002	2003
Elektrische meerstromige	104	103
Elektrische enkelstromige	323	284
Diesel, lijn	166	99
Diesel, rangeer	321	276
Goederenmaterieel		
Belgische commerciële wagens	15118	14821
Belgische commerciële wagens verhuurd aan vreemde netten	478	277
Wagens in huur genomen	1221	1000

In de loop van 2003 waren de voornaamste wijzigingen aan het materieelpark van het goederenvervoer :

het buiten dienst stellen van :

- locomotieven : 152 (alle diesel, waarvan 62 lijn, 63 rangeer, 27 locotractoren)
- wagens: 553
waarvan : 205 gesloopt of verkocht als schroot
348 verkocht voor wederbenutting

5. Procedures

Een overzicht van schriftelijk vastgelegde procedures i.v.m. het vervoer van gevaarlijke goederen (bovendien wat in 2003 ingevoerd en / of vernieuwd werd) vindt u in Bijlage 4.

De Procedurehandleiding bevat procedures voor de aanneming van RID-zendingen bij vertrek. Daarnaast bestaat eveneens een systeem van controles door steekproef. De controles door representatieve steekproeven zijn tegelijk vereist :

- in een wettelijk kader op de zendingen aangenomen bij vertrek, in toepassing van het RID 2003 (Deel 1; §1.4.1 en 1.4.2.2.1);
- in het kader van een contractuele overeenkomst op de zendingen afkomstig van het buitenland en bestemd voor de Belgische stations, in toepassing van het Multilateraal akkoord RID tussen 9 spoorwegnetten (zie Bijlage 5)¹.

Het kwaliteitsbeheer (Annexe 3 van Bijlage 5) laat toe de kwaliteit van de controles te beoordelen die door de netten uitgevoerd worden bij lokale aanneming van de RID-zendingen.

Een overzicht van de uitgevoerde controles en van de vastgestelde inbreuken is opgenomen in Bijlage 6.

De cijfers worden vanaf dit jaar weergegeven volgens de Sous-annexe 1 tot en met Sous-annexe 4 van Annexe 3 van Bijlage 5

Bij RID-inbreuken worden de betrokken stations / buitenlandse netten gewezen op de fouten. Meestal echter zijn de fouten de verantwoordelijkheid van de afzender, die hiervan wordt ingelicht. De NMBS krijgt geen informatie over wat de klant / het buitenlands net tegen deze inbreuken onderneemt.

Om de beschikbaarheid en de toepassing van de geldende procedures na te gaan, voerden de veiligheidsadviseurs eveneens een aantal steekproefsgewijze controles² uit in regiostations en B-Cargo Service Centers. Hierbij wordt nagegaan of het personeel (o.a. controleurs RID en RID-raadgevers) de regels kent en toepast. Het bezoek wordt aangekondigd aan de stationschef / chef van het Service Center B-Cargo.

Datum	Plaats van onderzoek
22 januari	Regio Mechelen
12 februari	Regio Tournai
26 februari	Regio Brugge Kust
12 maart	Regio Leuven
21 maart	Regio Mons
24 april	Regio Hasselt
30 april	BC SC Monceau
21 mei	BC SC Antwerpen
15 juli	Regio Charleroi Rail
25 augustus	BCSC Zeebrugge
29 september	Regio Arlon
21 oktober	Regio Liège Rail
24 & 25 november	Regio Antwerpen Rail

Volgende bemerkingen kwamen hierbij naar voor :

- het consigne 10/7 (vroegere nummering 20/11) moet geactualiseerd worden (uit PV Mechelen, Tournai, Liège-Rail)
- het consigne 13/9 (vroegere nummering 20/6) moet geactualiseerd worden (uit PV Tournai)

¹ Op 26 & 27 februari 2003 werd een "avenant" 1 van de nieuwe uitgave van het akkoord gepubliceerd die de wijzigingen als gevolg van de wijzigingen (1.01.2004) van het RID invoert. Gezien de NMBS in 2003 het RID 2004 nog niet toepast, werd dit nieuw akkoord ook nog niet opgenomen in Bijlage 5.

² Een overzicht van de regio's en de B-Cargo Service Centers met de recentst uitgevoerde controles is opgenomen in Bijlage 7.

- de opleiding van het personeel moet vermeld worden in de opleidingsfiche van het personeel (uit PV Mechelen, Tournai, Brugge-Kust, Leuven, Mons, Hasselt, BCSC Monceau, BCSC Antwerpen, Charleroi-Rail, BCSC Zeebrugge, Arlon, Liège-Rail, Antwerpen-Rail)
- het personeel van de beweging dat vervoersdocumenten en zendingen behandelt, moet deelnemen aan de permanente opleiding factage (PV Mechelen, Brugge-Kust, Liège-Rail)
- bepaalde personen van N.21 hebben geen bijkomende RID-opleiding genoten (uit PV Mechelen, Tournai)
- de nieuw aangestelde controleur-ervanger dient een basisopleiding RID-controleur te volgen (uit PV Leuven, Arlon)
- het personeel dat betrokken is bij het lossen van gevaarlijke goederen (dienstvervoer van brandstof voor verwarming of tractie), moet daartoe een opleiding genoten hebben die vermeld wordt in het persoonlijk dossier (uit PV Leuven, Hasselt, Charleroi-Rail)
- er is een probleem met de verdeling van reglementen tot bij de basis van BC (uit PV BCSC Monceau, BCSC Antwerpen, BCSC Zeebrugge)
- er bestaan nog steeds geen plaatselijke consignes voor de Service Centers (dus ook niet voor RID, Procedurehandleiding) (uit PV BCSC Monceau, BCSC Antwerpen, BCSC Zeebrugge)
- In de locomotieven is niet steeds een Codeboek van de gevaarlijke goederen aanwezig of blijkt het niet de laatste uitgave te zijn (uit PV Mechelen, Brugge-Kust, Leuven, Mons, Hasselt, Charleroi-Rail, Liège-Rail, Antwerpen-Rail).

6. Ongeval en incident

Een overzicht van alle incidenten en ongevallen met gevaarlijke goederen bevindt zich in Bijlage 8.

De lijst met zware ongevallen volgens de definitie van CEFIC³ is opgenomen in Bijlage 9. Dit jaar vielen er geen zware ongevallen met gevaarlijke goederen te betreuren.

Conclusies en maatregelen om herhaling te voorkomen :

Dit jaar waren de incidenten niet rechtstreeks het gevolg van de gevaarlijke goederen of het materieel en werden dus geen adviezen in dit verband geformuleerd.

Beschikbaar materieel en personeel voor interventie bij ongeval of incident :

De NMBS beschikt zelf over "herspringstreinen" over het hele net. De herspringstreinen worden ingezet bij ontsporingen, ze hebben geen bijzondere uitrusting voor voorvallen of ongevallen met gevaarlijke goederen.

Met twee grote scheikundige ondernemingen hebben we bovendien een bijstandsovereenkomst gesloten. Hierdoor kan een gespecialiseerde ploeg, die de aangepaste middelen bezit en tevens dag en nacht beschikbaar is, naar de plaats van het ongeval gaan om belangrijke (en gevaarlijke) taken op te knappen en de al ingezette gespecialiseerde diensten te versterken.

Afzender en / of geadresseerde van de goederen kunnen eveneens de nodige technische ondersteuning bieden bij interventies met gevaarlijke goederen.

Momenteel onderzoekt de NMBS tevens de mogelijkheid om een overeenkomst af te sluiten met gespecialiseerde wegvervoerders voor het ter beschikking stellen van materieel noodzakelijk bij incidenten waar het overpompen van gevaarlijke goederen nodig blijkt. Op die manier wil de NMBS de mogelijkheid creëren sneller gespecialiseerd materieel ter beschikking te stellen van de interventiediensten.

³ CEFIC = Europese Raad voor de Chemische Nijverheid (Conseil Européen de l'Industrie Chimique)

7. Opmerkingen

7.1 Belangrijke evenementen

- 7 januari : Coördinatievergadering VM-N-BC : bijgewoond door de drie veiligheidsadviseurs
- 19 februari : Overleg van de drie veiligheidsadviseurs
- 11 maart : Coördinatievergadering VM-N-BC : bijgewoond door de drie veiligheidsadviseurs
- 2 april : Overleg van de drie veiligheidsadviseurs
- 13 mei : Coördinatievergadering VM-N-BC : bijgewoond door de drie veiligheidsadviseurs
- 4 juni : Overleg van de drie veiligheidsadviseurs
- 9 september : Coördinatievergadering VM-N-BC : bijgewoond door de drie veiligheidsadviseurs
- 1 oktober : Overleg van de drie veiligheidsadviseurs
- 2 oktober : Controles FOD te Kinkempois : bijgewoond door de veiligheidsadviseur VM
- 24 oktober : Controles FOD te Feluy : bijgewoond door de veiligheidsadviseur VM
- 4 november : Coördinatievergadering VM-N-BC : bijgewoond door de veiligheidsadviseurs VM en BC
- 12 november : Controles FOD te Antwerpen Rail : bijgewoond door de veiligheidsadviseur VM
- 1 december : Controles FOD te Tessenderlo : bijgewoond door de veiligheidsadviseur VM
- 10 december : Overleg van de drie veiligheidsadviseurs

7.2 Belangrijke dossiers : opvolging en stand van zaken vorig jaarverslag

- Ladinglijsten, wagenlijsten en vervoersopdrachten : het RID vereist de aanwezigheid van een vervoersdocument tijdens het vervoer van gevaarlijke goederen; daarom wordt ernaar gestreefd dergelijke lijsten in kwaliteit te verbeteren wanneer ze als bijlage aan de vrachtbrief worden gebruikt. Het gebruik van vervoersopdrachten wordt ofwel afgebouwd ofwel opgenomen in akkoorden met de klant(en). Dergelijke akkoorden zijn nog steeds in ontwerpfase, zowel op lokaal niveau als op niveau van B-Cargo Brussel. Bij elk terreinbezoek halen de veiligheidsadviseurs de toe te passen werkwijze aan.
- Opleidingen RID : In mei overhandigde N.212 een exemplaar van de cursus RID die zou gebruikt worden voor de opleiding van technisch personeel. In juli kregen de veiligheidsadviseurs de cursus te zien die in het Franstalig landsdeel zou gebruikt worden voor de opleiding RID 2003. Een zelfde cursus zou ook voor Vlaanderen opgesteld zijn.
- RID-dienstvervoer : bepaalde opslagplaatsen voor brandstoffen voor verwarming of voor de bevoorrading van krachtvoertuigen kunnen enkel via het spoor bediend worden; dit gebeurt dan door dienstvervoer; in dergelijke gevallen dient het hiervoor aangeduid NMBS-personeel het lossen van deze leveringen op zich nemen. De consignes voor de bediening en de opleiding van dit personeel zijn niet steeds aanwezig.
- Laten staan van lege ongereinigde RID-wagens op NMBS-terrein : de veiligheidsadviseurs hebben onderzocht in hoeverre dergelijke wagens op onze terreinen staan. Uit de studie blijkt dat de

voorgestelde criteria nu al toegepast worden voor het laten staan van niet gereinigde lege RID-wagens zonder nieuwe vervoersopdracht. Alleen de depot-wagen van Manage worden in Monceau geplaatst omdat Manage geografisch niet geschikt is. VM.012 heeft het voorstel voor aanpassing van het ARGSi terug aan de STAF overgemaakt, zodat het laten staan van wagens officieel kan geregeld worden.

Opgemaakt te Brussel, maandag 24 mei 2004,



F. ANDRIES



R. BAERT



S. DEROO

BIJLAGEN

Overzicht van de vervoerde gevaarlijke goederen

Jaaroverzicht 2003

Identificatie (per klasse)	Hoeveelheid					
	Aantal wagens		Vervoerd gewicht (ton)		Afstand (km)	TKM goederen
Jaar	2002	2003	2002	2003	2003	2003
Klasse 1	305	320	5.240	6.158	67.360	1.296.259
Klasse 2	25.081	24.835	1.138.647	1.153.399	4.108.387	190.803.683
Klasse 3	58.126	63.830	3.068.968	3.368.592	12.452.419	657.169.341
Klasse 4.1	451	368	20.503	12.855	71.846	2.509.729
Klasse 4.2	858	943	22.791	20.640	154.111	3.373.119
Klasse 4.3	1.085	1.003	37.074	35.291	210.140	7.393.869
Klasse 5.1	8.299	6.840	398.304	328.083	649.495	31.153.256
Klasse 5.2	51	29	1.734	882	3.887	118.218
Klasse 6.1	7.412	8.447	264.437	325.667	1.570.898	60.564.655
Klasse 6.2	0	0	0	0	0	0
Klasse 7	217	185	8.488	7.028	27.044	1.027.380
Klasse 8	19.130	18.495	829.525	814.412	3.392.616	149.391.034
Klasse 9	60.312	72.893	4.047.907	4.941.671	3.001.902	203.509.419
Tot RID	181.327	198.188	9.843.618	11.014.678	25.710.105	1.308.309.962
Niet RID	2.444.569	⁴	47.995.481	⁴	⁴	⁴
Totaal	2.625.896	⁴	57.839.099	⁴	⁴	⁴

Een volledig overzicht van de goederen die in 2003 in hoeveelheden van meer dan 2500 ton werden vervoerd, is opgenomen in Bijlage 2.

⁴ Deze cijfers worden voor het jaar 2003 (na herhaalde vraag) niet meegedeeld.

Overzicht van de gevaarlijke goederen waarvan meer dan 2500 ton/jaar wordt vervoerd

Identificatie per UN-nr	Aantal wagens		Massa (ton)		Afstand (km)	TKM
	2002	2003	2002	2003	2003	2003
1005	2887	2693	141941	135393	406791	20451784
1010	3061	3537	159813	185504	591911	31043782
1011	53	65	2387	2928	10285	463300
1012	555	630	27811	32159	84739	4325590
1017	424	501	23969	28162	81902	4603841
1018	365	387	9761	10770	73757	2052617
1028	176	195	5680	6701	41053	1410750
1032	173	155	5958	5527	29129	1038684
1033	65	66	1818	1944	8401	247448
1037	50	52	2203	2176	9543	399338
1038	125	101	1868	1585	16015	251325
1040	1791	1871	92127	94964	238791	12120015
1052	302	224	10129	8034	49954	1791654
1055	131	149	6526	7523	24011	1212314
1061	722	540	13572	11887	53248	1172146
1063	284	253	16422	15223	40788	2454212
1064	306	124	16601	6803	17668	969318
1077	1773	1953	77556	92153	318557	15031225
1083	52	92	1994	3647	13347	529092
1085	58	0	3188	0	0	0
1086	3814	3691	215170	208452	723887	40882063
1089	311	0	18964	0	0	0
1090	435	495	18803	19939	77552	3123857
1092	409	170	20260	8650	27253	1386697
1093	1558	1888	91409	110203	303345	17706318
1100	346	537	6204	9101	60096	1018499
1105	64	115	1845	2651	30124	694424
1114	101	299	2446	14336	50645	2428250
1120	156	201	6297	10158	40443	2043881
1123	391	429	15271	13771	86850	2787905
1129	107	158	4982	6982	25030	1106073
1131	656	770	30913	34702	173747	7830349
1133	139	197	3957	5638	42511	1216635
1145	0	68	<100	2665	11682	457831
1154	91	94	2579	2714	16356	472236
1156	63	0	1710	0	0	0
1160	61	64	2150	2133	10001	333315
1164	48	41	2473	1914	4697	219270
1170	952	1151	37293	41519	208412	7517861
1173	1165	1198	43115	42045	251346	8821238
1184	3617	3837	223978	237481	563589	34881855
1193	118	113	4681	4797	18509	785732
1197	64	61	1989	1882	14008	432181
1202	21696	27166	1337925	1689773	5852445	364032377
1203	4572	4211	270836	252302	922863	55293322
1206	51	86	1655	3124	16840	611723
1208	202	242	9259	10605	45999	2015783
1210	65	0	2421	0	0	0

Identificatie per UN-nr	Aantal wagens		Massa (ton)		Afstand (km)	TKM
	2002	2003	2002	2003	2003	2003
1212	63	41	2861	1803	6534	287337
1213	176	238	6185	8128	45177	1542851
1218	45	69	2051	3298	17050	814941
1219	231	284	8168	10430	53018	1947105
1220	54	65	2162	2398	14071	519112
1221	308	230	10065	8735	32641	1239648
1223	139	134	7654	5140	27323	1048061
1230	0	76	<100	3276	10691	460838
1231	82	77	2953	2685	21216	739805
1235	84	0	1973	0	0	0
1242	103	176	1540	3602	57246	1171591
1245	162	157	5707	5181	34279	1131207
1247	146	189	5178	6566	37267	1294683
1250	149	213	7254	5863	32051	882230
1263	902	709	36611	27559	131167	5098493
1265	479	435	17080	15405	68004	2408280
1266	114	134	3172	3221	30418	731167
1268	123	112	4944	4414	17914	706004
1274	77	51	3284	2144	8477	356366
1280	1555	793	88385	44937	144381	8181651
1294	118	187	4249	7409	29929	1185797
1295	102	84	5175	3485	12963	537810
1296	86	108	2441	2965	19029	522417
1298	96	0	2562	0	0	0
1301	1139	1067	54351	48875	190803	8739922
1307	220	162	9777	7966	28521	1402459
1325	0	52	<100	1743	10798	361941
1361	0	119	<100	2541	15258	325803
1384	177	100	8072	4280	12059	516125
1402	189	185	9577	10046	39467	2143165
1408	79	84	3768	3595	6559	280710
1428	396	333	12281	10823	71150	2312482
1435	0	32	<100	1517	5796	274767
1479	681	341	26756	12948	14484	549967
1495	71	75	2402	2491	15052	499927
1498	61	60	2860	2833	9314	439776
1500	77	41	3932	1980	4421	213502
1547	445	607	17822	27932	81772	3762859
1564	43	0	1845	0	0	0
1593	160	239	5631	9543	28818	1150670
1595	115	167	2955	3814	37825	863860
1604	296	312	11884	12706	50925	2073888
1648	154	140	3242	3791	33445	905643
1649	154	137	3697	2895	33186	701266
1664	0	34	<100	1597	5784	271678
1708	0	102	<100	5455	16176	865099
1709	0	50	<100	1833	11801	432625
1710	724	471	23343	15336	136294	4437802
1715	1929	1753	87926	85759	297205	14539648
1719	125	163	3528	4161	43293	1105167
1726	114	118	3237	2075	24474	430369
1744	1020	576	20374	11917	131794	2726717
1750	60	40	1614	1532	11923	456651
1752	0	139	<100	2492	22702	407003

Identificatie per UN-nr	Aantal wagens		Massa (ton)		Afstand (km)	TKM
	2002	2003	2002	2003	2003	2003
1754	58	142	1671	3804	33955	909611
1760	216	248	6859	8201	53326	1763413
1778	115	96	7442	6276	20958	1370129
1779	511	320	23230	13208	45501	1878054
1783	92	0	5214	0	0	0
1789	196	199	9051	9298	32246	1506650
1790	317	338	12852	11615	44912	1543352
1805	991	1050	50295	51139	251128	12230890
1809	0	110	<100	1907	33247	576382
1814	182	194	4600	5214	33742	906860
1818	91	78	4999	4118	19554	1032351
1823	421	471	21974	18028	73645	2818837
1824	1934	1349	123462	82847	208728	12818746
1830	252	188	11416	8351	23980	1065197
1831	157	345	9081	20140	30066	1755157
1832	82	0	4184	0	0	0
1836	57	85	1949	3018	21515	763909
1838	90	106	1557	1784	36278	610566
1848	0	124	<100	3876	22399	700149
1863	704	0	45687	0	0	0
1866	903	894	31551	30986	121636	4215898
1888	157	89	9651	5509	17032	1054262
1897	129	171	3767	6032	37792	1333107
1908	79	0	3030	0	0	0
1915	91	160	3465	7578	20233	958285
1917	641	859	19058	25891	177675	5355278
1919	410	564	19651	25291	103780	4653723
1935	503	412	21009	18567	66777	3009341
1942	60	0	2419	0	0	0
1950	268	269	7721	7993	49546	1472198
1951	953	781	35114	28321	171460	6217566
1959	325	245	9224	8144	39658	1318264
1965	4505	4754	200676	211484	702753	31262309
1969	84	0	3071	0	0	0
1987	204	212	7217	7999	36853	1390505
1990	145	97	4406	3012	22551	700243
1992	467	416	22209	19906	85454	4089056
1993	1198	1062	43943	37226	232975	8166410
2014	1195	1215	46902	50456	141696	5884291
2015	1114	953	36724	31888	72335	2420376
2022	0	37	<100	1556	9079	381809
2023	112	134	5585	6194	28274	1306934
2031	1135	1946	59631	112609	278065	16090761
2048	75	121	2686	4273	24592	868443
2050	149	149	8303	8473	23793	1353007
2051	56	0	2477	0	0	0
2054	57	0	1846	0	0	0
2055	1854	1472	103580	80720	215299	11806342
2056	109	168	3185	5991	33621	1198949
2057	0	47	<100	1614	12441	427229
2067	4978	4039	274192	221313	375129	20554822
2074	127	98	3361	2894	18083	534002
2076	360	325	9110	8033	70664	1746597
2078	1233	1691	45097	61852	263073	9622467

Identificatie per UN-nr	Aantal wagens		Massa (ton)		Afstand (km)	TKM
	2002	2003	2002	2003	2003	2003
2079	82	125	2523	3578	23947	685459
2187	318	119	14458	6354	23993	1281105
2205	0	33	<100	1967	9036	538600
2209	63	90	1815	1883	18256	381956
2211	827	804	33661	29947	80901	3013361
2213	36	58	1809	2532	5717	249577
2215	436	259	13458	8206	57601	1824995
2218	823	539	19905	13276	143782	3541465
2238	59	83	2787	4171	8366	420417
2265	209	176	7596	5899	35018	1173700
2270	135	172	4302	4614	20517	550380
2280	251	343	13031	18357	65120	3485154
2291	40	0	1553	0	0	0
2303	45	55	2084	2460	7371	329685
2304	58	87	2029	2525	21777	632034
2308	63	0	1851	0	0	0
2312	149	364	7114	19371	62745	3339103
2313	80	0	4395	0	0	0
2319	0	63	<100	1522	14978	361849
2348	1066	1769	34112	65374	338184	12497705
2357	0	47	<100	1864	10702	424437
2363	54	76	1872	2364	10886	338612
2370	1023	996	55502	53424	139951	7506769
2381	58	85	2579	3312	13002	506619
2383	68	66	2106	2089	11462	362790
2398	0	66	<100	3234	16375	802375
2430	102	0	3484	0	0	0
2445	176	293	2456	3689	65050	819008
2447	148	130	6944	6242	20458	982299
2448	154	0	8686	0	0	0
2491	239	368	11054	18091	66391	3263803
2517	214	137	4998	2613	30225	576481
2518	217	258	12484	15276	44202	2617170
2586	245	189	7798	5251	50533	1403962
2670	319	310	9598	8149	63054	1657507
2672	201	105	8592	5648	21247	1142886
2733	137	193	2884	4569	34575	818514
2734	182	197	3905	4670	26890	637443
2735	434	470	13460	14596	100152	3110252
2785	281	703	12558	42351	124164	7480042
2789	1765	1927	98321	107441	349155	19467339
2790	55	104	2077	3458	19891	661376
2794	293	257	11654	11369	57380	2538339
2810	207	322	5054	8104	62548	1574189
2811	80	60	2606	2265	13898	524650
2850	95	99	5427	5638	24373	1388030
2874	145	162	4927	5476	25892	875214
2902	72	0	2135	0	0	0
2912	52	0	2343	0	0	0
2920	33	98	1542	3854	16629	653961
2921	415	346	16322	12147	34843	1223231
2922	0	105	<100	3854	19756	725139
2923	45	32	1955	1909	274	16346
2924	152	0	5772	0	0	0

Identificatie per UN-nr	Aantal wagens		Massa (ton)		Afstand (km)	TKM
	2002	2003	2002	2003	2003	2003
2927	68	77	1893	2370	17460	537405
2949	125	114	5806	5273	18296	846270
2977	74	72	1867	1716	9282	221221
2978	60	44	2736	2128	6587	318571
3016	56	0	1995	0	0	0
3018	71	0	1643	0	0	0
3065	621	659	23258	24315	126569	4669993
3077	1140	1086	37750	32275	224273	6665204
3082	5599	6017	215206	230324	1173466	44918960
3092	208	143	7838	4283	24810	743086
3145	87	134	3009	4644	29542	1023829
3159	480	507	12715	10163	109798	2200941
3163	66	69	1644	1620	13500	316957
3175	130	95	5577	3604	21974	833624
3220	101	114	3386	4268	18729	701187
3253	73	103	3059	4342	13674	576432
3256	124	63	4961	2660	9265	391189
3257	14332	19378	1547706	2167788	388716	43485080
3258	38063	45168	2205233	2473022	1055661	57799169
3262	0	42	<100	1616	3609	138861
3264	0	51	<100	1722	14262	481552
3265	796	617	33874	25412	133476	5497394
3267	384	313	15049	12334	52112	2053512
3268	154	315	1679	4625	52146	765636
3272	345	341	13630	12977	65822	2504904
3276	79	98	2068	2337	15851	377998
3287	264	142	7648	4150	39175	1144903
3288	72	44	2722	1731	9570	376493
3295	2004	2183	112328	123325	345731	19531505
3296	86	88	1975	1813	28991	597280
3337	126	155	2705	3445	41443	921104
3340	59	77	1787	2128	18624	514700
3353	161	0	1874	0	0	0

Aantal personeelsleden, betrokken bij het vervoer van gevaarlijke goederen met de opleidingen die ze genoten (intern of extern).

Opmerking : Het totaal gemiddeld personeelsbestand van de NMBS bedraagt 42503 (statutairen, contractuelen en ABX).

Eenheid	Categorie van personeel	Aantal	Aard van de opleidingen	Intern of extern
Netwerk	Veiligheidsadviseur	1	Cursus veiligheidsadviseur spoor (alle klassen)	Extern
	RID-controleurs	21 ⁵	3 dagen basisopleiding RID	Intern
	RID-controleur- vervangers	20 ⁶	3 dagen basisopleiding RID	Intern
	Onderstationschef (agent van de beweging) ⁷	695	In de basismodule komt de interpretatie van de RID-markeringen op de wagens aan bod; het personeel dat toegewezen wordt aan een goederenstation krijgt nog een extra module betreffende de behandeling van gevaarlijke goederen.	Intern
	Rangeerder ⁷	723	In de opleiding komt de interpretatie van de RID-markeringen en de handelwijze bij incidenten met gevaarlijke goederen aan bod.	Intern
	Factagepersoneel ⁷	350	Een module betreffende de behandeling van gevaarlijke goederen.	Intern
	Wagenschouwers ⁷	359	Brochure "Schouwing van wagens voor het vervoer van gevaarlijke goederen" – opgenomen in 1 les van de fundamentele opleiding en de permanente opleiding (om de 2 ½ jaar)	Intern
			De basisopleiding van het personeel Netwerk wordt – bij de aanvang van een nieuwe functie of op een nieuwe werkplek – steeds aangevuld met een plaatselijke opleiding, waarin de specificiteit van die functie en / of die werkplek aan bod komt. Bij het invoeren van nieuwe technieken bijvoorbeeld kan het noodzakelijk zijn om bovendien aanvullende (specifieke) opleidingen te verzorgen die nationaal of plaatselijk noodzakelijk zijn.	Intern
Bestuurders en Treinmaterieel	Treinbestuurders ⁸	5090	In de basisopleiding (Boekje HLT) komen de procedures bij incidenten met gevaarlijke goederen aan bod.	Intern
B-Cargo	Veiligheidsadviseur	1	Cursus veiligheidsadviseur spoor (alle klassen)	Extern
	RID-raadgevers	8	2 dagen basisopleiding RID verzorgd door BE Netwerk	Intern
VM	Veiligheidsadviseur	1	Cursus veiligheidsadviseur spoor (alle klassen)	Extern

⁵ De regio Dendermonde heeft geen RID-controleur, noch vervanger maar wordt gevolgd door Gent-Rail

⁶ In de regio's Brussel-Zuid en Verviers zijn er geen vervangers RID-controleur, in Antwerpen-Rail zijn er 2.

⁷ Deze cijfers hebben enkel betrekking op het personeel van stations waar hoofdzakelijk goederen worden behandeld.

⁸ Eerste treinbestuurders : 264, treinbestuurders : 3593, aspirant bestuurder : 239, bestuurders rangeringen : 715, TOS en instructeurs : 279 (cijfer van 1-04-2004) Er werd hierbij geen onderscheid gemaakt tussen bestuurders voor reizigers- of voor goederentreinen omdat bestuurders steeds kunnen ingezet worden op beide.

Overzicht van schriftelijk vastgelegde procedures i.v.m. het vervoer van gevaarlijke goederen⁹.

Inhoud				Laatste bijvoegsel	
	Behandelde materie	Uitgegeven met bericht / omzendbrief	Datum	Verantwoordelijke	Nr.
ARAD 05.6 - OH-Plan NMBS – Plan voor het organiseren van de hulpverlening bij incidenten, ongevallen of rampen, bij het vervoer per spoor.	Bericht 7 VM	2003	VM.01		
Instructie voor het vervoer van radioactieve stoffen.	Bericht 7 AD	1988	VM.01		
Voorcoming van de risico's verbonden aan de aanwezigheid van PCB's en PCT's, askarel of van gelijkaardige producten	Bericht 11 AD	1990	VM.02	1	4 AD 1991
Veiligheidsboekje voor de werknemers van de NMBS	Bericht 10 AD	1997	VM.02		
Gevarenkaart	Bericht 6 VM	2001	VM.012		
RID : Reglement betreffende het internationale spoorvervoer van gevaarlijke goederen.	Bericht 5 VM	2002	VM.01		
Codeboek van de gevaarlijke goederen	Bericht 6 VM	2002	VM.01		
Exploitatieongevallen, waarbij wagens met RID-goederen betrokken zijn.	Om.brief 8 AD	1991	VM.01		
Voorvallen en ongevallen met gevaarlijke goederen. Bijstandsovereenkomst afgesloten met de firma's BASF NV en SOLVAY NV.	Om.brief 3 AD	1992	VM.01		
Bundel VI – Deel 60.2 – Goederentarieven	? ¹⁰	2001	BC.05	10	van 2003
Zendingen per wagenlading in binnen- en internationaal verkeer.	Bericht 19H/5I ¹⁰	1981	BC 60.215	2	3H/3I van 1986
Internationaal goederenverkeer – wagenladingen	Bericht 4MV ¹⁰	1989	BC 60.215		
Boek 110 – Mechanisatie 110.2 – GEM – GEVA	Bericht 19E	1985	N.095		

⁹ Toestand op 1-01-2003.

¹⁰ BC.090 kon geen recent methodisch plan, noch een lijst met van kracht zijnde omzendbrieven en berichten voorleggen, zodat het voor mij onmogelijk was de tabel naar behoren aan te vullen (laatste datum van wijziging 1993). De gegevens werden gehaald uit de uitgave "Goederentarieven" zelf.

Inhoud				Laatste bijvoegsel	
Behandelde materie	Uitgegeven met bericht / omzendbrief	Datum	Verantwoordelijke	Nr.	Uitgegeven met bericht / omzendbrief
Boek 122 – Inrichting van de dienst der treinen ¹¹					
122.3 – Goederentreinen					
122.31 – Samenstelling van de goederentreinen	Bericht 8T	1996	N.232.2		
122.35 – Remmingsbulletin, wagenlijst en aankondiging van de samenstelling van de treinen	Bericht 7T	1994	N.232.2	1	18T van 1995
122.36 – Verzending van de wagens	Bericht 26T	1988	N.232.2		
122.4 - Bijzondere schikkingen betreffende bepaalde categorieën van treinen					
122.43 – Militaire treinen en militaire vervoeren	Bericht 10E	1987	N.224		
Algemeen reglement voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur					
Boek 5 – Operationele voorschriften en vereisten					
Deel 1 – Operationele exploitatievoorschriften					
Bundel 5.1.1 – Gemeenschappelijke voorschriften voor alle categorieën van treinen	Bericht 14N	2001	N.232.1	3	18N van 2002
Bundel 5.1.3 – Voorschriften voor goederentreinen	Bericht 16N	2001	N.232.1	3	53N van 2002
Bundel 5.1.4 – Bijzondere voorschriften voor bepaalde categorieën van treinen	Bericht 17N	2001	N.232.1	2	44N van 2002
Procedurehandleidingen ten behoeve van de stations					
Handleiding III : Goederentreinen : Vorming en verkeer					
Deel 1 : Gemeenschappelijke bepalingen voor alle treinen					
Bundel 4 : Vervoer van gevaarlijke goederen met wagenlading	Bericht 04N	2001	N.232.2	2	32N van 2003
Bundel 6 : Behandeling van het gecombineerd vervoer	Bericht 13N	2000	N.232.2		
Deel 3 : Goederentreinen van de internationale dienst	Bericht 19N	1999	N.232.2	1	20N van 1999
Handleiding voor de schouwing van het goederen materieel	Bericht 18 N	1999	N.21		

¹¹ Een aantal hoofdstukken van het boek 122 worden geheel of gedeeltelijk opgeheven bij ministerieel besluit van 5 september 2001 (Belgisch Staatsblad van 5 oktober 2001).

Inhoud				Laatste bijvoegsel	
Behandelde materie	Uitgegeven met bericht / omzendbrief	Datum	Verantwoordelijke	Nr.	Uitgegeven met bericht / omzendbrief
Bijzondere aandacht voor de ophanging van de wagens voor het vervoer van RID-producten uitgerust met bladveren.	Om.brief 106T	1990	N.21		
Vervoer van springstoffen van de klassen 1A en 1B van het RID – karakteristieken van het goederenmaterieel (ARM 2.3.3.2 bijlage 2).	Om.brief 1T	1991	N.21		
Onderhoud ketelwagens. - Werkplaatsen.	Om.brief 62T	1996	N.21		
Samenvatting van de ingangen met betrekking tot de programma's van het GEM-systeem	Om.brief 55N	2000	N.09		
Elektronisch beheer van goederen (GEM-systeem)	Om.brief 70N	2000	N.09		
Elektronisch beheer goederenverkeer (GEM-systeem)	Om.brief 32N	2001	N.095		
Samenvatting van de invoervormen voor de programma's van het GEM-systeem 130	Om.brief 33N	2001	N.095		
Lokale opleiding voor het personeel van de schouwdienst in het goederenmaterieel	Om.brief 54N	2001	N.21		
Samenvatting van de invoervormen voor de programma's van het GEM System 130	Om.brief 14N	2003	N.095		
Vervoer van gevaarlijke producten. Tussenkost van de schouwdienst (MAP 5) ¹²	Om.brief M89/20	1989	OW.03		
Consigne 20.6 : Consigne ongevallen	Uitgegeven in elke regio				
Consigne 20.11 : consigne gevaarlijke goederen	Uitgegeven in elke regio				

¹² Na verschillende herstructureringen binnen de Directie Materieel zal in 2004 een nieuwe inventaris gepubliceerd worden met de nog geldende en nieuwe berichten en omzendbrieven. Zal in het volgend jaarverslag nader onderzocht worden.

Inhoud				Laatste bijvoegsel	
Behandelde materie	Uitgegeven met bericht / omzendbrief	Datum	Verantwoordelijke	Nr.	Uitgegeven met bericht / omzendbrief
Plaatselijk consigne : laden en lossen van brandstoffen ¹³	Uitgegeven door het beherend station of de beherende werkplaats				

¹³ Naar aanleiding van de definitie voor "vervoer" in het KB van 11-12-1998 inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, met uitzondering van radioactieve stoffen, Hoofdstuk I – Definities, artikel 1, 4° (het vervoer met inbegrip van het laden, lossen en overladen) en in het hoofdstuk 1.3 van het RID – Opleiding van personeel (alle personen die betrokken zijn bij het vervoer gevaarlijke goederen moeten worden opgeleid al naar gelang de eisen die het vervoer van gevaarlijke goederen aan hun taken en verantwoordelijkheden stelt).

Akkoord tussen 9 netten

Accord

entre

la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)
 le Chemin de fer allemand (DB Cargo AG)
 les Chemins de fer de l'état Danois (DSB)
 les Chemins de fer de l'état italien (TRENITALIA S.p.A. Divisione Cargo)
 les Chemins de fer néerlandais (Railion Benelux)
 les Chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB)
 les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF)
 la Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCF/NMBS)
 et la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF)
 concernant la cession en trafic international
 des marchandises RID

Accord relatif aux marchandises RID

CFL – DB Cargo AG – TRENITALIA S.p.A. Divisione Cargo –
 Railion Benelux – Railion Denmark – ÖBB – CFF – SNCF/NMBS – SNCF

(édition du 21 février 2002)

Le 1er janvier 2003, des modifications du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) entreront en vigueur. Ces modifications exigent une adaptation de l'Accord relatif aux marchandises RID du 6 mars 2001. Cette adaptation est réalisée dans le cadre d'une nouvelle version de l'Accord.

La nouvelle version a été approuvée lors de la session du Groupe d'Experts « Transports de marchandises dangereuses » tenue à Copenhague les 20 et 21 février 2002.

Les textes rédigés en langues allemande et française font également foi.

La nouvelle version entrera en vigueur le 1er janvier 2003.

Vu les mesures transitoires définies dans le RID (cf. sous-section 1.6.1.1), l'Accord relatif aux marchandises RID du 6 mars 2001 restera en vigueur. Cet accord sera abrogé le 30 juin 2003, date d'échéance des mesures transitoires.

Préambule

Les transporteurs adhèrent à cet Accord – appelés ci-après les Réseaux contractants – s'efforcent de faciliter et d'accélérer le transports international des marchandises RID, tout en garantissant un niveau de sécurité élevé et uniforme.

Ils concluent à cet effet, sur base de la fiche UIC 471-3 O, l'Accord ci-après :

§ 1

- (1) Chaque Réseau contractant qui prend en charge des marchandises RID au lieu de départ, effectue une vérification pour déterminer si les prescriptions figurant dans l'Annexe 1 au présent Accord ont été observées. S'il constate qu'une des prescriptions citées n'a pas été observée, il veille à ce que les irrégularités soient éliminées avant la cession de la marchandise.
- (2) L'obligation de vérification se limite au contrôle du respect des prescriptions du RID sur la base des indications figurant sur les wagons / conteneurs et sur les lettres de voitures.

A cette occasion, il faut faire attention aux défauts manifestes des citernes et de leurs équipements. Par « défauts manifestes », il faut entendre ceux qui sont décelables lors des contrôles usuels.

- (3) Dans le trafic de ferroutage, les véhicules routiers et de leur chargement de marchandises dangereuses ne sont en principe pas contrôlés quand à leur conformité avec l'ADR.
- (4) Le premier réseau contractant concerné par le transport assume l'obligation de vérification pour les Réseaux contractants subséquents.
- (5) Les obligations de l'expéditeur et sa responsabilité envers le transporteur, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les tiers restent inchangées.

§ 2

- (1) Lorsqu'un Réseau contractant prend en charge des marchandises RID d'un des transporteurs non adhérent à cet Accord (Réseau non-contractant), il procède à la vérification adéquate lors de la prise en charge. Cette vérification peut être supprimée si le Réseau non-contractant est soumis par son droit national aux mêmes prescriptions que le Réseau contractant, s'il observe un niveau de sécurité au moins aussi élevé et qu'il est obligé de respecter les prescriptions l'Annexe 1.
- (2) La vérification effectuée par le premier Réseau contractant est valable également pour les Réseaux contractants subséquents.

§ 3

Compte tenu des dispositions prévues aux §§ 1 et 2, le Réseau subséquent peut renoncer à une vérification lors de la prise en charge.

§ 4

Le Réseau subséquent ne peut refuser des marchandises RID qui satisfont aux dispositions figurant dans l'Annexe 1, que si d'autres prescriptions et conventions l'y autorisent.

§ 5

Toutes les dispositions en matières de responsabilité, en particulier les dispositions limitant ou excluant la responsabilité, demeurent inchangées. Aucune responsabilité nouvelle n'est créée.

§ 6

- (1) Si un Réseau subséquent constate que les prescriptions figurant dans l'Annexe 1 n'ont pas été respectées, le Réseau contractant qui devait procéder à ces vérifications ouvre immédiatement une enquête. Pour cette communication, le Réseau qui a fait cette constatation doit utiliser la formule de rapport RID conforme à Annexe 2.
- (2) En cas d'infractions aux prescriptions
 - qui sont étroitement liés à la sécurité
 - qui ont attiré l'attention du public et / ou des autorités
 - qui ont été communiquées maintes fois, mais n'ont pas été éliminées

le Réseau qui fait cette constatation peut exiger une réponse au rapport RID. Dans ce cas, le rapport doit porter la mention bien visible

« PRIORITE »

Le Réseau contractant qui devait procéder à la vérification pour déterminer si les prescriptions ont été observées, donne aussi vite que possible une réponse à ces « rapports RID à priorité », au plus tard quatre semaines après avoir reçu le rapport.

La réponse doit comporter les résultats de l'enquête et les mesures prises pour éviter des répétitions.

- (3) L'évaluation de la qualité des vérifications effectuées par les Réseaux contractants est réalisée par l'application de ma maîtrise de la qualité (QMS) selon l'Annexe 3.

§ 7

- (1) La gérance de l'Accord a été confiée à la DB Cargo AG.
- (2) L'adhésion d'autres Réseaux au présent Accord requiert l'assentiment de tous les Réseaux contractants.

§ 8

- (1) Le présent Accord entre en vigueur le 1er janvier 2003.
- (2) L'Accord peut être dénoncé 6 mois avant le prochain changement d'horaire.
Il peut être dénoncé à tout moment pour un motif important. Un motif important existe notamment lorsque, au cours d'une même année civile, plusieurs irrégularités graves menaçant la sécurité de l'exploitation ont été contestées.
- (3) La forme écrite est nécessaire pour la dénonciation.
- (4) Vu les mesures transitoires définies dans le RID restructuré (cf. Sous-section 1.6.1.1), l'Accord relatif aux marchandises RID du 6 mars 2001 restera en vigueur. Cet accord sera abrogé le 30 juin 2003, date d'échéance des mesures transitoires.

§ 9

Le présent Accord est rédigé en langues allemande et française. Les deux textes font également foi. Neuf exemplaires ont été signés dans chaque langue.

Le Réseau contractant qui prend en charge des marchandises RID au lieu de départ ou d'un Réseau non contractant,

vérifie si :

LETTRÉ DE VOITURE

1. la marchandises est admise au transport selon le RID ou selon un accord particulier conformément à l'article 5 § 2 CIM et / ou à l'article 6, alinéa 12 de la directive 96/49/CE.

A cet effet, les renseignements portés dans la lettre de voiture

- le numéro d'identification de danger, si une signalisation ou un panneau de couleur orange est apposée selon la sous-section 5.3.2.1 **RID/ADR** ou le paragraphe 5.4.1.1.9 **RID** ;
- le numéro ONU, **précédé des lettres « UN »** ;
- la désignation officielle de transport de la matière ou de l'objet complétée **le cas échéant** par la **dénomination technique**, dans la mesure où la disposition spéciale 274 s'applique ;
- **pour les matières et objets de la classe 1, le code de classification figurant au chapitre 3.2, tableau A, colonne 3b. Si des numéros de modèles d'étiquettes de danger autres que 1, 1.4, 1.5, 1.6, 13 ou 15 figurent au chapitre 3.2, tableau A, colonne 5, ceux-ci doivent être mentionnés entre parenthèses à la suite du code de classification ;**
- **pour les matières radioactives de la classe 7, voir paragraphe 5.4.1.2.5 ;**
- **pour les matières et objets des autres classes, les numéros de modèles d'étiquettes de danger figurant au chapitre 3.2, tableau A, colonne 5, à l'exception de l'étiquette de manœuvre conforme au modèle 13. Si plusieurs numéros de modèles d'étiquettes de danger sont mentionnés, les numéros qui suivent le premier numéro doivent être mis entre parenthèses ;**
- le cas échéant, le groupe d'emballage attribué à la matière **et figurant au chapitre 3.2, tableau A, colonne 4, qui peut être précédé des lettres « GE » ou des lettres initiales utilisées pour le terme « groupe d'emballage » dans des langues qu'on peut utiliser selon le paragraphe 5.4.1.4.1 ;**

doivent être comparées avec ceux de la liste des marchandises dangereuses (chapitre 3.2, tableau A RID) ou avec ceux de l'accord particulier.

Pour les marchandises de la classe 1, il faut aussi vérifier si la masse en kg de chacun des colis ainsi que de la masse totale nette de matière d'explosible en kg sont indiquées.

En cas de transport effectué aux conditions d'un accord signé conformément à l'article 5 § 2 CIM et / ou à l'article 6, alinéa 12 de la directive 96/49/CE, la lettre de voiture doit comporter la mention correspondante (par ex. : « **Transport conformément à l'accord signé (RID 2/98), Article 5 § 2 CIM** ») ;

2.
 - une croix figure dans la case RID ;
 - les annexes à la lettre de voiture prévus dans le RID ont bien été joints (accord de l'autorité compétente avec les conditions de transport pour certains matières et objets des classes 1, 4.1 et 5.2 ; déclaration concernant les mesures à prendre par le transporteur pour les matières de la classe 7) ;
 - pour le transport de marchandises dangereuses dans une chaîne de transport comportant un transport maritime ou aérien, la mention « **TRANSPORT SELON LE 1.1.4.2** » est indiquée en lettre de voiture ;
 - pour le transport de marchandises dangereuses en trafic ferroulage, la mention « **TRANSPORT SELON LE 1.1.4.4** » est indiquée en lettre de voiture ;
 - pour le transport d'envois militaires auxquels s'appliquent des conditions dérogatoires, la mention « **ENVOI MILITAIRE** » est indiquée en lettre de voiture ;
 - **pour le transport d'artifices de divertissements des N° ONU 0333, 0334, 0335, 0336 et 0337, la mention « CLASSEMENT RECONNU PAR L'AUTORITE COMPETENTE D'... » (Etat visé dans la disposition spéciale 645 de la section 3.3.1) est indiquée dans la lettre de voiture.**

3. Pour les moyens de transport suivants vides, non nettoyés

- wagons-citernes
- citernes mobiles
- conteneurs-citernes
- CGEM
- wagons et conteneurs pour vrac
- récipients à gaz d'une capacité supérieure à 1000 litres
- wagons-batterie ainsi que wagons avec citernes amovibles, non nettoyés et vides
- véhicules-citernes, véhicules avec citernes démontables et véhicules-batterie

la désignation (par ex. : « WAGON-CITERNE VIDE, **3** ») est complétées par l'indication « DERNIERE MARCHANDISE CHARGEE », ainsi que par le numéro d'identification de danger, le numéro ONU **précédé des lettres « UN »**, la désignation officielle de transport **complétée le cas échéant, par la dénomination technique (voir paragraphe 3.1.2.8) et par le groupe d'emballage** de la dernière marchandise chargée (par ex. : « DERNIERE MARCHANDISE CHARGEE **33, UN 1203 ESSENCE, II** »)

4. Pour les gaz liquéfiés réfrigérés de la classe 2 (Numéros d'identification de danger 22, 223, 225) transportés en wagons-citernes ou en conteneurs-citernes la mention obligatoire concernant les soupapes de sûreté (paragraphe 5.4.1.2.2d) du RID figure dans la lettre de voiture et que l'accord est réalisé sur les modalités d'acheminement (section 7.5.11, disposition spéciale CW 30), sachant que l'arrivée prévu chez le destinataire doit être antérieure à la date d'ouverture des soupapes indiquée dans la lettre de voiture ;

UNITES DE TRANSPORT

5. Les wagons et chargements ne présentent pas de défauts manifestes :

- Pour les citernes, il faut faire particulièrement attention à toute fuite, fissure, ainsi qu'au manque de dispositifs d'équipement ou entrave au fonctionnement de ceux-ci ; les panneaux rabattables doivent être assurés contre tout rabattement ou perte intempestif.
- Pour les wagons-citernes, wagons-batterie, wagons avec citernes amovibles, citernes mobiles, conteneurs-citernes et CGEM, la date de la prochaine épreuve ne doit pas être dépassée ;

Pour le constater, l'agent chargé du contrôle longe les deux côtés du wagon.

6. les plaques-étiquettes prescrites et, le cas échéant, les étiquettes de manœuvre sont apposées

- sur les grands conteneurs, caisses mobiles, CGEM, conteneurs-citernes ou citernes mobiles
- sur les wagons pour vrac, wagons-citernes, wagons-batterie, wagons avec citernes amovibles et wagons ne transportant que des colis
- sur les véhicules-citernes, véhicules avec citernes démontables et véhicules-batteries

la marque représentée à la section 5.3.3 du RID est apposée sur

- les wagons-citernes, conteneurs-citernes, citernes mobiles,
- wagon ou grands conteneurs spéciaux
- wagons ou grand conteneurs spécialement aménagés et transportant

« 3257 LIQUIDE TRANSPORTE A CHAUD, N.S.A. », et « 3258 SOLIDE TRANSPORTE A CHAUD, N.S.A » de la classe 9

Pour le transport des gaz liquéfiés, liquéfiés réfrigérés **ou dissous** de la classe 2, les wagons-citernes portent la bande orange (section 5.3.5 du RID) ;

Pour le constater, l'agent chargé du contrôle longe les deux côtés du wagon.

7. - les wagons-citernes, les wagons-batterie, les wagons avec citernes amovibles, chargés et non nettoyés et non dégazés,
- les conteneurs-citernes, les citernes mobiles et CGEM, chargés et non nettoyés et non dégazés,
- les wagons pour vrac, les grands conteneurs et les petits conteneurs pour vrac, chargés et non nettoyés,
- les véhicules-citernes, véhicules avec citernes démontables et véhicules-batterie, **chargés et vides non nettoyés et non dégazés** ;

portent la signalisation orange conformément à la section 5.3.2 du RID et que celle-ci correspond à la marchandise désignée dans la lettre de voiture ;

CONCORDANCE LETTRE DE VOITURE/UNITES DE TRANSPORT

8. En cas de transport en wagons-citernes de gaz de la classe 2, le cartouche des limites de charge, y compris la désignation officielle de transport (panneau du wagon ou panneau rabattable), correspond à la marchandise transportée et que celle-ci est conforme à la désignation qui figure dans la lettre de voiture ;
9. Les wagons ne sont pas surchargés, au vu de la masse mentionnée dans la lettre de voiture ;
10. Les wagons-citernes transportant des gaz de la classe 2 ne sont pas surremplis au vu de la masse mentionnée dans la lettre de voiture conformément au paragraphe 5.4.1.2.2 c) du RID.

RID-Meldung / Rapport RID

Meldung der / Rapport de Lfd.Nr. / N° continu.....
 Stelle / Service Feststellung am / Constatation faite le
 an / à in / à

Angaben zur Sendung : siehe Kopie oder Beilage 1
 Indications relatives à l'envoi : voir copie ou appendice 1

A. Art des Beanstandung / Nature de manquement constaté

- 1. Gut zur beförderung nicht zugelassen / Marchandise non admise au transport
- 2. Feld « RID » / Case « RID » nicht angekreuzt / pas cochée
 Angaben im Frachtbrief / Indications en lettre de voiture
 unrichtig / inexactes
 nicht vollständig / incomplètes
- 3. Angabe des letzten Ladegutes / Désignation de la dernière marchandise chargée
 unrichtig / inexacte
 nicht vollständig / incomplète
 fehlt / manque
- 4. Erklärung nach Absatz 5.4.1.2.2 d) RID fehlt / Mention selon paragraphe 5.4.1.2.2.d) RID manque
- 5. Wagen und / oder Ladung nicht in ordnungsgemäsem Zustand / Wagon et / ou chargement défectueux
 Schaden / défaut matériel
 Bedienungsfehler / erreur de manipulation
 Datum der nächsten Prüfung fehlt oder überschritten / date de la prochaine épreuve manque ou est dépassée
- 6. Großzettel – Rangierzettel / Plaques-étiquettes – étiquettes de manœuvre
 unrichtig / inexactes
 fehl(t)en / manque(nt)
 orangefarbener Streifen / bande orange
 unrichtig / inexactes
 fehl(t)en / manque(nt)
- 7. Orangefarbene Kennzeichnung / Signalisation orange
 unrichtig / inexacte
 fehlt / manque
- 8. Lastgrenzenraster (Wagentafel oder Klapptafel) entspricht nicht dem beförderten Gut / Cartouche des limites de charge (panneau du wagon ou panneau rabattable) ne correspond pas à la marchandise transportée

- 9. Wagen überladen um / Limite de charge du wagon dépassée de
..... kg
- 10. Wagen überfüllt um / Wagon surrempli de
..... kg

B. Bemerkungen / Observations

C. Getroffene massnahmen / Mesures prises

A. Angaben zur Sendung / Indications relatives à l'envoi

- Wagenladung / Wagon complet

Wagennummer / Numéro de wagon

Versandbahnhof / Gare expéditrice

Bestimmungsbahnhof / Gare destinataire

Absender / Expéditeur

Empfänger / Destinataire

Masse des Gutes / Masse de la marchandise kg

**B. Angaben im Beförderungspapier /
Indications figurant dans le document de transport**

1. Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr / UN-Nummer /
Numéro d'identification de danger..... Numéro ONU
2. Offizielle Benennung des Stoffes oder Gegenstandes für die Beförderung /
Désignation officielle de transport de la matière ou de l'objet
.....
3. Klassifizierungscode /Nummer Gefahrzettelmuster
Code de classification /Numéro de modèles d'étiquettes de danger
- Verpackungsgruppe/
Groupe d'emballage
4. Letztes Ladegut /
Dernière marchandise transportée.....
5. Vermerk der Sondervereinbarung /
Mention de l'accord particulier.....
6. Erklärungen und Vermerke des Absenders /
Déclarations et mentions de l'expéditeur

Maîtrise de la qualité (QMS)

1. Généralités

1.1

La maîtrise de la qualité (QMS) dans le cadre de l'Accord RID permet l'évaluation de la qualité des vérifications effectuées par les Réseaux contractants en référence au catalogue de 10 points de l'Annexe 1. La maîtrise de la qualité renforce la qualité des vérifications et améliore la qualité du transport.

Dans ce contexte, les défauts non constatés dans les lettres de voiture ou sur les unités de transport par les Réseaux contractants lors de l'acceptation des unités de transport, sont classés et pondérés selon leur incidence sur la sécurité du transport des marchandises dangereuses. La valeur des défauts est dépendante de leur classe, laquelle est comprise entre 1 (= défaut sans importance) et 5 (= défaut ayant une incidence considérable sur la sécurité).

La somme des défauts pondérés par rapport au nombre d'unités contrôlées, donne la **Valeur Cumulée des Défauts (VCD)**.

1.2

La maîtrise de la qualité comprend des actions relatives à :

- Planification de la qualité Sélection, classification et pondération des caractéristiques relatives à la qualité
- Contrôle de la qualité Constatation du respect des exigences de qualité
- Traçabilité de la qualité Enregistrement des résultats de contrôle
- Surveillance de la qualité Actions correctives pour satisfaire aux exigences spécifiées

et est conforme aux exigences des normes de la série 9000.

2. Défauts, catalogue des anomalies

On appelle défaut, tout écart par rapport aux prescriptions du RID – reprises à l'Annexe 1 de l'Accord RID.

« L'évaluation de la qualité des contrôles réalisés par les Réseaux contractants » (Sous-annexe 1) précise également pour chacun des défauts mentionnés sa valeur de défaut sur base de la « définition des classes de défaut » (Sous-annexe 2).

3. Contrôle (surveillance de la qualité)

3.1

Lors du contrôle de la qualité, il convient de constater dans quelle mesure les Réseaux contractants remplissent les exigences de qualité lors de la mise en œuvre de leur obligation de vérification selon l'Annexe 1.

Lorsque des défauts répertoriés dans la Sous-annexe 1 sont constatés lors des contrôles, il y a lieu de prendre les mesures nécessaires pour y remédier et d'établir des rapport RID selon le § 6 de l'Accord RID. Les défauts constatés sont à inventorier dans la Sous-annexe 1 ou dans un document / un fichier équivalent. Ceux-ci constituent la base pour la communication aux autres Réseaux contractants selon le n° 4.4.

3.2

Les contrôles sont effectués par échantillonnage par des agents ayant suivi une formation spéciale. Un wagon entier constitue par exemple une unité de contrôle. Cependant, il est possible de recourir à d'autres unités de contrôle. « L'unité » doit être cohérente avec la population et l'échantillon.

3.3

Pour constituer la « population », à partir de laquelle on déterminera la taille de l'échantillon, il y a lieu de sélectionner tous les trains d'un Réseau contractant pour une certaine période.

3.4

La taille de l'échantillon (contrôles théoriques) doit être sélectionnée de façon telle, que la probabilité de concordance entre la population et l'échantillon soit de l'ordre de 95%. La norme ISO 2859, partie 1, (Sous-annexe 3 « Ordre de grandeur des échantillons ») donne, pour ce niveau de confiance, les valeurs à prendre en compte. Il est recommandé de se baser, au départ, sur le niveau de contrôle II. Si la valeur cumulée des défauts reste constamment $\leq 1\%$, il est possible de passer au niveau de contrôle I. Par contre, si cette valeur reste en permanence nettement $> 1\%$, il convient de retenir, le cas échéant, le niveau de contrôle III. Il faut noter que les résultats sont représentatifs si, et seulement si, le nombre théorique de contrôles est respecté.

4. Exploitation des défauts

4.1

C'est le type de défaut et non pas sa fréquence qui est déterminant pour l'évaluation du nombre de défauts dans le cadre de la maîtrise de la qualité.

Chaque type de défaut correspond au numéro courant du Catalogue des anomalies (Sous-annexe 1). Un type de défaut ne peut être évalué qu'une seule fois par rapport à une unité de contrôle ; les différents types de défaut constatés pour une seule unité de contrôle sont considérés séparément.

4.2

La qualité limite acceptable, c'est-à-dire le nombre maximal admissible de défauts pondérés sur 100 unités de contrôle, correspond à une valeur cumulée des défauts $\leq 1\%$ en trafic fret international. Si cette valeur est stable sur une période prolongée, la qualité est conforme au standard visé.

4.3

Calcul de la valeur cumulée des défauts (en raison de leur faible influence, les classes de défauts 1 et 2 sont négligées) :

$$\frac{(0,125 \times \sum \text{défauts classes 3} + 0,4 \times \sum \text{défauts classes 4} + 1,0 \times \sum \text{défauts classes 5}) \times 100}{\text{nombre d'unités contrôlées}} = \% \text{ défauts cumulés}$$

4.4

Les résultats de qualité des autres Réseaux contractants doivent porter sur la valeur cumulée des défauts, et comporter l'effectif de la population intéressée ainsi que le nombre de contrôles réellement réalisés. Ces résultats sont à communiquer annuellement aux autres Réseaux contractants à l'aide de l'«Evaluation de la qualité des contrôles effectués par les Réseaux contractants» (Sous-annexe 1) et du « Collationnement des résultats qualité » (Sous-annexe 4).

Sous-annexe 1

EVALUATION DE LA QUALITE DES CONTROLES EFFECTUES PAR LES RESEaux CONTRACTANTS

Catalogue des anomalies		Nombre des unités de transports vérifiées	Nombre de défauts	CD	Total (b) x (c)	% non conformité $\frac{(d) \times 100}{(a)}$
		(a)	(b)	(c)	(d)	(e)
LETTRÉ DE VOITURE						
1.	Marchandise non admise au transport			1,0		
2.	Désignation marchandises					
2.1	Case RID non cochée			0,125		
2.2	Numéro ONU et désignation officielle de transport de la marchandise manquants ou erronés (1)			1,0		
2.3	Code de classification/Numéro de modèles d'étiquettes de danger manquants ou erronés			0,4		
2.4	Groupe d'emballage manquant ou erroné			0,4		
2.5	Mentions particulières selon paragraphes 5.4.1.1.7, 5.4.1.1.9, 5.4.1.2.1 manquantes			0,125		
2.6	Documents annexes manquants(2)			1,0		
2.7	Numéro d'identification de danger (citerne / vrac) manquant ou erroné			0,4		
3.	Dernière marchandise chargée (citerne / vrac)					
3.1	Numéro ONU et désignation officielle de transport de la marchandise manquants ou erronés (1)			1,0		
3.2	Classe manquante ou erronée			0,4		
3.3	Numéro d'identification de danger/Groupe d'emballage manquants ou erronés			0,4		
4.	Mention soupape selon paragraphe 5.4.1.2.2 d) manquante			0,125		
UNITE DE TRANSPORT						
5.	Défauts manifestes					
5.1	Fuite de chargement			1,0		
5.2	Défauts manifestes sans fuite (tel que fissure)			0,4		
5.3	Clapets de fond / vannes pas en position « fermé »			1,0		
5.4	Capuchons de protection manquants / non vissés			0,4		
5.5	Brides d'obturation manquantes			0,4		
5.6	Panneaux rabattables non assurés / indication erronée			1,0		
5.7	Date prochaine épreuve de la citerne dépassée			1,0		
6.1	Plaques-étiquettes, étiquettes de manoeuvre manquantes ou erronées			0,4		
6.2	Marquages classe 9 (ONU 3257 et 3258) manquant			0,125		
6.3	Bande orange (gaz liquifiés ou liquifiés réfrigérés ou dissous de la classe 2) manquante			0,4		
7.	Signalisation orange (citerne / vrac) manquante ou erronée			1,0		
CONCORDANCE LETTRÉ DE VOITURE / UNITE DE TRANSPORT						
8.	Désignation officielle de transport de la marchandise et inscription citerne non conformes			1,0		
9.	Charge admise dépassée			1,0		
10.	Remplissage admis dépassé			1,0		

(1) Pour les matières et objets qui sont affectés à une rubrique collective ou n.s.a., la dénomination technique de la marchandises doit être indiquée en complément de la dénomination de la rubrique collective ou n.s.a.

(2) Il s'agit des documents annexes prévus par le RID (accord de l'autorité compétente avec les conditions de transport pour certains objets et matières des classes 1, 4.1 et 5.2, information concernant les mesures à prendre par les chemins de fer pour les matières de la classe 7).

Définition des classes de défaut

Classe de défaut	Définition	Valeur du défaut
1	Défauts sans importance, sans incidence sur la sécurité	0,002
2	Défauts avec une très faible incidence sur la sécurité	0,05
3	Défauts avec une faible incidence sur la sécurité	0,125
4	Défauts mettant en cause la sécurité	0,4
5	Défauts avec des conséquences considérables pour la sécurité	1,0

Ordre de grandeur des échantillons

(selon ISO 2859, partie 1)

Tableau I – lettres précisant l'ordre de grandeur des échantillons (extrait)

Population		Niveau de contrôle général I	Niveau de contrôle général II	Niveau de contrôle général III
2 à	8	A	A	B
9 à	15	A	B	C
16 à	25	B	C	D
26 à	50	C	D	E
51 à	90	C	E	F
91 à	150	D	F	G
151 à	280	E	G	H
281 à	500	F	H	J
501 à	1200	G	J	K
1201 à	3200	H	K	L
3201 à	10000	J	L	M
10001 à	35000	K	M	N
35001 à	150000	L	N	P
150001 à	500000	M	P	Q
500001 à	l'infini	N	Q	R

Tableau II – A directives d'échantillonnage simple pour essais ou contrôles normaux

Lettres précisant la taille de l'échantillon	Taille de l'échantillon
A	2
B	3
C	5
D	8
E	13
F	20
G	32
H	50
J	80
K	125
L	200
M	315
N	500
P	800
Q	1250
R	2000

COLLATIONNEMENT DES RESULTATS QUALITE

Année	Réseau contractant	Nbre. d'unités de transport contrôlées	Nombre de défauts des classes 3 à 5 et total des défauts pondérés							Valeur cumulée des défauts en % $\frac{\text{col 10}}{\text{col 3}} \times 100$	Observations	
			Classe 3		Classe 4		Classe 5		S des défauts pondérés Col 5 + 7 + 9			
			Σ	Col 4 x 0,125	Σ	Col 6 x 0,4	Σ	Col 8 x 1,0				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	

Populatie en steekproefaantal bij de NMBS bij vertrek

Bepalen van het aantal steekproeven in functie van de populatie bij de NMBS in 2003 (zie Bijlage 5, Annexe 3, Sous-annexe 3)

	Regiostation	Populatie voor 2003 bij vertrek	Berekend aantal steekproeven	Effectief uitgevoerd bij vertrek
1	Brussel-Zuid	3	0	0
2	Brussel-Noord	25	12	0
3	Hasselt	797	84	105
4	Leuven	4143	204	209
5	Mechelen	1696	132	155
6	Antwerpen-Centraal	2709	132	152
7	Antwerpen-Rail	63707	504	702
8	Dendermonde	0	30	0
9	Denderleeuw	264	18	1
10	Gent-Rail	3085	168	163
11	Gent-St-Pieters	1	0	0
12	Kortrijk	44	24	17
13	Brugge kust	5657	204	219
14	Namur	1316	132	9
15	Liège	325	60	32
16	Verviers	228	36	1
17	Arlon	2051	132	80
18	Liège-Rail	48093	504	75
19	Charleroi	22367	264	27
20	Mons	5705	204	206
21	Charleroi-Rail	17939	324	401
22	Tournai	631	42	21
	Totaal	180786¹⁴	3210	2575

¹⁴ Volgens deze populatie moeten 800 steekproeven worden uitgevoerd om representatief te zijn voor een veiligheidsniveau II (populatie van 150001 t/m 500000 ->letter P). De berekende waarden zowel als de effectief uitgevoerde steekproeven liggen ver boven dit cijfer.

QMS bij de NMBS bij vertrek		Gemeten door NMBS					Gemeten door Railion DB				
		Nombre des unités de transports vérifiées	Nombre de défauts	CD	Total (b) x (c)	% non conformité $\frac{(d) \times 100}{(a)}$	Nombre des unités de transports vérifiées	Nombre de défauts	CD	Total (b) x (c)	% non conformité $\frac{(d) \times 100}{(a)}$
Catalogue des anomalies		(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)
LETTRE DE VOITURE											
1.	Marchandise non admise au transport	2572	0	1,0	0	0	304	0	1,0	0	0
2.	Désignation marchandises										
2.1	Case RID non cochée	2572	6	0,125	0,75	0,029	304	0	0,125	0	0
2.2	Numéro ONU et désignation officielle de transport de la marchandise manquants ou erronés (1)	2572	88	1,0	88	3,421	304	3	1,0	3	0,99
2.3	Code de classification/Numéro de modèles d'étiquettes de danger manquants ou erronés	2572	16	0,4	6,4	0,249	304	2	0,4	0,8	0,26
2.4	Groupe d'emballage manquant ou erroné	2572	67	0,4	26,8	1,042	304	0	0,4	0	0
2.5	Mentions particulières selon paragraphes 5.4.1.1.7, 5.4.1.1.9, 5.4.1.2.1 manquantes	2572	11	0,125	1,375	0,053	304	1	0,125	0,125	0,04
2.6	Documents annexes manquants(2)	2572	0	1,0	0	0	304	0	1,0	0	0
2.7	Numéro d'identification de danger (citerne / vrac) manquant ou erroné	2572	12	0,4	4,8	0,187	304	0	0,4	0	0
3.	Dernière marchandise chargée (citerne / vrac)										
3.1	Numéro ONU et désignation officielle de transport de la marchandise manquants ou erronés (1)	2572	17	1,0	17	0,661	304	0	1,0	0	0
3.2	Classe manquante ou erronée	2572	11	0,4	4,4	0,171	304	0	0,4	0	0
3.3	Numéro d'identification de danger/Groupe d'emballage manquants ou erronés	2572	9	0,4	3,6	0,140	304	0	0,4	0	0
4.	Mention soupape selon paragraphe 5.4.1.2.2 d) manquante	2572	0	0,125	0	0	304	0	0,125	0	0
UNITE DE TRANSPORT											
5.	Défauts manifestes										
5.1	Fuite de chargement	2572	11	1,0	11	0,428	304	3	1,0	3	0,99
5.2	Défauts manifestes sans fuite (tel que fissure)	2572	108	0,4	43,2	1,680	304	0	0,4	0	0
5.3	Clapets de fond / vannes pas en position « fermé »	2572	5	1,0	5	0,194	304	5	1,0	5	1,64
5.4	Capuchons de protection manquants / non vissés	2572	36	0,4	14,4	0,560	304	0	0,4	0	0
5.5	Brides d'obturation manquantes	2572	10	0,4	4	0,156	304	2	0,4	0,8	0,26
5.6	Panneaux rabattables non assurés / indication erronée	2572	7	1,0	7	0,272	304	0	1,0	0	0
5.7	Date prochaine épreuve de la citerne dépassée	2572	0	1,0	0	0	304	0	1,0	0	0
6.1	Plaques-étiquettes, étiquettes de manoeuvre manquantes ou erronées	2572	51	0,4	20,4	0,793	304	2	0,4	0,8	0,26
6.2	Marquages classe 9 (ONU 3257 et 3258) manquant	2572	24	0,125	3	0,117	304	0	0,125	0	0
6.3	Bande orange (gaz liquifiés ou liquifiés réfrigérés ou dissous de la classe 2) manquante	2572	1	0,4	0,4	0,016	304	0	0,4	0	0
7.	Signalisation orange (citerne / vrac) manquante ou erronée	2572	66	1,0	66	2,566	304	3	1,0	3	0,99
CONCORDANCE LETTRE DE VOITURE / UNITE DE TRANSPORT											
8.	Désignation officielle de transport de la marchandise et inscription citerne non conformes	2572	9	1,0	9	0,350	304	0	1,0	0	0
9.	Charge admise dépassée	2572	1	1,0	1	0,039	304	3	1,0	3	0,99
10.	Remplissage admis dépassé	2572	0	1,0	0	0	304	0	1,0	0	0

QMS bij de NMBS bij vertrek		Gemeten door SBB-CFF					Gemeten door ÖBB				
		Nombre des unités de transports vérifiées	Nombre de défauts	CD	Total (b) x (c)	% non conformité $\frac{(d) \times 100}{(a)}$	Nombre des unités de transports vérifiées	Nombre de défauts	CD	Total (b) x (c)	% non conformité $\frac{(d) \times 100}{(a)}$
Catalogue des anomalies		(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)
LETTRE DE VOITURE											
1.	Marchandise non admise au transport	285	0	1,0	0	0	296	0	1,0	0	0
2.	Désignation marchandises										
2.1	Case RID non cochée	285	2	0,125	0,250	0,09	296	20	0,125	2,5	0,845
2.2	Numéro ONU et désignation officielle de transport de la marchandise manquants ou erronés (1)	285	4	1,0	4	1,40	296	1	1,0	1	0,338
2.3	Code de classification/Numéro de modèles d'étiquettes de danger manquants ou erronés	285	0	0,4	0	0	296	35	0,4	14	4,730
2.4	Groupe d'emballage manquant ou erroné	285	0	0,4	0	0	296	0	0,4	0	0
2.5	Mentions particulières selon paragraphes 5.4.1.1.7, 5.4.1.1.9, 5.4.1.2.1 manquantes	285	0	0,125	0	0	296	0	0,125	0	0
2.6	Documents annexes manquants(2)	285	0	1,0	0	0	296	0	1,0	0	0
2.7	Numéro d'identification de danger (citerne / vrac) manquant ou erroné	285	0	0,4	0	0	296	0	0,4	0	0
3.	Dernière marchandise chargée (citerne / vrac)										
3.1	Numéro ONU et désignation officielle de transport de la marchandise manquants ou erronés (1)	285	1	1,0	1	0,35	296	1	1,0	1	0,338
3.2	Classe manquante ou erronée	285	1	0,4	0,4	0,14	296	0	0,4	0	0
3.3	Numéro d'identification de danger/Groupe d'emballage manquants ou erronés	285	1	0,4	0,4	0,14	296	0	0,4	0	0
4.	Mention soupape selon paragraphe 5.4.1.2.2 d) manquante	285	0	0,125	0	0	296	0	0,125	0	0
UNITE DE TRANSPORT											
5.	Défauts manifestes										
5.1	Fuite de chargement	285	5	1,0	5	1,75	296	2	1,0	2	0,676
5.2	Défauts manifestes sans fuite (tel que fissure)	285	8	0,4	3,2	1,12	296	0	0,4	0	0
5.3	Clapets de fond / vannes pas en position « fermé »	285	5	1,0	5	1,75	296	0	1,0	0	0
5.4	Capuchons de protection manquants / non vissés	285	4	0,4	1,6	0,56	296	1	0,4	0,4	0,135
5.5	Brides d'obturation manquantes	285	0	0,4	0	0	296	0	0,4	0	0
5.6	Panneaux rabattables non assurés / indication erronée	285	5	1,0	5	1,75	296	0	1,0	0	0
5.7	Date prochaine épreuve de la citerne dépassée	285	0	1,0	0	0	296	0	1,0	0	0
6.1	Plaques-étiquettes, étiquettes de manoeuvre manquantes ou erronées	285	9	0,4	3,6	1,26	296	12	0,4	4,8	1,622
6.2	Marquages classe 9 (ONU 3257 et 3258) manquant	285	0	0,125	0	0	296	0	0,125	0	0
6.3	Bande orange (gaz liquifiés ou liquifiés réfrigérés ou dissous de la classe 2) manquante	285	0	0,4	0	0	296	1	0,4	0,4	0,135
7.	Signalisation orange (citerne / vrac) manquante ou erronée	285	6	1,0	6	2,11	296	6	1,0	6	2,027
CONCORDANCE LETTRE DE VOITURE / UNITE DE TRANSPORT											
8.	Désignation officielle de transport de la marchandise et inscription citerne non conformes	285	1	1,0	1	0,35	296	1	1,0	1	0,338
9.	Charge admise dépassée	285	0	1,0	0	0	296	0	1,0	0	0
10.	Remplissage admis dépassé	285	0	1,0	0	0	296	0	1,0	0	0

QMS bij de NMBS bij vertrek		Gemeten door Trenitalia				
Catalogue des anomalies		Nombre des unités de transports vérifiées	Nombre de défauts	CD	Total (b) x (c)	% non conformité $\frac{(d) \times 100}{(a)}$
LETTRE DE VOITURE		(a)	(b)	(c)	(d)	(e)
1.	Marchandise non admise au transport			1,0		
2.	Désignation marchandises					
2.1	Case RID non cochée	80	4	0,125	0,5	0,625
2.2	Numéro ONU et désignation officielle de transport de la marchandise manquants ou erronés (1)			1,0		
2.3	Code de classification/Numéro de modèles d'étiquettes de danger manquants ou erronés	80	1	0,4	0,4	0,500
2.4	Groupe d'emballage manquant ou erroné	80	1	0,4	0,4	0,500
2.5	Mentions particulières selon paragraphes 5.4.1.1.7, 5.4.1.1.9, 5.4.1.2.1 manquantes	80	2	0,125	0,25	0,313
2.6	Documents annexes manquants(2)	80	1	1,0	1	1,250
2.7	Numéro d'identification de danger (citerne / vrac) manquant ou erroné	80	1	0,4	0,4	0,500
3.	Dernière marchandise chargée (citerne / vrac)					
3.1	Numéro ONU et désignation officielle de transport de la marchandise manquants ou erronés (1)			1,0		
3.2	Classe manquante ou erronée	80	2	0,4	0,8	1,000
3.3	Numéro d'identification de danger/Groupe d'emballage manquants ou erronés	80	1	0,4	0,4	0,500
4.	Mention soupape selon paragraphe 5.4.1.2.2 d) manquante			0,125		
UNITE DE TRANSPORT						
5.	Défauts manifestes					
5.1	Fuite de chargement			1,0		
5.2	Défauts manifestes sans fuite (tel que fissure)			0,4		
5.3	Clapets de fond / vannes pas en position « fermé »			1,0		
5.4	Capuchons de protection manquants / non vissés	80	2	0,4	0,8	1,000
5.5	Brides d'obturation manquantes	80	2	0,4	0,8	1,000
5.6	Panneaux rabattables non assurés / indication erronée			1,0		
5.7	Date prochaine épreuve de la citerne dépassée			1,0		
6.1	Plaques-étiquettes, étiquettes de manoeuvre manquantes ou erronées	80	4	0,4	1,6	2,000
6.2	Marquages classe 9 (ONU 3257 et 3258) manquant			0,125		
6.3	Bande orange (gaz liquifiés ou liquifiés réfrigérés ou dissous de la classe 2) manquante			0,4		
7.	Signalisation orange (citerne / vrac) manquante ou erronée			1,0		
CONCORDANCE LETTRE DE VOITURE / UNITE DE TRANSPORT						
8.	Désignation officielle de transport de la marchandise et inscription citerne non conformes	80	1	1,0	1	1,250
9.	Charge admise dépassée			1,0		
10.	Remplissage admis dépassé			1,0		

Samenvatting van de QMS-resultaten voor vertrek uit NMBS

Jaar	Vastgesteld door net	Aantal gecontroleerde eenheden	Aantal fouten van de klassen 3 à 5 en totaal van de gewogen fouten							Opgetelde waarde van de fouten in %	Opmerkingen
			Klasse 3		Klasse 4		Klasse 5		S van de gewogen fouten		
			Σ	Col 4 x 0,125	Σ	Col 6 x 0,4	Σ	Col 8 x 1,0	Col 5 + 7 + 9	$\frac{col\ 10}{col\ 3} \times 100$	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2003	NMBS	2572	41	5,125	321	128,400	204	204,000	337,525	13,123	
2003	Railion DB	304	1	0,125	6	2,4	17	17	19,525	6,42	Veel beter dan eigen score
2003	SBB-CFF	285	2	0,25	23	9,2	27	27	36,45	12,79	Zelfs SBB geeft ons betere score
2003	ÖBB	296	20	2,5	49	19,6	11	11	33,1	11,18	Beter dan eigen score
2003	FS	80	6	0,75	14	5,60	2	2,00	8,35	10,44	Beter dan eigen score
2003	CFL	416	14	1,75	12	4,8	42	42	48,55	11,67	Beter dan eigen score

Populatie en steekproefaantal bij de NMBS bij aankomst

Bepalen van het aantal steekproeven in functie van de populatie van de andere netten die bij de NMBS binnenkwam in 2003 (Bijlage 5, Annexe 3, Sous-annexe 3)

Net	Populatie voor 2003 bij aankomst	Letter voor veiligheidsniveau II	Berekend aantal steekproeven	Effectief uitgevoerd aantal
CFF-SBB	12279	M	315	154
CFL	15035	M	315	427
DB	25325	M	315	340
DSB	38	D	8	1
FS	5463	L	200	129
NS	7643	L	200	117
ÖBB	4288	L	200	43
SNCF	22167	M	315	886
Totaal	92238	N	500	2097

Verdeeld per regio geeft dit:

	Regiostation	Berekend aantal steekproeven	Effectief uitgevoerd bij aankomst
1	Brussel-Zuid	0	0
2	Brussel-Noord	0	0
3	Hasselt	60	67
4	Leuven	204	204
5	Mechelen	108	133
6	Antwerpen-Centraal	132	148
7	Antwerpen-Rail	504	262
8	Dendermonde	0	0
9	Denderleeuw	0	0
10	Gent-Rail	168	182
11	Gent-St-Pieters	0	0
12	Kortrijk	0	0
13	Brugge kust	168	244
14	Namur	72	0
15	Liège	72	27
16	Verviers	18	1
17	Arlon	18	3
18	Liège-Rail	18	3
19	Charleroi	168	237
20	Mons	204	207
21	Charleroi-Rail	324	376
22	Tournai	0	0
	Totaal	2238	2097

QMS bij de NMBS bij aankomst		Voor zendingen uit SBB-CFF					Voor zendingen uit CFL				
		Nombre des unités de transports vérifiées	Nombre de défauts	CD	Total (b) x (c)	% non conformité $\frac{(d) \times 100}{(a)}$	Nombre des unités de transports vérifiées	Nombre de défauts	CD	Total (b) x (c)	% non conformité $\frac{(d) \times 100}{(a)}$
Catalogue des anomalies		(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)
LETTRE DE VOITURE											
1.	Marchandise non admise au transport	154	0	1,0	0	0	427	0	1,0	0	0
2.	Désignation marchandises										
2.1	Case RID non cochée	154	0	0,125	0	0	427	0	0,125	0	0
2.2	Numéro ONU et désignation officielle de transport de la marchandise manquants ou erronés (1)	154	1	1,0	1	0,649	427	0	1,0	0	0
2.3	Code de classification/Numéro de modèles d'étiquettes de danger manquants ou erronés	154	1	0,4	0,4	0,260	427	0	0,4	0	0
2.4	Groupe d'emballage manquant ou erroné	154	0	0,4	0	0	427	18	0,4	7,2	1,686
2.5	Mentions particulières selon paragraphes 5.4.1.1.7, 5.4.1.1.9, 5.4.1.2.1 manquantes	154	0	0,125	0	0	427	0	0,125	0	0
2.6	Documents annexes manquants(2)	154	0	1,0	0	0	427	0	1,0	0	0
2.7	Numéro d'identification de danger (citerne / vrac) manquant ou erroné	154	0	0,4	0	0	427	0	0,4	0	0
3.	Dernière marchandise chargée (citerne / vrac)										
3.1	Numéro ONU et désignation officielle de transport de la marchandise manquants ou erronés (1)	154	77	1,0	77	50	427	231	1,0	231	54,098
3.2	Classe manquante ou erronée	154	0	0,4	0	0	427	17	0,4	6,8	1,593
3.3	Numéro d'identification de danger/Groupe d'emballage manquants ou erronés	154	1	0,4	0,4	0,260	427	14	0,4	5,6	1,311
4.	Mention soupape selon paragraphe 5.4.1.2.2 d) manquante	154	0	0,125	0	0	427	0	0,125	0	0
UNITE DE TRANSPORT											
5.	Défauts manifestes										
5.1	Fuite de chargement	154	0	1,0	0	0	427	0	1,0	0	0
5.2	Défauts manifestes sans fuite (tel que fissure)	154	9	0,4	3,6	2,338	427	9	0,4	3,6	0,843
5.3	Clapets de fond / vannes pas en position « fermé »	154	5	1,0	5	3,247	427	1	1,0	1	0,234
5.4	Capuchons de protection manquants / non vissés	154	7	0,4	2,8	0,818	427	27	0,4	10,8	2,529
5.5	Brides d'obturation manquantes	154	1	0,4	0,4	0,260	427	0	0,4	0	0
5.6	Panneaux rabattables non assurés / indication erronée	154	0	1,0	0	0	427	0	1,0	0	0
5.7	Date prochaine épreuve de la citerne dépassée	154	0	1,0	0	0	427	1	1,0	1	0,234
6.1	Plaques-étiquettes, étiquettes de manoeuvre manquantes ou erronées	154	2	0,4	0,8	0,519	427	0	0,4	0	0
6.2	Marquages classe 9 (ONU 3257 et 3258) manquant	154	0	0,125	0	0	427	0	0,125	0	0
6.3	Bande orange (gaz liquifiés ou liquifiés réfrigérés ou dissous de la classe 2) manquante	154	0	0,4	0	0	427	0	0,4	0	0
7.	Signalisation orange (citerne / vrac) manquante ou erronée	154	12	1,0	12	7,792	427	5	1,0	5	1,171
CONCORDANCE LETTRE DE VOITURE / UNITE DE TRANSPORT											
8.	Désignation officielle de transport de la marchandise et inscription citerne non conformes	154	0	1,0	0	0	427	0	1,0	0	0
9.	Charge admise dépassée	154	0	1,0	0	0	427	0	1,0	0	0
10.	Remplissage admis dépassé	154	0	1,0	0	0	427	0	1,0	0	0

QMS bij de NMBS bij aankomst		Voor zendingen uit DB					Voor zendingen uit DSB				
		Nombre des unités de transports vérifiées	Nombre de défauts	CD	Total (b) x (c)	% non conformité $\frac{(d) \times 100}{(a)}$	Nombre des unités de transports vérifiées	Nombre de défauts	CD	Total (b) x (c)	% non conformité $\frac{(d) \times 100}{(a)}$
Catalogue des anomalies		(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)
LETTRE DE VOITURE											
1.	Marchandise non admise au transport	339	0	1,0	0	0	1	0	1,0	0	0
2.	Désignation marchandises										
2.1	Case RID non cochée	339	11	0,125	1,375	0,406	1	0	0,125	0	0
2.2	Numéro ONU et désignation officielle de transport de la marchandise manquants ou erronés (1)	339	7	1,0	7	2,065	1	0	1,0	0	0
2.3	Code de classification/Numéro de modèles d'étiquettes de danger manquants ou erronés	339	11	0,4	4,4	1,298	1	0	0,4	0	0
2.4	Groupe d'emballage manquant ou erroné	339	13	0,4	5,2	1,534	1	0	0,4	0	0
2.5	Mentions particulières selon paragraphes 5.4.1.1.7, 5.4.1.1.9, 5.4.1.2.1 manquantes	339	0	0,125	0	0	1	0	0,125	0	0
2.6	Documents annexes manquants(2)	339	0	1,0	0	0	1	0	1,0	0	0
2.7	Numéro d'identification de danger (citerne / vrac) manquant ou erroné	339	6	0,4	2,4	0,708	1	0	0,4	0	0
3.	Dernière marchandise chargée (citerne / vrac)										
3.1	Numéro ONU et désignation officielle de transport de la marchandise manquants ou erronés (1)	339	8	1,0	8	2,360	1	0	1,0	0	0
3.2	Classe manquante ou erronée	339	6	0,4	2,4	0,708	1	0	0,4	0	0
3.3	Numéro d'identification de danger/Groupe d'emballage manquants ou erronés	339	7	0,4	2,8	0,826	1	0	0,4	0	0
4.	Mention soupape selon paragraphe 5.4.1.2.2 d) manquante	339	0	0,125	0	0	1	0	0,125	0	0
UNITE DE TRANSPORT											
5.	Défauts manifestes										
5.1	Fuite de chargement	339	0	1,0	0	0	1	0	1,0	0	0
5.2	Défauts manifestes sans fuite (tel que fissure)	339	2	0,4	0,8	0,236	1	0	0,4	0	0
5.3	Clapets de fond / vannes pas en position « fermé »	339	1	1,0	1	0,295	1	0	1,0	0	0
5.4	Capuchons de protection manquants / non vissés	339	7	0,4	2,8	0,826	1	0	0,4	0	0
5.5	Brides d'obturation manquantes	339	1	0,4	0,4	0,118	1	0	0,4	0	0
5.6	Panneaux rabattables non assurés / indication erronée	339	0	1,0	0	0	1	0	1,0	0	0
5.7	Date prochaine épreuve de la citerne dépassée	339	0	1,0	0	0	1	0	1,0	0	0
6.1	Plaques-étiquettes, étiquettes de manoeuvre manquantes ou erronées	339	12	0,4	4,8	1,416	1	0	0,4	0	0
6.2	Marquages classe 9 (ONU 3257 et 3258) manquant	339	0	0,125	0	0	1	0	0,125	0	0
6.3	Bande orange (gaz liquifiés ou liquifiés réfrigérés ou dissous de la classe 2) manquante	339	0	0,4	0	0	1	0	0,4	0	0
7.	Signalisation orange (citerne / vrac) manquante ou erronée	339	7	1,0	7	2,065	1	0	1,0	0	0
CONCORDANCE LETTRE DE VOITURE / UNITE DE TRANSPORT											
8.	Désignation officielle de transport de la marchandise et inscription citerne non conformes	339	4	1,0	4	1,180	1	0	1,0	0	0
9.	Charge admise dépassée	339	0	1,0	0	0	1	0	1,0	0	0
10.	Remplissage admis dépassé	339	2	1,0	2	0,509	1	0	1,0	0	0

QMS bij de NMBS bij aankomst		Voor zendingen uit FS					Voor zendingen uit NS				
		Nombre des unités de transports vérifiées	Nombre de défauts	CD	Total (b) x (c)	% non conformité $\frac{(d) \times 100}{(a)}$	Nombre des unités de transports vérifiées	Nombre de défauts	CD	Total (b) x (c)	% non conformité $\frac{(d) \times 100}{(a)}$
Catalogue des anomalies		(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)
LETTRE DE VOITURE											
1.	Marchandise non admise au transport	129	0	1,0	0	0	117	0	1,0	0	0
2.	Désignation marchandises										
2.1	Case RID non cochée	129	2	0,125	0,25	0,194	117	0	0,125	0	0
2.2	Numéro ONU et désignation officielle de transport de la marchandise manquants ou erronés (1)	129	28	1,0	28	21,705	117	2	1,0	2	1,709
2.3	Code de classification/Numéro de modèles d'étiquettes de danger manquants ou erronés	129	4	0,4	1,6	1,240	117	2	0,4	0,8	0,684
2.4	Groupe d'emballage manquant ou erroné	129	5	0,4	2	1,550	117	18	0,4	7,2	6,154
2.5	Mentions particulières selon paragraphes 5.4.1.1.7, 5.4.1.1.9, 5.4.1.2.1 manquantes	129	0	0,125	0	0	117	0	0,125	0	0
2.6	Documents annexes manquants(2)	129	0	1,0	0	0	117	1	1,0	1	0,855
2.7	Numéro d'identification de danger (citerne / vrac) manquant ou erroné	129	0	0,4	0	0	117	0	0,4	0	0
3.	Dernière marchandise chargée (citerne / vrac)										
3.1	Numéro ONU et désignation officielle de transport de la marchandise manquants ou erronés (1)	129	4	1,0	4	3,101	117	1	1,0	1	0,855
3.2	Classe manquante ou erronée	129	3	0,4	1,2	0,930	117	0	0,4	0	0
3.3	Numéro d'identification de danger/Groupe d'emballage manquants ou erronés	129	1	0,4	0,4	0,310	117	0	0,4	0	0
4.	Mention soupape selon paragraphe 5.4.1.2.2 d) manquante	129	0	0,125	0	0	117	0	0,125	0	0
UNITE DE TRANSPORT											
5.	Défauts manifestes										
5.1	Fuite de chargement	129	0	1,0	0	0	117	0	1,0	0	0
5.2	Défauts manifestes sans fuite (tel que fissure)	129	1	0,4	0,4	0,310	117	0	0,4	0	0
5.3	Clapets de fond / vannes pas en position « fermé »	129	0	1,0	0	0	117	0	1,0	0	0
5.4	Capuchons de protection manquants / non vissés	129	0	0,4	0	0	117	0	0,4	0	0
5.5	Brides d'obturation manquantes	129	2	0,4	0,8	0,620	117	1	0,4	0,4	0,342
5.6	Panneaux rabattables non assurés / indication erronée	129	0	1,0	0	0	117	1	1,0	1	0,855
5.7	Date prochaine épreuve de la citerne dépassée	129	0	1,0	0	0	117	0	1,0	0	0
6.1	Plaques-étiquettes, étiquettes de manoeuvre manquantes ou erronées	129	5	0,4	2	2	117	3	0,4	1,2	1,026
6.2	Marquages classe 9 (ONU 3257 et 3258) manquant	129	0	0,125	0	0	117	0	0,125	0	0
6.3	Bande orange (gaz liquifiés ou liquifiés réfrigérés ou dissous de la classe 2) manquante	129	0	0,4	0	0	117	0	0,4	0	0
7.	Signalisation orange (citerne / vrac) manquante ou erronée	129	2	1,0	2	2	117	2	1,0	2	1,709
CONCORDANCE LETTRE DE VOITURE / UNITE DE TRANSPORT											
8.	Désignation officielle de transport de la marchandise et inscription citerne non conformes	129	0	1,0	0	0	117	1	1,0	1	0,855
9.	Charge admise dépassée	129	0	1,0	0	0	117	0	1,0	0	0
10.	Remplissage admis dépassé	129	0	1,0	0	0	117	0	1,0	0	0

QMS bij de NMBS bij aankomst		Voor zendingen uit ÖBB					Voor zendingen uit SNCF				
		Nombre des unités de transports vérifiées	Nombre de défauts	CD	Total (b) x (c)	% non conformité $\frac{(d) \times 100}{(a)}$	Nombre des unités de transports vérifiées	Nombre de défauts	CD	Total (b) x (c)	% non conformité $\frac{(d) \times 100}{(a)}$
Catalogue des anomalies		(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)
LETTRE DE VOITURE		(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)
1.	Marchandise non admise au transport	43	0	1,0	0	0	884	0	1,0	0	0
2.	Désignation marchandises										
2.1	Case RID non cochée	43	0	0,125	0	0	884	8	0,125	1	0,113
2.2	Numéro ONU et désignation officielle de transport de la marchandise manquants ou erronés (1)	43	0	1,0	0	0	884	16	1,0	16	1,810
2.3	Code de classification/Numéro de modèles d'étiquettes de danger manquants ou erronés	43	0	0,4	0	0	884	19	0,4	7,6	0,860
2.4	Groupe d'emballage manquant ou erroné	43	0	0,4	0	0	884	20	0,4	8	0,905
2.5	Mentions particulières selon paragraphes 5.4.1.1.7, 5.4.1.1.9, 5.4.1.2.1 manquantes	43	0	0,125	0	0	884	0	0,125	0	0
2.6	Documents annexes manquants(2)	43	0	1,0	0	0	884	0	1,0	0	0
2.7	Numéro d'identification de danger (citerne / vrac) manquant ou erroné	43	0	0,4	0	0	884	16	0,4	6,4	0,724
3.	Dernière marchandise chargée (citerne / vrac)										
3.1	Numéro ONU et désignation officielle de transport de la marchandise manquants ou erronés (1)	43	0	1,0	0	0	884	5	1,0	5	0,566
3.2	Classe manquante ou erronée	43	1	0,4	0,4	0,930	884	13	0,4	5,2	0,588
3.3	Numéro d'identification de danger/Groupe d'emballage manquants ou erronés	43	0	0,4	0	0	884	2	0,4	0,8	0,090
4.	Mention soupape selon paragraphe 5.4.1.2.2 d) manquante	43	0	0,125	0	0	884	0	0,125	0	0
UNITE DE TRANSPORT											
5.	Défauts manifestes										
5.1	Fuite de chargement	43	0	1,0	0	0	884	0	1,0	0	0
5.2	Défauts manifestes sans fuite (tel que fissure)	43	4	0,4	1,6	3,721	884	4	0,4	1,6	0,181
5.3	Clapets de fond / vannes pas en position « fermé »	43	1	1,0	1	2,326	884	11	1,0	11	1,244
5.4	Capuchons de protection manquants / non vissés	43	5	0,4	2	4,651	884	5	0,4	2	0,226
5.5	Brides d'obturation manquantes	43	0	0,4	0	0	884	7	0,4	2,8	0,317
5.6	Panneaux rabattables non assurés / indication erronée	43	1	1,0	1	2,326	884	0	1,0	0	0
5.7	Date prochaine épreuve de la citerne dépassée	43	0	1,0	0	0	884	0	1,0	0	0
6.1	Plaques-étiquettes, étiquettes de manoeuvre manquantes ou erronées	43	5	0,4	2	4,651	884	12	0,4	4,8	0,543
6.2	Marquages classe 9 (ONU 3257 et 3258) manquant	43	0	0,125	0	0	884	0	0,125	0	0
6.3	Bande orange (gaz liquifiés ou liquifiés réfrigérés ou dissous de la classe 2) manquante	43	0	0,4	0	0	884	1	0,4	0,4	0,045
7.	Signalisation orange (citerne / vrac) manquante ou erronée	43	0	1,0	0	0	884	9	1,0	9	1,018
CONCORDANCE LETTRE DE VOITURE / UNITE DE TRANSPORT											
8.	Désignation officielle de transport de la marchandise et inscription citerne non conformes	43	0	1,0	0	0	884	18	1,0	18	2,036
9.	Charge admise dépassée	43	0	1,0	0	0	884	0	1,0	0	0
10.	Remplissage admis dépassé	43	0	1,0	0	0	884	0	1,0	0	0

Samenvatting van de QMS-resultaten voor vertrek uit NMBS

Jaar	Vastgesteld door NMBS voor net	Aantal gecontroleerde eenheden	Aantal fouten van de klassen 3 à 5 en totaal van de gewogen fouten							Opgetelde waarde van de fouten in %	Opmerkingen
			Klasse 3		Klasse 4		Klasse 5		S van de gewogen fouten		
			Σ	Col 4 x 0,125	Σ	Col 6 x 0,4	Σ	Col 8 x 1,0	Col 5 + 7 + 9	$\frac{col\ 10}{col\ 3} \times 100$	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2003	CFF-SBB	154	0	0	21	8,4	95	95	103,4	67,143	
2003	CFL	427	0	0	85	34	238	238	272	63,7	
2003	DB	339	11	1,375	65	26	29	29	56,375	16,63	
2003	DSB	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
2003	FS	129	2	0,25	21	8,4	34	34	42,65	33,062	
2003	NS	117	0	0	24	9,6	8	8	17,6	15,043	
2003	ÖBB	43	0	0	15	6	2	2	8	18,605	
2003	SNCF	884	8	1	99	39,6	59	59	99,6	11,267	Cijfer gelijkwaardig aan NMBS

	Regiostation	Audits veiligheidsadviseurs
1	Brussel-Zuid	niet van toepassing
2	Brussel-Noord	17/04/2002
3	Hasselt	24/04/2003
4	Leuven	12/03/2003
5	Mechelen	22/01/2003
6	Antwerpen-Centraal	08/02/2001
7	Antwerpen-Rail	24 & 25/11/2003
8	Dendermonde	22/05/2002
9	Denderleeuw	09/10/2002
10	Gent-Rail	30/11/2001
11	Gent-St-Pieters	07/06/2001
12	Kortrijk	08/05/2002
13	Brugge kust	26/02/2003
14	Namur	14/11/2002
15	Liège	niet van toepassing
16	Verviers	
17	Arlon	23/09/2003
18	Liège-Rail	21/10/2003
19	Charleroi	
20	Mons	21/03/2003
21	Charleroi-Rail	15/07/2003
22	Tournai	12/02/2003
BC.241	Antwerpen	21/05/2003
BC.242	Zeebrugge	25/08/2003
BC.243	Gent-Zeehaven	18/09/2002
BC.244	Genk Goederen	20/03/2001
BC.251	Kinkempois	
BC.252	Monceau	30/04/2003
BC.253	Stockem	

Overzicht van incidenten en ongevallen met gevaarlijke goederen op NMBS-terrein

	2000	2001	2002	2003
Ongevallen met gevaarlijke goederen	51	52	63	77
- lekken (niet het gevolg van ontsporing of botsing)	38	34	44	61
- botsingen, ontsporingen, e.a.	13	18	19	16
- botsingen, ontsporingen e.a. met lekken tot gevolg	1	2	0	0

Een overzicht per regio is hierna opgenomen met dezelfde indeling als hiervoor:

regio	2000	2001	2002	2003			totaal
	totaal	totaal	totaal	lekken	botsingen, ontsporingen	botsingen, ontsporingen met lekken	
Brussel-Zuid	0	0	0	0	0	0	0
Brussel-Noord	0	1	2	0	0	0	0
Hasselt	0	0	2	0	0	0	0
Leuven	1	0	4	2	0	0	2
Mechelen	1	0	0	0	0	0	0
Antwerpen-Centraal	0	0	0	0	1	0	1
Antwerpen-Rail	30	31	32	31	8	0	39
Dendermonde	0	0	0	0	0	0	0
Denderleeuw	0	0	0	0	0	0	0
Gent-Rail	2	4	3	8	1	0	9
Gent-St-Pieters	0	2	0	0	0	0	0
Kortrijk	0	1	0	2	0	0	2
Brugge kust	3	4	2	5	0	0	5
Namur	0	1	2	3	0	0	3
Liège	0	0	1	0	1	0	1
Verviers	2	2	0	0	0	0	0
Arlon	3	2	5	5	1	0	6
Liège-Rail	5	3	4	3	1	0	4
Charleroi	0	0	0	0	0	0	0
Mons	0	0	0	0	0	0	0
Charleroi-Rail	4	1	5	2	3	0	5
Tournai	0	0	1	0	0	0	0
Totaal	51	52	63	61	16	0	77

Zware ongevallen met gevaarlijke goederen (volgens RID 1.8.5) + eventuele milieuverontreiniging

Criterion 1 : Ongeval met **doden of gewonden** die het onmiddellijk gevolg zijn van de gevaarlijke goederen

Criterion 2 : Een **lek** van gevaarlijke goederen in hoeveelheden afhankelijk van de transportcategorie (TC) volgens RID 1.1.3.6
(TC = 0 of 1 => lek > 50 kg of liter; TC = 2 => lek > 333 kg of liter; TC = 3 of 4 => lek > 1000 kg of liter)

Criterion 3 : **Schade** ingevolge de gevaarlijke goederen van meer dan **50000 EURO** (inbegrepen de milieukosten)

Criterion 4 : Andere ongevallen die maatregelen door de **bevoegde overheid (> 3 uur)** tot gevolg hadden (evacuatie, verkeerstop, ...)

Datum ¹⁵	Aantal	Type			Criterion			
		Wagen	Ctn-wagens	Container	1	2	3	4
2000	3	9	3	6	1	1	2	3
2001	0	0	0	0	0	0	0	0
2002	3	8	0	0	1	1	1	2
2003	0	0	0	0	0	0	0	0

¹⁵ De cijfers van de jaren 2000 tot en met 2002 zijn gebaseerd op criteria van CEFIC die een weinig afwijken van de criteria die nu in het RID zijn opgenomen. De statistiek blijft echter voldoende vergelijkbaar.