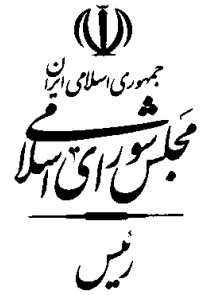


شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰ / ۱۱ / ۱۹

پوست:

بیت



حضرت آیت الله احمد جنتی

دبیر محترم شورای نگهبان

عطف به نامه شماره ۹۰/۳۰/۴۴۳۳۲ مورخ ۱۳۹۰/۸/۴ و پیرو نامه شماره ۳۳۸/۴۶۲۴۹ مورخ ۱۳۹۰/۷/۲۶ در اجرای اصل نود و چهارم (۹۴) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران لایحه اصلاح قانون عضویت دولت جمهوری اسلامی ایران در برخی از سازمانها و مجامع بین المللی که به منظور رفع ایراد آن شورا در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ ۱۳۹۰/۷/۶ مجلس شورای اسلامی به تصویب رسیده بود، به پیوست ارسال می گردد.

علی لاریجانی

لایحه اصلاح قانون عضویت دولت جمهوری اسلامی ایران در برخی از سازمانها و مجامع بین‌المللی

ماده واحده- ردیف (۵۲) فهرست اول قانون عضویت دولت جمهوری اسلامی ایران در سازمانها و مجامع بین‌المللی مصوب ۱۳۶۵/۱/۲۶ به شرح زیر اصلاح و متن زیر به عنوان تبصره (۶) به قانون یاد شده الحاق می‌شود.

ردیف	نام سازمان بین‌المللی	نام وزارتخانه یا سازمان دولتی	حق عضویت
۵۲	قرارداد کلی استفاده از واگنها	وزارت راه و ترابری	۲۲۱۵ یورو

تبصره ۶- ایجاد هماهنگی، نظارت و ارزیابی موارد عضویت دولت در سازمانها و مجامع بین‌المللی بر عهده ریاست جمهوری است. دولت موظف است برای تحقق این امر، اساسنامه مناسب را برای مرکز امور حقوقی بین‌المللی تصویب نماید.

- ماده واحده به شرح ذیل اصلاح و یک تبصره به عنوان تبصره (۷) به آن الحاق گردید:

ماده واحده- ردیف (۵۲) فهرست اول قانون عضویت دولت جمهوری اسلامی ایران در برخی از سازمانها و مجامع بین‌المللی- مصوب ۱۳۶۵/۱/۲۶- به شرح زیر با توجه به قرارداد پیوست اصلاح و تبصره‌های زیر به عنوان تبصره‌های (۶) و (۷) به قانون یاد شده الحاق می‌شود.

ردیف	نام سازمان بین‌المللی	نام وزارتخانه یا سازمان دولتی	حق عضویت
۵۲	قرارداد کلی استفاده از واگنها	وزارت راه و شهرسازی	۲۲۱۵ یورو

تبصره ۶- ایجاد هماهنگی، نظارت و ارزیابی موارد عضویت دولت (قوه مجریه) در سازمانها و مجامع بین‌المللی بر عهده ریاست جمهوری (معاونت حقوقی رئیس جمهور) است.

تبصره ۷- در اجرای قرارداد ضمیمه این قانون رعایت اصل هفتاد و هفتم (۷۷) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، الزامی است.

قرارداد یکنواخت استفاده از واگنها (جی.سی.یو)

پیشگفتار

استفاده از واگنها توسط شرکتهای راه آهنی به عنوان وسیله حمل و نقلی، اتخاذ مفاد قراردادی مبنی بر حقوق و تعهدات هر یک از طرفین را ملزم می سازد. برای بهبود کارایی و رقابت پذیری ترافیک باری ریلی، بدینوسیله نگهدارنده های واگن و شرکتهای راه آهنی که فهرست آنها در ضمیمه (۱) درج شده است، موافقت خود را برای اجرای مفاد قرارداد کلی استفاده از واگنها (جی.سی.یو) اعلام می دارند.

فصل ۱- هدف، حیطه کاربرد، فسخ، گسترش قرارداد، محرومیت از عضویت

ماده ۱- هدف

۱-۱- این قرارداد، به همراه ضمایم مربوطه، شرایط تأمین واگن جهت استفاده به عنوان وسیله حمل و نقلی توسط شرکتهای راه آهنی در ترافیک ملی و بین المللی براساس حیطه کاربرد کنوانسیون مربوط به حمل و نقل بین المللی راه آهن (کتیف) جاری را مطرح می سازد.

۱-۲- مفاد این قرارداد در مورد نگهدارنده های واگن و شرکتهای راه آهن به عنوان کاربر واگنها اعمال خواهد شد.

۱-۳- استفاده از واگن شامل تردد به صورت پر و خالی، همچنین شرایطی که واگن در اختیار یک شرکت راه آهنی عضو قرار دارد، است.

۱-۴- استفاده و نگهداری با پذیرش واگن توسط شرکت راه آهن آغاز و با تحویل آن به نگهدارنده یا شخص مجاز دیگری، برای مثال یک شرکت راه آهنی عضو دیگر، گیرنده قراردادی کالای حمل شده یا بهره بردار خطوط فرعی خصوصی مجاز به دریافت واگن، خاتمه می یابد.

ماده ۲- حیطه کاربرد

۲-۱- قرارداد حاضر در ترافیک ریلی بین المللی نسبت به مقررات یکسان مربوط به قرارداد استفاده از وسائط نقلیه در ترافیک بین المللی راه آهن (سی.یو.وی) (ضمیمه دی) از

کتیف ۱۹۹۹ میلادی «۱۳۷۸ هجری شمسی» و در ترافیک ریلی داخلی نسبت به هرگونه مقررات ملی قابل اجراء، تا حد مجاز، از اولویت برخوردار خواهد بود.

۲-۲- پذیرش، از اولین روز فصل بعدی سال، اجراء خواهد شد، مشروط بر این که حداقل یک ماه قبل این مورد به دفتر (جی. سی. یو) اعلام شده باشد.

۲-۳- مفاد قرارداد چند جانبه حاضر بین امضاءکنندگان اعمال خواهد شد تا حدی که مفاد دیگری میان خود منعقد نکرده باشند.

۲-۴- دفتر (جی. سی. یو) هر سه ماه در روزهای اول ژانویه (۱۱ دی)، اول آوریل (۱۲ فروردین)، اول اکتبر (۹ مهر) هر سال، فهرست جدیدی از امضاءکنندگان (اعضاء) را منتشر خواهد کرد.

ماده ۳- فسخ

هر یک از امضاء می‌توانند در پایان هر سال تقویمی، حداقل شش ماه قبل با ابلاغ کتبی به دفتر (جی. سی. یو) از این قرارداد انصراف دهند. فسخ و تاریخ اجرای آن از طریق فهرست سه ماهه مورد اشاره در ماده (۴-۲) به امضاء ابلاغ خواهد شد.

ماده ۴- گسترش قرارداد

طرفین قرارداد (جی. سی. یو) به منظور گسترش این قرارداد، مقررات داخلی (ضمیمه ۸) را تنظیم خواهند نمود. دفتر جی. سی. یو مسئولیت بازنگری و هماهنگی هرگونه اصلاحات در (جی. سی. یو) را بر عهده خواهد داشت.

ماده ۵- محرومیت از عضویت

اگر عضوی نتواند مبلغ مقرر بیش از صد یورو به عنوان بدهی خود را براساس بخش (۱) ماده (۱۲) از ضمیمه (۸) پرداخت کند و بیش از شش ماه به تعویق بیافتد و پس از درخواست کتبی نسبت به پرداخت نتواند ظرف دو ماه آن را پرداخت کند، محرومیت از عضویت وی در فهرست سه ماهه بر اساس ماده (۴-۲) اعلام خواهد شد. از آن زمان به بعد وی براساس مواد (۱۶) و (۱۷) به عنوان شخص ثالث در نظر گرفته خواهد شد.

ماده ۶- حذف شده است.

فصل ۲- تعهدات و حقوق نگهدارنده واگن

ماده ۷- تأیید فنی و حفظ و نگهداری واگنها

۷-۱- نگهدارنده تضمین می نماید که واگنهای وی از نظر فنی مطابق با قوانین جاری اروپا مورد تأیید بوده و در تمام طول مدت بهره برداری نیز در این شرایط خواهند بود.

۷-۲- نگهدارنده باید بنا بر درخواست شرکتهای راه آهنی کاربر مدرکی مربوط به مطابقت حفظ و نگهداری واگنهای مربوطه با مقررات جاری ارائه دهد.

۷-۳- نگهدارنده باید به شرکتهای راه آهنی اجازه دهد تا هرگونه بازرسیهای لازم، به ویژه موارد ذکر شده در ضمیمه (۸)، بر روی واگنها را انجام دهد.

ماده ۸- مندرجات و علائم واگن، مشخصات نگهدارنده

بدون تخطی از مقررات جاری، واگنها باید حاوی مشخصات ذیل باشند:

- مشخصات نگهدارنده

- مندرجات و علائم روی واگن طبق ضمیمه (۱۱)

- در صورت لزوم، ایستگاه یا منطقه مبدأ

ماده ۹- حق آرایش نگهدارنده

۹-۱- نگهدارنده بر واگنهای خود نظارت خواهد داشت.

۹-۲- فقط نگهدارنده به جز دلایل ایمنی، در خصوص استفاده از واگنهای مربوطه، مجاز به صدور دستورالعمل به شرکتهای راه آهنی خواهد بود.

۹-۳- نگهدارنده دستورالعملهای لازم برای حمل به موقع واگنهای خالی به شرکتهای راه آهنی ارائه خواهد داد.

۹-۴- هرگونه درخواست از جانب نگهدارنده در خصوص عدم تحویل واگنهای مربوطه به شرکتهای راه آهنی خاص، اعم از عضو یا شخص ثالث، باید رعایت گردد.

فصل ۳- تعهدات و حقوق شرکتهای راه آهنی

ماده ۱۰- پذیرش واگنها

منوط به این که نگهدارنده تعهدات مربوطه خود را مطابق با مفاد فصل (۲) رعایت کند، شرکتهای راه آهنی نیز واگنها را طبق خدمات تجاری خود خواهند پذیرفت.

ماده ۱۱- عدم پذیرش واگنها

یک شرکت راه آهنی می تواند در شرایط ذیل واگنها را رد کند:

- یک مقام ذی صلاح پذیرش آنها را ممنوع کند؛

- پذیرش آنها بنابر دلایل بهره برداری خاص برخی از شرکتهای راه آهنی به طور موقت غیرممکن باشد؛

- به دلیل وجود شرایط مستثنی که خارج از کنترل شرکت راه آهنی است (به ویژه

حوادث غیر مترقبه) که به طور موقت مانع پذیرش واگنها می شوند؛

- شرایط واگن با مقررات فنی و تعمیر و نگهداری یا دستورالعملهای فعلی بارگیری مطابقت ندارد.

یک شرکت راه آهنی نمی تواند اقدام به عدم پذیرش واگنهای خود که به صورت خالی

و قابل تردد هستند، کند.

ماده ۱۲- جابه جایی واگنها

هر شرکت راه آهنی باید واگنها را با احتیاط و دقت جابه جا کرده و بازدیدهای مورد

اشاره در ضمیمه (۹) را انجام دهد. به همین شکل، صرف نظر از نگهدارنده آنها، به ویژه باید

کلیه بازدیدهای مورد نیاز از لحاظ ایمنی را بر روی واگنها انجام دهد. هزینه های مربوط به

این بازدیدهای منظم نباید در فاکتور مجزایی به نگهدارنده ارسال شود.

ماده ۱۳- دوره های حمل واگنها و تعهدات مالی

۱۳-۱- دوره های حمل واگنهای پر به دوره عبور (ترانزیت) کالای حمل شده بستگی

دارد. دوره های حمل واگنهای خالی طی موافقتنامه ای تعیین می شود. در صورت فقدان چنین

موافقتنامه‌ای، دوره‌های تعیین شده در ماده (۱۶) از مقررات مربوط به قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالاها با راه‌آهن (سی.آی.ام) در خصوص بار واگن درست اعمال خواهد شد.
۱۳-۲- شرکت راه‌آهن کاربر در شرایط ذیل مسؤلیت در قبال طولانی شدن زمان حمل نخواهد داشت:

- خطای نگهدارنده،
 - سفارش از سوی نگهدارنده مبنی بر عدم قصور شرکت راه‌آهن کاربر،
 - نقص در واگن یا بار مربوطه،
 - شرایط و عواقبی که راه‌آهن کاربر قادر به اجتناب و پیشگیری از آن نباشد،
 - عدم پذیرش موجه واگن یا محموله طبق ماده (۱۱)
- ۱۳-۳- اگر این دوره‌ها به دلایل منسوب به یک شرکت راه‌آهنی طولانی‌تر گردند، نگهدارنده می‌تواند برای بلااستفاده بودن واگنها درخواست خسارت کند. مگر طور دیگر توافق شده باشد، میزان خسارت بلااستفاده بودن مطابق با ضمیمه (۶) محاسبه خواهد شد. این میزان، به اضافه خسارت تعیین شده در ماده (۲-۲۳)، نباید از میزان قابل پرداخت برای بلااستفاده بودن واگن تجاوز کند. این مبلغ باید علاوه بر خسارت تعیین شده طبق مواد (۲۰-۳) یا (۲۳-۱) مطالبه شود.

ماده ۱۴- آرایش واگنهای خالی

- ۱۴-۱- شرکت راه‌آهن باید دستورالعملهای ارائه شده از سوی نگهدارنده جهت حمل واگنهای خالی بر اساس خدمات تجاری خود را اجراء کند.
- ۱۴-۲- واگنهای خالی باید همراه با برگه مشخصات واگن (رجوع شود به «ضمیمه ۳») اعزام شوند.

برنامه‌های استفاده از برگه مشخصات واگن در راهنمای برگه مشخصات مقررات یکسان مربوط به قرارداد استفاده از وسائط نقلیه در ترافیک بین‌المللی راه‌آهن (سی.یو.وی) شناسنامه واگن- مقررات یکسان مربوط به قرارداد استفاده از وسائط نقلیه در ترافیک

بین‌المللی راه‌آهن (جی.ال.دبلیو-سی.یو.وی)، منتشر شده توسط کمیته بین‌المللی حمل و نقل ریلی - کمیته بین‌المللی حمل و نقل راه‌آهن (سی.آی.تی) قید شده است.

۳-۱۴- اگر نگهدارنده نتواند تا زمان عودت واگنها توسط شرکت راه‌آهن، حداکثر پس از تخلیه، دستورالعملها را ارائه کند، شرکت راه‌آهن موظف به عودت واگن به ایستگاه یا منطقه مبدأ یا هر ایستگاهی که از پیش تعیین شده است، خواهد بود.

ماده ۱۵- اطلاعات جهت ارائه به نگهدارنده

۱-۱۵- شرکت راه‌آهن کاربر باید کلیه اطلاعات لازم برای بهره‌برداری و حفظ و نگهداری واگنها را به نگهدارنده ارائه دهد.

۲-۱۵- شرکت‌های راه‌آهنی باید اطلاعات مربوط به واگنهای مورد استفاده خود از سامانه (سیستم) های ثبت عملیات و داده‌های خود در مورد کیلومترهاژ واقعی حمل شده را به نگهدارنده‌ها ارائه دهند.

ماده ۱۶- تحویل واگن به اشخاص ثالث

شرکت راه‌آهنی که بدون اجازه نگهدارنده واگن را به شخص ثالث تحویل می‌دهد به‌ویژه برای هرگونه خسارت احتمالی در قبال نگهدارنده مسؤول خواهد بود. مسؤولیت شخص ثالث نیز به قوت خود باقی است.

ماده ۱۷- پذیرش واگن از نگهدارنده‌های ثالث

قرارداد حاضر همچنین در واگنهای متعلق به نگهدارنده‌هایی که عضو قرارداد (جی.سی.یو) نبوده ولی در عین حال مورد تأیید یک شرکت راه‌آهن عضو هستند، اعمال خواهد شد.

در این صورت، شرکت راه‌آهنی که واگن را پذیرفته است در قبال سایر طرفین قرارداد به عنوان نگهدارنده تلقی خواهد شد.

فصل ۴- اثبات و رسیدگی به خسارات وارده به واگن در اختیار یک شرکت راه آهنی

ماده ۱۸- اثبات خسارت

۱۸-۱- وقتی خسارت وارده به واگن یا گم شدن و خسارت دیدگی قطعات جداشدنی روی واگن توسط یک شرکت راه آهنی مشاهده شده یا مسلم دانسته شود یا نگهدارنده چنین ادعاء کند، شرکت راه آهنی باید بدون تأخیر و در صورت امکان با حضور نگهدارنده، گزارش خسارت واگن را تنظیم نماید (مطابق «ضمیمه ۴») و ماهیت خسارت یا گم شدن و تا حد امکان دلیل و زمان وقوع آن را مستند سازد.

۱۸-۲- وقتی خسارت یا گم شدن قطعات مانع بهره‌برداری از واگن نشود، چنانچه خسارت یا گم شدن ثبت شود، نیازی به دعوت از نگهدارنده نیست.

۱۸-۳- نسخه‌ای از گزارش خرابی واگن بدون تأخیر به نگهدارنده ارسال خواهد شد.

۱۸-۴- چنانچه نگهدارنده مضمون گزارش خرابی واگن را نپذیرد، می‌تواند درخواست نماید که کارشناسی که توسط طرفین قرارداد یا از طرق قضائی انتخاب می‌شود، ماهیت، علت و میزان خسارت را ثبت نماید. این مرحله مشروط به قانون کشوری خواهد بود که این اتفاق در آن رخ داده است.

۱۸-۵- وقتی واگنی خسارت ببیند یا بخشی از آن گم شود و در نتیجه نتوان از آن بهره‌برداری نمود، شرکت راه آهنی نیز باید مراتب را سریعاً و حداقل در حد اطلاعات ذیل به نگهدارنده اطلاع دهد:

- شماره واگن
- وضعیت واگن (پر یا خالی)
- زمان و محلی که از سرویس خارج گردیده
- دلیل خارج شدن از سرویس
- جزئیات اداره‌ای که باید در جریان قرار گیرد
- مدت احتمالی که واگن برای بهره‌برداری موجود نخواهد بود (تا شش روز کاری، بیش از شش روز کاری)

ماده ۱۹- رسیدگی به خسارت

۱۹-۱- شرکت راه آهنی مقرر می دارد که واگن مطابق با مقررات ضمیمه (۱۰) به سیر و حرکت بازگردانده شود. چنانچه هزینه تعمیرات بیش از هفتصدوپنجاه یورو باشد، ابتداء باید موافقت نگهدارنده جلب شود، مگر در خصوص تعویض بلوکهای ترمز، چنانچه نگهدارنده پس از دو هفته کاری (به جز تعطیلی آخر هفته) پاسخی نداد، عملیات تعمیر ادامه خواهد یافت.

۱۹-۲- چنانچه هزینه تعمیر واگن خسارت دیده بیشتر از خسارت محاسبه شده مطابق با ضمیمه (۵) باشد، واگن از نظر اقتصادی قابل تعمیر نخواهد بود.

۱۹-۳- وقتی خسارت بر مناسب بودن واگن جهت بهره برداری خدشه ای وارد نکرده، ولی استفاده از آن را مشکل کرده باشد، شرکت راه آهنی می تواند طوری تعمیرات را انجام دهد که واگن برای استفاده مجدد بدون توافق نگهدارنده مناسب باشد؛ تا مبلغ هفتصدوپنجاه یورو شرکت راه آهنی با توافق با نگهدارنده مجاز به انجام کارهای اضافی دیگری نیز خواهد بود.

۱۹-۴- پس از تکمیل تعمیرات و انجام دستورات خاص نگهدارنده، شرکت راه آهنی واگن را به ایستگاه مقصد ارسال خواهد نمود که از اول قرار بوده به آنجا فرستاده شود.

۱۹-۵- در همه مواردی که شرکت راه آهنی تعمیرات را مطابق با شرایط مندرج در ضمیمه (۱۰) انجام می دهد (یا ترتیب انجام آن را می دهد)، باید تعمیرات را با دقت لازم و کافی انجام دهد و از کارگاهها و مصالح تأیید شده استفاده نماید. شرکت راه آهنی باید اطلاعات دقیق از کار انجام شده برای نگهدارنده فراهم نماید.

۱۹-۶- مدیریت قطعات یدکی در ضمیمه (۷) آورده شده است.

۱۹-۷- هزینه تعمیرات در فصل (۵) آورده شده است.

ماده ۲۰- رسیدگی به واگنها و قطعات جداشدنی گم شده

۲۰-۱- واگن زمانی گم شده در نظر گرفته خواهد شد که سه ماه پس از روزی که شرکت راه آهنی گم شدن آن را به نگهدارنده اعلام کرده و درخواست جستجوی آن را داده

باشد، در اختیار نگهدارنده قرار نگیرد، یا چنانچه نگهدارنده هیچ اختطاریه‌ای در مورد محل واگن دریافت نکرده باشد.

این زمان را باید به مدت زمانی که واگن به هردلیل غیرقابل استناد به شرکت راه‌آهنی یا به دلیل خسارت قادر به حرکت نبوده اضافه نمود.

۲-۲۰-۲- قطعه‌ای از تجهیزات جداشدنی روی واگن وقتی گم شده در نظر گرفته می‌شود که به وسیله نقلیه بازگردانده نشود.

۲-۲۰-۳- چنانچه یک شرکت راه‌آهنی مسؤول خسارت باشد، باید مبالغ زیر را به نگهدارنده پرداخت نماید:

- در مورد واگن گم شده، غرامت مطابق با ضمیمه (۵) محاسبه می‌شود.

- در مورد تجهیزات گم شده، غرامت بالغ بر ارزش قطعه مورد نظر

۴-۲۰-۲- نگهدارنده پس از دریافت غرامت، می‌تواند به صورت کتبی درخواست کند که وقتی واگن (یا قطعات جداشدنی) پیدا شد، به اطلاع وی رسانیده شود. در این مورد نگهدارنده می‌تواند درخواست نماید که در عرض شش ماه از دریافت اطلاعیه، در ازاء دریافت بازپرداخت غرامت، واگن (یا قطعات جداشدنی) به وی عودت شود. مدت زمان میان پرداخت غرامت برای گم شدن واگن و بازپرداخت مربوطه توسط نگهدارنده، وی را متعهد به پرداخت غرامت برای بلااستفاده ماندن نمی‌نماید.

ماده ۲۱- رسیدگی به بوژیها

در مورد بوژیها نیز شرایط این فصل به همین ترتیب به کار خواهد رفت.

فصل ۵- مسؤولیت در صورت مفقود شدن یا وارد آمدن خسارت به واگن

ماده ۲۲- مسؤولیت شرکت راه‌آهن استفاده‌کننده

۱-۲۲- شرکت راه‌آهنی که از واگن استفاده می‌کند، مسؤول هر گونه مفقودی یا خسارت وارده به واگن یا تجهیزات آن در قبال نگهدارنده خواهد بود، مگر این‌که ثابت شود که خسارت از جانب وی نبوده است.

۲-۲۲- شرکت راه آهنی مسؤلیتی نخواهد داشت، چنانچه یکی از موارد زیر ثابت شود:

- شرایطی که شرکت راه آهنی قادر به اجتناب از آنها نبوده است و شرایطی که قابل جلوگیری نمی باشد.

- خطای شخص ثالث

- تعمیر و نگهداری ناکافی توسط نگهدارنده وقتی که شرکت راه آهنی بتواند ثابت کند که واگن کاملاً استفاده و بازرسی شده است.

- خطای نگهدارنده

چنانچه شرکت راه آهنی تا حدودی مسؤل تشخیص داده شود، خسارت بر عهده طرفین مسؤل و به نسبت سهم ایشان از مسؤلیت خواهد بود.

نگهدارنده نمی تواند وجود عیب ذاتی واگن خود را به عنوان مدرکی دال بر عدم مقصر بودن خود برشمرد.

۳-۲۲- شرکت راه آهنی در موارد ذیل مسؤل نخواهد بود:

- گم شدن یا خسارت وارد بر تجهیزات جداشدنی که در طرفین واگن فهرست نشده است.

- گم شدن و خسارت به تجهیزات جداشدنی (شلنگهای تغذیه، ابزار و غیره)

مشروط بر این که نتوان ثابت کرد که ایراد دارند و خراب هستند.

۴-۲۲- به منظور تسهیل رسیدگی به خسارت و همچنین در نظر گرفتن استهلاک طبیعی واگن، کیفیت تعمیر و نگهداری و استفاده آن توسط اشخاص ثالث، فهرست خسارت در ضمیمه (۱۲) به ترتیب زیر به کار خواهد رفت:

- خسارتی که برای نگهدارنده تعیین شده است، باید توسط نگهدارنده تقبل شود؛ علاوه بر این نگهدارنده باید برای خسارت بیشتر از هفتصد و پنجاه یورو به شرکت راه آهنی متوسل شود، چنانچه بتواند ادله ای مبنی بر مقصر بودن شرکت راه آهنی مزبور بیاورد.

- خسارت محوله به شرکت راه آهنی تا سقف حداکثر هفتصد و پنجاه یورو بر عهده شرکت راه آهنی استفاده کننده خواهد بود.

- در خصوص خسارت محوله به شرکت راه آهنی بیشتر از هفتصد و پنجاه یورو مطابق با مفاد بند (۱-۲۲) عمل خواهد شد.

ماده ۲۳- میزان خسارت

۱-۲۳- در صورت گم شدن واگن یا قطعات آن، میزان غرامت باید مطابق با ضمیمه (۵) محاسبه گردد.

۲-۲۳- در صورت ایجاد خسارت به واگن یا قطعات آن، غرامت باید به هزینه تعمیرات محدود گردد. غرامت برای بلا استفاده ماندن مطابق با بند (۳-۱۳) داده می شود. وقتی که درخواستی برای نگهدارنده جهت انجام تعمیرات قطعات یدکی ارسال شود، زمان بلا استفاده ماندن بین تاریخ درخواست و تاریخی که قطعات دریافت می شوند در نظر گرفته خواهد شد. میزان غرامت نباید از مبلغ قابل پرداخت برای گم شدن بیشتر باشد.

ماده ۲۴- مسؤولیت کاربران قبلی

۱-۲۴- وقتی که شرکت راه آهنی که واگن را در اختیار دارد مسؤول نباشد، هر یک از کاربران قبلی در زنجیره فعلی استفاده (اعم از تردد پر و خالی) در قبال نگهدارنده برای هر گونه خسارتی که به واگن وارد شده یا گم شدن و خرابی قطعات آن مطابق با ماده (۲۲) مسؤول می باشد، چنانچه شرکتهای راه آهنی بعدی در زنجیره استفاده طبق شرایط ماده (۲۲) بتوانند خود را معاف نمایند.

۲-۲۴- خارج از زنجیره استفاده، چنانچه نگهدارنده بتواند ثابت کند که کاربر باعث بروز خسارت گردیده است و اگر کاربر مذکور نتواند خود را طبق ماده (۲۲) معاف بدارد، کاربر قبلی فقط در قبال نگهدارنده مسؤول خواهد بود.

ماده ۲۵- تعهد نسبت به کاهش و تخفیف خسارات

وقتی پرداخت برای خسارات وارده به واگن انجام گیرد، طرفین قرارداد باید شرایط مرتبط با تعهد را بپذیرند تا ضررهای حاصله را محدود نمایند.

ماده ۲۶- حل و فصل خسارات

شرکت راه آهن استفاده کننده یا کارگاه زیرمجموعه آن باید صورت حساب هزینه تعمیر واگن را به نگهدارنده بدهد، به استثناء هزینه هایی که شرکت راه آهنی استفاده کننده تحت شرایط ماده (۲۲) خود مسئول پرداخت آنها می باشد. وقتی که استفاده کننده قبلی مسئول ایجاد خسارت باشد، نگهدارنده صورت حسابی برای هزینه تعمیراتی به آن استفاده کننده می فرستد که خود این صورت حساب نیز توسط شرکت راه آهنی استفاده کننده یا کارگاه برای نگهدارنده ارسال شده است.

نگهدارنده می تواند مطابق با ماده (۱۳) ادعای خسارت به دلیل بلااستفاده ماندن نماید.

فصل ۶- مسئولیت در صورتی که واگن موجب بروز خسارت شود

ماده ۲۷- اصل مسئولیت

۱-۲۷- نگهدارنده یا استفاده کننده قبلی مشمول این قرارداد مسئول خسارتی خواهد بود که واگن ایجاد می نماید، وقتی که بتوان نشان داد که خرابی ایجاد کرده است. چنانچه شرکت راه آهنی استفاده کننده مقصر نباشد، طرف مسئول باید شرکت راه آهنی استفاده کننده را در قبال دعاوی هر شخص ثالثی مصون بدارد.

۲-۲۷- چنانچه شرکت راه آهنی استفاده کننده تا حدودی مقصر باشد، غرامت باید توسط هر یک از طرفین به تناسب سهم خود در این مسئولیت تعیین شود.

۳-۲۷- وقتی که شخص ثالثی به طور کامل یا تا حدودی در ایجاد خسارت مقصر باشد، طرفین قرارداد اصولاً می توانند از این شخص ثالث دعوی غرامت برای خسارت وارده نمایند.

۴-۲۷- به منظور ساده نمودن و سرعت بخشیدن به روند امور در صورت بروز خسارات کم اهمیت تر، شرکت راه آهنی استفاده کننده می تواند در شرایط کلی فروش خود مبلغی را مقرر نماید^۱ که در صورت وقوع خسارت تا (سقف) این مبلغ، حتی چنانچه

^۱- توصیه می شود که شرکتهای راه آهنی مبلغ ۱۷۰۰۰ یورو را در نظر بگیرند.

نگهدارنده یا استفاده کننده قبلی مقصر هم شناخته شود، از حقوق خود را در قبال آنها بگذرد. این کار در مواردی که تعمد یا قصور عمده‌ای از سوی نگهدارنده یا استفاده کننده قبلی وجود داشته، کاربرد نخواهد داشت.

۲۷-۵- هر شرکت راه‌آهنی می‌تواند پیشنهاد نماید تا هر نگهدارنده‌ای را طبق مسؤلیت مدنی خود بیمه نماید.

۲۷-۶- چنانچه مسؤلیت نگهدارنده در بندهای (۴-۲۷) و (۵-۲۷) پوشش داده نشده باشد، نگهدارنده باید بیمه مطابق با قوانین داخلی خود را ارائه نماید.

فصل ۷- مسؤلیت در قبال پرسنل و سایر اشخاص

ماده ۲۸- اصل مسؤلیت

طرفین مورد قرارداد در قبال خدمه خود و سایر افرادی که از خدمات ایشان در ایفاء قرارداد بهره می‌برند، مسؤل خواهد بود، وقتی که این خدمه و سایر افراد در حیطه فعالیت‌های خود عمل می‌کنند.

فصل ۸- سایر موارد

ماده ۲۹- دستورالعمل‌های بارگیری

شرکتهای راه‌آهنی باید تضمین نمایند که حمل کنندگان شرایط بارگیری لازم‌الاجراء اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن (یو.آی.سی) را رعایت می‌نمایند.

ماده ۳۰- حسابداری و پرداخت

یورو باید به عنوان تنها واحد پول برای کلیه حسابها و پرداختها استفاده شود.

ماده ۳۱- تعهد پرداخت خسارات

وقتی که یکی از امضاءکنندگان در اجرای تعهدی که طبق این قرارداد برعهده وی می‌باشد، قصور ورزد، باید مبلغ خسارات مستقیمی که متوجه امضاءکننده دیگری شده را بپردازد.

ماده ۳۲- مرجع قضائی ذی صلاح

مرجع قضائی ذی صلاح دادگاهی است که اقامه دعوی در آنجا صورت گرفته باشد، مگر آن که طرفین غیر از این توافق نموده باشند.

ماده ۳۳- مرور زمان دعوی

۳۳-۱- مرور زمان دعوی بر اساس فصل (۳) یک سال خواهد بود. مدت مرور زمان بر اساس فصول (۵) و (۶)، سه سال خواهد بود.

۳۳-۲- مدت مرور زمان به ترتیب زیر خواهد بود:

الف- در خصوص دعاوی که تحت فصل (۳) اقامه شوند، از روزی که مدت زمان یا زمانهای مشخص شده در مقررات مربوط به قرارداد حمل و نقل بین المللی کالاها با راه آهن (سی. آی. ام) منقضی شود.

ب- در مورد دعاوی که تحت فصل (۵) اقامه شوند، از روزی که خسارت یا گم شدن واگن ثبت شده باشد یا از روزی که نگهدارنده بتواند واگن یا قطعات آن را مطابق با ماده (۲۰) گم شده در نظر بگیرد.

پ- برای دعاوی که تحت فصل (۶) اقامه شوند، از روزی که خسارت ایجاد شود.

ماده ۳۴- زیانها

این قرارداد به انگلیسی، فرانسوی و آلمانی تهیه شده است و هر سه نسخه به طور یکسان الزام آور می باشند.

ماده ۳۵- اجراء

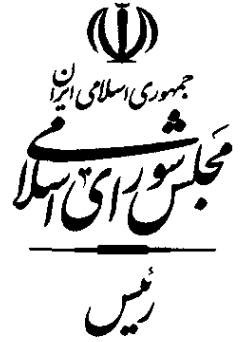
این قرارداد از دهم تیر ماه ۱۳۸۵ هجری شمسی (۲۰۰۶/۷/۱ میلادی) به اجراء درخواهد آمد.

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰/۱۱/۱۹

پوست:

بسته



ضمیمه ۱

قرارداد کلی استفاده از واگنها

فهرست نگهدارنده های عضو و شرکتهای راه آهن

این ضمیمه می بایست حاوی موارد زیر باشد:

- اداره مرکزی

- نام

- نگهدارنده یا شرکت راه آهن

فهرست نشانی ها به طور جداگانه به ضمیمه پیوست شده است (آدرس پستی، پست الکترونیکی و

یا شماره دورنگار).

ضمیمه ۲

قرارداد یکنواخت استفاده از واگن ها

تعاریف

خدمات بازرگانی

شرایط بازرگانی و خدماتی پیشنهادی یک شرکت راه آهنی به نگهدارنده ها یا سایر شرکتهای راه آهنی را تشریح می کند. این خدمات به طور ویژه شامل مسیرهای سرویس دهی، محصولات یا کالاهای مورد قبول قطارها، روشهای مختلف حمل و نقل و هزینه های خدمات ارائه شده می باشد.

مقام ذیصلاح ملی

مقام ملی مسئول پذیرش فنی مطابق با قوانین و مقررات جاری در هر کشور می باشد.

ایستگاه مبداء؛ منطقه جغرافیایی

ایستگاه مبداء: ایستگاه منتخبی که بر روی واگن مشخص گردیده و واگن خالی در صورتی که دستورکار دیگری را از نگهدارنده دریافت نکرده باشد، باید به آنجا ارسال شود.

منطقه جغرافیایی: منطقه جغرافیایی تعدادی از ایستگاه های موجود در منطقه مورد نظر را در بر می گیرد، به طوری که واگن خالی در صورتی که دستورکار دیگری را از نگهدارنده دریافت نکرده باشد، موظف است به آنجا مراجعت نماید.

مدیر زیربنایی

هر موسسه یا شرکتی که به طور ویژه مسئول تشکیل و نگهداری زیربنای ریلی می باشد. همچنین این امر ممکن است شامل مدیریت سیستم های کنترل زیربنایی و ایمنی باشد. وظایف مدیر زیربنایی در کل یا جزئی از شبکه می تواند به چند موسسه یا شرکت مختلف محول گردد.

کاربر پیشین

یک شرکت راه آهنی که از واگنی استفاده کرده است که متعلق به او نبوده و در نتیجه جهت استفاده به یک شرکت راه آهنی دیگر تحویل داده می شود.

شرکت راه آهن

هر شرکت دولتی یا خصوصی که طبق قوانین مربوطه اتحادیه دارای مجوز بوده و کار اصلی آن، ارائه خدمات جهت حمل و نقل ریلی مسافر و یا کالا، به شرط تامین نیروی کشش از سوی آن شرکت راه آهنی است؛ شرکتهایی که تنها کشش را تامین می نمایند نیز در این دسته قرار می گیرند.

مشخصات فنی

رویه ای توسط مقام ذیصلاح ملی به منظور تائید وسائط نقلیه ریلی جهت سیر و حرکت است.

مشخصات فنی بهره برداری یکسان (تی. اس. آی.)

مشخصات فنی بهره برداری یکسان در سیستم ریلی قراردادی سراسر اروپا.

نگهدارنده واگن

به شخصی گفته می شود که از واگن به عنوان وسیله حمل و نقل، به طور دائم بهره برداری اقتصادی می نماید.

نگهدارنده، نهادی است که نام شرکت آن به همان صورتی که بر روی خود واگن و یا سند ثبت رسمی قید شده است ذکر شود.

در این قرارداد کلی استفاده، واژه «نگهدارنده» هم به خود نگهدارنده یا در صورت لزوم، طرف دیگر مجاز اطلاق می شود.

واگن آماده حرکت (اصطلاح بهره برداری)

واگنی که در قطارهای باری و تحت شرایط معمول بهره برداری و در صورت لزوم در انتهای قطار، بدون ایجاد مخاطره و اختلال در بهره برداری بر روی چرخ های خود قادر به حرکت است.

برگه اطلاعاتی واگن

اسناد ارسال و آرایش واگنی که به صورت خالی در حال تردد است (به نمونه های مندرج در ضمیمه ۳ رجوع نمایید).

ضمیمه ۳

قرارداد کلی استفاده از واگن ها

برگه اطلاعاتی واگن

اندازه نمونه‌ها طبق استاندارد ایزو ۲۸۵۹ - بخش ۱

برگزیده از جدول یک: حروفها اندازه نمونه‌ها را نشان می دهند

سطح بررسی کلی			محل
سه	دو	یک	
بی	ای	ای	۸۵۲
سی	بی	ای	۱۵۵۹
دی	سی	بی	۲۵۵۱۶
ای	دی	سی	۵۰۵۲۶
اف	ای	سی	۹۰۵۵۱
چی	اف	دی	۱۵۰۵۹۱
اچ	چی	ای	۲۸۰۵۱۵۱
چی	اچ	اف	۵۰۰۵۲۸۰
کی	اچ	چی	۱۲۰۰۵۵۰۱
ال	کی	اچ	۳۲۰۰۵۱۲۰۱
ام	ال	چی	۱۰۰۰۰۵۳۲۰۱
ان	ام	کی	۳۵۰۰۰۵۱۰۰۰۱
پی	ان	ال	۱۵۰۰۰۰۵۳۵۰۰۱
کیو	پی	ام	۵۰۰۰۰۰۵۱۵۰۰۰۱
آر	کیو	ان	۵۰۰۰۰۰۵ تا بینهایت

برگزیده از جدول ۲-الف: راهنمای نمونه‌گیری ساده برای آزمایش یا بررسی‌های استاندارد

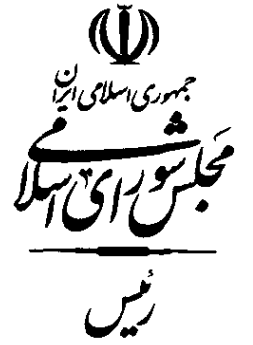
اندازه نمونه	کد حرفی
۲	ای
۳	بی
۵	سی
۸	دی
۱۲	ای
۲۰	اف
۳۲	چی

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰ / ۱۱ / ۱۹

پوست:

بسته



۵۰	۱۰
۸۰	۲۰
۱۲۰	۳۰
۲۰۰	۴۰
۳۱۰	۵۰
۵۰۰	۶۰
۸۰۰	۷۰
۱۲۰۰	۸۰
۲۰۰۰	۹۰

ضمیمه ۴

قرارداد کلی استفاده از واگن ها

گزارش آسیب دیدگی واگن

نام شرکت راه آهن -----
شماره گزارش -----
ایستگاه -----
شماره ارسال: | |

از	از	به
در	شماره قطار	خالی

ایستگاه مبدا آخرین بازدید وزن خشکه

زمان ورود -----

شماره واگن | | |

نام و نشانی نگهدارنده -----

شماره نمابر -----

شرح آسیب دیدگی

۱. شناسی / شناسی بوژی	۲. روساخت واگن	۳. علایم و غیره
۱,۱ چرخ و محور / جعبه یاتاقان	۲,۱ بدنه وسیله نقلیه	۳,۱ دوره بازدید منقضی شده
۱,۲ فنر تعلیق / فنر بندی	۲,۲ مخزن / کانتینر	۳,۲ آزمایش مخزن و ... معوقه
۱,۳ شناسی / شناسی بوژی	۲,۳ شیر پر سازی و تخلیه	۳,۳ علایم ناخوانا / اشتباه
۱,۴ دستگاه کشش	۲,۴ درب ها / دیواره های کشویی	۳,۴ قطعات ناقص
۱,۵ دستگاه ضربه گیر	۲,۵ سقف / روکش	به جزئیات زیر رجوع کنید (ملاحظات)
۱,۶ ترمز	۲,۶ دستگاه قفل (گیره)	۳,۷ سایر موارد

ملاحظات -----

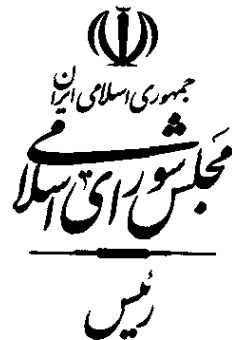
شرح کاملی از آسیب دیدگی در طول تعمیرات تنظیم و به نگهدارنده ارسال خواهد شد.

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰ / ۱۱ / ۱۹

پوست:

بسته



برچسب های یافت شده بر روی واگن	از	شرکت راه آهن	تاریخ
برچسب های نصب شده بر روی واگن	از	بوسیله شرکت راه آهن	
اعزام به تعمیرگاه	تلفن:	نمابر:	

خالی

پس از تخلیه بار

پیش از تخلیه بار

۴. سایر جزئیات		
۴,۱	۴,۲	۴,۳
سانحه بهره‌برداری راه آهن	شخص ثالث	نام مشخص / بدون جزئیات
۴,۴	شرکت راه آهن امضا کننده قرارداد کلی استفاده از واگنها (جی. سی. یو.) - خط فرعی خصوصی	شرکت
	بر عهده غیر عضو قرارداد کلی استفاده از واگنها (جی. سی. یو.)	

نشانی شخص ثالث مسئول، چنانچه آسیب دیدگی از جانب شخص ثالث صورت گرفته باشد.

تاریخ و مکان

نام و نشانی شخص ثالث مسئول

تاریخ و مکان

اداره

تنظیم گزارش توسط (با امضا)

ضمیمه ۵

قرارداد کلی استفاده از واگن ها روش محاسبه ارزش باقیمانده واگن

در اجرای ماده ۲-۱۹، محاسبه ارزش باقیمانده واگن آسیب دیده مطابق با اصول زیر صورت می پذیرد.

نگهدارنده این اختیار را دارد تا از میان روش محاسبه نرخ یکسان، همان گونه که در مواد ۱ تا ۴ در زیر اشاره شده است، و یا محاسبه ویژه ارزش باقیمانده به همراه مدرک خسارت حقیقی وارد آمده، یکی را انتخاب نماید.

۱- محاسبه ارزش تعویض

ارزش اولیه یک واگن یا بوژی با تضریب وزن خالی واگن یا بوژی مورد نظر در قیمت هر کیلوگرم از واگن یا بوژی معادل یا برابر جدید در زمان آسیب دیدگی یا مفقود شدگی، به دست می آید.

۲ الف- محاسبه میزان استهلاك در مواردی که مالکیت تغییر می یابد

محاسبه میزان استهلاك به صورت نرخ خطی ۴٪ به ازای هر سال بهره برداری تا حداکثر ۸۰٪ صورت می گیرد.

در هنگام محاسبه تعداد سالهای بهره برداری، سال ساخت و سالی که در آن واگن یا بوژی آسیب دیده و یا مفقود شده است در مجموع یک سال در نظر گرفته خواهد شد.

در رابطه با واگن های مدرنیزه^۱، ۱۰٪ ارزش جایگزین از مقدار استهلاك محاسبه شده در ماده ۲ کسر می گردد.

۱ - واگن مدرنیزه به واگنی اطلاق می شود که تحت یکی از عملیات زیر قرار گرفته باشد:

الف. بازسازی شناسی و سیستم حرکتی، به گونه ای که مشخصات فنی و بازرگانی آن مشابه با واگن های مدرن باشد؛

ب. نصب روساختی با طرح مدرن،

پ. ترکیبی از عملیات ۱ و ۲.

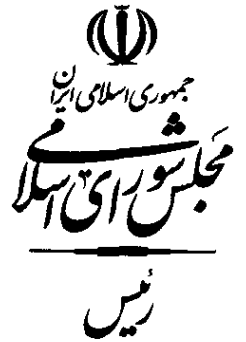
تاریخ عملیات مدرنیزه سازی به عنوان سال ساخت محسوب می گردد.

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰ / ۱۱ / ۱۹

پست:

بسته



- ۲- محاسبه میزان استهلاك بدون تغيير مالکیت
میزان استهلاك محاسبه شده مطابق با ماده ۲ الف به میزان ۱۰٪ افزایش می یابد.
- ۳- محاسبه میزان غرامت
تفاضل میان مقادیر بدست آمده از ماده ۱ و ۲ الف یا ۲ ب، مقدار غرامت مربوط به واکن یا بوژی در زمان آسیب دیدگی یا کم شدگی را ارائه می نماید.
نرخ یکسان ۲۰۰۰ یورو به منظور تامین هزینه های محاسباتی آسیب دیدگی، به مقدار میزان غرامت محاسبه شده افزوده می گردد.
- ۴- مطالبه هزینه های حمل و نقل
حداکثر ۱۰٪ از میزان استهلاك محاسبه شده در ماده ۲ الف را می توان به منظور تامین هزینه برگشت واکن ها و بوژی های مورد اشاره در ماده ۲ ب، از شرکت راه آهن مسئول مطالبه نمود.
سایر حقوق قانونی نگهدارنده به قوت خود باقی خواهند ماند.

ضمیمه ۶

قرارداد کلی استفاده از واگن ها

گرامت بلااستفاده ماندن

گرامت قابل پرداخت، مطابق با ماده ۲-۱۳ و ۲-۲۲ از قرارداد کلی استفاده از واگنها (جی. سی. یو.) به شکل زیر محاسبه می گردد.

۱. محاسبه

۱-۱- گرامت با نرخ یکسان

میزان گرامت قابل پرداخت بر حسب یورو به ازای هر روز تقویمی با تخریب طول بین تامپونهای واگن (بر حسب متر) در ضریب (بر حسب یورو) محاسبه می شود که برای نوع واگن مربوطه در ذیل نشان داده شده است.

نوع واگن	ضریب	نوع واگن	ضریب
ای- واگن غیرمسقف	۱	ال- واگن مسطح	۱/۳
اف- واگن غیرمسقف	۱/۳	ا- واگن مسطح غیرمسقف مرکب	۱/۳
جی- واگن مسقف	۱	آر- واگن مسطح بوژی دار	۱
اچ- واگن مسقف	۱/۳	اس- واگن مسطح بوژی دار n	۱/۳
آی- واگن ایزوترم	۱/۳	تی- واگن با سقف بازشو	۱/۳
کی- واگن مسطح دو محوره	۱	یو- واگن ویژه	۱/۶
		زد- واگن مخزن دار	۱/۶

۱-۲- گرامت بر اساس مدارک مکتوب

نگهدارنده می تواند به جای گرامت با نرخ یکسان مورد اشاره در بخش ۱-۱، بر مبنای زیان حقیقی وارد آمده طلب خسارت کند.

۲- بلااستفاده ماندن در صورت طولانی شدن زمان حمل و نقل واگن های پر و خالی شرکت راه آهن کاربر مسئول واگن های پر یا خالی که زمان حمل و نقل طولانی شده باشد، موظف است غرامت با نرخ یکسان محاسبه شده مطابق با ماده ۱ را به ازای هر روز تاخیر (غیر قابل تقسیم)، صرف نظر از هر گونه غرامت قابل پرداخت به دلیل تجاوز از موعد تحویل کالاهای حمل شده، به نگهدارنده بدهد.

۳- بلااستفاده ماندن در صورت خسارت وارده بر واگن ناشی از شرکت راه آهن کاربر یا در صورت تعمیر قطعات جانبی آن

چنانچه شرکت راه آهن کاربر مسئول انجام تعمیرات واگن یا قطعات آن است، موظف خواهد بود مطابق با ماده ۱، از فردای روزی که واگن از خط خارج شده تا زمانی که مجدداً به بهره‌برداری می‌رسد، به نگهدارنده غرامتی را به ازای هر روزی (غیر قابل تقسیم) که واگن بلااستفاده مانده، پرداخت نماید.

زمان مورد نیاز برای تحویل قطعات یدکی توسط نگهدارنده، مطابق با ماده ۲-۲۳ مشمول این بازه زمانی نخواهد بود.

همچنین در صورتی که تعمیرات توسط نگهدارنده یا تعمیرگاهی به انتخاب وی انجام شده باشد، ماده ۳ نیز اعمال خواهد شد.

پرداخت خسارت مورد اشاره در مواد ۲ و ۳ را نمی توان با هم جمع نمود.

ضمیمه ۷

قرارداد کلی استفاده از واگن‌ها

قطعات یدکی

۱- اصول کلی

- ۱-۱- مدیریت قطعات یدکی باید به گونه ای سازماندهی شده باشد که مقرون به صرفه و منطقی بوده تا مدت زمان غیر قابل استفاده بودن واگن آسیب دیده را تقلیل داده و جابجایی قطعات را تا حد ممکن به حداقل برسد.
 - ۱-۲- نگهدارنده باید اطمینان حاصل کند که قطعات یدکی درخواستی در اسرع وقت یا حداکثر در عرض ۲۰ روز تقویمی به کارگاه تعمیرات تحویل داده شده اند. چنانچه تجاوز از مهلت تعیین شده، هزینه های مربوطه اشغال خط را از نگهدارنده مطالبه نمود. هزینه های اشغال خط باید در درخواست قطعات یدکی قید گردند (فرم اچ. آن، اچ.).
 - ۱-۳- شرکت راه آهن کاربر و نگهدارنده می بایست هر کدام یک مرکز خدمات و پشتیبانی را به منظور کنترل و هماهنگ سازی کلیه جوانب تامین قطعات یدکی، ایجاد کنند. نشانی ها می بایست در فهرست نشانی های قرارداد کلی استفاده از واگنها (جی. سی. یو.) ذکر گردد.
 - ۱-۴- از وسایل ارتباطی مدرن (مانند نامبر یا پست الکترونیکی) می بایست به منظور تبادل اطلاعات استفاده نمود.
 - ۱-۵- در زمان حمل قطعات یدکی، باید مقرون به صرفه ترین وسائط نقلیه و خدمات از لحاظ قیمت، خدمات، کیفیت و مدت زمان حمل و نقل، با در نظر گرفتن هرگونه شرایط خاص حاکم بر تحویل به گیرنده، انتخاب شود.
 - ۱-۶- قطعات یدکی می بایست به صورت آماده برای نصب و استفاده تحویل داده شوند.
 - ۱-۷- در هنگام ارسال قطعات یدکی، می بایست دقت شود تا آنها در زمان ورود به واگن مورد نظر تحویل داده شوند.
- #### بخش الف- چرخ و محور
- #### ۲- اصول
- ۲-۱- چنانچه به تعمیر چرخ و محور نیاز باشد، شرکت راه آهن کاربر باید بدون اتلاف وقت، نگهدارنده واگن را حداکثر ظرف دو روز پس از آسیب دیدگی گزارش شده در کارگاه، با استفاده از (فرم اچ. آن) مطلع کند.
 - ۲-۲- شرکت راه آهن کاربر موظف است تا یک یا چند روشهای مشخص شده در ماده ۳ را به نگهدارنده واگن پیشنهاد کند. به هر حال، روش ذکر شده در ماده ۴-۳ باید به صورت اصولی پیشنهاد گردد.

۲-۳- نگهدارنده واگن می بایست یکی از روشهای پیشنهادی را پذیرفته و ظرف دو روز به صورت مکتوب پاسخ دهد.

۲-۴- این دوره از موقعی آغاز می گردد که فرم اچ. آن توسط نگهدارنده واگن دریافت شده باشد.

۲-۵- در صورت عدم پاسخ نگهدارنده در موعد مقرر، روش قید شده در ماده ۴-۲ اعمال خواهد شد.

۳- امور چرخ و محور

۳-۱- تعمیر چرخ و محور

۳-۱-۱- چرخ و محور آسیب دیده می بایست جدا شده و جهت انجام تعمیرات به کارگاه تعمیرات مورد تأیید ارسال گردد. پس از انجام تعمیرات، چرخ و محور را می بایست مجدداً بر واگن سوار نمود.

۳-۱-۲- چنانچه در طول انجام تعمیرات بر روی چرخ و محور آسیب دیده، نقص فنی مشاهده شد به طوری که نیاز به تعویض دیسک چرخ، محور یا جعبه یاتاقان باشد، نگهدارنده واگن را باید بلافاصله مطلع نمود. روش مورد اشاره در ماده ۴-۲ از ماده ۲-۴-۲ به بعد باید اعمال گردد.

۳-۱-۳- کلیه هزینه های حمل و نقل، تعمیرات و مدیریتی می بایست به هزینه تعمیرات واگن افزوده شود.

۳-۲- تعویض چرخ و محور

۳-۲-۱- شرکت راه آهن کاربر یکی از چرخ و محورهای خود را تعبیه می کند.

۳-۲-۲- نگهدارنده، مالک چرخ و محور تعبیه شده خواهد شد و شرکت راه آهن کاربر مالک چرخ و محور جدا شده از واگن خواهد شد.

۳-۲-۳- در پیشنهاد ارسالی به نگهدارنده، هزینه تعویض باید قید شده باشد. این هزینه شامل کلیه هزینه های مربوط به عملیات تعویض (مانند تعبیه و جدا سازی، اختلاف در ارزش) خواهد بود.

۳-۱-۳- کلیه هزینه های مربوط به حمل و نقل، تعمیرات و امور اداری برعهده عملیات تعمیرات واگن خواهد بود.

۳-۲- تبادل چرخ و محورها

۳-۲-۱- شرکت راه آهنی استفاده کننده یکی از چرخ و محورهای خود را نصب خواهد کرد.

۳-۲-۲- نگهدارنده مالک چرخ و محوری می شود که نصب می شود و شرکت راه آهنی استفاده کننده مالک چرخ و محوری می شود که از واگن باز می شود.

۳-۲-۳- در سفارش ارسال شده برای نگهدارنده، قیمت تبادل اعلام خواهد شد. این قیمت شامل کلیه هزینه های مرتبط با عملیات تبادل می باشد (بعنوان مثال نصب و باز کردن، تفاوت بها)

۳-۳- اجازه چرخ و محورها

۳-۳-۱- شرکت راه آهنی استفاده کننده یکی از چرخ و محورهای خود را به نگهدارنده واگن اجازه می دهد.

۲-۳-۲- چرخ و محور به صورت روزانه و مطابق با شرایط مقرر در فرم اچ. آن اجازه داده می شود. مراتب اجازه چرخ و محور مطابق با فصل ۵ از قرارداد استفاده یکنواخت از واگنها (جی.سی.یو) می باشد. اگر شرکت راه آهنی مسئول باشد، نباید هزینه اجازه چرخ و محور را برای چهار ماه اول را از نگهدارنده مطالبه نماید.

۲-۳-۳- نرخ اجازه شامل هزینه های ذیل نمی شود: بازگردن چرخ و محور صدمه دیده، نصب چرخ و محور اجازه ای و بازگردانیدن چرخ و محور صدمه دیده به نگهدارنده.

همچنین نرخ اجازه شامل هزینه بازکردن و بازگرداندن چرخ و محور اجازه ای در پایان مدت اجازه نمی شود. این هزینه ها بایستی مطابق با فصل ۵ از قرارداد استفاده یکنواخت از واگنها (جی.سی.یو) تسویه شوند.

چنانچه چرخ و محورهای اجازه ای پس از بیشتر از ۴ ماه برگردانیده شوند، نگهدارنده بایستی در عرض چهار هفته از پایان این دوره ۴ ماهه، فاکتوری به شرکت راه آهنی به تعرفه یکسان ۴۵۰ یورو برای هر چرخ و محور بابت تبادل و بازگردانیدن چرخ و محور اجازه ای ارسال نماید. پس از مهلت مقرر، نگهدارنده حق هیچگونه ادعای دیگری نخواهد داشت.

۴-۳-۳- مدت زمان اجازه در روزی که چرخ و محورهای اجازه ای از واگن باز می شوند، پایان می یابد.

۵-۳-۳- نرخهای هزینه اجازه روزانه همراه با آدرسی که چرخ و محورها باید به آن عودت داده شوند، بایستی در پیشنهاد ارائه شده به نگهدارنده در فرم اچ. آن درج شود.

۶-۳-۳- نگهدارنده بایستی یک آدرس تحویل نیز برای بازگردانیدن چرخ و محورهای معیوب ارائه نماید.

۷-۳-۳- چرخ و محورهای معیوب بایستی در عرض ۶ هفته از باز شدن از واگن به نگهدارنده برسند. چنانچه چرخ و محور تا این زمان به نگهدارنده نرسد، بایستی یک تذکر به شرکت راه آهنی استفاده کننده ارسال نماید و مهلت مقرر را تا حداقل ۲ هفته دیگر تمدید نماید.

چنانچه چرخ و محور همچنان تا مهلت تمدید شده نیز نرسد، شرکت راه آهنی استفاده کننده بایستی بهای جایگزینی چرخ و محور را به نگهدارنده بپردازد.

شماره واگن بایستی به صورت خوانا بر روی چرخ و محور معیوب (زمانی که از روی واگن برداشته شد)، علامت زده شود (داخل هسته چرخ).

۸-۳-۳- هر چرخ و محور اجازه ای بایستی در عرض ۶ هفته از پایان مدت اجازه به مالک برسد.

چنانچه چرخ و محور تا این زمان به مالک نرسد، بایستی تذکری به نگهدارنده بفرستد تا مهلت را حداقل دو هفته دیگر تمدید نماید.

چنانچه خطاری جهت باز کردن چرخ و محور از واگن داده نشود، مدت اجازه زمانی که چرخ و محور به مالک بازگردانیده شود، تمام شده فرض خواهد شد.

شماره واگن بایستی به صورت خوانا بر روی چرخ و محور معیوب (زمانی که از روی واگن برداشته شد)، علامت زده شود (داخل هسته چرخ).

۹-۳-۲- چنانچه بر چرخ و محور اجاره ای خسارتی وارده شده باشد که ناشی از فرسایش عادی نباشد، هزینه تعمیرات بر عهده نگهدارنده خواهد بود.

۴-۳- سفارش دادن با استفاده از فرم اچ. آن.

۱-۴-۳- شرکت راه آهنی استفاده کننده از فرم اچ. آن استفاده می نماید تا جزئیات چرخ و محوری که بایستی تهیه شود به نگهدارنده واگن اعلام نماید.

۲-۴-۳- نگهدارنده واگن چرخ و محور درخواستی را بایستی هر چه سریعتر به آدرس تحویل ارسال دارد.

۳-۴-۳- شرکت راه آهنی استفاده کننده بایستی چرخ و محور معیوب را به آدرس بیان شده توسط نگهدارنده ارسال نماید.

۴-۴-۳- چرخ و محور معیوب بایستی مطابق با ۲-۴-۳ در عرض ۶ هفته از باز شدن از واگن به آدرس تحویل مقرر در فرم اچ. آن برسد. چنانچه چرخ و محور تا این زمان به نگهدارنده نرسد، بایستی تذکری برای شرکت راه آهنی استفاده کننده ارسال دارد و مهلت را تا حداقل دو هفته دیگر تمدید نماید.

چنانچه چرخ و محور همچنان تا این تاریخ مقرر به نگهدارنده نرسد، شرکت راه آهنی استفاده کننده بایستی بهای جایگزینی چرخ و محور را به مالک بپردازد.

شماره واگن بایستی به صورت خوانا بر روی چرخ و محور معیوب (زمانی که از روی واگن برداشته شد)، علامت زده شود (داخل هسته چرخ).

بخش ب - سایر قطعات استاندارد (قطعات یو شکل)

۴- استفاده از قطعات یدکی استاندارد (قطعات یو شکل)

۱-۴- در صورت بروز خسارت به قطعات واگن، شرکت راه آهنی استفاده کننده بایستی ترجیحا از قطعات یدکی استاندارد خود استفاده نماید. قطعات یدکی استاندارد با علامت یو مشخص و علامت زده می شوند. در آینده سایر قطعات استاندارد بایستی مطابق با مشخصات فنی برای بهره برداری یکسان استفاده شوند.

۲-۴- ارزش قطعات یدکی استاندارد متعلق به شرکت راه آهنی استفاده کننده در هزینه عملیات تعمیر گنجائیده خواهد شد.

۳-۴- وقتی که شرکت راه آهنی پیشنهادی به نگهدارنده می دهد (برای هزینه های تعمیر بیش از ۷۵۰ یورو)، نگهدارنده بایستی توضیح دهد که آیا می خواهد که تامپونها و فنرهای سهمی با هزینه خود به وی عودت شود.

چنانچه نگهدارنده وضعیت عودت این قطعات را مشخص ننماید، بایستی همراه با قطعات یدکی باز شده از واگن نزد شرکت راه آهنی استفاده کننده باقی بماند. بایستی هیچگونه خسارتی برای این قطعات در نظر گرفته شود.

۵- سفارش استثنایی برای قطعات یدکی استاندارد (قطعات یو شکل)

۵-۱- در موارد استثنایی، قطعات یدکی استاندارد بایستی از نگهدارنده و با استفاده از روندی مشابه مورد مذکور در بخش ج (فرم اچ) سفارش داده شود.

۵-۲- این عملیات منحصر از طریق مراکز پشتیبانی هماهنگ می شود.

بخش ج- سایر قطعات یدکی غیر استاندارد

۶- درخواست برای قطعات یدکی غیر استاندارد

۶-۱- قطعات یدکی غیر استاندارد که برای تعمیر و اگن مورد نیاز می باشند و توسط شرکت راه آهنی استفاده کننده انبار نمی شوند، بایستی از مرکز پشتیبانی نگهدارنده و با استفاده از فرم اچ سفارش داده شوند.

۶-۲- فرم اچ بایستی جزئیات زیر را دربرگیرد:

- تعداد واگن معیوب

- نگهدارنده

- توضیحاتی همراه با جزئیات تا حد امکان درخصوص قطعات یدکی مطابق با بخش ۵ با نکر شماره سریال، و در صورت اقتضا، پیوست نمودن یک نقشه که ابعاد اصلی را نشان دهد. چنانچه قطعات به این دلیل درخواست شده اند که روی از واگن مفقود شده بوده اند، بایستی این نکته ذکر شود.

- نام شخصی جهت تماس برای هماهنگ کردن درخواست قطعات یدکی از طریق تلفن، دورنگار یا آدرس پست الکترونیکی

- آدرس کامل (شامل کد پستی) که قطعات یدکی بایستی به آنجا ارسال شود.

- شرایط حمل در صورت اقتضا

۶-۳- برای هر درخواست قطعات یدکی با استفاده از فرم اچ، بایستی تاییدیه دریافتی بدون تاخیر به مرکز پشتیبانی درخواست دهنده ارسال شود.

وقتی که رسید تایید شد، زمان تحویل برآوردی قطعات یدکی بایستی ذکر شود. چنانچه قطعات یدکی معیوب نیز بایستی عودت داده شوند، بایستی مقرر گردد.

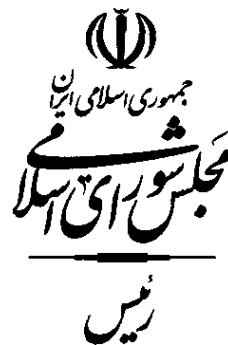
چنانچه قطعات یدکی را نتوان فوراً ارسال نمود، بایستی مراتب را بیدرنگ به مرکز پشتیبانی درخواست دهنده اعلام نمود.

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰/۱۱/۱۹

پوست:

بسته



۷- عودت قطعات یدکی غیر استاندارد معیوب

۷-۱- قطعات معیوب با ارزش کم (به عنوان مثال اتصالات و خارهای تعلیق و غیره) وقتی که باز شدند، عودت داده نمی شوند. هیچگونه خسارتی به این گونه قطعات تعلیق نمی گیرد.

۷-۲- سایر قطعات معیوب، در صورتی که باز شوند، بایستی فقط بنا به درخواست نگهدارنده عودت داده شوند.

۷-۳- هزینه های حمل برای عودت آنها در هزینه های تعمیر گنجانیده می شود.

۷-۴- چنانچه قطعات یدکی به مقصد نرسند، میزان خسارت قابل پرداخت بایستی منوط به شرایط قرارداد حمل مربوطه شود.

بخش د- نصب قطعات یدکی از وسایط نقلیه متعلق به همان نگهدارنده

۸-۱- به منظور جلوگیری از تاخیر در ارسال (فوروارد) یک واگن، بایستی قطعات یدکی را از یک واگن دیگر همان نگهدارنده، و در صورت رضایت و تایید وی، برداشت.

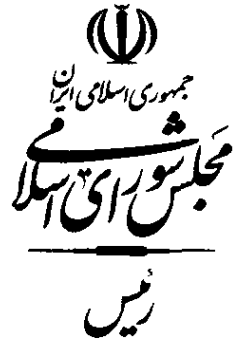
۸-۲- چنانچه نگهدارنده موافقت خود را اعلام نموده باشد، قطعات یدکی بایستی برای واگنی سفارش داده شوند که آن قطعات از آن جدا شده بود.

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰/۱۱/۱۹

پست:

پست



شرکت راه آهن صادرکننده (آرم)

فرم اچ.

شماره

□□□□ □□□□ □□□□ - □□□□ شماره واگن

شماره دورنگار

نگهدارنده

پست الکترونیکی:

* شماره سریال مطابق با
ضمیمه ۷-ه

ردیف تعداد شرح

ردیف	تعداد	شرح
۱		
۲		
۳		
۴		
۵		

شرح قطعات

* بخشی که بایستی جایگزین شود در واگن وجود نداشته و مفقود است

هزینه های اشغال خط مطابق با بند ۱۲ ضمیمه ۷

سایر:

یورو

آدرسها:

آدرس تحویل:

آدرس تماس:

شرایط تحویل، در صورت اقتضا

تلفن:

دورنگار:

پست الکترونیکی:

امضاء

تاریخ:

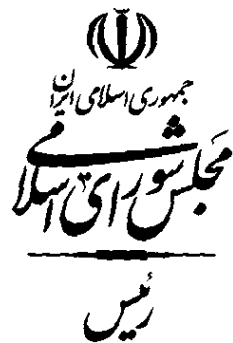
توسط نگهدارنده تکمیل شود

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰ / ۱۱ / ۱۹

پست:

بسته



پاسخ:

تاریخ تخمینی تحویل

عودت قطعات معیوب؟

ردیف بلی

آدرسها:

چنانچه قطعات معیوب بایستی عودت داده شوند، بایستی به آدرس مندرج در ذیل ارسال گردند:
آدرس تحویل: محدودیتهای تحویل، در صورت اقتضا

تاریخ:

لطفا با حروف درشت تکمیل شود

امضاء

فرم اچ صفحه ۱

نوع تامینون بر شکل	شماره
75	
105	
105-A	
105-B	
105-C	
150-L	
Z) انواع دیگر	

I- در قسمت مربوطه علامت بزنید
Z- نوع تامینون را ذکر کنید

A	
B	
C	
D	
E	

نوع	مستطیج
F-I	مختلط r=630
F-II	ثیبه مختلط r=1500
F-III	ثیبه مختلط r=2750
F-IV	

برای واکنشهای یا شاسی صلب
 خیر بله

A	
B	
C	
D	

E	
F	
N	
P	بدون بار

فضا برای نقشه های اضافی

شرکت راه آهن صادرکننده (آرم)

فرم اچ.آر

شماره

شماره واگن

□□□□ □□□□ □□□□ - □□□□

شماره دورنگار

پست الکترونیکی:

نگهدارنده

سفارشات

- | | |
|--|----------------|
| <p>۳-۱ <input type="checkbox"/> تعمیر محور
تعمیر توسط کارگاه تایید شده</p> <p>۳-۲ <input type="checkbox"/> تعویض محور
محور متعلق به شرکت راه آهنی استفاده کننده را می توان با قیمت تعویض یورو</p> <p>۳-۳ <input type="checkbox"/> اجاره محور
هزینه اجاره قابل پرداخت بیشتر از ۴ ماه یورو در روز و برای هر محور است.
آدرس جهت عودت محور اجاره ای
تاریخی که محورها از واگن باز شده اند بایستی فوراً توسط اجاره کننده اعلام شود
درخواست با استفاده از فرم اچ.آر</p> <p>۳-۴ <input type="checkbox"/></p> | <p>نصب کرد</p> |
|--|----------------|

توضیحات: هزینه اشغال خط مطابق با ضمیمه ۷، بند ۲-۱ یورو

توسط نگهدارنده تکمیل شود

- پاسخ: بدینوسیله سفارش شما را می پذیریم
- می کنیم: و چرخ و محورهای درخواستی را توسط (فقط بند ۳-۴)
- آدرسها: محورهای معیوب بایستی به آدرس ذیل عودت داده شوند
(فقط بند ۳-۴-۳-۳-۳-۴)
آدرس تحویل: محدودیتهای تحویل در صورت اقتضا

آدرس ارسال فاکتور:

تاریخ: امضاء

مهر شرکت

لطفاً با حروف درشت تکمیل شود

فرم اچ.آر صفحه ۱

شرکت راه آهن صادرکننده (آرم)

فرم اچ آر

شماره

شماره واگن - □□□□ □□□□ □□□□

شماره دورنگار

پست الکترونیکی: -

نگهدارنده

خسارت: ۱-۲-۲ خسارت حرارتی ۱-۵-۱ ترک خوردگی در مرکز چرخ

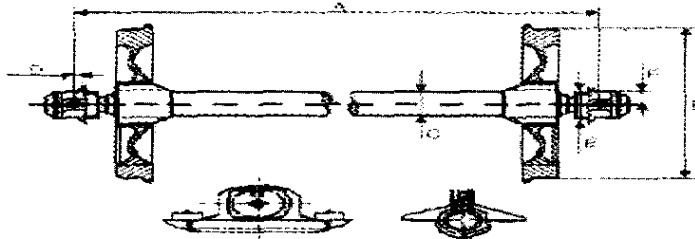
خوردگی چرخ ۱-۳-۲ محور معیوب ۱-۶-۱

بریدگی چرخ ۳-۳-۱ چرخهای بیضوی شده ۲-۷-۱

تداخل فلز ۴-۳-۱ نشستی جداره جعبه ۱-۸-۱

یاتاقان ۵-۳-۱ خوردگی/رسوب گرفتگی ۳-۸-۱ داغی جعبه یاتاقان

توضیحات: تعداد چرخ و محورهای معیوب
نوع چرخ و محور (به ضمیمه ۵-۷ رجوع شود)



A	B	C	D	E	F
---	---	---	---	---	---

مخفظه B بایستی پر شود
تعداد چرخ و محورها و علامت مالك:

منوبلوك بلی خیر

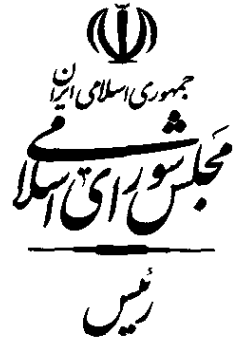
برای هر واگن با سه محور یا بوژی، محور انتهایی/محور
میاننی قطر محور دیگر پلیمتر

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰ / ۱۱ / ۱۹

پست:

بسته



آدرس تحویل:
محدودیت‌های تحویل (در صورت اقتضا):

آدرس تماس:

آدرسها:

تلفن:

دورنگار:

پست الکترونیکی:

به صفحه ۲ رجوع کنید

سفارشات:

امضاء -----

تاریخ: -----

فرم اچ. آن. صفحه ۱

لطفا با حروف بزرگ تکمیل کنید.

ضمیمه ۸

قرارداد کلی استفاده از واگن‌ها

مقررات داخلی

اجرا و توسعه جی. سی. یو.

مقدمه

بخش (یک) ضمیمه حاضر شامل مقررات مربوط به دفتر قرارداد کلی استفاده از واگن‌ها (جی. سی. یو.) می باشد.

بخش (دو)، برنامه های سازمانی اتخاذ شده توسط انجمنهای درگیر در ایجاد جی. سی. یو. به منظور نظارت بر اجرای مقررات جی. سی. یو. و همچنین تسهیل توسعه آن را شرح می دهد.

یک. دفتر قرارداد کلی استفاده از واگن‌ها (جی. سی. یو.)

۱- وظایف دفتر جی. سی. یو. همانطور که در ماده ۲ تا ۴ از قرارداد کلی استفاده از واگن‌ها (جی. سی. یو.) ارائه شده است، می بایست به امانتدار یعنی دفتر جی. سی. یو. محول گردد. این امانتدار ممکن است شخصی حقیقی یا حقوقی باشد. دفتر جی. سی. یو. می بایست در بروکسل مستقر باشد. امانتدار لازم است منافع نگهدارنده های واگن و شرکت راه آهن را به طور مساوی در نظر داشته باشد و در اختلافات احتمالی در مورد منافع نگهدارنده های واگن و شرکت راه آهن، موضعی بی طرف داشته باشد.

۲- بدین وسیله آقای پیر راینهارت به عنوان اولین امانتدار تا تاریخ اتمام دوره یعنی ۱۰ دی ۱۳۸۷ مطابق با ۲۰۰۸/۱۲/۳۱ منصوب می گردد. چنانچه بنا بر هر دلیلی آقای پیر راینهارت نتواند تا ۱۰ تیر ۱۳۸۵ مطابق با اول جولای ۲۰۰۶ شروع به کار کند، کمیته مشترک (به بخش دو رجوع نمایند) مجاز بوده و موظف است که در زمان مقتضی پیش از ۱۰ تیر ۱۳۸۵ مطابق با اول جولای ۲۰۰۶، شخص حقیقی یا حقوقی دیگری را به عنوان اولین امانتدار تا تاریخ ۱۰ دی ۱۳۸۷ مطابق با ۲۰۰۸/۱۲/۳۱ منصوب نماید و در صورت لزوم، اجازه تاسیس دفتری در مکانی غیر از بروکسل جهت حصول اطمینان از عملکرد دفتر جی. سی. یو. به وی بدهد. دوره انتصاب قابل تمدید است.

از زمان شروع دوره از تاریخ ۱۱ دی ۱۳۸۸ مطابق با ۱ ژانویه ۲۰۰۹، لازم است امانتدار توسط کمیته مشترک (به بخش دو رجوع کنید) برای دوره انتصاب ۳ ساله معرفی گردد. این انتصاب در صورتی تأیید می گردد که با مخالفت بیش از نیمی از امضا کنندگان در مدت ۳ ماه مواجه نگردد. دوره انتصاب می تواند تمدید شود.

چنانچه کمیته مشترک موفق به ارائه پیشنهاد برای انتصاب امانتدار حداکثر تا ۳ ماه پیش از موعد مقرر نگردد، سایر پیشنهادها می توانند توسط امضا کنندگان ارائه شوند، به شرط آن که حداقل ۵۰ امضا کننده آن را تأیید کرده باشند. پیشنهادهایی که بدین گونه ارائه می گردند را می بایست پذیرفت، مگر این که با مخالفت بیش از نیمی از امضا کنندگان در مدت ۳ ماه مواجه شود. در صورتی که پیشنهادهای متعددی توسط امضا کنندگان ارائه شود، پیشنهادی که با کمترین تعداد مخالف مواجه است، می بایست مورد پذیرش قرار گیرد.

امانتدار صاحب مقام- یا امضا کننده ای با بیشترین تعداد واکن از فهرست امضا کنندگان- می بایست کلیه امضا کنندگان را از پیشنهاد ارائه شده از سوی کمیته مشترک یا امضا کنندگان مطلع سازد. همچنین باید پاسخ های دریافتی از امضا کنندگان را جمع آوری، شمارش و نتیجه را به کلیه امضا کنندگان اعلام کند. رویه ای که می بایست در پیش گرفت در بخش ۸ و ۹ مشخص گردیده است.

۳- در صورت وجود دلایل مستحکم، کمیته مشترک یا گروهی متشکل از بیش از نیمی از امضاء کنندگان، اختتام زود هنگام دوره تصدی امانتدار را پیشنهاد کنند. این اختتام، زمانی عملی می شود که با مخالفت بیش از نیمی از امضا کنندگان در مدت ۳ ماه مواجه نباشد. این روند باید مطابق با ماده ۲، بند ۴ توسط امضا کننده ای جانشین امانتدار که دوره انتصاب وی طبق مقررات خاتمه یافته است، پیگیری گردد.

«دلایل مستحکم» به طور ویژه به معنی کوتاهی و قصور امانتدار در رعایت بیطرفی است.

۴- امانتدار کارکنان مورد نیاز جهت راه اندازی دفتر جی. سی. یو. را استخدام و دفتر را تجهیز نماید. کارکنان باید به ۲ زبان قراردادی، همانگونه که در ماده ۳۴ از جی. سی. یو. آورده شده است، تسلط کافی داشته باشند.

۵- دفتر جی. سی. یو. مسئولیت ترجمه مقررات جی. سی. یو. (و ضمائم مربوطه) به ۲ زبان، به همراه اصلاحات پیشنهاد شده را بر عهده خواهد داشت.

همچنین می بایست نسبت به انتشار و توزیع مقررات جی. سی. یو. و هر گونه اصلاحات اقدام نماید. به علاوه لازم است تا فهرستی از امضاء کنندگان را منتشر کرده و هر گونه تغییرات در نشانی اعضا را اعلام کند.

فهرست امضاء کنندگان می بایست بر اساس اطلاعات ارائه شده از سوی امضاء کنندگان به گونه زیر تنظیم شود:

- گروه ۱: امضاء کنندگانی که شرکتهای راه آهنی هستند با میزان تن-کیلومتری ثبت شده که در سال تجاری گذشته منتشر شد؛

- گروه ۲: امضاء کنندگانی که شرکت راه آهنی نبوده و دارای تعدادی واگن هستند که نگهدارنده آنها بوده و می توانند توسط دیگر امضاء کنندگان مورد استفاده قرار بگیرند؛ این گروه همچنین می تواند در برگیرنده نگهدارنده واگن هایی باشد که قانوناً اکثریت مشارکت مستقل شرکتهای راه آهن را تشکیل می دهند، چنانچه هدف تجاری اصلی آن ها بازاریابی (مثلاً با اجاره) واگن ها به شخص ثالث باشد؛

- گروه ۳: امضاء کنندگانی که شرکت راه آهنی نبوده و دارای تعدادی واگن هستند که نگهدارنده آنها بوده و می توانند توسط دیگر امضاء کنندگان مورد استفاده قرار بگیرند؛ این گروه همچنین می تواند در برگیرنده نگهدارنده واگن هایی باشد که خود شرکت راه آهنی نیستند ولی قانوناً اکثریت مشارکت مستقل شرکتهای راه آهن را تشکیل می دهند، چنانچه هدف تجاری اصلی آن ها تامین واگن برای این شرکتهای راه آهنی باشد.

۶- دفتر جی. سی. یو. می بایست درخواست های مبنی بر اصلاحات و اضافات جی. سی. یو. (تغییرات پیشنهادی) را به کلیه امضاء کنندگان با رعایت شرایط تعیین شده در ماده ۷، انتقال دهد.

۷- امضاء کنندگان می توانند در خصوص اصلاحات و اضافات پیشنهادات خود را به دفتر جی. سی. یو. ارسال کنند. مؤسساتی که به گسترش مقررات جی. سی. یو. علاقمندند، می توانند توصیه ها و پیشنهادهای خود را در رابطه با اصلاحات یا اضافات جی. سی. یو. به کمیته مشترک تسلیم نمایند. پس از آن، این پیشنهادات می توانند مورد قبول امضاء کنندگان واقع شوند. پیشنهادات می بایست به ۳ زبان قراردادی ارائه شوند.

هر گونه پیشنهادی از این قبیل مستلزم تایید حداقل ۲۵ امضاء کننده است. پیشنهادات می بایست شامل دلایل تغییر پیشنهادی، و ماده یا ضمیمه مربوطه باشد. تمامی عناصر مورد نیاز پیشنهادات می بایست توسط دفتر جی. سی. یو. کنترل شوند؛ پیشنهادات ناقص رد خواهند شد.

۸- دفتر جی. سی. یو. اصلاحات پیشنهادی را، به سه زبان قراردادی و در مدت چهار هفته از طریق هر سه وسیله ارتباطی اعلام شده توسط امضاء کنندگان (نامه، نمابر، پست الکترونیکی) به منظور تأیید و تصویب به کلیه امضاء کنندگان ارسال خواهد نمود. هر یک از امضاء کنندگان باید دفتر جی. سی. یو. را از نوع وسیله ارتباطی خود، به همراه معرفی فرد مورد نظر جهت تماس، برای درج در فهرست امضاء کنندگان، مطلع سازد.

۹- امضاء کنندگان می بایست پاسخ خود را به صورت کتبی در مدت سه ماه پس از ارائه اصلاحات پیشنهادی ارسال نمایند. عدم پاسخ از سوی امضاء کننده تا پایان وقت مقرر به منزله موافقت وی با پیشنهاد مزبور است.

۱۰- چنانچه مخالفتی در مورد پیشنهادات از سوی هیچ یک از امضاء کنندگان در مدت زمان تعیین شده صورت نگیرد، و یا در صورتی که در هر یک از گروه های اشاره شده در ماده ۴ پاراگراف ۵، این پیشنهادات از حمایت حداقل سه چهارم امضاء کنندگان در گروه مربوطه خود برخوردار باشد، که در عین حال بیانگر حداقل سه چهارم مجموع تن-کیلومتر یا واگن ها در گروه مورد نظر باشد، پیشنهادات تصویب خواهند شد.

۱۱- پس از تصویب، اصلاحات پیشنهادی جی. سی. یو. به صورت برگه های اصلاحیه، منتشر شده و توسط دفتر جی. سی. یو. به کلیه امضاء کنندگان اعلام می گردد.

اصلاحاتی که به اتفاق آرا تصویب می گردد می بایست در تاریخ تعیین شده در پیشنهاد مربوطه اجرا گردد؛ در صورت عدم ذکر تاریخ، این پیشنهادات می بایست سه ماه پس از اعلام به کلیه امضاء کنندگان به اجرا درآیند.

اصلاحاتی که بدون اتفاق آرا اتخاذ شده اند، می بایست در تاریخ ۱۱ دی مطابق با ۱ ژانویه سال مورد نظر و در هفت ماهه اول پس از ابلاغ به امضاء کنندگان به اجرا درآید. امضاء کنندگانی که به اصلاحات و اضافات رای مخالف داده اند نیز متعهد به اجرای آن می باشند، مگر این که امضاء کنندگان مذکور مطابق با ماده ۳ از جی. سی. یو. از قرارداد انصراف دهند.

چنانچه پیشنهادات به اجرا در نیایند، دفتر جی. سی. یو. باید نتایج را اعلام کند.
۱۲- هزینه های جاری دفتر جی. سی. یو. ، به ویژه هزینه های فعالیت های امانتدار، کارکنان، تجهیزات و کارکرد روزانه دفتر جی. سی. یو. ، می بایست بوسیله امضاء کنندگان تامین گردد.
دفتر جی. سی. یو. بودجه سالانه را از پیش تنظیم و به تائید حسابرسان اشاره شده در ماده ۱۳ خواهد رساند. به محض تصویب بودجه، دفتر جی. سی. یو. مجاز خواهد بود تا هر شش ماه پیش پرداخت ها را از امضاء کنندگان مطالبه نماید. ظرف سه ماه از پایان هر سال تقویمی، دفتر جی. سی. یو. می بایست دفاتر حساب خود را به حسابرس ها ارائه دهد، و پس از تائید حسابها، صورتحساب نهایی را به هر یک از امضاء کنندگان ارسال نماید.

۵۰ درصد هزینه های مورد اشاره در پاراگراف ۱ می بایست به طور مساوی میان امضاء کنندگان تقسیم شود و ۵۰ درصد دیگر نیز بر مبنای متغیر، مطابق با تعداد واکن های مورد نظر در ماده ۵ تقسیم شود.

۱۳- دفاتر سالانه دفتر جی. سی. یو. ، لازم است بوسیله دو حسابرس بازرسی شوند. نتایج این حسابرسی می بایست به کلیه امضاء کنندگان ابلاغ گردد.

از این رو، آقایان خاویز داکلیزو و مارکوس جرسینسک به عنوان اولین حسابرس های دوره تا ۱۰ دی ۱۳۸۷ مطابق با ۲۰۰۸/۱۲/۳۱ منصوب می گردند.

در رابطه با دوره ای که از ۱۱ دی ۱۳۸۸ مطابق با اول ژانویه ۲۰۰۹ آغاز می گردد، کمیته مشترک موظف به معرفی و انتصاب حسابرسانی برای دوره سه ساله می باشد. مگر آن که بیش از نیمی از امضاء کنندگان، مطابق با روش مشخص شده در ماده ۴ پاراگراف ۲، مخالف این امر باشند.

چنانچه کمیته مشترک موفق به معرفی و انتصاب حسابرسان در زمان مقتضی نگردد، می بایست روش ذکر شده در ماده ۳ پاراگراف ۲ اعمال گردد.

دو. کمیسیون مشترک

۱- اتحادیه بین المللی راه آهن ها (یو. آی. سی.)، اتحادیه بین المللی واگن های شخصی (یو. آی. پی.) و انجمن اروپایی بارهای ریلی (ای. آر. اف. ای.) همگی موظف به اجرا، ارتقا و گسترش بیشتر جی. سی. یو. می باشند. در این راستا، سه اتحادیه می بایست یک کمیته مشترک متشکل از نمایندگان سه

اتحادیه تشکیل دهند. یو. آی. پی. و یو. آی. سی هر یک بایستی پنج عضو و ای. آر. اف. ای. دو عضو برای کمیته مشترک منصوب نمایند.

۲- رئیس کمیته مشترک می بایست از میان اعضای خود و برای دوره ریاست سه ساله انتخاب گردد. این مقام می بایست متناوباً بوسیله نمایندگان یو. آی. سی، یو. آی. پی. و ای. آر. اف. ای. (تصرف گردد).

کمیته مشترک می بایست در مواقع لزوم ولو یک بار در سال، تشکیل جلسه دهد.

۳- کمیته مشترک باید با دفتر جی. سی. یو. در ارتباط باشد. تصمیمات آن باید به اتفاق آرا اتخاذ شود.

کمیته مشترک می بایست:

به امانتدار پیشنهاد کند که وظایف دفتر جی. سی. یو. را بر عهده گیرد و در صورت لزوم وی را بلافاصله عزل نماید. این روش برای حسابرسیان نیز اعمال خواهد شد؛ تصمیمات لازم مبتنی بر پیشنهاد اصلاحات و اضافات در جی. سی. یو. را اتخاذ نماید؛ کلیه مسائل مشترک را در رابطه با جی. سی. یو. را بررسی نموده و در صورت لزوم اقدام به تشکیل گروه های ویژه بنماید.

در مورد قبول و یا رد درخواست سایر موسسات نماینده شرکت راه آهن یا نگهدارنده های واگن مبنی بر راه یافتن به کمیته مشترک، همچنین تغییرات مربوط به ماده ۱ و ۲، تصمیم گیری نماید. لازم به ذکر است که امضاء کنندگان نیز از طریق دفتر جی. سی. یو. از چنین تصمیماتی مطلع شوند.

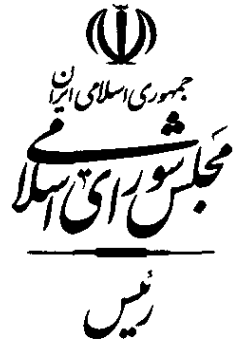
۴- موسساتی که در کمیته مشترک دارای نماینده می باشند می بایست اطمینان حاصل کنند که طرح اصلاحی پیشنهادی امضا کنندگان جی. سی. یو. که همان اعضای این موسسات می باشند، ابتدا از طریق موسسات مربوطه به کمیته مشترک ارسال شده است، تا بتوان در مورد آنها بحث کرده و آنها نهایی کرده و در مورد آنها تصمیم گیری نمود و بتوان به موجب آن رای اکثریت را جلب کرد. همچنین موسسات می بایست پیشنهاد اصلاحاتی خود در رابطه با جی. سی. یو. را از طریق کمیته مشترک مطرح نمایند.

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰/۱۱/۱۹

پوست:

بسته



طرح ها و پیشنهادات می بایست توسط کمیته مشترک به بحث گذاشته شود و پس از توافق و تأیید رسمی بوسیله ۲۵ امضاءکننده جی. سی. یو. به دفتر جی. سی. یو. ارسال گردد.
۵- کمیته مشترک موظف به تشکیل گروهی دائمی از کارشناسان، تحت نظارت خویش و با وظایف زیر می باشد:

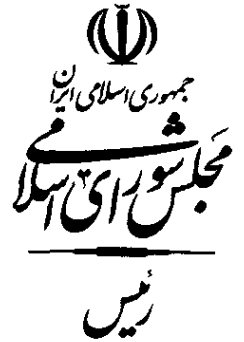
- پیش نویس گزارش وضعیت در رابطه با مسائل مطرح شده توسط کمیته مشترک، به ویژه تفسیر و اجرای جی. سی. یو. ،
- بررسی اصلاحات پیشنهادی به جی. سی. یو. ،
- داوری و رسیدگی بنا بر درخواست مشترک طرفین بر سر موضوع مورد بحث و مشاجره.

شماره: ۳۳۸/۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰/۱۱/۱۹

پوست:

بسته



ضمیمه ۹

قرارداد یکنواخت استفاده از واگن‌ها

شرایط بازدید فنی جهت مبادله واگن‌ها

قابل اجرا از ۱۰ تیر ۱۳۸۵ مطابق با اول جولای ۲۰۰۶

(ضمیمه قبلی ۱۲ آر. آی. وی.)، قابل اجرا از ۱۰ آبان ۱۳۸۱ مطابق با اول نوامبر ۲۰۰۲ بوده است)

مقدمه

ضمیمه پیشین (۱۲) از مقررات استفاده مشترک از واگن‌ها (آر. آی. وی.)، قابل اجراء از ۱۰ آبان ۱۳۸۱ مطابق با اول نوامبر سال ۲۰۰۲، به روز آوری شده و به عنوان ضمیمه ۹ تحت عنوان قرارداد یکنواخت استفاده از واگن‌ها جی. سی. یو. منتشر می‌گردد.

مقررات مندرج در حاشیه صفحه معرف اصلاحاتی است که از تاریخ درج در پایین صفحه برای استفاده کاربران در نسخه قبلی (متمم‌ها) قابل اجراء است. صفحات اصلاح شده یا صفحاتی که به تازگی اضافه شده اند از تاریخ درج در پایین صفحه (۱۱ دی ۱۳۸۵ مطابق با ۲۰۰۶/۱/۱) قابل اجرا می‌باشند. این ضمیمه (ضمیمه ۹) به همراه قرارداد جی. سی. یو. از (تاریخ درج در روی صفحه قبل) لازم الاجرا است و همزمان ضمیمه ۱۲ از مقررات استفاده مشترک از واگن‌ها (آر. آی. وی.) باطل اعلام می‌شود.

فهرست مطالب

۱- کلیات

۲- بازدید فنی مبادله

۲-۱ تعاریف

۲-۲ روش اجراء

۲-۳ - حداقل شرایط بازدید کنندگان

۳- فهرست مغایرت ها (ضمیمه ۱)

۲-۱-۱ معرفی

۲-۳-۱ اظهارنظرهای ارائه شده در زمینه فهرست بی‌نظمی‌ها

۴- سیستم مدیریت کیفیت - کیو. ام. اس.

۴-۱-۱ تعاریف کلی

۴-۲-۱ برنامه‌ریزی کیفیت

۴-۲-۲ مغایرت ها و فهرست مغایرت ها

۴-۲-۳ برنامه‌ریزی آزمایشات

۴-۲-۴ کنترل کیفیت

۴-۲-۵ روش‌های کنترل

۴-۲-۶ ارزیابی مغایرت ها

۴-۲-۷ تحلیل نتایج

۴-۲-۸ اتخاذ تدابیر

ضمیمه ۱- فهرست مغایرت ها شامل طبقه‌بندی در فهرست ها جهت استفاده در سیستم مدیریت کیفیت

ضمیمه ۲- گروه بندی های مغایرت ها

ضمیمه ۳- اندازه نمونه‌ها طبق ایزو ۲۸۹۵ بخش ۱

ضمیمه ۴- تأیید کیو. آر

ضمیمه ۵- فهرست بازرسی ها طبق ضمیمه ۱

ضمیمه ۶- بازدید انتقال فنی - فهرست مغایرت های واگن‌ها و بارهای مربوطه

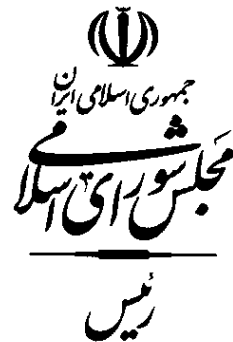
ضمیمه ۷- بازدید انتقال فنی - سوابق و تحلیل مغایرت های واگن و بار

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰ / ۱۱ / ۱۹

پوست:

برسته



- ضمیمه ۸- رسیدگی به واگنهایی که زمان تعمیر و نگهداری آنها منقضی شده است. (پس از انقضای مهلت بازرسی)
- ضمیمه ۹- فهرست آمادگی برای تردد، فهرست بازدید های مورد نظر از واگن های خالی که مهلت بازدید و کنترل آنها بیش از ۶ ماه و کمتر از ۵ سال گذشته است.
- ضمیمه ۱۰- وضعیت دستگیره شیر ترمز مربوط به ترمزهای هوای فشرده
- ضمیمه ۱۱- برچسب های یو. آر یک، ام. کی. آی.

۱- کلیات

۱-۱- پیوست ۱ از ضمیمه حاضر مفاد لازم الاجرای حاکم بر شرایط فنی واگن های مبادله شده میان دو یا چند شرکت راه آهنی (آر. یو.)، که طی بازرسی فنی مبادله گردید را مطرح می نماید.

۱-۲- بعلاوه در این ضمیمه (بند ۴ و پیوست های ۵، ۶ و ۷) روش تضمین کیفیت که پس از انعقاد موافقتنامه ها بین شرکت های ریلی طبق فیش ۲-۴۷۱ اتحادیه بین المللی راه آهن ها (یو. آی. سی.) اجرا می شود تشریح شده است. بدین ترتیب، سیستم مدیریت کیفیت بخش های لازم الاجرای چنین موافقتنامه ای محسوب خواهد شد.

۲- بازدید فنی مبادله

۲-۱- تعریف

واژه "بازدید فنی مبادله" در چارچوب ضمیمه فعلی، به بازدید فنی انجام شده در زمان تحویل و / یا پذیرش وسیله نقلیه طبق فیش ۲-۴۷۱ اتحادیه بین المللی راه آهن ها (یو. آی. سی.) اشاره دارد.

۲-۲- روش اجرا

بازدید فنی مبادله توسط بازدیدکنندگان در محل مورد تأیید شرکت های ریلی مربوطه انجام می شود. بازدید فنی شامل ایمنی بهره برداری از واگن ها و قابلیت سیر آنها و همچنین شناسایی مغایرت های مندرج در ضمیمه ۱ (فهرست مغایرت ها) و انجام اقدامات ضروری است. جهت شناسایی مغایرتها بازدید کننده / بازدیدکنندگان برای بررسی مغایرت ها باید هر دو طرف قطار را با دقت بازدید کند/ کنند.

۲-۳- حداقل شرایط بازدید کنندگان

بازدیدکنندگان باید از فرآیندهای زیر آگاهی داشته باشند:

- دانش ناشی از آموزش در زمینه امور مکانیکی یا برقی،
- تعمیر و نگهداری واگنها،
- ساختار و عملکرد واگن ها،
- ساختار و عملکرد ترمزها،
- ارزیابی کارشناسی خسارات و معایب موجود در واگنها و بارها همچنین تأثیر آنها در بهره برداری،

- ثبیت بار مطابق با دستورالعمل‌های بارگیری،
 - موافقتنامه‌های مربوط به تبادل واگن‌ها میان شرکت‌های راه آهنی.
- بازدید کنندگان باید به طور منظم به دوره‌های آموزشی اعزام شوند.

۳- فهرست مغایرت‌ها (ضمیمه ۱)

۳-۱- معرفی

ضمیمه ۱ از پنج ستون با عناوین زیر تشکیل می‌شود:

- ۱- بخشی از واگن مورد بررسی قرار گیرد.
- ۲- کد
- ۳- مغایرت‌ها (در صورت لزوم) همراه با معیارها و ملاحظات جهت تسهیل بازرسی. ابزار احتمالی جهت شناسایی مغایرت‌ها با علامت "•" مشخص شده‌اند، بدون نیاز به انجام اقدامات.
- ۴- اقدامات
- ۵- فهرست مغایرت‌ها (تنها در صورت امضای موافقتنامه‌ها مطابق با فیش ۲-۴۷۱ اتحادیه بین‌المللی راه آهن‌ها (یو. آی. سی.)).

۳-۲- اظهار نظرهای ارائه شده در زمینه فهرست مغایرت‌ها

- ۳-۲-۱- تمامی ابعاد (مقادیر) تعیین شده باید در صورت تردید مورد ارزیابی قرار گیرند.
 - ۳-۲-۲- مفاد دستورالعمل‌های بارگیری (که به صورت جداگانه منتشر شده‌اند) به طور کامل قابل اجرا باقی می‌مانند.
- در این رابطه، بازدیدکنندگان باید بطور ویژه به مغایرت‌های ذکر شده در بند ۷ فهرست (ضمیمه ۱) توجه کنند که ستون (۳) آن حاوی ارجاعات به بند‌های مربوطه به جلد ۱ دستورالعمل‌های بارگیری است. همچنین بازدیدکنندگان باید به سایر علائم قابل رویت در بار یا تجهیزات بار را که ایمنی بهره‌برداری را به خطر می‌اندازند نیز توجه کرده و اقدامات مقتضی را انجام دهند.
- ۳-۲-۳- برای تعیین موقعیت مغایرت‌ها، بازدیدکنندگان باید از برچسب استفاده کنند که در ضمیمه ۱۱ و کد مندرج در ستون (۲) از ضمیمه ۱ شرحی از آن ارائه شده است.

۴-۲-۳- ضمیمه حاضر فهرستی جامع از تمامی مغایرت های احتمالی ارایه نمی کند. در صورت بروز هر گونه مغایرتی که در فهرست قید نشده است ولی ممکن است ایمنی بهره برداری را به مخاطره اندازد یا قابلیت بهره برداری واگن را تحت تأثیر قرار دهند، بازدیدکنندگان باید اقدامات مقتضی را انجام دهند.

۴- سیستم مدیریت کیفیت - کیو. ام. اس.

۴.۱ تعاریف کلی

سیستم مدیریت کیفیت - کیو. ام. اس. زمینه تضمین کیفیت در جریان مبادله واگن ها میان راه آهن ها را فراهم می سازد. هدف تعیین استاندارد ثابت کیفیت فنی، از طریق نمونه برداری مطابق استاندارد ایزو ۲۸۵۹ می باشد. این کیفیت فنی باید رسماً به صورت کتبی تنظیم شود و شرکت های ریلی باید اقدامات لازم را در راستای حفظ و گسترش این تکنیک انجام دهد.

۴.۲ برنامه ریزی کیفیت

الزامات و ویژگی های کیفیت طی مرحله برنامه ریزی کیفیت تعیین و جزئیات آنها طبق فهرست بازرسی ها درج می شوند. هدف کیفی مورد توافق میان شرکت های راه آهنی دستیابی به ارزش منفی کوچک تر از ۱ درصد است.

۴.۳ مغایرت ها و فهرست مغایرت ها

۴.۳.۱ مغایرت عبارتست از هرگونه انحراف از معیار کیفی تعیین شده در فهرست مغایرت ها که در نتیجه این تحریف، تجهیزات با قطار مورد نظر با شرایط تعیین شده مطابقت ندارند. تجهیزاتی که در آن مغایرت وجود دارد باید مطابق با فهرست مغایرت ها (ضمیمه ۹ جی. سی. یو. - پیوست ۱) رسیدگی شوند.

۴.۳.۲ شرح مغایرت ها

مغایرت ها براساس جدیت آنها (جزعی، کلی یا مهم) به شرح زیر طبقه بندی می شوند:

طبقه یا کلاس ۳: مغایرت های جزئی

مغایرت هایی که تأثیر بسزایی بر قابلیت بهره برداری دارند (برچسب غلط و مفقود شده).

طبقه یا کلاس ۴: مغایرت کلی

مغایرت هایی که قابلیت بهره برداری را تضمین نمی کنند یا ممکن است بهره برداری را به مخاطره انداخته یا منجر به آسیب دیدگی جسمانی شوند.

طبقه یا کلاس ۵: مغایرت مهم

مغایرت هایی که برای منی بهره برداری تاثیر عمده ای داشته و منجر داشته و منجر به خطر جدی بر عملیات حمل و نقل می شود.

۳. ۳. ۴- علاوه بر فهرست انواع آسیب دیدگی ها/مغایرت ها و اقدامات مربوطه، فهرست مغایرت ها (پیوست ۱) نیز گروه مربوط به هر یک از مغایرت ها را نشان می دهد.

۴. ۴ برنامه ریزی آزمایشات

تعداد واگن هایی که قرار است کنترل شوند تحت عنوان (سری مجموعه بازرسی)، از سری کلی تعیین می شوند. که شامل کلیه واگن های ارایه شده توسط یک شرکت ره آهن به دیگری در یک سال تقویمی خاص است (شامل واگن های قطار در حال ترانزیت). سری کلی را می توان به سری های جزئی تقسیم نمود، برای مثال بر اساس مسیر های خاص یا نقاط تحویل. از این سری کلی (یا سری های جزئی مربوطه یک سری بازرسی، مطابق با استاندارد ایزو ۲۸۵۹ (پیوست ۲) تعیین می شود که آن نیز به عنوان سری بازرسی نظری در برنامه بازرسی سالانه درج می شود. در زمان تقسیم سری بازرسی جزئی بر اساس ماه، در صورت امکان روند حالی در جریان تغییر تعداد واگن ها باید مد نظر قرار گرفته شود. در زمان تعیین سری بازرسی، ۲ باید اعمال گردد.

۴. ۵ کنترل کیفیت

مطابقت داشتن بازدیدهای فنی تعویض توسط نماینده شرکت ریلی واگذارکننده در جریان کنترل های به عمل آمده از نمونه های مورد سنجش قرار می گیرد. اینگونه کنترل ها چندی بعد در نخستین محل بازدید فنی در محوطه مانور یا آرایش مجدد قطار توسط نماینده شرکت ریلی مجری صورت می گیرد. کنترل های کیفیت قبل از انفصال یا آرایش مجدد قطار اجراء می شوند و با استفاده از روش کاری مندرج در شماره ۲-۲ انجام می شود.

۴-۶ - روشهای کنترل

روشهای کنترل بی شماری در فهرست (ضمیمه ۵) که عبارتند از :

کنترل دیداری بازرسی بصری	سی. وی. ان. اس. = تأیید
بازرسی بر اساس سنجش	ام. = سنجش
بازرسی از ضربات چکش زنی	اچ. تی. کی. پی. = کنترل با چکش (لقی بانداژ)
کنترل عملکرد	ا. پی. بی. تی. = بهره برداری
کنترل عملکرد بخش موردنظر	سی. ای. بی. دبلو. = حرکت کشش

۴.۷ ارزیابی مغایرتها

مغایرتهایی که توسط شرکت ریلی انتقال دهنده طبق معیارهای درج شده در فهرست مغایرتها (ضمیمه ۱) بررسی و کنترل می شوند نباید مدنظر قرار گیرند. اگر واگنی توسط شرکت ریلی انتقال دهنده اتیکت زده شده باشد، تنها می تواند برای محاسبه ارزش جمعی مغایرتها (سی. دی. وی.)، مغایرتهایی که در این فهرست صرفاً بدانها اشاره نشده. مغایرتهای شناخته شده ای که محرز بوده بر روی چندین زیر مجموعه (در این گونه ستونهای باربندی) همچنین تجهیزات گوه گذاری و بارگیری و / یا وسائل تثبیت بار غیر، دراصل بعنوان یک خطا در واگن یا در یک واحد بارگیری قابل ملاحظه هستند.

۴.۸ تحلیل نتایج

۴.۸.۱ پارامتری که باید برای ارزیابی تعداد مغایرتها درچارچوب سیستم مدیریت کیفیت مدنظر قرار گیرد ماهیت اینگونه مغایرتها نا معلوم می باشد(توالی بروز مغایرتها در درجه دوم قرار می گیرد). هر نوع مغایرتی با شماره ترتیبی در فهرست مغایرتها (ضمیمه ۱) ارتباط دارد.

۴.۸.۲ ارزش جمعی مغایرتها (سی. دی. وی.)

ارزش جمعی مغایرتها (سی. دی. وی.) که به عنوان ابزاری برای سنجش ناکارآمدی بخشهای کنترل مورد استفاده قرار دارد به صورت درصد مغایرتها برای صد واحد تحت کنترل محاسبه می شود. بدین ترتیب مغایرتها با توجه به نوع تأثیر آنها بر قابلیت یا کیفیت خدمات حمل و نقلی و امنیت بهره برداری (به قرار زیر) تخصیص می یابند:

- کلاس یا طبقه ۲ با نرخ ۰/۱۲۵/۱

- کلاس یا طبقه ۴ با نرخ ۰/۴/۱

- کلاس یا طبقه ۵ با نرخ ۱/۱

ارزش جمعی مغایرتها (سی. دی. وی) با استفاده از فرمول زیر محاسبه می شود:

۱۰۰ * (مغایرت طبقه ۵ + مغایرت متعلق به طبقه ۴ * ۰/۴ + مغایرت متعلق به طبقه ۳ * ۰/۱۲۵) [%] سی. دی.

(وی)

تعداد واحدهای تحت کنترل

۴. ۸. ۳ مغایرتها قابل مشاهده باید بین شرکت های ریلی مجری و شرکت ریلی انتقال دهنده مطابق با لیست های مندرج در ضمیمه های ۶ و ۷ مبادله شود. در این وضعیت، برای هر ارزش کلی یا جمعی مغایرتها (سی. دی. وی)، نوع سهم یا سری جهانی و کمیت کنترل شده باید مشخص شوند. تبادل اطلاعات ممکن است طبق ضمیمه های ۶ و ۷ مطابق با شیوه های مختلف و به ویژه با استفاده از تجهیزات الکترونیکی صورت گیرد.

۴-۹- اتخاذ تدابیر

چنانچه دستیابی به کیفیت تعیین شده در شماره ۲. ۴ به عنوان یک هدف محقق نگردد، شرکت ریلی انتقال دهنده باید از اقدامات اصلاحی (که اینگونه اقدامات طی فرصتی یک ماهه تعیین خواهد شد) بهره گیری کند. از تاریخ لازم الاجرا شدن اینگونه اقدامات (تمهیدات)، نمونه کالا باید همه ماهه با هدف ایجاد اصلاحات لازم انتخاب شود.

در صورت نیاز، نماینده شرکت ریلی می تواند برخی از واگن ها یا واگن های حامل بار بویژه از طریق آرایش قطارهای مورد نظر مربوطه مستثنی سازد.

ضمیمه ۱

فهرست مغایرت ها

شامل طبقه بندی در فهرست ها

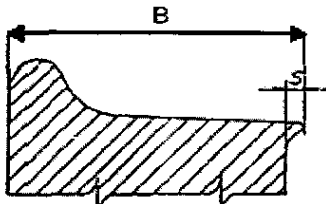
جهت استفاده در سیستم مدیریت کیفیت

مندرجات:

- ۱- مکانیزم حرکت
- ۲- سیستم تعلیق
- ۳- ترمز
- ۴- شاسی واگن و بوژی
- ۵- دستگاههای ضربه گیر و کشش
- ۶- شاسی
 - ۶.۱- بدنه واگن
 - ۶.۲- واگنهای مقف
 - ۶.۳- واگنهای روباز
 - ۶.۴- واگنهای مسطح
 - ۶.۵- واگنهای مخزن دار
 - ۶.۶- واگن با تجهیزات ویژه
- ۷- بار و واحد های بار
 - ۷.۱- بار در مفهوم کلی
 - ۷.۲- ابزارهای مهار بار
 - ۷.۳- نوع بار و روش های مهار بار
 - ۷.۴- محموله های ویژه
 - ۷.۵- بخش های ویژه واحدهای بار
 - ۷.۶- دنده مهار واحد های بارگیری بر روی واگنهای کانتینری
 - ۷.۷- بارگیری واحد های بار
 - ۷.۸- علامت گذاری، کد گذاری در حمل و نقل دوجبهی

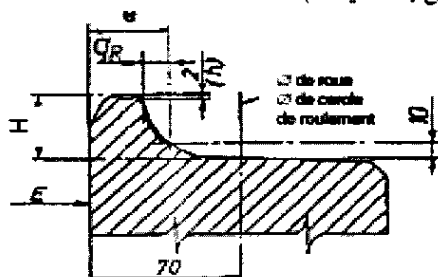
ضمیمه ۱

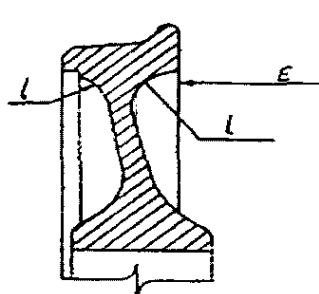
گروه	اقدامات	مغایرت ها / معیارها / ملاحظات	کد	قطعه
			۱	مکانیزم حرکت چرخ
		ضخامت کمتر از:	۱-۱	باندازدار
		- واگنهای مناسب تردد با سرعت ۱۲۰ کیلومتر/ساعت (واگنهای اس اس یا ** ۳۵ میلی متر	۱-۱-۱	
		- سایر واگنها ۳۰ میلی متر		
۴	استرداد	بانداز - شکسته	۱-۱-۲	
		- ترک خوردگی طولی یا عرضی		
		بانداز شل		
		- علائم کنترل جابجایی یا	۱-۱-۳	
۵	استرداد	- کثیفی رینگ یا		
		- رینگ بانداز شل یا		
۵	استرداد	- وجود زنگار بین بانداز و تاج بیش از ۱/۳ از محیط		
		علائم های بازرسی		
		- عدم اینگونه نشانه ها		
		- عدم امکان شناسایی آشکار	۱-۱-۴	
		بانداز جابجا شده جانبی		
۴	استرداد	- رینگ (فنر نگهدارنده) بانداز شل یا تغییر شکل یافتگی		
		قابل رؤیت	۱-۱-۵	
		خرابی رینگ بانداز		
		- ترک خوردگی		
۵	استرداد	- شکستگی	۱-۱-۶	
		- گم شدگی (مفقود شده)		
۵	استرداد			

گروه	اقدامات	مغایرت ها / معیارها / ملاحظات	کد	قطعه
۴	استرداد سنجش طبق کد ۱- ۱-۷ بجز برای چرخهای ترمز با پلاک های (لنت های) چدنی صاف وباقابلیت تحمل فشار های حرارتی بالا	شیار با حداقل ضمانت بطور کلی در برش عرضی مشهودنیت محدود در کل بخش عرضی ^۱ (پهنای آن) مشاهده نشود.	۱-۲ ۱-۲-۱	چرخ یک تکه
		اضافه بار حرارتی به دلیل ترمزگیری • سوختگی جدید رنگ ۵۰ میلیمتری یا بیشتر در نقطه اتصال تاج چرخ و صفحه چرخ • رگه های اکسیداسیون بر روی تاج چرخ (صفحه چرخ رنگی نشده است) • گداختگی لنت ترمز • خرابی سطح غلتشی چرخ به همراه روکش کاری (رجوع به کد ۱.۳.۴)	۱-۲-۲	
۴	کی + آر ۱ استرداد	- بدون افزایش فاصله سطوح داخلی کمانش های چرخ - با افزایش فاصله سطوح داخلی فنلج های چرخ	۱-۲-۲-۱ ۲-۲-۲-۲	بانداز یا بخشی از چرخ یک تکه
۴		عرض بیش از ۱۴۰ میلی متر و کمتر از ۱۳۳ میلی متر از عرض بی < ۱۴۰ میلی متر، (۱۳۳ میلیمتر • وجود یک برجستگی در نقطه S	۱-۳ ۱-۳-۱	
۴	استرداد		۱-۳-۲	
		خوردگی سطح غلتش، سطوح تماس ناهموار یا (ناصاف) سوختگی های نامنظم در تاج چرخ سطح چرخها		

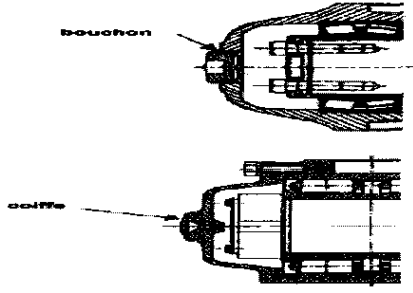
گروه	اقدامات	مغایرت ها/معیارها/ ملاحظات	کد	قطعه
		(بریدگی) چرخ	۱-۳-۳	
۴	استرداد	- 60 میلی متر بر روی چرخها $\Phi \geq 630$ میلی متر	۳-۳-۱	
۴	استرداد	- 30 میلی متر بر روی چرخها $\Phi < 630$ میلی متر	۱-۳-۳-۲	
		روکش کاری با جوشکاری (پرکردن باجوش)	۳-۴	
۵	استرداد			
۳	ام+آر۱	طول > 60 میلی متر در طول یا ضخامت > 1 میلی متر ≤ 1	۱-۳-۴-۱	
		میلی متر ضخامت	۱-۳-۴-۲	
۴	استرداد	- طول ≥ 60 میلی متر و ضخامت (1) میلی متر ضخامت	۱-۳-۵	
	استرداد	- سوراخ شدگی، ورقه ورقه شدن، پوسته پوسته شدن > 60		
۵		میلی متر در طول بر روی غلطش تاج چرخ		
۴	کی	ترک و شکاف	۱-۳-۶	
		ترک در تعامل میان سطح غلطش چرخ و لبه جلویی	۱-۳-۶-۱	
۵	استرداد	ترک های تیز در سطح جلویی (تاج چرخ یا تاج بانداژ درونی) به دلیل استفاده از ابزار یا فک های نگهدارنده. - به استثنای علامت ثبت شده توسط سازنده	۱-۳-۶-۲	
		دیوارهای جانبی پوشیده شده از رنگ یا کثیفی ناشی از مواد روغنی و گریس	۱-۳-۷	
		- به استثنای علایم کنترل (۴ علامت قرار داده شده در زاویه 90° نسبت به یکدیگر)		

گروه	اقدامات	مغایرت ها/معیارها/ ملاحظات	کد	قطعه
۴	استرداد	ارتفاع فلنج چرخ اس اچ بیش از ۳۶ میلیمتر	۱-۴-۱	کمانش چرخ
۵	استرداد	• کودافتادگی های روی سطح غلطش ضخامت کمانش چرخ اس دی: - چرخ $\varnothing \geq 840$ میلی متر در کل: ۲۲ میلی متر (تی دی) - چرخ $\varnothing < 840$ میلیمتر ≤ 630 (۳۳۰) میلیمتر: ۲۷/۵ میلی متر (اس دی)	۱-۴-۲	
۵	استرداد	• کمانش ساییده شده فرسودگی (سایش)		
۵	استرداد	۶/۵ میلیمتر \leq کیو آر (رجوع شود به ضمیمه ۴) برآمدگی یا لبه های تیز در فاصله اچ از رأس یا تاج، بیشتر از ۲ میلیمتر از حداکثر ارتفاع کمانش (همچنین رجوع به ضمیمه ۴)	۱-۴-۳ ۱-۴-۴	
۵	استرداد	ترک ناشی از جوشکاری روی دیسکهای چرخ	۱-۵	هسته چرخ
۵	استرداد	ترک و یا شکستگی بره یا تاج چرخ		



گروه	اقدامات	مغایرته‌ها/معیارها/ملاحظات	کد	قطعه
۵	استرداد	<p>آسیب دیدگی محور</p> <ul style="list-style-type: none"> - ترک خورده - کج شده (همچنین رجوع شود به ۱-۷-۱) - نقص تعمیر شده با جوشکاری - لبه تیز - خوردگی تا عمق بیش از ۱ میلی متر 	<p>۱-۶</p> <p>۱-۶-۱</p>	محور
۲	تای آب + کی + در صورت لزوم آرا؛ در صورت عدم امکان، استرداد واگن	سائیدگی در اثر تماس با محور	۱-۶-۲	
۵	استرداد	<p>فاصله ای بین سطوح داخلی با مقادیر مجاز ذیل مطابقت ندارند:</p> 	<p>۱-۷</p> <p>۱-۷-۱</p>	چرخ و محور


گروه	اقدامات	مغایرها/معیارها/ملاحظات	کد	قطعه
۲	در صورت مشاهده دو مورد از این علائم بر روی یا در مجاورت چرخ: کی+	پارگی بین مثلث ترمز	۱-۷-۲	علائم بیضوی
		شکستگی پابند ایمنی ترمز (همچنین رجوع شود به شماره ۱-۲-۳)	۱-۷-۲-۱	شدگی چرخها
		اثرات برق زدگی بر روی واشر انتهایی مثلث ترمز	۱-۷-۲-۲	
		اثرات برق زدگی بر روی فنر داخلی (فنر بار)	۱-۷-۲-۳	
		(همچنین رجوع شود به شماره ۲-۵)	۱-۷-۲-۴	
		اثرات برق زدگی همراه با ساییدگی قابل رؤیت از بیرون در محل سایش تیغه های فنر شلجمی (همچنین رجوع شود به شماره ۲-۵-۵)	۱-۷-۲-۵	
		گیره نگهدارنده "تی" کم شده یا شل (همچنین رجوع شود به شماره ۲-۵-۵)	۱-۷-۲-۶	
		بوزیهای وای ۲۵: صفحات سایشی منگنز سخت جعبه محور یا گایدهای جعبه محور شکسته یا کم شده (همچنین رجوع شود به شماره ۲-۲-۴)	۱-۷-۲-۷	
		همچنین رجوع شود به شماره ۱-۳-۲	۱-۷-۲-۸	

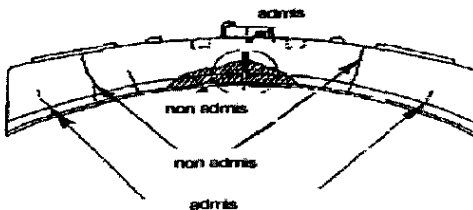
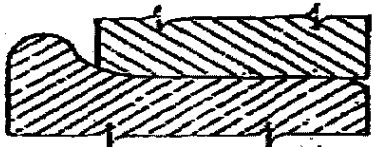
گروه	اقدامات	مغایرت ها/معیارها/ ملاحظات	کد	قطعه
۴	استرداد	<p>ضد آب نبودن جعبه یاتاقان</p> <p>- به هدر رفتن روانساز</p> <p>- ایراد یا عیبی که باعث نفوذ آب یا گرد و خاک به درون جعبه یاتاقان شود</p> <p>(توجه: نبودن درپوش محافظ مرکزی مجاز می باشد.)</p>  <p>راهنماهای جعبه یاتاقان بیش از این قادر نیستند محور را راهنمایی کنند</p> <ul style="list-style-type: none"> • شکستگی راهنما • غیر عادی بودن وضعیت جعبه یاتاقان <p>داغ بودن جعبه</p> <p>- دمای بدنه جعبه به قدری زیاد است که آنرا نمی توان با پشت دست لمس کرد.</p> <p>• رگه های رنگ زدگی</p>	<p>۱-۸</p> <p>۱-۸-۱</p>	جعبه یاتاقان
۵	استرداد		۱-۸-۲	فتر بندی
۵	استرداد		۱-۸-۳	

گروه	اقدامات	مغایرها/معیارها/ملاحظات	کد	قطعه
۵	استرداد	فاصله ناکافی فنر: فاصله بین گیره و قطعه مربوطه بدنه، شاسی یا قاب بوژی کمتر از ۱۵ میلیمتر است • اثرات برخورد تازه بین گیره و قطعات شاسی یا قاب بوژی • اثرات برخورد تازه بین چرخ و شاسی یا کف بدنه واگن	۲-۱-۵	معیارهای دیگر برای فنر شلجمی
۵	استرداد	گیره شل - شکستگی یا ترک خوردگی در گیره - کلید کم شده یا بلااستفاده • علایم شل شدگی تیغه ها	۲-۱-۶	
			۲-۲	
			۲-۲-۱	
۵	استرداد	تیغه اصلی یا میانی فنر	۲-۲-۱-۱	
۵	استرداد	ترک خوردگی یا شکستگی قابل رؤیت شکستگی گیره • دو تیغه با بیش از ۵۰٪ طول خود در تماس است	۲-۲-۱-۲	
۴	استرداد		۲-۲-۲	
۳	کی	جابجایی عرضی تیغه - تا بیش از ۱۰ میلیمتر - تا ۱۰ میلیمتر یا کمتر • علایم برق زدگی در نزدیکی گیره	۲-۲-۲-۱ ۲-۲-۲-۲	
				

گروه	اقدامات	مغایرت ها / معیارها / ملاحظات	کد	قطعه
۵	استرداد	خرابی یا شل بودن کمانش - شکستگی یا ترک خوردگی کمانش - ترک خوردگی گوشواره گوه پایینی - شکستگی یا ترک خوردگی نوار لحیم شده گوه فوقانی	۲-۲-۳	
		شکستگی فنر مارپیچی		
۵	استرداد	خارج شدن تویی کمانش از محل آن	۲-۳	فنر حلزونی (مارپیچی)
	استرداد	* غیر عادی بودن وضعیت جعبه یاتاقان	۲-۳-۱	
	استرداد	جابجایی، مفقود شدگی، شکستگی، از قلاب درآمدن میله یا قامه فنر.	۲-۴-۱	اتصال بین فنربندی و جعبه یاتاقان یا بین فنربندی یا شاسی بوژی
۵	تعمیر: اگر غیرممکن بود	بین اتصال جداشده، مفقود شده، شل شده	۲-۴-۲	
	استرداد	گوشواره سیستم تعلیق (حلقه تعلیق فنر) فرسوده یا خیلی دراز است	۲-۴-۳	
۴	کی	• نشانه‌های جدید تماس روی تیر طولی شاسی	۲-۴-۴	

گروه	اقدامات	مغایرت ها/معیارها/ملاحظات	کد	قطعه
		 <p>۱- فنر بی بار ۲- فنر باردار ۳- کلاهک فنر ۴- رینگ - رینگ ضربه گیر ۵- ماهک تنظیم تی شکل</p> <p>شکستگی یا ترک خوردگی کمک فنر اصلی</p> <p>شکستگی یا جابجایی فنر باردار کمکی</p>	۲-۵	سیستم تعلیق بوژی‌ها وای ۲۵
۵	استرداد	- در واگن خالی	۲-۵-۱	
۳	کی	- در واگن پر		
۵	استرداد	• درحالت افقی قرار نداشتن جعبه یاتاقان	۲-۵-۲	
		شکستگی یا مفقود شدن رینگ (های) ضربه گیر	۲-۵-۲-۱	
		• نشانه‌های تماس	۲-۵-۲-۲	
		- یک رینگ در هر بوژی		
۳	کی	- بیش از یک رینگ در هر بوژی	۲-۵-۳	
		کلاهک (های) فنر در تماس با شاسی بوژی		
		- ۱ کلاهک در تماس است	۲-۵-۳-۱	
		- بیش از یک کلاهک در تماس است	۲-۵-۳-۲	
۵	استرداد	- ماهک تنظیم تی شکل شل شده یا مفقود شده است	۲-۵-۴	
		نشان‌های تازه‌ای از فرورفتگی بین بدنه جعبه یاتاقان	۲-۵-۴-۱	
		و قاب بوژی	۲-۵-۴-۲	
۳	کی	• حد فاصل < ۸ میلی‌متر	۲-۵-۵	
۵	استرداد		۲-۵-۶	
۳	ام			
۵	استرداد			

گروه	اقدامات	مغایرت ها/معیارها/ملاحظات	کد	قطعه
			۳	ترمز
۴	تعمیر موقتی، آرا+کی جدا کردن ترمز	قسمتی از اهرم بندی ترمز از قلاب درآمده یا شکسته شده است	۳-۱ ۳-۱-۱	بخش مکانیکی (اهرم بندی)
۲	تعمیر موقتی، کی	خرابی رکاب ایمنی مثلث ترمز	۳-۱-۲	
۳	استرداد آرا+کی اگر لازم بود: استرداد آرا+کی (جدا کردن ترمز)	دستگاه تعویض موقعیت ترمز، (شیر انسداد) ترمز (همچنین مراجعه کنید به ضمیمه ۱۰)	۳-۱-۳	
۳	آرا+کی اگر لازم بود: استرداد آرا+کی (جدا کردن ترمز)	- غیرقابل استفاده - مشخص نبودن موقعیت	۳-۱-۳-۱ ۳-۱-۳-۲	
۳	آرا+کی	سیستم تغییر وضعیت خالی / پر(پی/جی) غیر قابل استفاده	۳-۱-۴	
		انسداد یا شکستگی دریاچه آزاد سازی ترمز	۳-۱-۵	
۳	تعویض بلوک ترمز (بجز در موارد تحویل واگن راه آهن به شرکت ریلی مالک و در صورت مقتضی جدا کردن ترمز آرا+کی)	بلوک ترمز چدنی - از بین رفته است - شکستگی ، ترک خوردگی از میان، حتی زمانی که توسط قاب فلزی نگهداری می شود. - سایش یافته به گونه ای که ضخامت X در نگهدارنده بلوک ترمز کمتر از ۱۰ میلیمتر باشد)	۳-۲ ۳-۲-۱	بلوک ترمز
				

گروه	اقدامات	مغایرت ها / معیارها / ملاحظات	کد	قطعه
۳	تعویض، اگر ممکن نبود: آر ۱+کی (جدا کردن ترمز)	بلوک ترمز کامپوزیتی - مفقود شده - ترک خوردگی شعاعی از سطح اصطکاک تا لبه صفحه فلزی (بجز نقطه شکستگی) - ورقه ورقه شدن قابل رویت قطعه اصطکاکی در بیش از ۱/۴ طول بلوک یا وجود مواد فلزی - ضخامت X ۱۰ میلیمتر	۳-۲-۲	
۲	آر ۱+کی (جدا کردن ترمز)	 <p>بیرون زدگی بلوک ترمز</p> <ul style="list-style-type: none"> یک بلوک ترمز زمانی بیرون زده تلقی می شود که سطح بیرونی آن با سطح بیرونی تاج چرخ یکی شود. 	۳-۲-۳	
۲	آر ۱+کی (جدا کردن ترمز)			

گروه	اقدامات	مغایرت ها/ معیارها/ ملاحظات	کد	قطعه
۲	استرداد	لوله ترمز اصلی	۳-۳-۱	قطعه پنتوماتیک (ترمز باری)
		غیر قابل استفاده بودن لوله ترمز اصلی	۳-۳-۱-۱	
		- بعداً تکمیل خواهد شد	۳-۳-۱-۲	
۳	تعویض قلاب کردن اصلاح کوپلینگ	کوپلینگ ترمز	۳-۳-۲	
		خرابی یا افتادن (کوپلرهای ترمز باید در تمامی اتصالات کوپلر در دو سوی واگن موجود باشند)	۳-۳-۲-۱	
		(در شرایطی که دو کوپلر ترمز در دسترس باشند، تنها یک مورد ممکن است متصل شود. کوپلر بلااستفاده ترمز آزاد و بدون بست است.	۳-۳-۲-۲	
۳	م	- بعداً تکمیل خواهد شد پایه نگهدارنده نیم کوپلینگ	۳-۳-۲-۳	
		نگهدارنده قلاب ترمز مناسب استفاده نیست	۳-۳-۳	
		ترمزهای هوا برای استفاده نامناسبند، اما چنین	۳-۳-۴	
۵	معیوب است: (آر۱+کی) (ترمز جدا شود)	برچسبی ندارند	۳-۳-۴	
		شیر قطع هوا	۳-۳-۵	
		غیر قابل استفاده، نشست داشتن، تاب برداشته، دستگیره افتاده است	۳-۳-۵-۱	
۲	کی	وسيله قطع هوا افتاده یا آشکارا خراب شده است	۳-۳-۵-۲	

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰/۱۱/۱۹

پوست:

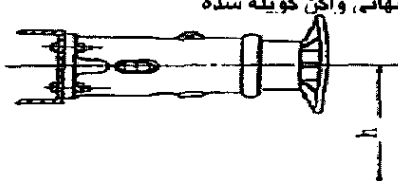
بسته

گروه	اقدامات	مغایرت ها/معیارها/ ملاحظات	کد	قطعه
۴	آر ۱+کی (جدا کردن ترمز)	ورقه فلزی افتاده یا به دلیل زنگار سوراخ شده است. حفاظ از قلاب درآمده	۳-۴ ۳-۴-۱	ورقه (فلزی) حفاظتی جرقه (حفاظ جرقه)
۴	قلاب کردن و حفاظ فلزی. آر ۱+کی (جدا کردن ترمز) اگر غیرممکن بود: استرداد	حمل مواد خطرناک که استفاده از ورقه حفاظتی جرقه برای آنها در آر آی دی آورده شده است:	۳-۴-۲ ۳-۴-۳	
۵	جدا کردن ترمز آر ۱	در واگن های بدون بوژی - صفحه فلزی حفاظتی جرقه غیر استاندارد • نصب نبودن این علامت در واگن بدون بوژی		استاندارد نبودن حفاظ جرقه
۴		کاملاً غیرقابل استفاده	۳-۵ ۳-۵-۱	
۳	آر ۱+کی			ترمز دستی

گروه	اقدامات	مغایرت ها/ معیارها/ ملاحظات	کد	قطعه
			۴	شناسی واگن و شناسی بوژی شناسی واگن
۵		شناسی به صورت افقی یا عمودی تاب برداشته است • ارتفاع تامپون بیش از میزان مجاز است (رجوع به کد ۲-۱-۵) • تغییر شکل های قابل رویت	۲-۱ ۴-۱-۱	
۴	استرداد	تیر اصلی (شناسی)، تیر حامل کله گسی یا تیر حامل عرضی میانی شناسی توسط قلاب تحت فشار قرار گرفته و در آن شکستگی یا ترک خوردگی دیده می شود - شکستگی - ترک خوردگی عرضی که از لبه کماتش آغاز و تا پیش از نصف عرضی کماتش امتداد می یابد. - ترک خوردگی طولی (از درازا) < ۱۰۰ میلی متر نزدیک پایه های فنر. - ترک خوردگی طولی (از درازا) < ۱۵۰ میلی متر در سایر قسمتها - ترک خوردگی قابل رویت در محل جوشکاری این بخش ها	۴-۱-۲	
			۴-۲	صفحه حفاظ محور
		کج شده، خطر ایمنی	۴-۲-۱	
۵	استرداد	شکسته	۴-۲-۲	
۵	استرداد	• وضعیت غیر عادی اتصالات معیوب	۴-۲-۳	
		- شل شده	۴-۲-۳-۱	
۵	استرداد	- چند پیچ (مهره خور) یا شل شده اند ولی صفحه حفاظ محور هنوز سفت است	۴-۲-۳-۲	
۳	ام	ترک خوردگی	۴-۲-۴	
		- جابجایی بیش از ۱/۴ مقطع عرضی افقی	۴-۲-۴-۱	
۴	استرداد	- جابجایی معادل یا کمتر از ۱/۴ مقطع عرضی افقی	۴-۲-۴-۲	
۳	ام	- برخی ترک خوردگی بدون توجه به طول آن که تقریباً تا محل بسته شدن امتداد می یابد.	۴-۲-۴-۳	
۵	استرداد			

گروه	اقدامات	مغایرت ها / معیارها / ملاحظات	کد	دستگاه
			۴-۳	میله حفاظ محور
۲	استرداد	از بین رفته، شکسته شده، کاملاً کج شده، شل شده	۴-۳-۱	
			۴-۴	صفحه کنترل حفاظ
۳	ام	از بین رفتن صفحه کنترل	۴-۴-۱	محور
۲	استرداد	واکنش های بوژی دار:		
		- مفقود شدن یک صفحه کنترل در هر محور	۴-۴-۱-۱	
		- مفقود شدن بیش از یک صفحه کنترل در هر محور	۴-۴-۱-۲	
		واکن غیربوژی دار (واکن چرخ و محوری)		
۵	استرداد	- مفقود شدن یک صفحه کنترل	۴-۴-۱-۳	
۲	استرداد	- شل بودن یا از بین رفتن صفحه	۴-۴-۲	
				صفحه ساییش از جنس
				منگنز سخت روی
			۴-۵	بوژی های وای
				پایه فنر (واکن بدون بوژی)
۵	استرداد	شل بودن، ترک خوردگی، شکستگی، تخریب شکل یافته	۴-۵-۱	
		- فاصله بین پایه فنر و تیر کله گی شاسی		
		- نصف یا بیشتر از نصف عناصر یا اتصالات مفقود باشد		
			۴-۶	
۵	استرداد	معیوب شکستگی، مفقود شدن یا خرابی عناصر	۴-۶-۱	
		یا لوازم اتصال تثبیت اجزا		
		• جابجا شدن بوژی		
				
		بوژی جابجا شده است		اتصال بین بوژی و شاسی

گروه	اقدامات	مغایرتها/معیارها/ ملاحظات	کد	قطعه
			۴-۶-۲	تسمه اتصال زمینی
۳	کی	خرابی(مفقود شدن، آسیب دیدن یا شل بودن)یک یا چند اتصال زمینی نقاط اتصال از وجود اتصالات زمینی حکایت دارند	۴-۶-۲-۱	
		خرابی تمامی اتصالات زمینی		
۳	اصلاح یا تعمیر اگر ممکن نبود استرداد		۴-۶-۲-۲	
		ترک خوردگی یا تغییر شکل کاملاً قابل رویت عنصر شکستگی عنصر	۴-۷	شاسی بوژی
۴			۴-۷-۱	
۵	استرداد	بعداً تکمیل خواهد شد	۴-۷-۲	
	استرداد		۴-۷-۳	
			۴-۸	بالشتک بوژی - (قطعه لغزشی) فنر بالشتک بوژی
		شکستگی بالشتک بوژی بدون اجزای مفقود شده	۴-۸-۱	
		با اجزای مفقود شده	۴-۸-۱-۱	
۴		شکستگی فنر بالشتک بوژی	۴-۸-۱-۲	
۵	کی		۴-۸-۲	
۴	استرداد استرداد			
			۴-۹	سطوح اصطکاک سیستم ضربهگیر
		آغشته به روغن		
۴	استرداد		۴-۹-۱	

گروه	اقدامات	مغایرت ها / معیارها / ملاحظات	کد	قطعه
			۵	سیستم ضربه و کشش (جهت انتقال نیروی کشش لکوموتیو و نیروی فشار تامپون در هنگام ترمزگیری و برخورد واگنها)
			۵-۱	
۴	کی	انواع کاملاً متفاوت تامپون ها (ضربه گیرها)	۵-۱-۱	تامپون ها (ضربه گیرها)
			۵-۱-۲	انواع تامپون
۵	استرداد	ارتفاع بیش از حد مجاز - ارتفاع (۹۲۰ میلیمتر (۹۸۰ میلیمتر برای واگنهای مسافری) - ارتفاع (۱۰۶۵ میلیمتر * تفاوت محسوس در ارتفاع تامپون در سوی انتهای، واگن کویله شده		ارتفاع سیستم ضربه گیر
				
۵	استرداد	مفقود، شکسته، تغییر شکل یافته و خرابی صفحه مثلی شکل	۵-۲	
			۵-۲-۱	کله گی تامپون (ضربه گیر)
		اتصالات پلانجر - شل شدگی ۱/۳ یا بیش از ۱/۳ پیچها یا پرچها	۵-۲-۲	
۴	استرداد	- شل شدگی کمتر از ۱/۳ پیچها یا پرچها	۵-۲-۲-۱	
۳	کی	سطوح تماس	۵-۲-۲-۲	
۴	گریسکاری، اگر غیرممکن بود: استرداد	- بدون گریس	۵-۲-۳	
			۵-۲-۳-۱	
۵	استرداد	- وجود ترک یا شیار	۵-۲-۳-۲	

گروه	اقدامات	مغایرت ها/ معیارها/ ملاحظات	کد	قطعه
			۵-۳	پلانجر (میله یا شفت) قفل
۵	استرداد	مفقود، شکسته	۵-۳-۱	الکتریکی ضامن
۵	استرداد	ترک خوردگی در ناحیه کلگی تامپون	۵-۳-۲	
			۵-۴	جعبه تامپون
۵	استرداد	مفقود شدگی، شکستگی	۵-۴-۱	
۵	استرداد	ترک خوردگی در ناحیه اتصال پایه تامپون	۵-۴-۲	
۵	استرداد	ترک خوردگی طولی و ناکارایی در هدایت پلانجر	۵-۴-۳	
۵	سفت کردن پیچ ها + ام، اگر غیر ممکن بود: استرداد	اتصالات پایه تامپون معیوب است - شل بودن ۲ یا بیشتر از ۲ پیچ و مهره * زیاد بودن فاصله بین پایه تامپون و تیر حامل کله‌گی	۵-۴-۳-۱	
۳	جایگزین نمودن + ام		۵-۴-۴-۲	
۳	، اگر ممکن نبود: استرداد	- مفقود شدن ۱ پیچ و مهره - شل بودن ۱ پیچ و مهره	۵-۴-۴-۳	
۲	استرداد	شل بودن تامپون طوری که می توان آن را با دست فشار داد:	۵-۵-۱	فنر تامپون و اجزای ضد سانحه
۲	استرداد	- یک تامپون، بیش از ۱۵ میلی متر، - دو تامپون در یک سر (جهت)		
۵	استرداد	به کار افتادن اجزای سانحه * کاهش مشهود طول تامپون * ناپدید شدن جزعی و کلی علامت یا فلش زرد رنگ * خرابی یا تغییر شکل پلانجر (* مفقود شدن مشخصه تغییر شکل یافتگی)	۵-۵-۲	
۲	استرداد	باتوجه به نوع تامپون مفقود شدن یا ناکامل بودن علامت هشدار دهنده واحد ضد سانحه	۵-۵-۳	

گروه	اقدامات	مغایرت ها / معیار ها / ملاحظات	کد	قطعه
			۵-۶	کوپلر پیچی (کوپلر قلاب پیچی)
۳	تعمیر، اگر ممکن نبود: استرداد. اجاره کننده واکن باید واکن خالی را به راه آهن مالک عودت دهد: کی ام	مفقود شدگی، آسیب دیدگی یا غیر قابل استفاده بودن قطعه	۵-۶-۱	
			۵-۶-۲	
۳	در قلاب قرار دادن، اگر لازم بود از بند سیمی استفاده شود.	آسیب دیدگی، خرابی یا مفقودشدگی قلاب نگه دارنده کوپلر(وقتی که مورد استفاده قرار ندارد از قلاب در آمدن کوپلر قلاب پیچی	۵-۶-۳	
			۵-۷	
۳	اگر ممکن بود از قلابی دیگر استفاده شود: کی، اگر ممکن نبود استرداد	غیر قابل استفاده بودن یا در وضعیت نامطلوب قرار داشتن	۵-۷-۱ ۵-۷-۱-۱	قلاب کشش (قلاب کوپلینگ)
			۵-۷-۱-۲	
۳	کی	- شکستگی، ترک خوردگی	۵-۷-۲	
			۵-۷-۲	
۳		- تابیدگی - بعدا تکمیل خواهد شد		

گروه	اقدامات	مغایرت ها / معیارها / ملاحظات	کد	قطعه
			۵-۸	سایر اجزای کشش
۴	استرداد	<p>آسیب دیدگی سایر اجزای کشش</p> <p>- طول قلاب کوپلینگ به گونه‌ای باشد که نتوان کله‌گی تامپون‌ها را به هم متصل کرد</p> <p>- شکستگی، ترک خوردگی یا تغییر شکل یافتگی میله قلاب کشش</p> <p>- شکستگی، ترک خوردگی یا مفقودشدگی پرچ‌ها، پیچ‌های مهره‌دار، خارها</p> <p>- فنر کار نمی‌کند</p> <p>• برآمدگی کاملاً غیرعادی بین قلاب کشش و راهنمای قلاب</p>	۵-۸-۱	
۴	اصلاح کوپلینگ	کوپلینگ نادرست قطار	۵-۸-۲	
			۵-۹	ضربه‌گیر یا کورس بلند
۴	کی	<p>عنصررابط نسبت به شاسی واگن در وضعیت وسط قرار ندارد.</p> <p>• دو تیر کله گی در فاصله های متفاوت از بدنه واگن قرار دارند</p> <p>• فقدان علامت خطر (نوارهای مورب سیاه با زمینه زرد رنگ) در واگن هایی که قسمت جلوی آن در صورت ضربه خوردن با توجه به شاسی جابجا می شود (تجهیزات جذب ضربه و غیره) روی سطوحی که در معرض ضربه قرار دارند.</p>	۵-۹-۱	(به عنوان مثال در واگن کانتینر)
۴	استرداد		۵-۹-۲	

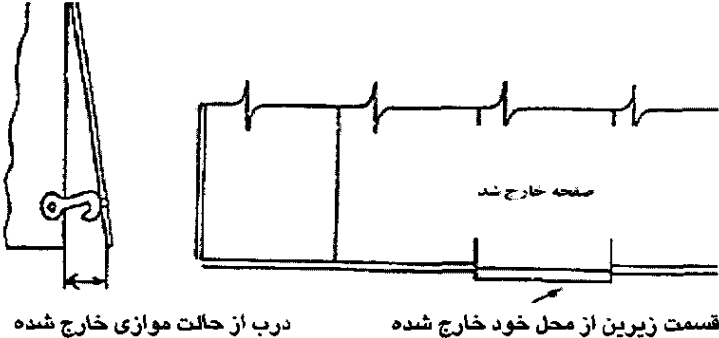
گروه	اقدامات	مغایر آنها/معیارها/ملاحظات	کد	قطعه
			۶	بدنه واگن
			۶-۱	بدنه به طور کلی
		کم شده، ناخوانا یا ناقص	۶-۱-۱	علایم روی واگنها و بارها
۲	استرداد	- شماره واگن *	۶-۱-۱-۱	
۳	کی	- علامت ریو	۶-۱-۱-۲	
۲	استرداد	- صفحه توافقتنامه (در صورت نشان دادن کدهای تبادل ۴۱، ۴۳، ۴۵، ۸۱، ۸۳ یا ۸۵) *	۶-۱-۱-۳	
۲	استرداد	- وزن خشکه وسیله نقلیه *	۶-۱-۱-۴	
۲	استرداد	- وزن ترمزگیری ترمز دستی *	۶-۱-۱-۵	
۲	استرداد	- حد بار *	۶-۱-۱-۶	
۲	استرداد	- ظرفیت واگنهای مخزنی *	۶-۱-۱-۷	
		- به بعد موکول شد	۶-۱-۱-۸	
۲	استرداد	- طول بین تامپونها *	۶-۱-۱-۹	
۲	استرداد	- علامت خطر «ولتاژ قوی» روی واگنهای دارای پله یا نردبان تا ارتفاع بیش از ۲ متر بالاتر از سطح ریل	۶-۱-۱-۱۰	
۳	ام	- مناسب برای بهره‌برداری در تونل ماننش	۶-۱-۱-۱۱	
		- به بعد موکول شد	۶-۱-۱-۱۲	
		- به بعد موکول شد	۶-۱-۱-۱۳	
۳	استرداد	علامت بازدید	۶-۱-۲	بازدید (صفحه تعمیر و نگهداری)
		- کم شده، ناقص یا ناخوانا *	۶-۱-۲-۱	
		در صورت داشتن علامت «م+۳» در واگن، مدت اعتبار تا ۳ ماه تمدید می‌شود	۶-۱-۲-۲	
۳	کی	- از ۱۵ روز پیش از انقضای مهلت	۶-۱-۲-۳	
	طبق پیوست ۸	در صورت داشتن علامت «م+۳» در واگن، مدت اعتبار تا ۳ ماه تمدید می‌شود		
۲	استرداد	- مهلت منقضی شده باشد	۶-۱-۳	چارچوب
۲		بخشی از چارچوب آسیب دیده است	۶-۱-۳-۱	
۵	کی	- بدون تجاوز از کاباری بارگیری	۶-۱-۳-۲	
	استرداد	- با تجاوز از کاباری بارگیری		

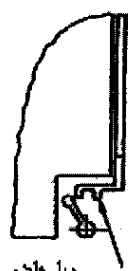
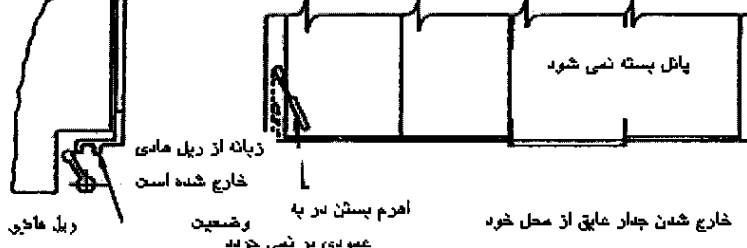
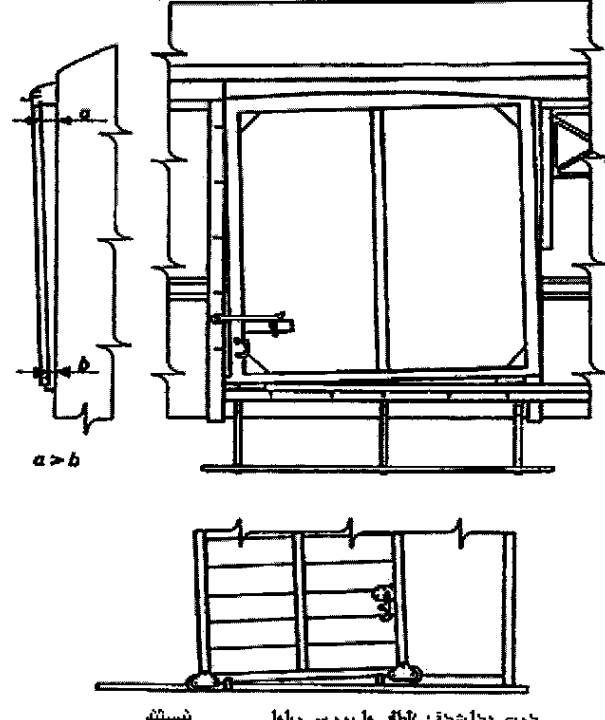
شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰/۱۱/۱۹
پوست:

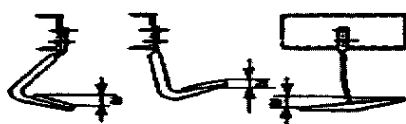
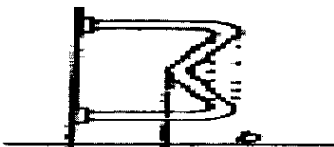
بسته

گروه	اقدامات	مغایرت ها/ معیارها/ ملاحظات	کد	قطعه
			۶-۱-۴	دیواره ها، از جمله واحد های بارگیری
۳	کی	از بین رفتن، شکستگی، ترکیدگی یا از جا درآمدن تخته (الوار) دیواره جانبی واگن باری، سوراخ شدگی، شکستگی کفی واگن	۶-۱-۴-۱	
۴	اگر لازم بود اصلاح یا تعمیر کردن + کی. اگر غیرممکن بود: استرداد	احتمال خرابی بار به علت رطوبت:	۶-۱-۴-۲	
				کف واگن به همراه واحد های بارگیری
		شکستگی، مفقودشدگی، ترکیدگی، از جا درآمدن تخته های کف واگن، باز شدن پرچ ها،	۶-۱-۵	
۳		- بدون خطر از دست رفتن بار	۶-۱-۵-۱	
۴	کی			
	اگر لازم بود اصلاح یا تعمیر شود + کی . اگر غیرممکن بود: استرداد	- با خطر از دست رفتن بار	۶-۱-۵-۲	

گروه	اقدامات	مغایرت ها / معیارها / ملاحظات	کد	قطعه
۵	بستن و / یا چفت کردن ، اگر غیر ممکن بود: محکم یا ثابت نگهداشتن + کی. اگر غیر ممکن بود: استرداد	کاملاً بسته یا چفت نشده اند.	۶-۱-۶ ۶-۱-۶-۱	درب ها و جداره های کشویی
۵	اگر ممکن بود آنرا در محل اصلی قرار داد، محکم و ثابت نگاه داشتن + کی. اگر غیر ممکن بود: استرداد	از بین رفته یا از محل اصلی خارج شده • وضعیت غیر عادی با توجه به چهارچوب آن	۶-۱-۶-۲	
		 <p>درب از حالت موازی خارج شده</p> <p>قسمت زیرین از محل خود خارج شده</p>		

گروه	اقدامات	مغایرت ها / معیارها / ملاحظات	کد	قطعه
				

گروه	اقدامات	مغایرت ها/ معیارها/ ملاحظات	کد	قطعه
۳	تعمیر موقت + کی، اگر ممکن نیبود: استرداد	اجزاء هدایت یا بستن (قفل کردن) در وضعیت بدی قرار دارند - مفقود شدگی، شکستگی، در رفتگی، تاب خوردگی چارچوب درب، لولا ها، چفت ها، چفت قفل درب، دستگیرها، غیره	۶-۱-۶-۳	
۵	تعمیر موقت + کی، اگر ممکن نیبود: استرداد	- خطر ایمنی یا مفقود شدن بار	۶-۱-۶-۴	
۳	تعمیر موقت + کی، اگر ممکن نیبود: استرداد	شکستگی یا تغییر شکل در بها - بدون خطر بارگیری بیش از حد یا از دست رفتن بار	۶-۱-۶-۵	
۵	تعمیر موقت + کی، اگر ممکن نیبود: استرداد	- با خطر بارگیری بیش از حد یا از دست رفتن بار	۶-۱-۶-۶	
۴	کی	نردبانها، پلکانها، میله های حفاظ در وضعیت بدی قرار داشته، غیر قابل استفاده می باشند	۶-۱-۷ ۶-۱-۷-۱	اجزای مختلف (راه پله ها، دستگیره ها، نردبانها، پلکانها، میله های حفاظ، تابلوی حاوی اطلاعات و غیره)

گروه	اقدامات	مغایرت ها/ معیارها / ملاحظات	کد	قطعه
۲	کی	فقدان پله ها	۶-۱-۷-۲	
۲	استرداد	خرابی پله ها که ایمنی پرسنل را به خطر انداخته اند، از جا درآمدگی یا تغییر شکل آنها بیش از حد مجاز می باشد (a) < ۸۰ میلی متر)	۶-۱-۷-۳	
				
		دستگیره ها : مفقود شدن و خرابی دستگیره ها که ایمنی پرسنل را به خطر انداخته اند، از جا درآمدگی و تغییر شکل آنها بیش از حد مجاز می باشد. (b) < ۶۰ میلی متر)		
۲	تعمیر موقت +، اگر غیرممکن بود: استرداد		۶-۱-۷-۴	
		شل بودن و به قدر کافی محکم نبودن - تابلوهای فلزی حاوی اطلاعات - صفحه های تاشو - نگه دارنده های برجسب		
۲	تعمیر موقت +، اگر غیرممکن بود: استرداد	مفقودشدگی - تابلوهای فلزی حاوی اطلاعات - تابلو های فلزی تاشو - نگه دارنده های برجسب ناکافی بودن یا فقدان تجهیزات جانبی جداشدنی	۶-۱-۷-۵	
۳	برجسب موقتی + کی، اگر غیرممکن بود: استرداد	شل بودن تجهیزات جانبی جداشدنی	۶-۱-۷-۶	
۳	ام		۶-۱-۷-۷	
۲	محکم کردن		۶-۱-۷-۸	

گروه	اقدامات	مغایرت ها/ معیارها / ملاحظات	کد	قطعه
			۶-۲	واکن های سقف
		مفقود شده، آسیب دیده	۶-۲-۱	دریچه های تهویه
۳	تعمیر + کی. اگر غیرممکن بود: استرداد	- بدون خطر آسیب دیدگی ناشی از رطوبت یا تجاوز از گاباری	۶-۲-۱-۱	
۵	استرداد	- با خطر آسیب دیدگی ناشی از رطوبت یا تجاوز از گاباری	۶-۲-۱-۲	
			۶-۲-۲	دنده کنترل،
۳	تعمیر + کی. اگر غیرممکن بود: استرداد	از قلاب درآمده، تغییر شکل یافته، شل شده	۶-۲-۲-۱	دستگیره نگهدارنده
۵	استرداد	- بدون تجاوز از گاباری - همراه با تجاوز از گاباری	۶-۲-۲-۲	شاتر
			۶-۲-۳	سقف واکن و
۴	استرداد	بالا رفتگی پوشش سقف و ناودانی هدایت آب باران به همراه تجاوز از گاباری یا عدم عایق بندی	۶-۲-۳	ناودانی آب باران
			۶-۲-۴	سقف بازشونده
۵	اگر لازم بود برای بستن و چفت کردن سقف + کی. اگر غیرممکن بود: استرداد	- کاملاً بسته نشده ، چفت نشده است.	۶-۲-۴-۱	
			۶-۲-۴-۲	
۵	جانداختن میله کشویی و اطمینان از جافتادن آن اگر غیرممکن بود: استرداد	- بیرون آمدن میله کشویی	۶-۲-۴-۲	
			۶-۲-۴-۳	
۴	کی	- سیستم کنترل از بین رفته، تغییر شکل یافته، ناکارآمد می باشد.	۶-۲-۴-۳	

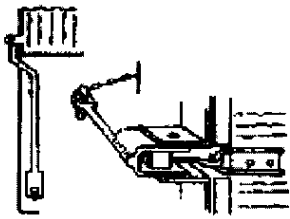
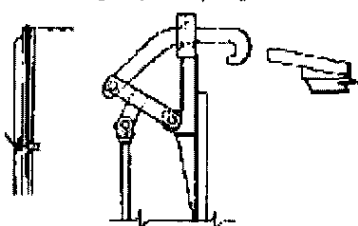
گروه	اقدامات	مغایرت ها / معیارها / ملاحظات	کد	قطعه
	کی		۶-۳	واکنهای باری لبه بلند (غیر مسقف)
۳	تعمیر + کی. اگر غیرممکن بود: استرداد	آسیب دیده - بدون خطر از دست رفتن بار یا تجاوز از گاباری	۶-۳-۱ ۶-۳-۱-۱	دیوارهای جانبی یا لبه های جلویی بازشو
۴	تعمیر + کی. اگر غیرممکن بود: استرداد	- با خطر از بین رفتن بار	۶-۳-۱-۲	
۵		- با تجاوز از گاباری	۶-۳-۱-۳	
	تعمیر + کی. اگر غیرممکن بود: استرداد	مفقود شدگی، شکستگی، ترک خوردگی، غیرقابل استفاده بودن پین، میل بادامک، قلاب نگهدارنده شفت، غیره	۶-۳-۲	چفت و اهرم باز و بسته نمودن دریچه جلویی
۳	تعمیر + کی. اگر غیرممکن بود: استرداد	- بدون کاهش ایمنی	۶-۳-۲-۱	
۵	تعمیر + کی. اگر غیرممکن بود: استرداد	- با کاهش ایمنی	۶-۳-۲-۲	
۳		تغییر شکل یافته یا شکسته شده	۶-۳-۳	
		- بدون تجاوز از گاباری	۶-۳-۳-۱	چارچوب فوقانی دیوارهای جانبی
۵		- با تجاوز از گاباری	۶-۳-۳-۲	
	محکم کردن: در صورت عدم امکان: استرداد		۶-۴	واکنهای کفی
	بلند کردن: اگر غیرممکن بود، استرداد		۶-۴-۱	دیواره جانبی واکن
۵		خمیده و شل	۶-۳-۱-۱	
۵		خمیده اما غیر مجاز مطابق با تابلوی ۳	۶-۴-۱-۲	
	کی	دستور العمل بارگیری		
۳	تعمیر + کی اگر غیر ممکن بود:	تغییر شکل یافتگی بدون خطر از دست رفتن بار و تجاوز از گاباری	۶-۴-۱-۳	
۴	استرداد	سوراخ شدگی یا تغییر شکل یافتگی با خطر از دست رفتن بار	۶-۴-۱-۴	
۵	تعمیر + کی اگر غیر ممکن بود: استرداد	تغییر شکل یافته کی با خطر از دست رفتن بار	۶-۴-۱-۵	

گروه	اقدامات	مغایرت ها/معیارها/ملاحظات	کد	قطعه
		مفقود شده، غیر قابل استفاده، شکسته شده	۶-۴-۲	لولاها، بین‌ها، قلاب‌های پیچ‌دار برای قفل و بست
۳	تعمیر موقتی	- بدون کاهش ایمنی یا خطر از بین رفتن بار	۶-۴-۲-۱	
۴	اگر غیرممکن بود: استرداد	- با کاهش ایمنی یا خطر از بین رفتن بار	۶-۴-۲-۲	
			۶-۴-۳	ستون‌های - جداشدنی - گردان (چرخان) - کشویی
۵	تعمیر اگر غیرممکن بود:	موجود نیست؛ لازم است بار بسته و محکم شود	۶-۴-۳-۱	
۵	استرداد	تغییر شکل یافتگی همراه با تجاوز از کاباری	۶-۴-۳-۲	
۴	اگر وجود ستون باربندی ضروری باشد:	ترک خوردگی یا شکستگی ستون باربندی یا تجهیزات بالابرنده و نگهدارنده	۶-۴-۳-۳	
۴	استرداد وگرنه		۶-۴-۳-۴	
۴	ام تعمیر استحکام یا تثبیت + کی اگر غیرممکن بود استرداد	شل شدگی زنجیرهای ستون شل بودن اتصالات ستونهای باربندی	۶-۴-۳-۵	
			۶-۴-۴	تکیه‌گاه‌های چوبی
۳	ام	شکستگی، غیر قابل استفاده بودن تکیه‌گاه چوبی	۶-۴-۴-۱	
۴	تعمیر اگر غیرممکن بود استرداد	شل بودن هم ستون باربندی جانبی متعلق به تکیه‌گاه‌های متحرک و هم بار	۶-۴-۴-۲	
			۶-۵	واگن های مخزن
			۶-۵-۱	زین (کهوره) مخزن
			۶-۵-۱-۱	
۴	اگر خالی بود: کی اگر پر بود:	ترک خوردگی $1/3$ در مقطع عرضی	۶-۵-۱-۲	
۴	استرداد	ترک خوردگی در محل اتصالات جوشکاری شده	۶-۵-۱-۳	
		از بین رفتن کمتر از ۱۰ درصد پیچ های مهره خور یا پرچ های تثبیت مخزن		
۴	کی استرداد	از بین رفتن بیش از ۱۰ درصد پیچ های مهره خور یا پرچ های تثبیت بدنه مخزن	۶-۵-۱-۴	

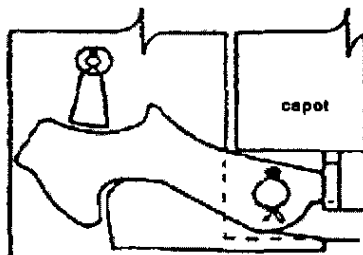
گروه	اقدامات	مغایرت ها / معیارها / ملاحظات	کد	قطعه
			۶-۵-۲	مخزن (تانک)
	آب بندی کردن + کی اگر غیر ممکن بود: استرداد	عایق بندی نشده، دارای نشت یا خطر از بین رفتن بار	۶-۵-۲-۱	
۲	کی	تغییر شکل یافته بالبه های تیز بدون خطر از بین رفتن بار	۶-۵-۲-۲	
		انقضای تاریخ آزمایش مخزن برای حمل محموله های آر آی دی		
۲	استرداد	- مخزن کاملا پر	۶-۵-۲-۳	
۲	کی	- مخزنی خالی، تمیز نشده	۶-۵-۲-۴	
۲	کی	روکش فلزی با عایق بندی حرارتی، حفاظ در برابر اشعه خورشید، عایق بندی در برابر آسیب دیدگی: آسیب دیده یا شل شده	۶-۵-۳ ۶-۵-۳-۱	تجهیزات مخزن
		- بعدا تکمیل خواهد شد	۶-۵-۳-۲	
		- بعدا تکمیل خواهد شد	۶-۵-۴	

گروه	اقدامات	مغایرها/معیارها/ملاحظات	کد	قطعه
			۶-۵-۵	تثبیت کننده، (میل بست)
۵	تعمیر، اگر غیرممکن بود: استرداد	ریزش / نشست کالاها.	۶-۵-۵-۱	تجهیزات بارگیری و تخلیه، در ناحیه تحتانی
۵	تعمیر، اگر غیرممکن بود: مهار	باز بودن تجهیزات بارگیری و تخلیه؛ دستگاه‌های تثبیت قابل رؤیت، ناکارآمد	۶-۵-۵-۲	
۴	استرداد	خرابی شیرآلات یا دریچه‌ها	۶-۵-۵-۳	
	تعمیر، اگر غیرممکن بود: استرداد	درپوش پیچی بسته نشده یا مفقود شده، (بجز لوله های گاز بیرونی)		
۴	تعمیر کردن، اگر غیرممکن بود: ام	- بار آرآی دی	۶-۵-۵-۴	
۳	استرداد	- بار غیر آرآی دی	۶-۵-۵-۵	
۴	استرداد	مفقود شدن یا شل شدن کمانش کور مفقود شدن کمانش کور بایک پیچ محکم کننده	۶-۵-۵-۶	
	کی			
۴	وای تعمیر کردن،	- بار آرآی دی		
۳	اگر غیرممکن بود:	- بار غیر آرآی دی	۶-۵-۵-۷	
۴	استرداد	کمانش کور با چند پیچ و مهره مفقود شده	۶-۵-۵-۸	
		قرار نداشتن در موقعیت بسته در دو طرف شیر تحتانی	۶-۵-۵-۹	
	بستن شیر تحتانی،	- واگن بارگیری شده، و واگن ها خالی تمیز		
۵	اگر ممکن نبود:	نشده اند (بار آرآی دی)	۶-۵-۵-۱۰	
	استرداد	- واگن خالی(بار غیر آرآی دی)		
۳	بستن شیر تحتانی،		۶-۵-۵-۱۱	
	اگر ممکن نبود: کی			
	بازکردن پیچ	پیچ و مهره بودن تجهیزات کنترل اضطراری		
۵	تجهیزات کنترل اضطراری، اگر ممکن بود: استرداد	شیر تحتانی (بازبودن شیر مخزن)	۶-۵-۵-۱۲	

گروه	اقدامات	مغایر آنها/معیارها/ملاحظات	کد	قطعه
			۶-۵-۶	تثبیت کننده تجهیزات بارگیری فوقانی
۵	استرداد	از دست رفتن بار/ گاز از محل میل بست فوقانی (با وسایل یا دستگاههای تهویه ارتباط نمی یابد)	۶-۵-۶-۱	
۵	بستن درپوش، اگر غیر ممکن بود: استرداد	• بو • نشانه‌های نشستی جدید یا قدیم باز بودن یا مفقود شدن در پوش کنبدی (درپوش کنبدی شکل)	۶-۵-۶-۲	
۲	بستن اینگونه وسایل، اگر غیر ممکن بوده: استرداد	بسته نبودن سایر وسایل یا تجهیزات میل بست فوقانی	۶-۵-۶-۳	
		بعداً تکمیل خواهد شد	۶-۵-۷	

گروه	اقدامات	مغایرتها/معیارها/ملاحظات	کد	قطعه
۵	بستن برزنتهای مکانیکی. اگر ممکن نبود: استرداد	<p>برزنت مکانیکی به خوبی بسته یا قفل نشده است * شاخص قابل رویت (سیستم جانبی باز است)</p>  <p>سیستم قفل جانبی (باتوجه به شکل بالا)</p> <p>• خم بودن قوس های انتهایی (قفل نبودن سیستم قفل)</p>  <p>سیستم قفل فوقانی</p>	۶-۶ ۶-۶-۱	<p>واگنهای دارای تجهیزات ویژه</p> <p>واگنها با برزنت مکانیکی (برای مثال، تامس، ریلز)</p>

گروه	اقدامات	مغایر آنها / معیارها / ملاحظات	کد	قطعه
۵	قفل کردن: اگر غیر ممکن بود ثابت یا محکم کردن + کی اگر غیر ممکن بود: استرداد	قفل نبودن هود یا پوشش کشویی	۶-۶-۲ ۶-۶-۲-۱	واگن با هود تلسکوپی (واگن با سقف کشویی) بعنوان مثال شیم ام اس
۵	استرداد	بیرون آمدگی هود بیرونی	۶-۶-۲-۲	
۴	کی	آسیب دیدگی تیرک افقی کله گی متحرک	۶-۶-۳ ۶-۶-۳-۱	واگنهای با بوژی مسطح برای حمل وسایل نقلیه جاده ای
۵	قفل کردن: اگر غیر ممکن بود: استرداد	قفل نشدن درست تیرک افقی کله گی متحرک در دو طرف	۶-۶-۳-۲	(بعنوان مثال اس ای ای دی)
۴	تعمیر کردن اگر غیر ممکن بود: استرداد	چهارپایه تکیه گاه، چفت و بست چهار پایه ها، زنجیرهای باربندی یا بست زنجیرهای باربندی در وضعیت خوبی قرار ندارند	۶-۶-۳-۳	
۳	ام	آسیب دیدگی گوه چرخ	۶-۶-۳-۴	



گروه	اقدامات	مغایرها/معیارها/ملاحظات	کد	قطعه
۴	کی بستن و قفل کردن. اگر غیر ممکن بود: استرداد	آسیب دیدگی شناسی های گردان (چرخان) خرابی تجهیزات قفل که مانع از چرخش شناسی میشود - اهرم چفت و بست در وضعیت بسته بودن یا قفل بودن قرار ندارند - ستون های باربندی در محل خود قرار ندارند و محکم نیستند (بررسی یا کنترل سیستم). - خرابی قزن قفلی (پین ایمنی) و قرار نداشتن دستگیره در وضعیت قفل	۶-۶-۴ ۶-۶-۴-۱ ۶-۶-۴-۲	ای سی تی اس* (واکنشهای دارای شناسی نافه بوژی (چرخان) (سیستم حمل و نقل کانتینری متحرک (رورو)
۴	به کار اندازید	سیستم نظارت پنوماتیک بر قفل چرخشی کار نمی کند و برجسب ندارد	۶-۶-۴-۳	
۳	قفل را کنترل کنید؛ اگر هیچگونه ایرادی مشاهده نشود: سیستم نظارت را غیر فعال کنید + کی	سیستم نظارت پنوماتیک بر قفل چرخشی واکنش نشان داده است (بکار افتاده است)	۶-۶-۴-۴	
۵	محکم کنید اگر غیر ممکن بود: استرداد	دستگاهی که مانع از بالا بردن کانتینر است عمل نمی کند - اهرم قفل بسته نیست یا در موقعیت قفل قرار ندارد.	۶-۶-۴-۵	
۵	استرداد	دستگاهی که مانع از تکان خوردن کانتینر است عمل نمی کند	۶-۶-۴-۶	

گروه	اقدامات	مغایرتها/معیارها/ملاحظات	کد	قطعه
			۶-۶-۵	واگنهای مخصوص حمل خودرو
۴	کی	خرابی دستگاهها بالابرو پایین آور، یا پل های متحرک و رکاب (راهروی) پیرامون لکوموتیو	۶-۶-۵-۱	
۳	ام	خرابی گوه های ریل های متحرک و خرابی بستگیره (لنگ)	۶-۶-۵-۲	
۴	تعمیر. اگر ممکن نبود: استرداد	تخته های انتهایی و پل های متحرک (جایی که مورد نیاز می باشند) بالا نیامده محکم نیستند عرشه بارگیری فوقانی ، تابلوی راهنما کار نمی کند	۶-۶-۵-۳	
۴	بستن و مهار	محکم نبودن علامت عرشه بارگیری فوقانی	۶-۶-۵-۴	
۵	تعمیر. اگر ممکن نبود: استرداد	عرشه بارگیری فوقانی محکم و مهار نیست	۶-۶-۵-۵	
۵		عرشه بارگیری فوقانی روی پایه و کنسول حائل قرار ندارد (با کابل مهار و معلق است)	۶-۶-۵-۶	
۵	استرداد	طبقه فوقانی بارگیری شده ولی بیش از حد گاباری	۶-۶-۵-۷	واگنهای مجهز به تجهیزات تخلیه خودکار
۳	بستن و قفل کردن دريچه ها، اگر غيرممكن بود: کی	بسته و قفل نبودن دريچه های تخلیه	۶-۶-۶	
۴	بستن و قفل کردن دريچه ها، اگر غيرممكن بود: استرداد	- واگن خالی	۶-۶-۶-۱	
۴	بستن و قفل کردن دريچه ها، اگر غيرممكن بود: استرداد	- واگن با بار	۶-۶-۶-۲	
۴	تعمیر. اگر ممکن نبود: تضمین عملکرد+ کی	غير قابل استفاده بودن تجهیزات بستن و قفل کردن، ناکافی بودن یا محکم نبودن	۶-۶-۷	واگنها با تجهیزات باربندی (به عنوان مثال، اسان پی اسریال روس، ایالوس)

گروه	اقدامات	مغایر آنها/معیارها/ملاحظات	کد	مقررات بارگیری
			۷	بارو واحدهای بار
			۷-۱	باردر مفهوم کلی آن
۵	استرداد	جابجا شدن کاملاً مشخص بار <ul style="list-style-type: none"> • پارگی کابل • بار بدون کوه گذاری (تثبیت بار) • در مرکز قرار نگرفتن بار 	۷-۱-۱	توزیع بار (در واگن)
۵	استرداد	توزیع نامطلوب بار (۳-۳) در حالت افقی قرار نداشتن بدنه واگن <ul style="list-style-type: none"> • متفاوت بودن ارتفاع تامپون ها (۳-۵) • بازی بازی کردن بست فنر (کرپی فنر) (۳-۴) • خمیدگی قابل ملاحظه شاسی واگن (۳-۴) 	۷-۱-۲	
۴	استرداد	به خوبی به هم بسته نشدن بسته‌ها: کپه های بار (۱-۵) به خوبی چفت هم قرار نگرفتن بسته های باریک سیلندری شکل	۷-۱-۳	وضعیت بسته بندی، بارچینی (تنگ هم چینی)
۴	استرداد	(۱-۵)	۷-۱-۴	
			۷-۱-۵	حداکثر ابعاد مجاز بار
		تخطی غیرمجاز از گاباری (۴-۱) عدم اعلام تخطی از گاباری		
۵	استرداد	• فقدان برجسب U	۷-۱-۵-۱	
۵	استرداد	تجاوز به فضاهای ذخیره	۷-۱-۵-۲	
				فضاهای ذخیره
۵	استرداد	• عبور بار از تیر عرضی کله ی (۴-۲) بیش از حد مجاز (۳-۲)	۷-۱-۶	
۵	استرداد	• متفاوت بودن ارتفاع تامپون • ناکافی بودن فضای بین کرپی های فنر رعایت نشدن فواصل افقی و عمودی (فواصل مجاز) بین بار واگن (۳-۳)	۷-۱-۷	حداکثر مجاز بارگیری واگن ایمنی ضربه گیر (واگن میانچی)
۵	استرداد		۷-۱-۸	

گروه	اقدامات	مغایرها/معیارها/ملاحظات	کد	مقررات بارگیری
۴	تعمیر یا اگر غیرممکن بود: استرداد	تثبیت ناکافی یا معیوب بودن مهار با تجهیزات نامناسب (۶/۱/۴/۲)	۷-۱-۹	برزنت کش، تورهای مخصوص
۵	استرداد	عبور بار از دیواره‌ها یا لبه‌ها و عدم مهار کافی آن (۵/۴/۱)	۷-۲-۱	تجهیزات تثبیت بار
۴	استرداد	فشار محسوس بار به دیواره‌ها لبه‌ها یا درب‌ها و در نتیجه تضعیف عملکرد سیستم و فراهم آمدن زمینه‌ی آسیب دیدگی آنها یا خطر بهره برداری	۷-۲-۲	ستون‌های باربندی (محافظ باربندی)
۵	استرداد	به خوبی با استفاده از ستونهای باربندی مجکم نشدند (۲/۵ و ۵/۴/۱)	۷-۲-۳-۱	
۵	استرداد	مفقود شدن کابل یا تسمه بین ستونهای باربندی (۲/۵)	۷-۲-۳-۲	
۵	استرداد	بارها به طرف بالا و به ستون‌های باربندی فشار می‌آورند.	۷-۲-۳-۳	
۴	استرداد	باری که سنگین است و یا ممکن است در صورت جابجایی طولی با فشار آوردن به پایه‌های باربندی باعث خرابی باربندی‌های جانبی شود (۲/۵)	۷-۲-۴	کوه‌گذاری (تثبیت بار) میخ کوبی شده
۵	تعمیر یا اگر غیرممکن بود: استرداد	- بطور نادرست به کف واگن بسته شده است غیر منطبق (۵/۴/۴، ۵/۵/۴)	۷-۲-۵-۱	تسمه یا کابل برای باربندی مستقیم یا غیر مستقیم
۴	تعمیر یا اگر غیرممکن بود: استرداد	- نامناسب غیر مجاز - به طور نادرست به کف واگن بسته شده است	۷-۲-۵-۲	
		- شل بودن	۷-۲-۵-۳	

گروه	اقدامات	مغایرتها/معیارها/ملاحظات	کد	مقررات بارگیری
			۷-۲-۶	کهوره بوژی، تیر عرضی میانی (بوژی) تیر عرضی میانی (شاسی)
۵	استرداد	عدم انطباق (۵/۸/۱، ۵/۶/۲، ۵/۵/۵) - آسیب دیده - انتخاب نامطلوب - ناکافی - چیدمان نادرست - شل	۷-۲-۶-۱	
۳	اصلاح شود	مورد نیاز نمی باشد.	۷-۲-۶-۲	
			۷-۳	شیوه‌های بارگیری و تثبیت بار
۵	استرداد	بار ثابت و محکم نبوده و خوب مهار نشده است (۵/۱)	۷-۳-۱	کلیات
۵	استرداد	فقدان لوازم پوشاننده یا ناکافی بودن آنها (۵/۲/۱، ۵/۳/۲)	۷-۳-۲	کالاهایی که از طریق جریان هوا جابجا می شوند (به عنوان مثال آهن قراضه‌ها و تخته پاره های سبک) کالاهایی که احتمال ریختن آنها به علت تکان های شدید زیاد است (شبکه سیمی فلزی)
۵	استرداد	فاصله ناکافی بین بار و لبه فوقانی جداره های واگن (۵/۲/۲) (۵/۳/۱)	۷-۳-۳-۱	
۵	استرداد	*عبور کالاها از لبه های فوقانی بارگیری طاقی شکل بسیار مرتفع (۵/۳/۱)	۷-۳-۳-۲	کالاهای بر روی هم قرار گرفته
		چیدمان نادرست (۵/۸) - توزیع نادرست کف واگن - ارتفاع بیش از اندازه - نامرتب روی هم چیدن - مهاربندی ناکافی - فاصله ناکافی بار (که ممکن است نوسان کند) تعادل واگن را برهم زند) و گنج بارگیری - بارهای استونه ای شکل ممکن است بخوبی با تسمه یا کابل های محکم بسته نشده باشند	۷-۳-۴	

گروه	اقدامات	مغایرتها/معیارها/ملاحظات	کد	مقررات بارگیری
کی		مفقود شدن گوه یا چفت گذاری ی یا گوه گذاری ناکافی (۲-۲)	۷-۳-۵	بار با سطح پشتیبانی ناکافی که می تواند به کف واگن آسیب برساند.
۵	استرداد	• آسیب دیدگی کف واگن بارگیری بیش از اندازه متمرکز (۳-۳)	۷-۳-۵-۱	بار متمرکز شده بر روی واگن مسطح
۵	استرداد	- گوه یا چفت گذاری در محل ، مواد نامناسب - گوه یا چفت گذاری در محل، ابعاد ناکافی	۷-۳-۵-۲	
۵	استرداد	جلوگیری یا محافظت در برابر واژگونی بار	۷-۳-۶	بار با احتمال واژگون شدن
۵	استرداد	ناکافی بودن نگهدارنده ها (۵-۷)	۷-۳-۷	بار کج (نامنظم)
۵	استرداد	به کارنگرفتن تمهیدات لازم برای جلوگیری از چرخیدن بار (۸/۶/۲ ، ۸/۶/۱)	۷-۳-۸	بار با احتمال احتمال چرخیدن
۲	استرداد	تکیه داده به تجهیزات نامناسب (۵/۵/۱) - ستون های میانی بوزی - بلوک های راهنما - کفشک های ضد لغزش	۷-۳-۹ ۷-۳-۹-۱	بار با احتمال سر خوردن طولی
۵	استرداد	هدایت جانبی و خطر جابجایی گاباری یا تجاوز از حد مجاز بارگیری وجود دارد (۵/۵)	۷-۳-۹-۲	
۳	استرداد	وجود نداشتن فاصله مجاز مورد نیاز (۵/۵/۲)	۷-۳-۹-۳	
۴	استرداد	محدود نشدن فاصله ضروری سرخوردن (۵/۵/۳)	۷-۳-۹-۴	

گروه	اقدامات	مغایرت ها/ معیارها/ ملاحظات	کد	مقررات بارگیری
			۷-۴	کالاهای مخصوص
۵	تعمیر، اگر غیر ممکن بود: استرداد	گوه و یا چفت گذاری یامیخ کوبی نامناسب است (۵/۶ / ۳)	۷-۴-۱	وسائط نقلیه، ماشین آلات سوار بر روی چرخ ها یا بر روی زنجیرها (شنی)
۳	تعمیر، اگر غیر ممکن بود: استرداد	بطور صحیح ساکن (بدون حرکت) نشده اند - بدون خطر تجاوز از کاباری	۷-۴-۲ ۷-۴-۲-۱	قطعات متحرک و وسائط نقلیه ریلی و موتوری
۵	استرداد	- همراه با خط تجاوز از کاباری	۷-۴-۲-۲	
۵	استرداد	طبق الزامات بارگیری محکم نشده اند (۵/۹)	۷-۴-۳	بارگیری بر روی واگنهای متعدد
۴	بستن با بورهای سیمی، اگر غیر ممکن بود: استرداد	تجهیزات برای چفت یا محکم کردن تسمه های نگهدارنده ناکارآمد معیوب یا از بین رفته اند.	۷-۵ ۷-۵-۱	اجزای ویژه از واحدهای بار، بویژه در حمل و نقل از یک وسیله نقلیه به وسیله نقلیه دیگر بصورت افقی یا عمودی
		دریهای انتهایی کانتینرها بطور کامل بسته یا چفت نشده اند (مگر پشت به پشت بسته شوند)	۷-۵-۲	
۵	بستن، اگر غیر ممکن بود: استرداد	- بسته نبودن درب	۷-۵-۲-۱	
۳	تعمیر کردن	- تنها یک قفل یا چفت در هر کانتینر و یا درب بسته شده است یا کار می کند	۷-۵-۲-۲	
۳	تعمیر کردن	- هیچیک از قفل یا چفت های کانتینر یا در کار نمی کند	۷-۵-۲-۳	
۵	استرداد	قلاگیر گوشه تحتانی آسیب دیده	۷-۶ ۷-۶-۱	چرخ دنده برای بستن یا محکم کردن واحدهای بار در واگن های کانتینر
		پایه (خرک) تغییر شکل یافته، آسیب دیده	۷-۶-۲	
۳	کی	- در واگن خالی	۷-۶-۲-۱	
۵	کی	- در واگن پر	۷-۶-۲-۲	
	اگر تضمین ایمنی حمل و نقل غیر ممکن بود: استرداد			

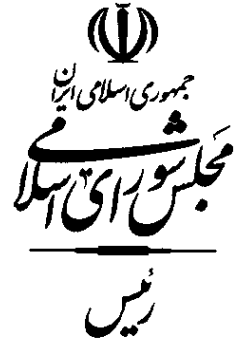
گروه	اقدامات	مغایرتهای/معیارها/ملاحظات	کد	مقررات بارگیری
۵	چفت یا محکم کردن اگر غیر ممکن بود استرداد	بین قلاب درون یدککش بر روی پایه چفت نشده است.	۷-۶-۳	بارگیری محموله های بار
۴	در محل قراردادن و چفت کردن . اگر غیر ممکن بود: بستن موقت + کی	چرخ دستی خراب مورد استفاده نبوده و چفت نشده است	۷-۶-۴	
۴	تعمیر، اگر غیر ممکن بود: استرداد	چرخ دستی خراب بسته و چفت نشده و از گاباری تجاوز نموده است	۷-۶-۵	
۵	استرداد	محموله بیش از اندازه روی واگن سنگین است.	۷-۷	
۵	استرداد	قلابگیرکوشه به خوبی روی توپیها چفت نشده اند	۷-۷-۱	
۵	بالا آوردن و چفت کردن . اگر غیر ممکن بود: استرداد	بین های پلاک یا صفحه های نگهدارنده لولایی بالا نیامده محکم نمی باشند	۷-۷-۲	
۵	تخلیه باد. اگر غیر ممکن بود: استرداد	سیستم فنر بادی نیمه یدککش تخلیه باد نشده است	۷-۷-۳	
۴	تعویض یا محکم کردن، اگر غیر ممکن بود: استرداد	نیمه یدک کش: خراب تاشو بالا نیامده و چفت نشده	۷-۷-۴	
۴	تعمیر. اگر غیر ممکن بود: استرداد	تماس بین نیمه یدککش و واگن غیر از چرخها و خراب	۷-۷-۵	
۴	تعمیر. اگر غیر ممکن بود: استرداد	کوه گذاری نادرست چرخهای نیمه یدککش	۷-۷-۶	
۵	استرداد	جابجایی بار در واحد های بار (محموله) ● تغییر شکل روکش برزنتی	۷-۷-۷	
۵	استرداد		۷-۷-۸	

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰ / ۱۱ / ۱۹

پست:

برسته



گروه	اقدامات	مغایرتها/معیارها/ملاحظات	کد	مقررات بارگیری
۵	استرداد	کد گذاری معتبر مفقود شده یا مخدوش (غیر قابل رویت) است	۷-۸ ۷-۸-۱	علاکت گذاری، کد گذاری در حمل و نقل مرکب
۵	استرداد	کد واکن که نشانگر محموله بار مجاز است مفقود شده به بعد موکول شد	۷-۸-۲ ۸	

ضمیمه ۲

گروه بندی های مغایرت

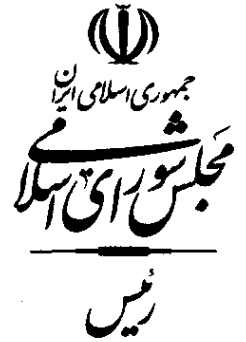
ارزش	تعریف	گروه
۰.۰۰۲	مغایرت های کم اهمیت، که تاثیری بر مناسب بودن واکن برای اهداف حمل و نقلی و یا تاثیر منفی برای ایمنی راهبری ندارد	۱
۰.۰۰۵	مغایرت هایی که تاثیری ضعیف بر مناسب بودن واکن برای اهداف حمل و نقلی دارند	۲
۰.۰۲۵	مغایرت هایی که تاثیری قابل توجه بر مناسب بودن واکن برای اهداف حمل و نقلی دارند	۳
۰.۴	مغایرت ها همراه با تاثیر بر بهره برداری از واکن ها (فقدان علائم یا علائم غلط)	۴
۱.۰	مغایرت هایی که با پیامد های جدی بر ایمنی سیر و حرکت همراهند مغایرت هایی که ایمنی سیر را با خطری آنی مواجه می سازند.	۵

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰/۱۱/۱۹

پوست:

بررسی



ضمیمه ۳

اندازه نمونه ها بر اساس ایزو ۲۸۵۹-بخش ۱

برگرفته از جدول یک : حروف معرف اندازه نمونه ها

سطح بررسی کلی			محل
سه	دو	یک	۸ تا ۲
بی	ای	ای	۱۵ تا ۹
سی	بی	ای	۲۵ تا ۱۶
دی	سی	بی	۵۰ تا ۲۶
ای	دی	سی	۹۰ تا ۵۱
اف	ای	سی	۱۵۰ تا ۹۱
جی	اف	دی	۲۸۰ تا ۱۵۱
اچ	جی	ای	۵۰۰ تا ۲۸۰
چی	اچ	اف	۱۲۰۰ تا ۵۰۱
کی	اچ	جی	۲۲۰۰ تا ۱۲۰۱
ال	کی	اچ	۱۰۰۰۰ تا ۲۲۰۱
ام	ال	چی	۲۵۰۰۰ تا ۱۰۰۰۱
ان	ام	کی	۱۵۰۰۰۰ تا ۲۵۰۰۱
پی	ان	ال	۵۰۰۰۰۰ تا ۱۵۰۰۰۱
کیو	پی	ام	۵۰۰۰۰۰ تا ۱۵۰۰۰۱
آر	کیو	ان	۵۰۰۰۰۰ تا بینهایت

برگرفته از جدول الف ۲ - دستور العمل های تهیه نمونه های ساده برای آزمایش یا کنترل استاندارد

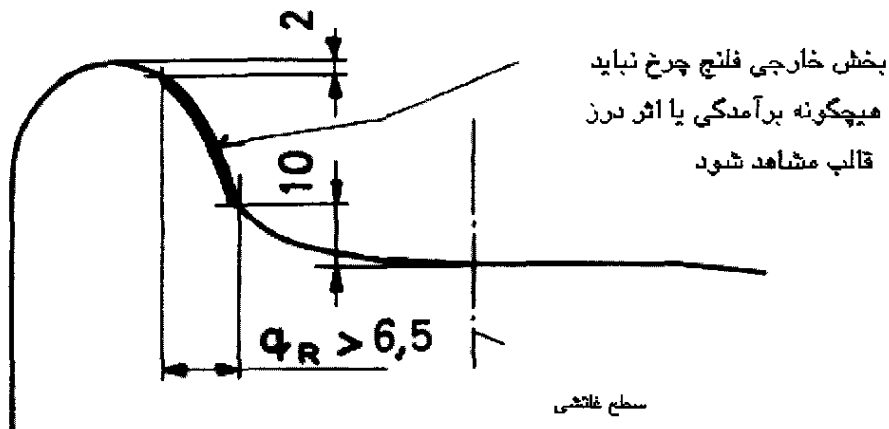
اندازه نمونه	کد حرفی
۲	ای
۳	بی
۵	سی
۸	دی
۱۲	ای
۲۰	اف
۳۲	جی
۵۰	اچ
۸۰	چی
۱۲۵	کی
۲۰۰	ال
۳۱۵	ام
۵۰۰	ان
۸۰۰	پی
۱۲۵۰	کیو
۲۰۰۰	آر

ضمیمه ۲

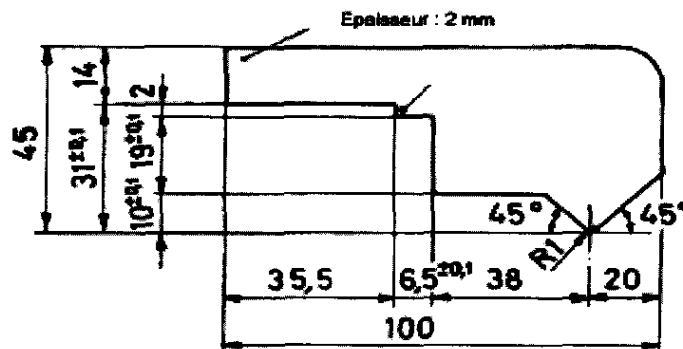
تایید کیوآر

کیوآر که روی کمانش یا پروفیل چرخ با استفاده از یک گیج اندازه گیری می شود، همیشه باید بیشتر از ۶/۵ میلی متر باشد و هیچگونه برآمدگی و یا اثر درز قالب در قسمت بیرون تر پروفیل در فاصله ۲ میلی متری از قسمت بالای کمانش نباید مشاهده شود.

تصویر ۱- پروفیل قابل پذیرش برای بخش بیرونی کمانش چرخ



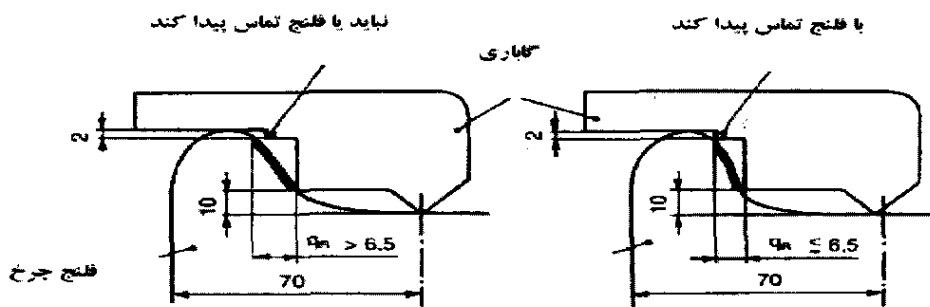
تصویر ۲ - گاباری برای تایید کیوآر



تصویر ۳

کمانش چرخ غیر قابل پذیرش

کمانش چرخ قابل پذیرش

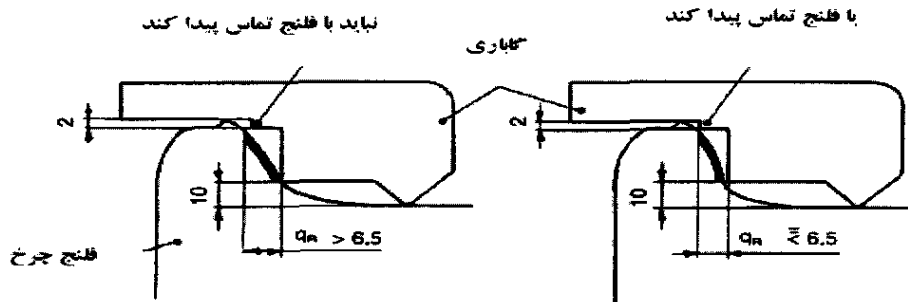


تصویر ۴

کمانش چرخ با برآمدگیها یا تشکیل سوزنهای قالب

کمانش چرخ قابل پذیرش

کمانش چرخ غیر قابل پذیرش



ضمیمه ۵ فهرست بازرسی ها طبق ضمیمه ۱

کد	واگن	قطعه	شرایط کیفی	معیار کنترل	گروه مغایرت
۱-۱-۱	تمامی واگن‌ها	ضخامت بانداژ	مطابقت با ست ابعاد	وی سی، ام	۴
۱-۱-۲		بانداژ	بدون شکستگی، بدون ترک خوردگی	وی سی، ایچ تی	۵
۱-۱-۳		بانداژ	کاملاً درگیر، غیردوران، شفاف، وجود زنگار $\geq 1/3$ محیط دایره	وی سی، ایچ تی	۵
۱-۱-۴		چرخ بانداژ شده	علائم کنترل وجود دارند	وی سی	۴
۱-۱-۵		بانداژ	کاملاً درگیر، به شکل جانبی جابجا نمی‌شود	وی سی، ایچ تی	۵
۱-۱-۶		رینگ (فنری نگهدارنده) بانداژ	موجود، بدون شکستگی، بدون ترک خوردگی	وی سی	۵
۱-۲-۱	تمامی واگن‌ها	تاج چرخ (چرخ یک تکه که در آن دیک و بانداژ یک تکه هستند)	چین خوردگی معرف حداقل ضخامت کاملاً قابل رویت در مقطع عرضی	وی سی	۴
۱-۲-۲-۱		تاج چرخ (چرخ یک تکه که در آن دیک و بانداژ یک تکه هستند)، بجز چرخ‌ها با بالشتک ترمز چدنی که با علامت «مقاوم در برابر گرما» علامت‌گذاری می‌شوند	بدون بار حرارتی اضافی به دلیل ترمزگیری	وی سی	۴
۱-۲-۲-۲		تاج چرخ (چرخ یک تکه که در آن دیک و بانداژ یک تکه هستند)، بجز چرخ‌ها با بالشتک چدنی که با علامت «مقاوم در برابر گرما» علامت‌گذاری می‌شوند	در صورت وجود بار حرارتی به دلیل ترمزگیری این میزان از دامنه تغییرات تجاوز نمی‌کند	وی سی، ام	۵
۱-۳-۱	تمامی واگن‌ها	بانداژ	تطابق با عرض تصریح شده بانداژ	وی سی، ام	۴
۱-۳-۲		سطح غلتش ریل (برای چرخ)	بدون خرد شدن سطح غلتش ریل بدون سطوح تماس نامتجانس بدون اثر درز قالب به شکل نامتجانس	وی سی	۴
۱-۳-۳-۱		سطح غلتش ریل (برای چرخ)	قطر چرخ $\phi \leq 630$ میلی‌متر، بدون صافی چرخ (۶۰ میلی‌متر)	وی سی، ام	۴

کد	واگن	قطعه	شرایط کیفی	معیار کنترل	گروه مغایرت
۱-۳-۳-۲		سطح غلتش ریل (برای چرخ)	قطر چرخ $\phi \leq 630$ میلی متر، بدون صافی چرخ > 30 میلی متر	وی سی، ام	۲
۱-۳-۴-۱		سطح غلتش ریلی (برای چرخ)	بدون روکش کاری با فلز < 60 میلی متر طول یا ۱ میلی متر ضخامت	وی سی، ام	۵
۱-۳-۴-۲		سطح غلتش ریلی (برای چرخ)	بدون روکش کاری فلز	وی سی	۳
۱-۳-۵		سطح غلتش ریلی (برای چرخ)	بدون حفره یا سوراخ و بدون ورقه ورقه شدن < 60 میلی متر طول	وی سی، ام	۲
۱-۳-۶-۱		سطح غلتش ریلی (برای چرخ)	بدون ترک خوردگی در سطح مشترک بین سطح غلتشی چرخ و لبه جلویی	وی سی	۵
۱-۳-۶-۲		سطح غلتش ریلی (برای چرخ)	بدون بریدگی های عمیق روی دیواره جلویی (تاج و تاج چرخ) بجز علایم ساخت کارخانه	وی سی	۴
۱-۳-۷		دیواره جانبی سطح غلتش ریل	عدم گریس کاری، عدم رنگ آمیزی، به استثنای ۲ علامت کنترل	وی سی	۵
۱-۴-۱	تمامی واگنها	کمانش	تطابق با ارتفاع اس اچ	وی سی، ام	۲
۱-۴-۲		کمانش	تطابق با ضخامت کمانش، بدون کمانش تیز شده	وی سی، ام	۵
۱-۴-۳		کمانش	بعد با دیمانسیون مورد انتظار کیوار، بدون کمانش تیز شده	وی سی، ام	۵
۱-۴-۴		کمانش	بدون اثر درز قالب یا لبه های تیز روی صفحه راهنما در فاصله $2mm > h$ از نوک کمانش	وی سی، ام	۵
۱-۵-۱	تمامی واگنها	دیسک چرخ	بدون ترک خوردگی، بدون عیب هایی که با جوشکاری برطرف شده باشد	وی سی	۵
۱-۵-۲		دیسک چرخ	بدون شکستگی و بدون ترک خوردگی پره یا تاج	وی سی	۵
۱-۶-۱	تمامی واگنها	شفت محور	سالم، بدون سوراخ یا حفره عمیق < 1 میلی متر	وی سی، ام	۵
۱-۶-۲		شفت محور	بدون قطعه ساییده شده روی شفت محور	وی سی	۲
۱-۷-۱	تمامی واگنها	چرخ	بدون جابجایی جانبی روی شفت محور مطابق با "ای"	وی سی	۵
۱-۷-۲		چرخ و محیط آن	وجود یکی از ایرادات زیر در یک چرخ یا محیط آن:	کنترل	۲
۱-۷-۲-۱			- بریدن اشپیل (خار یا پین زیانه دار) میله مثلث ترمز		
۱-۷-۲-۲			- پارگی تسمه ایمنی میله های مثلث ترمز (همچنین رجوع شود کد ۳/۱/۲)		
۱-۷-۲-۳			- شیارهای شفاف رینگ های روی یاتاقانگرد		

کد	واگن	قطعه	شرایط کیفی	معیار کنترل	گروه مغایرت
			(گرون بین) میله مثلث ترمز		
۱-۷-۲-۴			- شیارهای شفاف روی فنر داخلی (فنر بار) (همچنین رجوع شود به کد ۲/۵)		
۱-۷-۲-۵			- شیارهای شفاف به همراه ساییدگی قابل رویت در قسمت بیرونی روی نقاط مربوط به سایش تیغه‌های فنر پارابولیکی (تخت)		
۱-۷-۲-۶			- ضامن بلند کردن (تی) مفقود یا شل شده است (همچنین مراجعه شود به کد ۲/۵/۵)		
۱-۷-۲-۷			- بوژی‌ها و ای ۲۵: شکستگی یا مفقود شدن صفحه فرسایش از جنس منگنز که روی جعبه یاتاقان یا روی راهنمای جعبه یاتاقان قرار داده می‌شود (همچنین مراجعه شود به کد ۲/۲/۲)		
۱-۷-۲-۸			همچنین نگاه کنید به کد ۱/۳/۲		
۱-۸-۱	تمامی واگنها	محفظه جعبه یاتاقان (محور)	جعبه یاتاقان باید آب بندی شود	وی سی	۴
۱-۸-۲		محفظه جعبه یاتاقان (محور)	سالم، بدون آسیب دیدگی، با دستورالعمل تضمین شده	وی سی	۵
۱-۸-۳		جعبه یاتاقان (محور)	داغ نبودن جعبه یاتاقان	کنترل دستی وی سی	۵
۲-۱-۱	تمامی واگنها	تیغه‌های فنر	جابجا شده (۱۰ میلیمتر با توجه به تاب خوردگی	وی سی، ام	۴
۲-۱-۲		تیغه‌های فنر	تیغه اصلی بدون شکستگی، بدون ترک خوردگی قابل رویت	وی سی	۵
۲-۱-۳		تیغه‌های فنر	هیچ قسمتی مفقود نشده است	وی سی	۴
۲-۱-۴-۱		تیغه‌های فنر	بدون ترک خوردگی سایر تیغه‌ها از فاصله (۱/۴ از مرکز پیچش (تاب خوردگی)	وی سی، ام	۴
۲-۱-۴-۲		تیغه‌های فنر	سالم (بدون تماس)	وی سی، ام	۳
۲-۱-۵		فنر تیغه ای	جابجایی (بازی کردن) کافی فنر، \geq ۱۵ میلیمتر بدون نشانه‌های جدید تماس	وی سی، ام	۵
۲-۱-۶		پیچش فنر تیغه‌ای	سالم، کپ یا چسبیده، گوه وجود دارد و کارآمد است	وی سی	۵
۲-۲-۱-۱	تمامی واگنها	فنر پارابولیکی تخت	بدون شکستگی یا ترک خوردگی قابل رویت	وی سی	۵
۲-۲-۱-۲		فنر پارابولیکی تخت	بدون شکستگی کمانش یا طوقه (در تماس نبودن هیچ یک از تیغه‌های فنر در بیش از ۵۰ درصد طول)	وی سی	۵
۲-۲-۲-۱		فنر پارابولیکی	هیچ یک از تیغه‌های فنر بیش از ۱۰ میلیمتر در	وی سی، ام	۴

کد	واگن	قطعه	شرایط کیفی	معیار کنترل	گروه مغایرت
		تخت	مسیر طولی سر نمی خورد.		
۲-۲-۲		کمانش یا طوقه فنر پارابولیکی تحت	هیچیک از تیغه های فنر در مسیر طولی جابجا نمی شود.	وی سی	۳
۲-۲-۳		پیچش یا کمانش فنر پارابولیکی تخت	سالم و کیپ و محکم چسبیده، گوه کار می کند	وی سی	۵
۲-۳-۱	تمامی واگنها	فنر مارپیچی استوانه ای	پین بست (کرپی) طوقه یا کمانش فنر در محل خودش قرار دارد	وی سی	۵
۲-۳-۱	تمامی واگنها	تویی کمانش فنر	در محل خودش قرار دارد	وی سی	۵
۲-۴-۲		اتصال قلاب بوکس	موجود، بدون جابجایی، سالم، از قلاب در نیامده است	وی سی	۵
۲-۴-۳		پین اتصال	موجود، ثابت می باشد	وی سی	۵
۲-۴-۴		اتصالات فنر (سیستم تعلیق)	فرسوده نیست، بیش از اندازه دراز نباشد	وی سی	۴
۲-۵-۱	تمامی واگنها	فنر مارپیچی استوانه، فنر اصلی / فنر بدون باردار	بدون شکستگی	وی سی	۵
۲-۵-۲-۱	واگنهای خالی	فنر مارپیچی استوانه ای: فنر اضافی / فنر باردار	در محل، بدون شکستگی	وی سی	۳
۲-۵-۲-۲	واگنهای بارگیری شده	فنر مارپیچی استوانه ای: فنر اضافی / فنر بار	در محل، بدون شکستگی	وی سی	۵
۲-۵-۳-۱	تمامی واگنها	رینگهای دامپر در هر بوژی	هیچیک از رینگها از بین نرفته، شکسته نشده، سالم و بلااستفاده نمی باشند.	وی سی	۳
۲-۵-۳-۲		رینگهای دامپر در هر بوژی	حداکثر یک رینگ از بین رفته، شکسته، آسیب دیده یا غیرقابل استفاده است.	وی سی	۵

کد	واگن	قطعه	شرایط کیفی	معیار کنترل	گروه مغایرت
۲-۵-۴-۱	تمامی واگنها	یک کلاهک یا درپوش فنر بوژی	هیچیک از کلاهکها اثری از تماس را نشان نمی دهند یا با شناسی بوژی در تماس نیستند	وی سی	۳
۲-۵-۴-۲		کلاهکهای فنر	تنها یک بوژی نشانه هایی از تماس را ارایه می دهد یا با شناسی بوژی در تماس است.	وی سی	۵
۲-۵-۵	تمامی واگنها	ضامن تی (ضامن ایمنی)	موجود، سفت است	وی سی	۳
۲-۵-۶		سیستم تعلیق (فنربندی)	فقدان علایم تازه ای از فرورفتگی	وی سی	۵
۳-۱-۱	تمامی واگنها	لوازم ترمز	هیچ قطعه ای آویزان نمی باشد. سالم	وی سی	۴
۳-۱-۲		تسمه ایمنی	در محل وجود دارد، سالم است	وی سی	۴
۳-۱-۳-۱		دستگاه تغییر روند ترمز، شیرجدا سازی یا جدا کردن ترمز	قابل استفاده	آپی	۳
۳-۱-۳-۲		دستگاه تغییر روند ترمز، شیرجدا سازی یا جدا کردن ترمز	روشن	اقدام کردن و وی سی	۳
۳-۱-۴		دستگاه تغییر روند: خالی / پر پی اچی	قابل حرکت	آپی	۳
۳-۱-۵		دستگاه آزاد سازی ترمز	موجود، بدون شکستگی	وی سی	۳
۳-۲-۱	تمامی واگنها	کفش ترمز قالبی چدنی	موجود، بدون شکستگی، ضخامت بیش از حداقل میزان مورد نیاز	وی سی، ام	۳
۳-۲-۲		لنت ترمز کمپوزیتی	موجود، عدم ترک خوردگی از سطح تماس یا اصطکاک تالیه دیسک و بدون خرد شدن مواد روی بیش از ۱/۴ طول دیسک، ضخامت بیش از حداقل میزان مورد نیاز	وی سی، ام	۳
۳-۲-۳		اجزاء اصطکاک	از طرفین بیرون نزده	وی سی	۴

کد	واگن	قطعه	شرایط کیفی	معیار کنترل	گروه مغایرت
۳-۳-۱-۱	تمامی واگنها	لوله اصلی ترمز	قابل بهره‌برداری	وی سی	۴
				وی سی	
					بعداً تکمیل خواهد شد
۳-۳-۲-۱	تمامی واگنها	کوپلینگ (سیستم ترمز)	موجود، سالم	وی سی	۳
۳-۳-۲-۲	تمامی واگنها	کوپلینگ (سیستم ترمز)	تنها یک کوپلر در قلاب قرار دار سایر کوپلرها در نگهدارنده محکم قرار دارند.	وی سی	۳
				وی سی	
					بعداً تکمیل خواهد شد
۳-۳-۳	تمامی واگنها	نگهدارنده کوپلر	موجود، قابل استفاده	وی سی	۳
۳-۳-۴		ترمز پنوماتیک (بادی)	قرمزهای غیر قابل استفاده به ترتیب برجسب زده می شود	وی سی	۳
۳-۳-۵-۱		شیر توقف هوا (قطع هوا)	قابل استفاده، عایق بندی شده، تحت فشار قرار نداشته، دستگیره وجود دارد	وی سی، آبی	۵
۳-۳-۵-۲		شیر توقف هوا (قطع هوا)، دستگاه توقف	موجود، مشخصاً در وضعیت خوبی قرار دارد	وی سی	۴
۳-۴-۱	تمامی واگنها	ورقه های حائل جرقه (حفاظ جرقه)	موجود، زنگار آنها را سوراخ نکرده است	وی سی	۴
۳-۴-۲		ورقه های حائل جرقه (حفاظ جرقه)	به درستی در محل خود قرار دارند	وی سی	۴
۳-۴-۳	برای حمل مواد خطرناک با واگنهای بدون بوژی که حمل	ورقه های حائل جرقه (حفاظ های جرقه)	روی واگن باید علامت "مجاز بودن حفاظ های جرقه" طبق ضمیمه ۱۱ سی یو یو بند ۲/۱۰ درج شده باشد	وی سی	۵

کد	واگن	قطعه	شرایط کیفی	معیار کنترل	گروه مغایرت
	اینگونه مواد تابع مقررات آرآی دی به حفاظ‌های جرقه نیازمند است.				
۳-۵-۱	تمامی واگنها مجهز به	ترمز دستی	کاملاً سالم است	ان اس	۳
۲-۱-۱	تمامی واگنها	شاسی	مشخصاً بدون تغییر شکل و بدون تاب خوردگی	وی سی	۵
۲-۱-۲		تیر اصلی شاسی، تیر عرضی کلگی و تیر عرضی میانی	بدون شکستگی، بدون ترک خوردگی > ۱/۲، پنهای کمانش و ترک خوردگی طولی > ۱۰۰ میلیمتری نزدیک کنسول سیستم تعلیق (فنزیندی)، محل دیگر > ۱۵۰ میلیمتری، بدون ترک خوردگی در جوشکاریهای قابل رویت	وی سی، ام	۲
۴-۲-۱	تمامی واگنها	صفحه حفاظ محور	بدون ترک خوردگی در نقطه ای که ایمنی به خطر می افتد	وی سی	۵
۴-۲-۲		صفحه حفاظ محور	بدون شکستگی	وی سی	۵
۴-۲-۳-۱		صفحه حفاظ محور	کاملاً ثابت، بدون هرگونه شل شدن	وی سی	۵
۴-۲-۳-۲		صفحه حفاظ محور	بدون باز شدن یا باز بودن میخ یا پرچ	وی سی	۳
۴-۲-۴-۱		صفحه حفاظ محور	بدون ترک خوردگی روی بیش از ۱/۴ مقطع طولی	وی سی، ام	۲
۴-۲-۴-۲		صفحه حفاظ محور	بدون ترک خوردگی	وی سی	۳
۴-۲-۴-۳		صفحه حفاظ محور	هیچگونه ترک خوردگی نزدیک محل بستن به چشم نمی خورد	وی سی	۵
۴-۳-۱	تمامی واگنها	پابند (صفحه)	موجود، بدون شکستگی، بدون تغییر شکل	وی سی	۲

کد	واگن	قطعه	شرایط کیفی	معیار کنترل	گروه مغایرت
		حفاظ محور)	مشهود		
۴-۴-۱-۱	تمامی واگنها	صفحه بغل بکس راهنمای محور (واگن بوژی دار)	هیچیک از صفحات بغل بکس در هر محور از بین نرفته است.	وی سی	۳
۴-۴-۱-۲		صفحه بغل بکس راهنمای محور (واگن بوژی دار)	بیش از یک صفحه بغل بکس در هر محور از بین نرفته است.	وی سی	۲
۴-۴-۱-۳		صفحه بغل بکس راهنمای محور واگن بدون بوژی (واگن با چرخ و محور)	موجود	وی سی	۵
۴-۴-۲	تمامی واگنها با بوژیهای وای شکل	صفحه سایشی از جنس منگنز سخت	ثابت ، موجود	وی سی	۲
۴-۵-۱	تمامی واگنهای مجهز به	پشتیبان یا حایل فتربندی (سیستم فتربندی)	در وضعیت خوبی قرار دارد، به درستی در محل خود ثابت شده است	وی سی	۲
۴-۶-۱	تمامی واگنها	اتصال بوژی / شاسی	سالم، بدون جابجایی، عناصر یا اجزای اتصال و تثبیت وجود دارند و سالم هستند	وی سی	۵
۴-۶-۲-۱		(اتصالات) او- رینگ	همه موجود، معیوب نیستند، سفت و محکم	وی سی	۳
۴-۶-۲-۲		(اتصالات) او- رینگ	دست کم یک مورد وجود دارد و می کند	وی سی	۳
۴-۷-۱	تمامی واگنها	شاسی بوژی	بدون ترک خوردگی، بدون تغییر شکل مشهود	وی سی	۴
۴-۷-۲		شاسی بوژی	هیچ قطعه ای شکسته وجود ندارد	وی سی	
۴-۷-۳	بعلاً تکمیل			وی سی	

کد	واگن	قطعه	شرایط کیفی	معیار کنترل	گروه مغایرت
	خواهد شد				
۴-۸-۱-۱	تمامی واگنها	بالشتک بوزی	سالم (بدون قسمتی از بین رفته)	وی سی	
۴-۸-۱-۲		بالشتک بوزی	سالم (بدون قسمتی از بین رفته)	وی سی	
۴-۸-۲		فتر بالشتک بوزی	بدون شکستگی	وی سی	
۴-۹-۱	تمامی واگنها	سطوح اصطکاک سیستم دامپر	بدون آغستگی به روغن	وی سی	۲
۵-۱-۱	تمامی واگنها	انواع تامپون	از انواع مشابه	وی سی	۲
۵-۱-۲		ارتفاع تامپون	با رعایت تolerانسها	وی سی، ام	۵
۵-۲-۱	تمامی واگنها	صفحه‌های ضربه گیر (تامپون)	موجود، بدون شکستگی هرچند، تغییر شکل یافته ولی کار می‌کنند، صفحه‌های مثلثی شکل خراب نشده	وی سی	۵
۵-۲-۲-۱		صفحه‌های ضربه گیر (تامپون)	کمتر از ۱/۳ پیچها یا پرچهاشل می‌باشند	وی سی	۲
۵-۲-۲-۲		صفحه‌های ضربه گیر (تامپون)	هیچ یک از پیچها یا پرچها باز نشده اند	وی سی	۳
۵-۲-۳-۱		سطح تماس صفحه‌های ضربه گیر (تامپون)	آغشته به گریس	وی سی	۲
۵-۲-۳-۲		سطح تماس صفحه‌های ضربه گیر (تامپون)	نبودن بریدگی	وی سی	۵
۵-۳-۱	تمامی واگنها	پلانجر تامپون (میله تامپون)	موجود، بدون شکستگی	وی سی	۵
۵-۳-۲		پلانجر تامپون (میله تامپون)	بدون ترک خوردگی در ناحیه اتصال با صفحه	وی سی	۵
۵-۳-۳	تمامی واگنها	استوانه یا غلاف	موجود، بدون شکستگی	وی سی	۵

کد	واگن	قطعه	شرایط کیفی	معیار کنترل	گروه مغایرت
		تامپون			
۵-۴-۲		استوانه یا غلاف تامپون	بدون ترک خوردگی در ناحیه اتصال با پایه	وی سی	
۵-۴-۳		استوانه یا غلاف تامپون	بدون ترک خوردگی جدی طولی، هنوز می تواند پلانجر تامپون را مرارت کند	وی سی، ام	
۵-۴-۴-۱		پیچهای مهره (خور) تثبیت استوانه یا غلاف	کیپ و محکم بوده (کمتر از ۲ پیچ مهره خور شل یا باز می باشد)	وی سی، پی ام	
۵-۴-۴-۲		پیچهای مهره (خور) تثبیت استوانه یا غلاف	تمامی پیچهای مهره خور وجود دارند	وی سی، پی ام	۳ ۳ ۲
۵-۴-۴-۳		پیچهای مهره (خور) تثبیت استوانه یا غلاف	کیپ و محکم بوده (کمتر از ۲ پیچ مهره خور شل یا باز می باشد)	وی سی، پی ام	
۵-۵-۱	تمامی واگنها	فنر تامپون	سالم، با ابعاد مناسب، بدون شکستگی، هیچ تامپون با فشار دست بیشتر از ۱۵ میلیمتر به داخل فرو برده یا هیچیک از دو تامپون فشرده نمی شوند.	وی سی، ام	
۵-۵-۲	واگنهای علامت گذاری شده	اجزا یا قطعات ضد سانحه	بدون تحریک شدن	وی سی	۵
۵-۵-۳	واگنهای علامت گذاری شده	علامت گذاری بر روی اجزا یا قطعات ضد سوانح	وجود دارد، قابل رویت، در وضعیت خوبی قرار دارد.	وی سی	۴
۵-۶-۱	تمامی واگنها	کوپلینگ پیچی (قلاب پیچی)	موجود، غیر معیوب، کامل	وی سی	۳
۵-۶-۲		قلاب آویزان سازی قلاب پیچی (در مواقع غیر استفاده)	موجود، قابل استفاده، غیر معیوب	وی سی	۳

کد	واگن	قطعه	شرایط کیفی	معیار کنترل	گروه مغایرت
۵-۶-۳		لوپ L شکل قلاب کششی	آویزان از قلاب	وی سی	۳
۵-۷-۱-۱	تمامی واگنها	قلاب کشش (قلاب کویلینگ)	قابل استفاده، بدون شکستگی و ترک خوردگی	وی سی	۳
۵-۷-۱-۲		قلاب کشش (قلاب کویلینگ)	سالم و بدون پیچیدگی	وی سی	
۵-۷-۲	بعداً تکمیل خواهد شد			وی سی	۴
۵-۸-۱	تمامی واگنها	سایر اجزا و قطعات کشش	موجود، بدون شکستگی / ترک خوردگی، بدون برآمدگی غیرعادی	وی سی	۴
۵-۸-۲		قلابها	به درستی درون قلاب کویلینگ شده‌اند	وی سی	۴
۵-۹-۱	تمامی واگنها	ضربه گیر با کورس بلند	کارآمد، در وسط قرار گرفته، سالم	وی سی	۲
۵-۹-۲		علامت گذاری نقاط ایجاد خطر	وجود دارد	وی سی	۴
۶-۱-۱-۱		شماره واگن	موجود، خوانا، کامل است	وی سی	۴
۶-۱-۱-۲	واگنهای آر. آی. وی.	علامت آر. آی. وی.	موجود، خوانا	وی سی	۳
۶-۱-۱-۳	واگنها با کد تعویض ۰۱، ۸۱، ۴۵، ۴۳ ۸۳ یا ۸۵	برچسب طبق کنوانسیون	موجود، خوانا، کامل است	وی سی	۴
۶-۱-۱-۴	تمامی واگنها	وزن خالی واگن	موجود، خوانا، کامل است	وی سی	۲
۶-۱-۱-۵		وزن ترمزگیری ترمز دستی	موجود، خوانا، کامل است	وی سی	۲
۶-۱-۱-۶		بار مجاز	موجود، خوانا، کامل است	وی سی	۴
۶-۱-۱-۷	واگن - مخزنی	ظرفیت	موجود، خوانا، کامل است	وی سی	۲
۶-۱-۱-۸	بعداً کامل می شود			وی سی	

کد	واگن	قطعه	شرایط کیفی	معیار کنترل	گروه مغایرت
۶-۱-۱-۹	تمامی واگنها	طول تامپون به تامپون	موجود، خوانا، کامل است	وی سی	۲
۱-۱-۱۰-۶	واگنهای مجهز به نردبان	علامت اخطار "فشار قوی"	موجود، قابل رؤیت است	وی سی	۲
۱-۱-۱۱-۶	واگنهای مخصوص ترافیک کشور انگلستان	علامت مناسب برای عبور از تونل مانس	موجود، خوانا است	وی سی	۳
۱-۱-۱۲-۶	بعدا کامل می شود			وی سی	
۱-۱-۱۳-۶	بعدا کامل می شود			وی سی	
۶-۱-۲-۱	تمامی واگنها	درج علامت تعمیرات اساسی	موجود، خوانا، کامل است	وی سی	۳
۶-۱-۲-۲		تعمیرات اساسی + "ام ۳" در صورت درج	وجود برجسب کی، ۱۵ روز قبل از تاریخ انقضاء	وی سی	۳
۶-۱-۲-۳		تعمیرات اساسی + "ام ۳" در صورت درج	تاریخ آن منقضی نشده است، به طور صحیح طبق ضمیمه ۸ برجسب زده شده است	وی سی	۲
۶-۱-۳-۱	تمامی واگنهای مرتبط	اسکلت اتاآک و واگن	سالم است	وی سی	۳
۶-۱-۳-۲		اسکلت اتاآک و واگن (استخوانبندی بدنه واگن)	سالم که ممکن است ایمنی بهره‌برداری را به خطر اندازد	وی سی، ام	۵
۶-۱-۴-۱	تمامی واگنهای	دیواره های واگن	عیاق بندی شده، در وضعیتی خوب قرار دارد	وی سی	۳

کد	واگن	قطعه	شرایط کیفی	معیار کنترل	گروه مغایرت
	مرتبط				
۶-۱-۴-۲		دیواره های واگن	بدون خرابی منجر به رطوبت و از بین رفتن کالا	وی سی	۲
۶-۱-۵-۱	تمامی واگنهای مرتبط	کف واگن	سالم، عایق بندی شده	وی سی	۳
۶-۱-۵-۲		کف واگن	سالم، عایق بندی شده، بدون خطر ریزش بار	وی سی	۴
۶-۱-۶-۱	تمامی واگنهای مرتبط	درب و دیواره کشویی	کاملاً بسته و چفت و بست شده	وی سی	۵
۶-۱-۶-۲		درب و دیواره کشویی	موجود، از ریل خارج نشده، بدون تخطی از گاباری	وی سی، ام	۵
۶-۱-۶-۳		درب و دیواره کشویی	اجزای هدایت و قفل و بست در وضعیتی خوب قرار دارند	وی سی	۳
۶-۱-۶-۴		درب و دیواره کشویی	اجزای هدایت و قفل و بست سالم که ایمنی را به خطر اندازد یا باعث از دست رفتن بار شود.	وی سی	۵
۶-۱-۶-۵	ای، ای ای	دربها	سالم	وی سی	۳
۶-۱-۶-۶		دربها	سالم که ایمنی بهره برداری را تهدید کند	وی سی	۵
۶-۱-۷-۱	تمامی واگنها	نردبانها، پل عابر، نرده های (حفاظتی)	قابل استفاده	وی سی	۴
۶-۱-۷-۲		رکابها (پله وسیله نقلیه)	بدون خرابی که ایمنی پرسنل را تهدید کند، کننده نشده، تغییر شکل با تکرانس مجاز	وی سی، ام	۴
۶-۱-۷-۳		دستگیره ها	موجود، بدون خرابی که ایمنی پرسنل را تهدید کند، کننده نشده، تغییر شکل با تکرانس مجاز	وی سی	۴
۶-۱-۷-۴		تابلوه های درج علائم و صفحه های فلزی تاشو، نگه دارنده های برچسب	ثابت	وی سی	۴

کد	واگن	قطعه	شرایط کیفی	معیار کنترل	گروه مغایرت
۶-۱-۷-۵		تابلوهای درج علائم و صفحه های فلزی تاشو ،نگه دارنده های برچسب	موجود	وی سی	۲
۶-۱-۷-۶		متعلقات جداشدنی (واگن)	مطابق با مندرجات وجود دارند	وی سی	۲
۶-۱-۷-۷		متعلقات جداشدنی (واگن)	محکم و ثابت	وی سی	۲
۶-۲-۱-۱	واگن های مسقف	دریچه تهویه	موجود و سالم	وی سی	۳
۶-۲-۱-۲		دریچه تهویه	فاقد خرابی که ممکن است بر ایمنی بار تاثیر داشته یا باعث تجاوز از گاباری شود	وی سی، ام	۵
۶-۲-۲-۱		دنده کنترل، پایه نگهدارنده شاتر	به هم قلاب شده ، بدون تغییر شکل، شل نبودن	وی سی	۳
۶-۲-۲-۲		دنده کنترل، پایه نگهدارنده شاتر	بدون تخطی از گاباری	وی سی، ام	۵
۶-۲-۳		سقف، کانال آبریز	سالم موجود، سالم	وی سی وی سی	۲ ۲
۶-۲-۴-۱		سقف تاشو	محکم و بسته شده	وی سی، ام	۵
۶-۲-۴-۲		سقف تاشو	درون کشویی قرار دارد	وی سی	۵
۶-۲-۴-۳		اجزای قابل رویت بهره برداری	موجود، سالم، قابل استفاده	وی سی	۲
۶-۳-۱-۱	واگن های باری غیرمسقف	دیوار های جانبی و دریچه های انتهایی	سالم، بسته، و عایق آب	وی سی	۲

کد	واگن	قطعه	شرایط کیفی	معیار کنترل	گروه مغایرت
۶-۳-۱-۲		دیوارهای جانبی و دریچه های انتهایی	سالم، بسته، عایق آب و بسته؛ در صورت خرابی، فاقد خطر ریزش بار	وی سی	۲
۶-۳-۱-۳		دیوارهای جانبی و دریچه های انتهایی	سالم، بسته، عایق آب و بسته؛ در صورت خرابی، بدون ریسک تخطی از گاباری	وی سی	۵
۶-۳-۲-۱	تمامی واگنها	دنده بستن و بهره برداری از دریچه های انتهایی (پین، شفت بادامک و قلاب ایمنی و نگهدارنده شفت)	سالم، بدون شکستگی و ترک خوردگی، قابل استفاده	وی سی	۳
۶-۳-۲-۲		دنده بستن و بهره برداری از دریچه های انتهایی (پین، شفت بادامک و قلاب ایمنی و نگهدارنده شفت)	سالم، بدون شکستگی و ترک خوردگی، قابل استفاده، در صورت خرابی/ کم شدن، ایمنی را تهدید نمی کند	وی سی	۵
۶-۳-۳-۱		چارچوب فوقانی (دیواره جانبی)	سالم و بدون عیب	وی سی	۳
۶-۳-۳-۲		چارچوب فوقانی (دیواره جانبی)	سالم و بدون عیب در صورت شکستگی یا تغییر شکل؛ بدون خطر تخطی از گاباری است	وی سی	۵
۶-۳-۱-۱	واگنهای لبه کوتاه	دیواره های جانبی و انتهایی تاشو (طبق جدول ۳ دستورالعمل بارگیری مجاز)	مهار	وی سی	۵

کد	واگن	قطعه	شرایط کیفی	معیار کنترل	گروه مغایرت
		نمی باشد)			
۶-۴-۱-۲		دیواره های جانبی و انتهایی تاشو	بدون تغییر شکل		
۶-۴-۱-۳		دیواره های جانبی و انتهایی تاشو	سالم و بدون تغییر شکل در صورت آسیب دیدگی و تغییر شکل؛ خطر ریزش بار وجود ندارد	وی سی. ام	۳
۶-۴-۱-۴		دیواره های جانبی و انتهایی تاشو	سالم و بدون تغییر شکل در صورت آسیب دیدگی و تغییر شکل؛ بدون خطر تخطی از گاباری	وی سی	۴
۶-۴-۲-۱		لوله، پین، پیچ مهار	موجود، قابل استفاده، سالم	وی سی	۳
۶-۴-۲-۲		لوله، پین، پیچ مهار	موجود، قابل استفاده، سالم در صورت کم شدن یا خرابی؛ بدون خطر ریزش بار	وی سی	۴
۶-۴-۳-۱		ستون های باربندی (گردان، کشویی و جدانشدنی) غلاف ستون، نگهدارنده ها	بر اساس نیاز ارائه شده است	وی سی	۵
۶-۴-۳-۲		ستون های باربندی (گردان، کشویی و جدانشدنی) غلاف ستون، نگهدارنده ها	بدون تخطی از گاباری	وی سی	۵
۶-۴-۳-۳		ستون های باربندی (گردان، کشویی و جدانشدنی) غلاف	سالم	وی سی	۴

کد	واگن	قطعه	شرایط کیفی	معیار کنترل	گروه مغایرت
		ستون، نکهدارنده ها			
۶-۴-۳-۴		زنجیرهای ستون باربندی	در قلاب قرار دارند	وی سی	۴
۶-۴-۳-۵		بست ستون‌های باربندی	قابل استفاده	وی سی	۴
۶-۴-۴-۱		گهواره بوژی	سالم	وی سی	۳
۶-۴-۴-۲		گهواره بوژی	مهار توسط ستون‌های باربندی یا بارگیری	وی سی	۴
۶-۵-۱-۱	واگنهای مخزنی	زین (گهواره) مخزن	بدون ترک خوردگی (۱/۴ در مقطع عرضی)	وی سی، ام	۴
۶-۵-۱-۲		زین (گهواره) مخزن	بدون ترک خوردگی در محل جوشکاری‌ها	وی سی	۴
۶-۵-۱-۳		زین (گهواره) مخزن	تمامی پیچ و پرچ‌های تثبیت بدنه زین (گهواره) مخزن موجود می باشند	وی سی	۴
۶-۵-۱-۴		زین (گهواره) مخزن	۹۰ درصد پیچ و پرچ‌های تثبیت بدنه (گهواره) مخزن موجود می باشند	وی سی	۴
۶-۵-۲-۱		بدنه مخزن	سالم، بدون نشست یا ریزش بار	وی سی	۵
۶-۵-۲-۲		بدنه مخزن	فاقد لبه های تیز (بدون ریزش بار)	وی سی	۴
۶-۵-۲-۳		بدنه مخزن پر، مخزن حامل کالاهای ارآی دی	تاریخ بازرسی مخزن منقضی نشده است	وی سی	۴
۶-۵-۲-۴		اتاقک مخزن خالی، تمیز نشده، مخزن حامل کالاهای ارآی دی	تاریخ بازرسی مخزن منقضی نشده است	وی سی	۴
۶-۵-۳-۱		تجهیزات مخزن	نردبان، سکو و گارد ریل بدون آسیب دیدگی است و به خوبی نصب شده است	وی سی	۴
۶-۵-۳-۲		تجهیزات مخزن	روکش مخزن، عایق بندی، وسایل (سیستم های) ایمنی در برابر خورشید به درستی محکم شده و شل نمی باشند.	وی سی	

کد	واگن	قطعه	شرایط کیفی	معیار کنترل	گروه مغایرت
۶-۵-۲	بعدا تکمیل خواهد شد			وی سی	
۶-۵-۵-۱	واگنهای مخزنی	تجهیزات پر و خالی کردن (تحتانی)	بدون نشت بار	وی سی	۵
۶-۵-۵-۲		وسایل پر و خالی کردن (تحتانی)	بسته	وی سی	۵
۶-۵-۵-۳		شیرهای تخلیه (تحتانی)	سالم	وی سی	۴
۶-۵-۵-۴		درپوش بیچی (باستثنای لوله های گاز بیرونی)، بار آرآی دی	موجود، مناسب برای استفاده	وی سی	۴
۶-۵-۵-۵		درپوش بیچی (باستثنای لوله های گاز بیرونی)، بار غیر آرآی دی	موجود، مناسب برای استفاده	وی سی	۳
۶-۵-۵-۶		فلنج کور (تحتانی)	موجود و محکم	وی سی	۴
۶-۵-۵-۷		فلنج کور (تحتانی، بار آرآی دی)	بدون پیچ یا پرچ گم شده	وی سی	۴
۶-۵-۵-۸		فلنج کور (تحتانی، بار غیر آرآی دی)	بدون پیچ یا پرچ گم شده	وی سی	۳
۶-۵-۵-۹		فلنج کور (تحتانی)	دست کم ۱ پیچ یا پرچ گم شده	وی سی	۴
-۵-۵-۱۰		نمای شکر	در وضعیت بسته	وی سی	۵

کد	واگن	قطعه	شرایط کیفی	معیار کنترل	گروه مغایرت
۶		سوپاپ تحتانی، واگن پر و خالی که تمیز نشده اند(بار آری دی)			
۱۱-۵-۵-۶		نمای شکر سوپاپ تحتانی، واگن خالی، بار غیر(ارآی دی)	در وضعیت بسته	وی سی	۳
۱۲-۵-۵-۶		پیچ کنترل اضطراری شیر اصلی	پیچ نشده است	وی سی	۵
۱-۵-۶-۶		دستگاه بارگیری و تخلیه فوقانی	بدون ریزش کالا یا نشت گاز (به استثنای دستگاه تهویه)	وی سی	۵
۲-۵-۶-۶		درپوش گنبدی شکل	موجود، بسته، بخوبی قفل شده	وی سی	۵
۳-۵-۶-۶		سایر دستگاههای انسداد فوقانی	بدرستی قفل شده	وی سی	۲
۷-۵-۶		بعدا تکمیل خواهد شد		وی سی	
۱-۶-۶	بعنوان مثال ریلز و تامس	روکش	بسته، قفل شده	وی سی	۵
۱-۶-۶-۲	بعنوان مثال اس(ای)هی	درپوش	بسته ، قفل بندی شده	وی سی	۵
۲-۶-۲-۲	بعنوان مثال اس(ای)هی	درپوش	از شیار خارج نشده است	وی سی، پی ام	۵
۱-۶-۶-۳	بعنوان مثال اس ای ای دی	تخته پل انتهایی	سالم	وی سی	۲
۲-۶-۳-۲	بعنوان مثال اس ای ای دی	تخته پل انتهایی	قفل شده از دو طرف	وی سی	۵

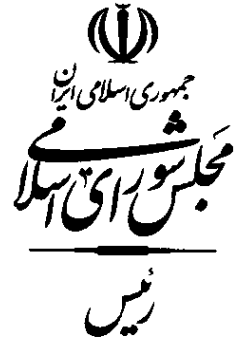
کد	واگن	قطعه	شرایط کیفی	معیار کنترل	گروه مغایرت
۶-۶-۳-۳		وسایل بست و مهار	قابل استفاده	وی سی	۲
۶-۶-۳-۴		کوه های چرخ	سالم	وی سی	۳
۶-۶-۴-۱	واگنهای ای-سی تی اس	شاسی گردان	سالم	وی سی	۴
۶-۶-۴-۲		سیستم ایمنی بازدارنده چرخش شاسی	قابل استفاده، قفل	وی سی	۵
۶-۶-۴-۳		سیستم کنترل (نظارت) پنوماتیک قفل گردان	در حال بهره برداری (مگر طور دیگر برجسب شده باشد)	وی سی	۴
۶-۶-۴-۴		فعال بودن سیستم کنترل (نظارت) پنوماتیک قفل گردان	قفل گردان قابل استفاده و قفل است	وی سی	۳
۶-۶-۴-۵		تجهیزات برای جلوگیری از بلند شدن کانتینرها	قابل استفاده و محکم شده	وی سی	۵
۶-۶-۴-۶		دستگاه جلوگیری از جابجایی کانتینرها	قابل استفاده	وی سی	۵
۶-۶-۵-۱	واگنهای مخصوص حمل خودرو	دستگاه بالابری، کراس اور، نخته پل	سالم	وی سی	۴
۶-۶-۵-۲		کوه ها و ریلهای چرخ، هندل	سالم	وی سی	۳
۶-۶-۵-۳		درب (به پایین)	بالا آمده و جفت شده (در صورت وجود)	وی سی	۴

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰ / ۱۱ / ۱۹

پوست:

بسته



کد	واگن	قطعه	شرایط کیفی	معیار کنترل	گروه مغایرت
		باز شونده) دیواره کله گی واگن، صفحه های فلزی بین واگنها			
۶-۶-۵-۴		عرشه بارگیری فوقانی	دستگاه نمایشگر تاشو	وی سی	۴
۶-۶-۵-۵		عرشه بارگیری فوقانی	مهار	وی سی	۵
۶-۶-۵-۶		عرشه بارگیری فوقانی	تکیه داده بر حائل (گیره) های نگهدارنده	وی سی	۵
۶-۶-۵-۷	واگنهای مخصوص حمل و نقل خودرو، (پر)	عرشه بارگیری فوقانی	بدون تجاوز از گاباری	وی سی	۵
۶-۶-۶-۱	واگنهایی که به شکل خودکار تخلیه می شوند (خالی)	(شیر) تخلیه	بسته و قفل شده	وی سی	۳
۶-۶-۶-۲	واگنهایی که به شکل خودکار تخلیه می شوند (پر)	(شیر) کشویی تخلیه	بسته و قفل شده	وی سی	۴
۶-۶-۷	به عنوان مثال، اس ان پی اس و روس وایالسو	تجهیزات مهار استفاده نشده	به خوبی محکم و مهار شده اند	وی سی و آپی	۴

کد	انتخاب/ عناصر	الزامات کیفی	ضابطه کنترل	طبقه یا درجه عیب
۷-۱-۱	بار	بدون جابجایی	وی سی	۵
۷-۱-۲	توزیع بار (۳/۳)	بدنه یا اتاقک افقی، بدون نشانه توزیع ضعیف	وی سی	۵
۷-۱-۳	بسته، عدل، دسته، توره (۱/۵)	کنار هم چیده شده/ چفت هم قرار گرفته	وی سی	۴
۷-۱-۴	اشیای استوانه ای باریک (۱/۵)	به اندازه کافی چفت هم شده	وی سی	۴
۷-۱-۵-۱	گاباری بار (۴/۱)	بدون تخطی از گاباری	وی سی و ام	۵
۷-۱-۵-۲	گاباری بار	علامت تجاوز از حد مجاز گاباری	وی سی	۵
۷-۱-۶	بیرون زدگی بار از دیواره عرضی کله گی واگن (۲-۲)	بدون تجاوز به فضاهای ذخیره شده	وی سی	۵
۷-۱-۷	محدودیت های بارگیری (۳/۲)	اتاقک واگن بدون هرگونه نشانه دال بر اضافه بار، سطح تامپون ها، فاصله کافی میان گیره فتر/تیر اصلی	وی سی	۵
۷-۱-۸	واگن ضربه گیر (۴/۳)	فاصله بین بارها و بین بار و واگن ضربه گیر	وی سی و ام	۵
۷-۱-۹	پوشش برزنتی واگن بار توری ها (۶/۱/۶/۲)	شرایط استفاده رعایت شده است	وی سی	۴
۷-۲-۱	بیرون زدگی بار از لبه ها یا جدارهای واگن (۵/۴/۱)	به اندازه کافی حفاظت شده است	وی سی	۵
۷-۲-۲	بارگیری روی پایه های نگهدارنده (۲/۳)	به اجزای اصلی واگن آسیب نمی رساند، عملکرد آنها را مختل نمی کند	وی سی	۴
۷-۲-۳-۱	تضمین بارگیری با استفاده از ستون باربندی (۲/۵ و ۵/۴/۱)	به اندازه کافی حفاظت شده است	وی سی و ام	۵
۷-۲-۳-۲	بارچینی عرضی (از پهنا) ستون باربندی (۲/۵)	وجود دارد (در صورت نیاز)	وی سی	۵
۷-۲-۳-۳	بارگیری روی ستون های باربندی (۲/۵)	بدون تغییر شکل ستونهای باربندی	وی سی	۵
۷-۲-۳-۴	بارهای سنگین یا بارهایی که می توانند به ستونهای باربندی در صورت جابجایی طولی آسیب برسانند	محکم، بدون تماس با ستونهای باربندی	وی سی	۴

۵	وی سی	کاملاً کارآمد و به درستی روی ستون باربندی تثبیت شده است	کوه گذاری یا تثبیت بار (۵/۴/۳)	۷-۲-۴
۵	وی سی	از جنس مواد مناسب و متجانس	وسایل بار چینی مستقیم و غیر مستقیم (۵/۴/۳ و ۵/۵/۳)	۷-۲-۵-۱
۵	وی سی	تثبیت (بار) کافی و درست است		۷-۲-۵-۲
۴	وی سی	از قلاب بیرون نیامده است		۷-۲-۵-۳
۵	وی سی	مطابق با بارگیری و مشخصاً در موقعیتی خوب قرار گرفته و بخوبی تثبیت شده است	افزودن تکیه گاهای بینابینی، ایتباس لا به لایی، ریلهای کناری، غیره (۵/۴/۳، ۵/۵/۳)	۷-۲-۶-۱
۳	وی سی	باز شده	متعلقات بارگیری، تسمه یا کابل	۷-۲-۶-۲
۵	وی سی	محکم شده	ثبات یا پایداری بارگیری (۵/۱)	۷-۳-۱
۵	وی سی	به خوبی پوشانده شده اند	کالاهایی که ممکن است به دلیل جابجایی هوا در جریان سیر از جا بلند شوند بعنوان مثال "آهن قراضه و ورقه های فلزی سبک" (۵/۵/۱) و (۵/۳)	۷-۳-۲
۵	وی سی	رعایت فواصل بین کالا و لبه های فوقانی واکن	کالاهایی که مشکوک به افتادن هستند (در اثر لرزش، ضربه) (۵/۲/۲)	۷-۳-۳-۱
۵	وی سی	تطابق با ابعاد	ارتفاع بار گنبدی شکل	۷-۳-۳-۲
۵	وی سی	به درستی روی هم قرار گرفته، به اندازه کافی ثابت و محکم شده، به طور یکسان توزیع و قرار داده شده است	کالاهای روی هم قرار گرفته (۵/۸)	۷-۳-۴
۳	وی سی	تهیه پایه برای توزیع وزن تحمیل شده روی یک سطح بزرگتر، بدون خرابی کف	کالاهای با نقطه اتکا کاهش یافته (۲/۲)	۷-۳-۵-۱
۵	وی سی وام	گوه (کفش) هایی با ابعاد مناسب	بارهای متمرکز	۷-۳-۵-۲
۵	وی سی	برای جلوگیری از ریزش بار محکم شوند	بارهایی که ممکن است بریزند (۵/۷)	۷-۳-۶
۵	وی سی	به اندازه کافی صاف قرار داده شود	بارهای به اطراف متمایل شده (۵/۷)	۷-۳-۷
۵	وی سی	به شیوه ای مطمئن در برابر سرخوردگی اقدام به عمل آمده و محکم شوند	بارهایی که ممکن است به اطراف حرکت کنند (۵/۶/۲ و ۵/۶/۱)	۷-۳-۸
۵	وی سی	استقرار بر روی دستگاههای مناسب،	بارهایی که ممکن است به شکل	۷-۳-۹-۱

		گوه گذاری طولی، گوه گذاری جانبی، (غیره)	طولی سر بخورند (۵/۵/۱)	
۵	وی سی وام	موجود، کافی است، بدون خطر تجاوز بیش از اندازه گاباری یا بار	هدایت جانبی	۷-۳-۹-۲
۳	وی سی وام	وجود دارد	فضای آزاد مورد نیاز (ضروری)	۷-۳-۹-۳
۴	وی سی وام	محدود	سطح سرش یا اصطحاک ضروری	۷-۳-۹-۴
۵	وی سی	گوه گذاری و مهار	خودروها، موتورهای چرخدار یا روی زنجیر (۵/۶/۳)	۷-۳-۱
۳	وی سی	ثابت و محکم شود	اجزای متحرک روی بار	۷-۳-۲-۱
۵	وی سی	ثابت و محکم شده، اگر ثابت نشده اند بدون خطر تجاوز از گاباری بار می باشند	اجزای متحرک روی بار	۷-۳-۲-۲
۵	وی سی	به درستی بارگیری و ثابت شده اند مطابق با الزامات	بار قرار داده شده روی چندین واگن متعدد (۵/۹)	۷-۳-۳
۴	وی سی	تجهیزات ایمنی اضافی موجود و کارآمد می باشند	تجهیزات قفل تکیه گاه تریلرها	۷/۵/۱
۵	وی سی	بسته (به جز شرایطی که در پشته به پشت قرار دارند)	درب انتهای کانتینرها	۷-۵-۲-۱
۳	وی سی	بیش از یک سیستم تثبیت کننده در هر کانتینر و درب فعال است		۷-۵-۲-۲
۵	وی سی	دست کم یک سیستم تثبیت کننده در هر کانتینر و درب فعال است		۷-۵-۲-۳
۵	وی سی	بی عیب و نقص (سالم)	قطعه گوشه قلابگیر تحناتی کانتینر ایزو	۷-۶-۱
۳	وی سی	بی عیب و نقص (سالم)	خرک (پل چوب بستی)، واگنهای خالی	۷-۶-۲-۱
۵	وی سی	بی عیب و نقص (سالم)	خرک (پل چوب بستی)، واگنهای با بار	۷-۶-۲-۲
۵	وی سی	کارآمد	قفل پین قلاب	۷-۶-۳
۴	وی سی	چفت و بسته شده	خرک بدون استفاده	۷-۶-۴
۴	وی سی	چفت و بسته شده در حد مجاز گاباری	چرخ دستی خرک	۷-۶-۵
۵	وی سی	با رعایت الزامات بار برای واگن	واحد بار روی واگن حمل کننده	۷-۷-۱
۵	وی سی	تمامی قطعات گوشه گیر درگیر و درون	واحد بارگیری روی واگن حمل	۷-۷-۲

		قلابها قرار دارند		
۵	وی سی	تمامی پین ها درگیر و چفته و بسته شده	پین های تحتانی	۷-۷-۳
۵	وی سی	خرک تاشو عقبی بالا آورده و قفل شود	نیم-یدک کشها	۷-۷-۴
۴	وی سی	بدون تماس نیم - یدک کش و واگن بجز چرخها و تکیه گاه تریلر فاقد چرخ جلو	نیم- یدک کشها	۷-۷-۵
۴	وی سی	بدون تماس یدک بدون چرخ جلو/ واگن بجز چرخها و چهار پایه	نیم- یدک کشها	۷-۷-۶
۴	وی سی	درست است	کوه گذاری چرخ ها	۷-۷-۷
۵	وی سی	بدون نشانه مشخصی از تغییر شکل	بارگیری در واحد بارگیری	۷-۷-۸
۵	وی سی	وجود دست کم یک صفحه فلزی (پلاک) قابل خواندن	علامت گذاری، کد گذاری در ترافیک ترکیبی	۷-۸-۱
		علامت وجود دارد	کد گذاری واگن حمل نشانگر واحد های مجاز بار	۷-۸-۲
			بعدها تکمیل خواهد شد	۸

اچ تی- آزمایش چکش آپی- بهره برداری

وی سی- بازرسی بصری ام- اقدام
پی ام- کشیدن یا حرکت دادن قطعات

کد	انتخاب / عناصر	الزامات کیفی	ضابطه کنترل	طبقه یا درجه عیب
۷-۱-۱	بار	بدون جابجایی	وی سی	۵
۷-۱-۲	توزیع بار (۳/۳)	بدنه یا اتاقک افقی، بدون نشانه توزیع ضعیف	وی سی	۵
۷-۱-۳	بسته، عدل، دسته، توره (۱/۵)	کنار هم چیده شده / چفت هم قرار گرفته	وی سی	۴
۷-۱-۴	اشیای استوانه ای باریک (۱/۵)	به اندازه کافی چفت هم شده	وی سی	۴
۷-۱-۵-۱	گاباری بار (۳/۱)	بدون تخطی از گاباری	وی سی و ام	۵
۷-۱-۵-۲	گاباری بار	علامت تجاوز از حد مجاز گاباری	وی سی	۵
۷-۱-۶	بیرون زدگی بار از دیواره عرضی کله گی واگن (۴-۲)	بدون تجاوز به فضاهای نخیره شده	وی سی	۵
۷-۱-۷	محدودیت های بارگیری (۳/۲)	اتاقک واگن بدون هرگونه نشانه دال بر اضافه بار، سطح تامپون ها، فاصله کافی میان گیره فنر/تیر اصلی	وی سی	۵
۷-۱-۸	واگن ضربه گیر (۴/۳)	فاصله بین بارها و بین بار و واگن ضربه گیر	وی سی و ام	۵
۷-۱-۹	پوشش برزنتی واگن بار توری ها (۶/۱/۶/۲)	شرایط استفاده رعایت شده است	وی سی	۲
۷-۲-۱	بیرون زدگی بار از لبه ها یا جدارهای واگن (۵/۴/۱)	به اندازه کافی حفاظت شده است	وی سی	۵
۷-۲-۲	بارگیری روی پایه های نگهدارنده (۲/۳)	به اجزای اصلی واگن آسیب نمی رساند، عملکرد آنها را مختل نمی کند	وی سی	۴
۷-۲-۳-۱	تضمین بارگیری با استفاده از ستون باربندی (۲/۵ و ۵/۴/۱)	به اندازه کافی حفاظت شده است	وی سی و ام	۵
۷-۲-۳-۲	بارچینی عرضی (از پهنا) ستون باربندی (۲/۵)	وجود دارد (در صورت نیاز)	وی سی	۵
۷-۲-۳-۳	بارگیری روی ستون های باربندی (۲/۵)	بدون تغییر شکل ستونهای باربندی	وی سی	۵
۷-۲-۳-۴	بارهای سنگین یا بارهایی که می توانند به ستونهای باربندی در صورت جابجایی طولی آسیب برسانند	محکم، بدون تماس با ستونهای باربندی	وی سی	۴
۷-۲-۴	گوه گذاری یا تثبیت بار (۵/۴/۳)	کاملاً کارآمد و به درستی روی ستون باربندی تثبیت شده است	وی سی	۵
۷-۲-۵-۱	وسایل بار چینی مستقیم و غیر مستقیم (۵/۴/۴ و ۵/۵/۴)	از جنس مواد مناسب و متجانس	وی سی	۵
۷-۲-۵-۲		تثبیت (بار) کافی و درست است	وی سی	۵

۴	وی سی	از قلاب بیرون نیامده است	۷-۲-۵-۳
۵	وی سی	مطابق با بارگیری و مشخصاً در موقعیتی خوب قرار گرفته و بخوبی تثبیت شده است	۷-۲-۶-۱ افزودن تکیه گاهای بینابینی، ایتیا س لا به لایی، ریل‌های کناری، غیره (۵/۴/۴، ۵/۵/۴)
۳	وی سی	باز شده	۷-۲-۶-۲ متعلقات بارگیری، تسمه یا کابل
۵	وی سی	محکم شده	۷-۳-۱ ثبات یا پایداری بارگیری (۵/۱)
۵	وی سی	به خوبی پوشانده شده اند	۷-۳-۲ کالاهایی که ممکن است به دلیل جابجایی هوا در جریان سیر از جا بلند شوند بعنوان مثال "آمن قراضه و ورقه های فلزی سبک" (۵/۳/۱ و ۵/۵/۱)
۵	وی سی	رعایت فواصل بین کالا و لبه های فوقانی واکن	۷-۳-۳-۱ کالاهایی که مشکوک به افتادن هستند (در اثر لرزش، ضربه) (۵/۲/۲)
۵	وی سی	تطابق با ابعاد	۷-۳-۳-۲ ارتفاع بار گنبدی شکل
۵	وی سی	به درستی روی هم قرار گرفته، به اندازه کافی ثابت و محکم شده، به طور یکسان توزیع و قرار داده شده است	۷-۳-۳ کالاهای روی هم قرار گرفته (۵/۸)
۳	وی سی	تهیه پایه برای توزیع وزن تحمیل شده روی یک سطح بزرگتر، بدون خرابی کف	۷-۳-۵-۱ کالاها با نقطه اتکا کاهش یافته (۲/۲)
۵	وی سی و ام	گوه (کفش) هایی با ابعاد مناسب	۷-۳-۵-۲ بارهای متمرکز)
۵	وی سی	برای جلوگیری از ریزش بار محکم شوند	۷-۳-۶ بارهایی که ممکن است بریزند (۵/۷)
۵	وی سی	به اندازه کافی صاف قرار داده شود	۷-۳-۷ بارهای به اطراف متمایل شده (۵/۷)
۵	وی سی	به شیوه ای مطمئن در برابر سرخوردگی اقدام به عمل آمده و محکم شوند	۷-۳-۸ بارهایی که ممکن است به اطراف حرکت کنند (۵/۶/۲ و ۵/۶/۱)
۵	وی سی	استقرار بر روی دستگاههای مناسب، گوه گذاری طولی، گوه گذاری جانبی، غیره)	۷-۳-۹-۱ بارهایی که ممکن است به شکل طولی سر بخورند (۵/۵/۱)
۵	وی سی و ام	موجود، کافی است، بدون خطر تجاوز بیش از اندازه گاباری یا بار	۷-۳-۹-۲ هدایت جانبی
۳	وی سی و ام	وجود دارد	۷-۳-۹-۳ فضای آزاد مورد نیاز (ضروری)
۴	وی سی و ام	محدود	۷-۳-۹-۴ سطح سرش یا اصطحاک ضروری
۵	وی سی	گوه گذاری و مهار	۷-۴-۱ خودروها، موتورهای چرخدار یا روی زنجیر (۵/۶/۳)
۳	وی سی	ثابت و محکم شود	۷-۴-۲-۱ اجزای متحرک روی بار
۵	وی سی	ثابت و محکم شده، اگر ثابت نشده اند بدون خطر تجاوز از گاباری بار می باشند	۷-۴-۲-۲ اجزای متحرک روی بار
۵	وی سی	به درستی بارگیری و ثابت شده اند مطابق با الزامات	۷-۴-۳ بار قرار داده شده روی چندین واکن متعدد (۵/۹)
۴	وی سی	تجهیزات ایمنی اضافی موجود و کارآمد	۷/۵/۱ تجهیزات قفل تکیه گاه تریلرها

۷-۵-۲-۱	درب انتهای کانتینرها	می باشند	بسته (به جز شرایطی که در بها پشت به پشت قرار دارند)	وی سی	۵
۷-۵-۲-۲			بیش از یک سیستم تثبیت کننده در هر کانتینر و درب فعال است	وی سی	۳
۷-۵-۲-۳			دست کم یک سیستم تثبیت کننده در هر کانتینر و درب فعال است	وی سی	۵
۷-۶-۱	قطعه گوشه فلاگیر تحتانی کانتینر ایزو	بی عیب و نقص (سالم)		وی سی	۵
۷-۶-۲-۱	خرک (پل چوب بستنی)، واگنهای خالی	بی عیب و نقص (سالم)		وی سی	۳
۷-۶-۲-۲	خرک (پل چوب بستنی)، واگنهای با بار	بی عیب و نقص (سالم)		وی سی	۵
۷-۶-۳	قفل پین قلاب	کارآمد		وی سی	۵
۷-۶-۴	خرک بدون استفاده	چفت و بسته شده		وی سی	۴
۷-۶-۵	چرخ دستی خرک	چفت و بسته شده در حد مجاز گاباری		وی سی	۴
۷-۷-۱	واحد بارگیری واگن حمل کننده	با رعایت الزامات بار برای واگن		وی سی	۵
۷-۷-۲	واحد بارگیری روی واگن حمل	تمامی قطعات گوشه گیر درگیر و درون قلابها قرار دارند		وی سی	۵
۷-۷-۳	پین های تحتانی	تمامی پین ها درگیر و چفته و بسته شده		وی سی	۵
۷-۷-۴	نیم-یدک کشها	خرک تاشو عقبی بالا آورده و قفل شود		وی سی	۵
۷-۷-۵	نیم-یدک کشها	بدون تماس نیم-یدک کش و واگن بجز چرخها و تکیه گاه تریلر فاقد چرخ جلو		وی سی	۴
۷-۷-۶	نیم-یدک کشها	بدون تماس یدک بدون چرخ جلو/ واگن بجز چرخها و چهار پایه		وی سی	۴
۷-۷-۷	کوه گذاری چرخ ها	درست است		وی سی	۴
۷-۷-۸	بارگیری درواحد بارگیری	بدون نشانه مشخصی از تغییر شکل		وی سی	۵
۷-۸-۱	علامت گذاری، کد گذاری در ترافیک ترکیبی	وجود دست کم یک صفحه فلزی (پلاک) قابل خواندن		وی سی	۵
۷-۸-۲	کد گذاری واگن حمل نشانگر واحد های مجاز بار	علامت وجود دارد			
۸	بعدا تکمیل خواهد شد				

اچ تی - آزمایش چکش آپی = بهره برداری

وی سی = بازرسی بصری ام - اقدام

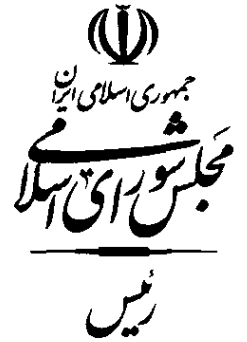
پی ام - کشیدن یا حرکت دادن قطعات

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰ / ۱۱ / ۱۹

پوست:

بسته



ضمیمه ۶

بازدید انتقال فنی

مغایرت های مشاهده شده در واگنها و بار

- ایستگاه شرکت ریلی واگذار کننده که در آن مغایرت مشاهده شده است
- شرکت ریلی که بازدید فنی را به عمل آورده است
- شماره قطار..... - تعداد واگنهای کنترل شده..... شرکت ریلی واگذار کننده.....
- تعداد واگنهای خسارت دیده طبق ضمیمه ۵.....

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰ / ۱۱ / ۱۹

پوست:

بسته

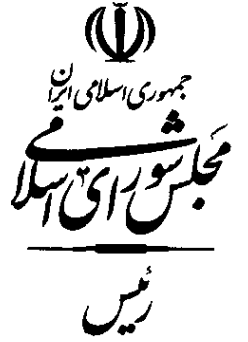
تاریخ	شماره واگن (۱۲ رقمی)	شرح مغایرت	شماره کد طبق ضمیمه ۱ یا ۵	طبقه بندی مغایرت	آیا برچسب توسط راه آهن انتقال دهنده مورد استفاده قرار می گیرد؟		واگن بارگیری شده است؟		آیا گنج دچار تاخوردگی به علت مغایرت می باشد		آیا احتمال از بین رفتن کالا در واگن بارگیری شده وجود دارد؟		تعمیر اولیه / اقدامات اصلاحی انجام شده توسط شرکت ریلی مسئول طبق پیوست ۱				
					انجام شده		ضروری		انجام شده		ضروری		انجام شده		ضروری		
					بلی	خیر	بلی	خیر	بلی	خیر	بلی	خیر	بلی	خیر	بلی	خیر	
۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵	۱۶	۱۷	
					Σ خطاهای طبقه ۳												
					Σ خطاهای طبقه ۴												
					Σ خطاهای طبقه ۵												

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰ / ۱۱ / ۱۹

پوست:

بسته



ضمیمه ۷

بازدید انتقال فنی

ثبت و تحلیل مغایرت های مشاهده شده در واگنها و بارها

شرکت ریلی که کنترل کیفیت را انجام داده است

شرکت ریلی که بازرسی انتقال فنی را انجام داده است؟

شرکت ریلی واگذار کننده

					سال / ماه	ایستگاه / مرزی	تعداد واگنهای بازرسی شده	تعداد مغایرت های مربوط به طبقه ۳ تا ۵ و تعداد مغایرت های مهم	میانگین تعداد مغایرت های به درصد ستون ۱۰ * ۱۰۰ / ستون ۳	ملاحظات
۱					گروه ۳	گروه ۲	گروه ۵	تعداد مغایرت های مهم		
۲								ستون ۸ + ۹ + ۷		
۳										
۴	Σ									
۵	ستون ۲ * ۱۲۵,۰۰									
۶	Σ									
۷	ستون ۰,۲۰ * ۰,۴۰ * ۶									
۸	Σ									
۹	ستون ۸ * ۱۰									
۱۰										
۱۱										
۱۲										

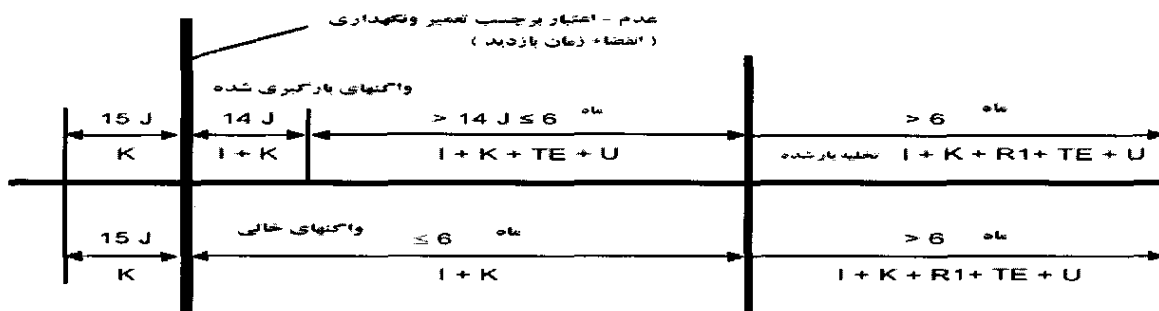
ضمیمه ۸

رسیدگی به واگنهایی که زمان تعمیر و نگهداری آنها منقضی شده است (پس از انقضای مهلت بازرسی)

واگن های خالی و بارگیری شده که اعتبار برگه تعمیر و نگهداری آنها (تاخیر در بازدید) منقضی شده، باید پذیرفته شوند.

با عنایت به مجاز نبودن تردد واگن هایی که تاریخ اعتبار بازدید آنها منقضی شده است لازم است برای شناسایی و جلوگیری از تردد آنها پس از انقضای تاریخ بازدید اقدامات ویژه ای به عمل آید.

۱- تا زمان انقضای مهلت بازرسی، واگنهای خالی و واگنهای بارگیری شده به شیوه ای درست انجام گیرد؛ پس از انقضای این مهلت، در صورت نیاز با تمدید ۳ ماهه اعتبار اگر بر روی واگن نوشته شود « ۳ ماهه + »، را با مجوز حمل کند، و باید نوعی تمایز بین واگن های بارگیری شده و خالی ایجاد شود. جزئیات در طرح گرافیکی ذیل تشریح شده است:



شرح: جی. = روز (ها)

کی. = مدل کی

آی. = مدل آی، گواهی صلاحیت تردد

تی. آی. = حمل و نقل استثنایی

یو. = مدل یو

آر. یک = مدل آر ۱

۲- ایجاد مدل آی. (گواهینامه تردد) همواره موضوع بررسی صلاحیت تردد (ای. ای. سی) می باشد. برای واگنهایی که از مهلت بازدید دست کم ۶ ماه سپری شده است، این بررسی (ای. ای. سی) با یک بازدید فنی از تعویض پس از عدد ۲ (ضمیمه ۹ مربوط به سی. یو. یو) ارتباط می یابد. اگر هیچ آسیب دیدگی یا مغایرت مشاهده نشود، و مغایرتی که ادامه روند حرکت واگن خالی را بدون محدودیت سرعت ممنوع سازد، باید برچسب هایی از مدل آی. و کی. به واگن چسبانده شود. این واگنها که برای تردد بدون محدودیت مناسب هستند به عنوان وسائط نقلیه ریلی می توان به تمامی قطارهای منظم ملحق کرد یا اینکه آنها را در انتظار الحاق نگاه داشت.

نکته:

بررسی اولیه توسط یک بازرسی حائز اهمیت است؛ بازدید باتوجه به وضعیت فعلی انقضای مهلت بازدید (طبق نمودار) انجام می شود و تا زمان تحویل واگن به شرکت ریلی ذینفع برای انتقال به کارگاه مکانی که عملیات بازدید انجام خواهد شد، اعتبار خواهد داشت.

۳- واگنهایی که باید از قطار جدا شوند:

- اگر واگنها بارگیری شده باشند و اگر مهلت بازدید از ۱۴ روز تجاوز نماید ادامه سیر فقط در شرایط حمل و نقل بارهای ویژه اس. سی. مجاز خواهد بود.
- اگر در واگنها خرابی یا مغایرت های که منجر به محدودیت سرعت مشاهده گردد؛ ادامه سیر این واگنها فقط پس از تعمیر یا صرفاً در شرایط منجر به حمل و نقل بارهای ویژه اس. سی. مجاز خواهد بود.

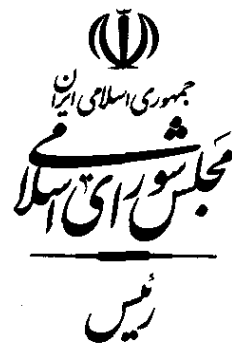
۴- واگنهای خالی و بارگیری شده که مهلت بازدید آنها از ۶ ماه و کمتر از ۵ سال کمتر تجاوز کرده باشد، باید از سرویس دهی خارج شوند؛ بعلاوه واگنهای بارگیری شده باید تخلیه بار شوند، ادامه سیر فقط صرفاً در شرایط حمل و نقل بارهای ویژه اس. سی. مجاز خواهد بود. برای بررسی صلاحیت سیر، از یک فهرست ویژه (ضمیمه ۹) باید استفاده شود.

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰ / ۱۱ / ۱۹

پوست:

بررسی



۵- هزینه ها باید هزینه بررسی صلاحیت سیر، پرکردن برچسب آی. و چسباندن آن و هزینه مانور را به همراه هزینه های مربوط به پذیرش، آماده سازی و انجام تشریفات اداری محموله های ویژه را در برداشته باشد.

شرکت مسئول باید مفاد جی. سی. یو. تعیین شود. هزینه های مربوط باید فاکتور شوند. برای یک محموله ویژه باید یک صورت حساب تنظیم شود.

فهرست کنترل هایی که باید از واکن های خالی بعلاوه واکن های مشخص شده در ضمیمه ۱ به عمل آید در شرایطی که اعتبار برچسب تعمیر و نگهداری (آخرین محلت بازرسی) بیشتر از ۶ ماه کمتر از ۵ سال منقضی شده باشد.

ضمیمه ۹

فهرست آمادگی برای تردد

فهرست آزمایشات واکنشهای خالی علاوه بر موارد تعیین شده در ضمیمه ۱ در صورت انقضای برچسب تعمیر و نگهداری (مهلت تعمیرات) بیش از ۶ ماه و منهای کمتر از ۵ سال.

> مرجع: پیوست ۸، شماره ۴.

تمامی مفاد چک لیست باید به صورت نظاممند کنترل شود. در صورت نیاز، موارد صلاحیت تردد باید مستند شود.

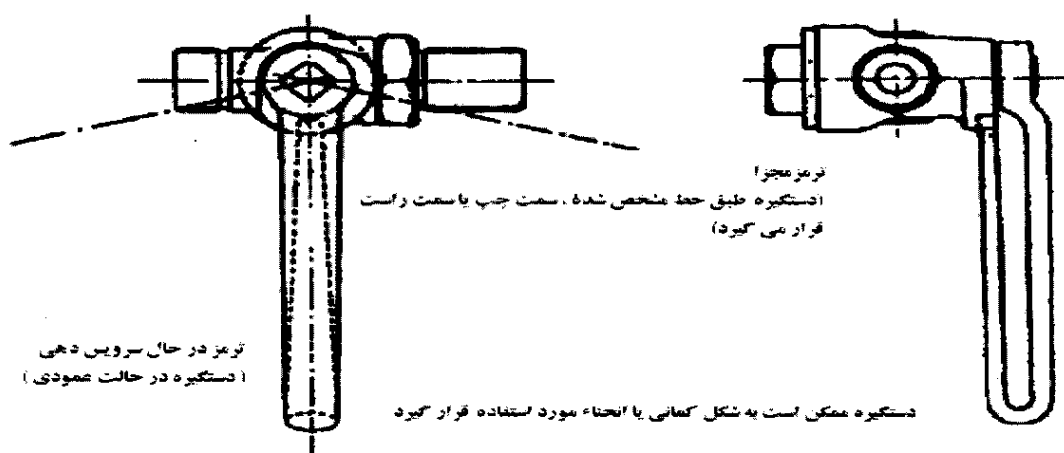
۱	۲	۳	۴	۵
شماره	موضوع	پاسخ	رجوع به شماره	ملاحظات
۱	آیا وسائط نقلیه ریلی حاوی علامت « آر. آی. وی.» است یا بصورت توافقی دو جانبه یا چند جانبه سود می برد؟ آیا اسامی شرکت های ذیربط در برگه تخطی ثبت می شود	بله خیر	۲ ۱۲.۲	
۲	آیا گاباری شرکت ریلی ذیربط مدنظر قرار دارد؟	بله خیر	۳ ۲.۱	
۲.۱	آیا شرکت های ریلی ذیربط موافقت خود را با پذیرش مسئولیت اعلام کرده اند	بله خیر	۳ ۱۲.۲	
۳	آیا روی چرخ و محورها علامت یا تاریخی از بازدید درج شده است؟	بله خیر	۳.۱ ۱۲.۲	
۳.۱	آیا تاریخ انقضا یا ابطال آر. آی. وی.) چرخ و محورها قابل رویت است؟	بله خیر	۳.۲ ۱۲.۲	در صورت لزوم به مالک اطلاع داده شود. اگر غیر ممکن بود ۱۲.۲ (تعویض احتمالی چرخ و محورها).
۳.۲	آیا از تاریخ بازدید از چرخ و محورها سپری شده است؟	بله خیر	۴ ۱۲.۲	

۴	آیا ضخامت بانداژها با مندرجات بند ۱،۱،۱ از پیوست ۱ مطابقت دارد؟	بله خیر	۷ ۱۲.۲	باید اندازه گیری شود
۵	آیا مقادیر ای بی، ای ج بی و کیو آر و فاصله ای با محدودیت های مجاز مطابقت دارد	بله خیر	۶ ۱۲.۲	باید اندازه گیری شود
۶	آیا گنج با ضوابط زیر مطابقت دارد: حداکثر ۱۴۲۶ میلی متر حداقل ۱۴۱۰ میلی متر قطر چرخ بیشترین معادل ۸۴۰ میلی متر؟ حداقل ۱۴۱۵ میلی متر، قطر چرخ کمترین معادل ۸۴۰ میلی متر؟	بله خیر	۷ ۱۲.۲	باید اندازه گیری شود
۷	آیا واگن مشابه فزبندی برخوردار است؟	بله خیر	۸ ۱۲.۲	
۸	آیا ارتفاع تامپونها با تیرانس های مجاز مطابقت دارد؟	بله نه	۹ ۱۲.۲	باید اندازه گیری شود
۹	آیا احتمال پیچ خوردگی و جابجایی یا حرکت غیر متعارف قسمت فوقانی بدنه واگن در جریان حرکت وجود دارد؟	بله خیر	۱۰ ۱۱	
۱۰	آیا برای تثبیت قسمت فوقانی بدنه واگن آن و تجهیزات کافی وجود دارد و سند این تجهیزات در دسترس و کارآمد می باشد.	بله خیر	۱۱ ۱۲.۲	
۱۱	آیا واگن مصون از خسارات یا ایراداتی است که باعث به خط افتادن امنیت می شود؟	بله خیر	۱۲.۱ ۱۲.۲	
۱۲.۱	واگن ممکن است با سرعت مجاز (خالی و ترمز مجزا) برای حمل و نقل یک محکوله ویژه به مقصد اعزام شود			برچسب I مبنی بر مجاز بودن ادامه سیر واگن را پرکنید
۱۲.۲	واگن را نمی توان به یک قطار ملحق نمود.			بر چسب I را با ارایه دلایل مبنی بر مجاز نبودن ادامه سیر واگن پرکنید

ضمیمه ۱۰

وضعیت های مختلف دستگیره شیر انسداد ترمز

هوای فشرده



وضعیت

در واگنهای مجهز به ترمزهای بادی، دستگیره شیر انسداد ترمز (وقتی ترمز فعال است) باید در وضعیت عمودی و به سمت پایین قرارگیرد. ترمز باید با گردش ۹۰ درجه ای دستگیره انسداد هوا جدا شود. دستگیره باید در وضعیت های نمایش داده شده در تصویر بالا قرار گیرد.

ضمیمه ۱۱

برچسب های یو آر یک، ام کی آی. - کلیات

برچسب یو آر یک، ام کی آی (مندرج در پیوستهای ۱ و ۸) باید به زبانهای آلمانی، فرانسه یا ایتالیایی چاپ شود. ترجمه زبان های دیگر نیز می تواند الصاق گردد. در صورت استفاده باید مفاد آن کاملاً تکمیل شود.
برچسب آی.

برگه صلاحیت تردد		مدل
شماره واگن		
<input type="text"/>	<input type="text"/>	
(نوع واگن)		
(مالک)		
به هر دلیل که برچسب تعمیر و نگهداری منقضی شود، ضمن وضعیت ایمنی واگن در بهره برداری و در تردد در بازدید می باید تعیین شود. واگن می تواند حالتی بازگویی شده بر روی چرخهای خاص بدون محدودیت سرعت تپی ترده نماید.		
از	به	
ایستگاه اعزامی	(کد کشورها)	ایستگاه مقصد
در		
تاریخ	جواز حمل و نقل	مأمور مسئول بازدید
	تیم خوردگی یک یا دو بار	امضاء
	معتبر	نام و مشخصه حاف

زمینه رنگ زرد، تقریباً در اندازه ۲۱۰*۱۳۸

۱۳۸

مدل آی. باید در هر دو طرف واگن نصب شده، نزدیک برچسب کی. نصب شود فرم موجود در برچسب به عنوان محور یا برگه صلاحیت تردد واگن انقضای تاریخ بازرسی آن مورد استفاده قرار می گیرد.

مدل کی. برچسب مدل کی. آسیب دیدگی یا مغایرت در واگن ها و واحد های بارمورد استفاده قرار می گیرد که مانع بهره برداری نمی شوند ولی باید قبل از بارگیری مجدد تعمیر شوند
 زمین آبی، تقریباً در اندازه ۲۱۰ * ۱۲۸ میلی متر

نقائص : (عبارتی که قابل قبول می باشند زیر آنها خط بکشید)

- | | | |
|---------------------------------|--|------------------------------------|
| ۲۰- کانتینر | ۱۱- عدم درج صحیح وزن | ۱- محورهای سوار شده عایق بندی نشده |
| ۲۱- وسیله نقلیه خارج شده از ریل | ۱۲- مدت زمان اعتبار برچسب | ۲- جعبه یا تاقان پنجره ها |
| ۲۲- تعمیر و نگهداری منقضی شده | ۱۳- استفاده از قطعات تعویضی خارجی | ۳- ترمز شوفاژ-سیستم |
| ۲۳- واگن مخزنی | ۱۴- مسدود کننده و آرماتورهای نخیره شده | ۴- شاسی (واگن / بوژی) مطبوع |
| ۲۴- سقف عایق بندی نشده | ۱۵- بدنه عایق بندی نشده | ۵- سیستم تعلیق سیستم روشنایی |
| ۲۵- مخزن عایق بندی نشده | ۱۶- بدنه عایق بندی نشده | ۶- سیستم کشش وسیله نقلیه |
| ۲۶- مخزن عایق بندی نشده | ۱۷- بدنه عایق بندی نشده | ۷- سیستم ضربه گیر توالی - دستشویی |
| ۲۷- مخزن عایق بندی نشده | ۱۸- بدنه عایق بندی نشده | ۸- بدنه ارتباط بینابینی |
| ۲۸- مخزن عایق بندی نشده | ۱۹- مخزن عایق بندی نشده | ۹- سقف دستور العمل ها |
| | | ۱۰- دریاها |

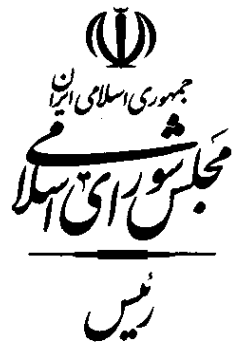
برچسب مدل کی. باید بطور مشخص در هر دو طرف واگن، تقریباً برای نگهداری اتیکت ها یا تابلو علامت گذاری چسبانده شود.

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰ / ۱۱ / ۱۹

پوست:

بسته



مدل ام.

(

(شرکت ریلی)	مدل M	
واگن	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
برای بررسی		
کد حمل و نقل باری	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
مطابق با پوست ۱	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
توضیحات تکمیلی	_____	
جواز حمل و نقل	مهر یا تاریخ	(امضاء)

زمینه سفید، تقریباً در اندازه ۲۱۰ * ۱۲۸ میلی متر

نقایص: (عبارتی که قابل قبول می باشند زیر آنها خط بکشید)

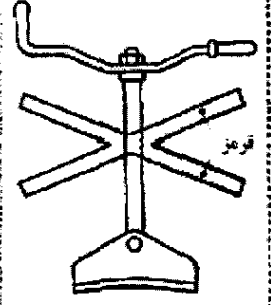
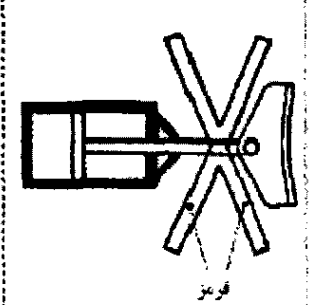
- | | | |
|---------------------------|-----------------------------------|-------------|
| ۱۱- محورهاى سوار شده | ۱۱- عدم درج صحیح وزن | ۲۰- کانتینر |
| عیاق بندى نشده | | |
| ۱۲- جعبه یاتاقان | ۱۲- وسیله نقلیه خارج شده از ریل | ۲۱- |
| پنجره ها | | |
| ۱۳- ترمز | ۱۳- مدت زمان اعتبار برجسب | ۲۲- |
| شوفاز-سیستم | | |
| ۱۴- شناسی (واگن / بوژی) | تعمیر و نگهداری منقضی شده | تهویه |
| مطبوع | | |
| ۱۵- سیستم تعلیق | ۱۴- استفاده از قطعات تعویضی خارجی | ۲۳- |
| سیستم روشنایی | | |

۱۶ - سیستم کشش وسيله نقلیه	۱۵ - واگن مخزنی	۲۴ - داخل
۱۷ - سیستم ضربه گیر توالیت - دستشویی	۱۶ - مسدود کنندها و آرماتورهای نخیره شده	۲۵ -
۱۸ - بدنه ارتباط بینابینی	۱۷ - سقف عایق بندی نشده	۲۶ -
۱۹ - سقف دستور العمل ها	۱۸ - بدنه عایق بندی نشده	۲۷ -
۲۰ - دربها	۱۹ - مخزن عایق بندی نشده	

فرم موجود در برچسب مدل ام. ثبت آسیب و عیوب واگن مورد استفاده قرار می گیرد که مانع ادامه مسیر یا بارگیری مجدد مانع از نصب آنها نمی شود ولی شرکت ریلی کاربر ملزم به انجام بررسی ویژه می باشد.

برچسب مدل ام. باید بطور مشخص در هر دو طرف واگن، درمحل کاملاً قابل رویت نزدیک نگهدارنده برچسب یا صفحه های فلزی حاوی اطلاعات نصب شود.

مدل آر یک

	<p>مدل R1</p> <p>غیر شوکت ریلی</p> <p>ترمز غیر قابل استفاده</p> <p>ملاحظات: _____</p> <p>اعضاء: _____</p> <p>مهر یا تاریخ: _____</p>	
---	--	---

زمینه سفید، در اندازه ۲۱۰ * ۱۰۵ میلی متر

فرم مندرج در برچسب آر. یک در واگن هایی استفاده می شود که ترمز هایی خراب دارند یا ترمزهایی که به دلایل خاص قابل استفاده نمی باشند. اگر ترمز مورد نظر ترمز دستی باشد (که از سکوی واگن یا از روی زمین قابل استفاده است)، در نتیجه بخش سمت راست برچسب و در غیر قابل استفاده بودن ترمز بادی سمت چپ آر. کاربرد ندارد و باید به ترتیب حذف شوند.

مدل یو.

برچسب مخصوص محموله های ویژه

مقر شکرکت ریلی		مدل U	مقر شکرکت ریلی		مدل U
		نقشه دوره نظری برای مقر برچسب			نقشه دوره نظری برای مقر برچسب
حداکثر بار محوری بار به متر رایج		جمع کل بار	حداکثر بار محوری بار به متر رایج		جمع کل بار
$Q_1 - Q_2$		Q_1 t/m	$Q_1 - Q_2$		Q_1 t/m
(Sigle de l'EF) / (N°)			(Sigle de l'EF) / (N°)		
فاصله عرضی نسبت به محور طولی	ارتفاع از تاج ریل	فاصله طولی نسبت به محور انتهایی یا نافی بوزی	فاصله عرضی نسبت به محور		ارتفاع از تاج ریل
			نسبت به محور انتهایی یا نافی بوزی		
12 mm	12 mm	19 mm	12 mm 12 mm		13 mm
A	B	C	A		B
B	C	D	B		C
C	D	E	C		D
D	E	F	D		E
مقر شکرکت ریلی					
(N°) / (شماره ۱۱)					

زمینه آبی، اندازه تقریبی ۲۱۰*۲۱۰/۵۰

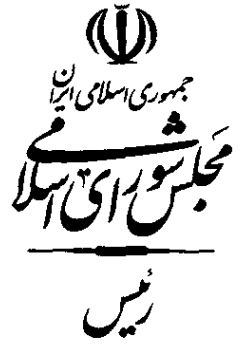
فرم مندرج در برچسب مدل یو. برای محموله های ویژه (آی. اس. سی.) مطابق با بخش ۱ نمودار ۷ دستورالعمل های بارگیری مورد استفاده قرار می گیرند. مفاد فیش ۵۰۲ اتحادیه بین المللی راه آهن ها (یو. آی. سی.) برای اینگونه محموله ها اجرا می شود. کاربرد بعدی در پیوست ۸ مشخص می شود. برچسب درون نگه دارنده های مخصوص درد و طرف قرار می گیرند.

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰ / ۱۱ / ۱۹

پوست:

بسته



ضمیمه ۱۰

قرارداد یکنواخت استفاده از واگنها

تعمیر و نگهداری اصلاحی و پیشگیرانه

فهرست مطالب

الف) تعمیر و نگهداری اصلاحی

- ۰- اصول
- ۱- آلات ناقله
- ۲- سیستم تعلیق
- ۳- ترمز
- ۴- شاسی واگن و بوژی‌ها
- ۵- ضربه‌گیر و دستگاه کشش
- ۶- بدنه واگن

ب) بررسی واگنها پس از وقوع یک رویداد خاص

- ۰- اصول
- ۱- خروج از خط
- ۲- ضربه با سرعت کمتر از ۱۲ کیلومتر در ساعت
- ۳- اضافه بار
- ۴- سیل
- ۵- تماس با خط بالاسری تحت ولتاژ (انرژی‌دار)

پ) تعمیر و نگهداری پیشگیرانه

- ۰- اصول
 - ۱- مهلت بازدید
- ضمیمه فرعی ۱- شاخصهای مربوط به بیضی گونی چرخها
- ضمیمه فرعی ۲- نمودار سیستم تعلیق بوژیهای وای ۲۵

مقدمه

ضمیمه ۱۰، برای استفاده توسط کارکنان یک کارگاه در نظر گرفته شده است و جزئیات حداقل شرایط مربوط به اجزاء (مطابق با معیارهای تعیین شده در سطح بین‌المللی) به هنگام خروج از کارگاه را ارائه می نماید. این ضمیمه از سه فصل تشکیل شده است.

ساختار فصل ای (تعمیر و نگهداری اصلاحی) مشابه با پیوست ۱، ضمیمه ۹ «کاتالوگ مغایرتها» می باشد. زیرفصل‌های آن به قرار ذیل می باشد:

- حداقل وضعیت و حدود ابعاد

- شاخصهای مربوط به عملیات تعمیر و نگهداری اصلاحی (روش‌های مجاز و غیر مجاز)

فصل بی مشتمل بر مقررات مربوط به بررسی واگنها پس از رویدادهای ویژه می باشد.

فصل سی به مقررات مربوط به تعمیر و نگهداری پیشگیرانه پرداخته است.

مواردی که باید بر روی واگنها درج گردد در ضمیمه ۱۱ قید شده است و ضمیمه ۱۰ نیز تنها به بررسی علائمی پرداخته است که می تواند منجر به عدم ادامه حرکت واگنها مطابق با ضمیمه ۹ گردد.

الف) تعمیر و نگهداری اصلاحی

اصول

نگهدارنده‌های واگن، مشتریان کارگاه‌ها و تعمیرات می‌بایستی تضمین کنند که با توجه به دستورالعمل‌های ضمیمه ۹ مربوط به دستورالعمل تعمیرات و ضمیمه ۱۰ فصل ای و در صورت مقتضی فصل بی در رابطه با انجام این تعمیرات، واگنها فاقد هرگونه نقصی که منجر به عدم بهره‌برداری مجدد از واگن شود، هستند.

فصل ای، ضمیمه ۱۰، مشتمل بر ضوابط و دستورالعمل‌های مربوط به کارگاه‌ها جهت رفع مغایرت‌های اشاره شده در ضمیمه ۹ می باشد.

در هر اعزام واگن به کارگاه، اجرای کلیه مفاد ضمیمه ۱۰ از فصل ای ضرورت ندارد و تنها مقررات مربوط به تعمیر خسارات اجراء می شود.

صرف نظر از علت خروج از سرویس واگن، رعایت مقررات ستاره‌دار* نیز در هر بار که واگن به کارگاه اعزام می شود ضروری است.

چنانچه کارگاهی از شرایط لازم برای احیای حداقل وضعیت خاص واگن برخوردار نباشد، این واگن باید طبق دستورالعمل نگهدارنده مورد بررسی قرار خواهد گرفت (مطابق با ضمیمه ۹).

۱. آلات ناقله

حداقل وضعیت و حدود ابعاد

چرخ و محور

۱-۱ فاصله چرخها، اندازه‌گیری شده از سطح ریلها از یک واگن خالی یا پر، همچنین ضخامت فلنج (لبه) چرخها می‌بایستی همزمان دارای چهار شرط ذیل باشند:

۱-۱-۱ فاصله بین قسمتهای بیرونی فلنج چرخها، اندازه‌گیری شده از ۱۰ میلیمتری متمایل به پایین دامنه اندازه‌گیری:

- حداکثر ۱۴۲۶ میلیمتر

- برای چرخهایی که قطرشان حداقل ۸۴۰ میلیمتر است:

• ۱۴۱۸ میلیمتر برای چرخ و محور واگنهای دومحوره، سیستم تعلیق گوشواره‌ای مضاعف، مناسب جهت حرکت با ۱۰۰ کیلومتر در ساعت با بار محوری ۲۲/۵ تن و چرخ و محور ۸ متری یا بیشتر؛

• ۱۴۱۰ میلیمتر برای محورهای سایر واگنها؛

- در چرخهایی که قطر بیرونی آنها ۸۴۰ میلیمتر می‌باشد حداقل ۱۴۱۵ میلیمتر؛

۱-۱-۲ فاصله بین صفحات داخلی بانداژها یا تاج چرخهای منوبلوک:

- حداکثر ۱۳۶۳ میلیمتر:

- حداقل ۱۳۵۷ میلیمتر برای چرخهایی که قطر آنها حداقل ۸۴۰ میلیمتر یا بیشتر است؛

- حداقل ۱۳۵۹ میلیمتر برای چرخهایی که قطر آنها کمتر از ۸۴۰ میلیمتر است؛

۱-۱-۳ اثر جابجایی بر روی محور نباید بر روی چرخ دیده شود.

۱-۱-۴ ضخامت فلنج چرخها، اندازه‌گیری شده از ۱۰ میلیمتر زیر دایره غلتشی:

- حداقل ۲۲ میلیمتر در چرخهای با قطر حداقل ۸۴۰ میلیمتر،

- حداقل ۲۷ / ۵ میلیمتر در چرخهایی با قطر کمتر از ۸۴۰ میلی متر و حداقل تا ۶۳۰ میلیمتر،

۱-۲ قطر دایره غلتشی چرخها نباید کمتر از مقادیر ذیل باشد:

- ۸۴۰ میلیمتر برای قطر ۹۰۰ تا ۱۰۰۰ میلیمتر در چرخهای نو،

- ۷۶۰ میلیمتر برای قطر اسمی ۸۴۰ میلیمتر در چرخ نو،

- ۶۸۰ میلیمتر برای قطر اسمی ۷۶۰ میلیمتر در چرخ نو،
 - ۶۳۰ میلی متر برای قطر اسمی از ۶۸۰ میلیمتر در چرخ نو.
- ۱-۳ عرض بانداژ یا تاج بانداژها در چرخهای منوبلوک باید به مقدار ذیل باشد:

- حداکثر ۱۴۰ میلیمتر،

- حداقل ۱۲۲ میلیمتر.

۱-۴ ارتفاع فلنج چرخها نسبت به دایره غلتشی باید حداکثر ۳۶ میلیمتر باشد.

۱-۵ فلنج چرخ که بوسیله شابلون اندازهگیری شده است، باید مقدار ابعاد کیو. آر. آن همیشه بیشتر از ۶/۵ میلیمتر بوده و فاقد هرگونه لبه یا زائده ای بر روی پروفیل خارجی فلنج چرخ، در فاصله بیش از ۲ میلیمتری لبه فوقانی فلنج چرخ، باشد (ضمیمه ۹ پیوست ۴).

۱-۶ صفحه غلتشی چرخ نباید:

- به طور متناوب دارای برآمدگی باشد؛

- دارای صاف شدگی بیش از ۶۰ میلیمتر طول در چرخ با قطر بیشتر یا مساوی ۶۳۰ میلیمتر باشد،

- دارای صاف شدگی بیش از ۳۰ میلیمتر طول در چرخ با قطر کمتر از ۶۳۰ میلیمتر باشد،

- دارای جوشکاری بیش از ۶۰ میلیمتر طول یا ۱ میلیمتر ضخامت باشد،

- دارای ترک خوردگی در لبه صفحه غلتشی باشد.

طول معایب صفحه غلتشی (مثل تورق، حفره، پوسته پوسته شدگی) نباید بیشتر از ۶۰ میلیمتر باشد.

۱-۷ در صفحه جانبی چرخ و بخش داخلی تاج چرخ یا بانداژ (وجه فعال) نباید شکاف یا نشانه‌ای با عمق شیار تیز دیده شود.

۱-۸ در چرخهای منوبلوک، میزان ساییدگی بانداژ باید با عمق شیار دورانی هم‌مرکز با چرخ و بجا مانده در وجه بیرونی تعیین شود. این شیار باید همواره به طور کامل نمایان باشد. با این حال امکان دارد که شیار تا حدی با مواد زائد پر شود، ولی اینها نباید به ارزیابی وضعیت ساییدگی چرخ لطمه وارد نماید.

۱-۹ ضخامت بانداژ چرخ اندازهگیری شده در سطح دایره غلتشی (دایره‌ای که در سطح عمودی در ۷۰ میلیمتری وجه داخلی بانداژ، سطح غلتشی چرخ را قطع می‌کند)، باید حداقل به مقدار ذیل باشد:

- برای واگنهای مجاز به تردد با سرعت ۱۲۰ کیلومتر در ساعت (واگنهای دارای نشانه اس. اس. یا "***"): ۳۵ میلیمتر

- برای سایر واگنها: ۳۰ میلیمتر:

۱-۱۰ در چرخ دارای بانداژ:

۱-۱۰-۱ بانداژ نباید شل باشد.

بانداژی بعنوان بانداژ شل در نظر گرفته می شود که حداقل حائز یکی از شرایط ذیل باشد:

- جابجایی بانداژ با چرخش بر روی تاج چرخ، در صفحه دایره وار غلتشی (قابل رویت با توجه به این حقیقت که علائم کنترل- بر روی بانداژ و تاج چرخ نسبت به یکدیگر تنظیم نیستند)،

- صدای غیرواضح در زمان ضربه زنی،

- شل شدگی گیره بانداژ،

- زنگ زدگی بین بانداژ و تاج ریل در بیشتر از ۱/۳ محیط چرخ؛

۱-۱۰-۲ در بانداژ نباید آثار جابجایی عرضی رویت شود (تنها در صورتی جابجایی عرضی می تواند وجود داشته باشد که گیره مفقود یا لق شده باشد، یا چنانچه بانداژ شکسته یا بوضوح تغییر شکل یافته باشد)؛

۱-۱۰-۳ گیره نباید ترک خورده باشد؛ چنانچه گیره بانداژ بوسیله گوه سفت شود، گوه نباید مفقود شود.

۱-۱۰-۴ بانداژ نباید شکسته شده و دارای ترک عرضی یا طولی باشد.

۱-۱۰-۵ قراردادن ورقه های فلزی محافظ بین چرخ و بانداژ ممنوع است.

۱-۱۱ توپی هسته نباید ترک خورده باشد.

۱-۱۲ تاج یک چرخ پره دار نباید شکسته شده باشد.

۱-۱۳ هیچیک از پره های چرخ نباید دارای شکستگی یا ترک خوردگی باشند.

۱-۱۴ یک چرخ منوبلوک یا چرخ نباید:

- هیچگونه نقص تعمیر شده با جوشکاری داشته باشد،

- هیچگونه ترک خوردگی داشته باشد.

عیوب جزئی بدنه چرخ ناشی از فرآیند ریخته گری قابل قبول است.

۱-۱۵ محورها:

- نباید هیچ ترک یا نقص رفع شده با جوشکاری مشهود باشد،

- نباید خمیدگی مشاهده شود؛

- باید فاقد تراشیدگی با لبه های تیز باشد؛

- باید فاقد هرگونه تراشیدگی به عمق بیش از ۱ میلی متر باشد.

میله های ترمز یا سایر قطعات نباید بر روی چرخ و محورها ایجاد ساییدگی کنند.

۱-۱۶ در هر اعزام به کارگاه، مجموعه چرخ-بانداز کلیه واگنهای مجهز به چرخهای بانداز شده باید مورد بررسی قرار گیرند. تاریخ این بررسی ها، همچنین تاریخ بررسی قبلی، در برگه تعمیر و نگهداری طبق ضمیمه ۱۱ بند ۵-۷، مقابل نشانه شرکت های ریلی و کارگاهی که این بررسی ها را انجام داده اند، درج می شود.

۱-۱۷ فاصله میان سطوح داخلی باندازها یا تاج چرخهای منوبلوک در محورهای خارج شده از خط باید بوسیله شابلون، دست کم در سه نقطه، در سطح ریل در فواصل ۱۲۰ درجه (ضمن جابجایی واگن از ۱/۳ محیط چرخ پس از هر بار اندازه گیری) اندازه گرفته شود.

زمانی که اختلاف این اندازه ها بیش از ۲ میلیمتر باشد، چرخ و محور مورد نظر باید تعویض شود. در هر حالت، واگن باید طبق ضمیمه ۹، برچسب داشته باشد.

۱-۱۸ در صورت افزایش دمای چرخ منوبلوک ناشی از ترمزگیری یا مشخصات ذیل:

- از بین رفتگی رنگ به اندازه ۵۰ میلیمتر یا بیشتر در تاج-مرکز چرخ یا آثار زنگ زدگی تازه، یا

- گداختگی کفشک ترمز، یا

- از بین رفتگی سطح غلتشی با روکش فلزی،

فاصله صفحات داخلی تاج چرخ از محورها باید طبق شماره های ۱-۱۷ و ۱-۲-۱ اندازه گیری شود.

چنانچه این فاصله در محدوده تolerانس مجاز باشد، ترمز هوا باید عایق بندی شده و واگن مجهز به برچسب مدل های ک. و آر. ۱ (ضمیمه ۹، پیوست ۱۱) با مندرجات «ترمز و سطح غلتشی باید برای اضافه بار حرارتی مورد بررسی واقع گردد».

این بررسیها بر روی چرخهایی که متحمل تنشهای حرارتی زیاد می شوند و بر روی جعبه یاتاقان با خط سفید عمودی منقطع نشانه گذاری شده اند، انجام نمی شود. (ضمیمه ۱۱، بند ۱-۶)

۱-۱۹ باید چرخها را از لحاظ بیضی گونی بررسی نمود، چنانچه:

- دست کم دو خرابی مربوط به بیضوی شدگی و نقص سطح غلتشی طبق ضمیمه ۱۰، پیوست ۱ بر روی یکی از چرخهای واگن یا در محیط آن وجود داشته باشد،

- بر روی چرخ یا چرخ و محورهای مورد نظر، هیچگونه علامتی در محور دوم مشاهده نشود،

- بر روی چرخهای هر دو چرخ و محور، دست کم یک علامت بر روی محور دومی مشاهده شود،

- علامت «ازبین رفتگی شدید و نامنظم بر روی حامل تاج چرخ بانداژه، طبق ضمیمه ۱۰ پیوست ۱، تصویر ۹ (علامت نشاندهنده بریدگی چرخ) جدای از نشانه دیگر وجود داشته باشد.

در این رابطه، بوژی باید بعنوان واگن با چرخ و محور در نظر گرفته شود. میزان بیضوی شدگی چرخها نباید از ۰/۶ میلیمتر تجاوز نماید.

جعبه یاتاقان:

۱-۲۰ جعبه یاتاقان نباید تاحدی آسیب دیده باشد که نتواند که مواد روانساز را در خود نگهداشته یا باعث نفوذ گرد و خاک و آب گردد.

۱-۲۱ لبه های جعبه یاتاقان باید سطح هادی صفحه حفاظ محور یا بخشهای مرتبط بوژی را در تمامی وضعیتهای جعبه یاتاقان با حاشیه ۵ میلیمتر پوشش دهد.

ملاحظات - روش های مجاز و غیر مجاز

۱-۲۲ یک چرخ و محور نباید با جوشکاری تعمیر شده باشد.

۱-۲۳ صفحات جانبی بانداژها یا تاج چرخ و محورهای منوبلوک نباید رنگ آمیزی شده یا با مواد روغنی پوشش داده شوند، به استثنای چهار علامت کنترل به فواصل ۹۰ درجه برای نشان دادن چرخهای بانداژ دار (ضمیمه ۱۱ بند ۶،۲).

۱-۲۴ میله های ترمز و سایر قطعات نباید با محورها تماس داشته باشد. چنانچه امکان رفع نقص نباشد، قطعات مورد نظر باید برداشته شده یا بنحوی که اصطکاک را از بین ببرد، معلق شوند. ترمز باید عایق بندی شده و به برچسب های مدل ک. آر. ۱ تجهیز گردد (طبق ضمیمه ۹).

۱-۲۵ لبه های تیز در یک فلنج چرخ را می توان با ماشین تراش یا با سنگ زنی ازبین ببرند.

بریدگی چرخ و روکش های فلزی صفحات چرخشی، را می توان با موافقت نگهدارنده با استفاده از ماشین تراش از بین برد.

۱-۲۶ در صورت جایگزینی چرخ و محور، قراردادن یک یا چند چرخ و محور با چرخهای بانداژدار در زیر واگن مجهز به چرخهای منوبلوک مجاز نیست.

واگنهای مخزن دار و واگنهای بارگیری شده با کانتینرهای مخزن دار برای حمل کالاهای خطرناک کلاس آر. آی. دی. ۲ باید به چرخهای منوبلوک تجهیز گردند.

۱-۲۷ به منظور قرار دادن چرخ و محور روی ماشین تراش، کارگاه شرکت ریلی استفاده‌کننده تنها در صورتیکه جعبه یاتاقان مجهز به سوراخهای مرکزی نباشد مجاز به برداشتن درپوش جعبه یاتاقان می‌باشد. هرگونه عملیات دیگر بر روی جعبه یاتاقانها با نظر نگهدارنده صورت می‌گیرد.

۱-۲۸ در صورت اصلاح مجدد پروفیل چرخهای منوبلوك لازم است تا:

- شیارهای لبه صفحه غلتشی یاتاقان و هر تورفتگی و تیزی روی فلنج چرخ پیدا کرد و آنها را هنگام اصلاح مجدد پروفیل از بین برد؛

- هرگونه آثار تراش با عمق زیاد و با جهت شعاعی را با استفاده از فکهای گیره ماشین تراش از بین برد.

۱-۲۹ چرخ و محورهای موجود و مجهز به چرخهای منوبلوك فولاد آ.آر.۲، آ.آر.۳، آ.آر.۸، آ.آر.۹ باید برای کنترل به نگهدارنده تحویل داده شوند. این کنترل با هدف بررسی عدم وجود ترک و علامت فک گیره ماشین تراش انجام می‌شود. پس از کنترل، یک ورق فلزی سه‌گوش با پوشش فولادی باید به یکی از پیچ‌ومهره‌های روکش جعبه یاتاقان نصب شود.

۱-۳۰ واگنهای دارای ترمز کفشک دار قابل تغییر خودکار متناسب با بار برای سیستم اس. اس. نمی‌توانند مجهز به چرخهای منوبلوك فولادی آ.آر.۲، آ.آر.۳، آ.آر.۸، آ.آر.۹ باشند.

چنانچه امکان اضافه بار حرارتی وجود داشته باشد، مقررات شماره ۱۸-۱ قابل اجرا می‌باشد.

۱-۳۱ نشت روغن بین محور و توپی هسته چرخ، بطور حتم ایجاد دلیل لقی بانداژ نیست. ولی باید حتما وقوع جابجایی تشخیص داده شود.

۱-۳۲ در صورت وجود هر گونه علامت یا احتمال داغی جعبه یاتاقان، چرخ و محور را باید تعویض کرد.

۱-۳۳ جعبه یاتاقانها تنها باید توسط نگهدارنده روغنکاری شود.

۱-۳۴ هیچگونه تعمیری نباید درجعبه یاتاقان ها انجام گیرد .

۱-۳۵ چنانچه بر اساس فرم اچ. آن (به ضمیمه ۷ رجوع شود) تقاضای تعویض محور شود، باید در فرم اچ. آن قطر چرخ و محور قبلی (واگن بوژی دار یا محوردار) قید گردد تا نگهدارنده قادر به تهیه چرخ و محوری که تفاوت قطر دایره چرخشی آن در حد مجاز طبق مقررات اجرایی باشد.

در صورتی که تعویض چرخ و محور بدون استفاده از مدل اچ. آن و بدون اظهار خاص از طرف نگهدارنده انجام گیرد، اختلاف قطرهای دایره چرخها نباید بیشتر از مقادیر ذیل باشد:

- ۱۰ میلیمتر بین دو چرخ و محور یک بوژی یا

- ۲۰ میلیمتر در واگنهای محوردار

۲- سیستم فنربندی

حداقل وضعیت و حدود ابعاد

- ۲-۱ تیغه‌های فنر تعلیق نباید بیش از ۱۰ میلیمتر در جهت طولی جابجا گردد.
 - ۲-۲ هیچ تیغه‌ای نباید مفقود شده و یا ترک خورده باشد. این مقررات برای فنرهای پارابولیک و فنرهای تیغه‌ای نیز اعمال می‌گردد.
 - ۲-۳ هیچ فنر مارپیچی که متعلق به سیستم فنربندی اصلی است نباید شکسته باشد. هیچ فنر کمکی مارپیچی که بعنوان ضربه‌گیر استفاده می‌شود، موجب بی‌نظمی در سیستم فنربندی اصلی شود، نباید شکسته باشند.
 - ۲-۴ هیچیک از قطعات لازم برای تثبیت فنرها نباید گم یا جدا شده باشد.
هیچ یک از گیره‌های فنر نباید شل باشد.
 - ۲-۵ زمانی که واگنها مجهز به فنرهای تعلیق تیغه‌دار (برگی) باشند، فاصله بین گیره فنر تعلیق و اجزاء بدنه واگن، شاسی‌ها یا شاسی‌های بوژی، که امکان تماس با گیره فنر را دارند، حداقل باید ۱۵ میلیمتر باشد.
 - ۲-۶ نباید شیارهای تازه ایجاد شده بر اثر تماس بین اجزاء زیر وجود داشته باشد:
- بین گیره فنر یا سایر قطعات سیستم تعلیق و شاسی واگن یا بوژی،
- بین چرخها و بدنه یا شاسی.
 - ۲-۷ برآمدگی گیره فنر تیغه‌دار باید در محل استقرار خود گیر کند (بدنه جعبه یاتاقان یا سرپیچ). نباید موجبات هیچگونه وضعیت غیر عادی (تابیدگی) در بدنه جعبه یاتاقان ایجاد شود.
 - ۲-۸ عناصر تشکیل‌دهنده سیستم فنربندی الاستیکی (رینگها، میله فنر، پوسته میانی یاتاقان، محور سیستم تعلیق) نباید جابجا، مفقود یا شکسته شده باشد. محورهای سیستم تعلیق باید کاملاً تثبیت شوند.
- ملاحظات- روش‌های مجاز و غیر مجاز
- ۲-۹ ایجاد حداقل فاصله از طرق ذیل مجاز نیست:
- با افزودن صفحات فلزی بین پایه‌های فنر یا پوسته یاتاقان و اتصالات، حتی اگر صفحات جوشکاری شده باشد،
- ایجاد پایه‌ها یا پوسته یاتاقان تعلیق از طریق جوشکاری.
 - ۲-۱۰ در صورت آسیب‌دیدگی یکی از فنرهای سیستم تعلیق در یک واگن با شاسی صلب (علامت زده شده مطابق با ضمیمه ۱۱ بند ۴-۷)، باید هر دو فنر یک چرخ و محور را با دو فنر دیگر با همان انعطاف جایگزین کرد. به

همین منظور، در تقاضای قطعات یدکی، با استفاده از مدل اچ. (به ضمیمه ۷ رجوع شود) باید قید گردد که در واگن با شاسی صلب، فنر استفاده شود.

در مورد فنرهایی که به تدریج سخت می شوند، لزومی به تعویض هر دو فنر نیست. در درخواست این گونه فنرها، حتما نوع فنر موردنظر باید در مدل اچ. ذکر شود.

۱۱-۲ تعمیر فنرهای سیستم تعلیق با جوشکاری ممنوع است.

۱۲-۲ فنرهای پارابولیک و استاندارد برای بار محوری ۲۲ یا ۲۲/۵ تن بار محوری در صورت آسیب دیدگی، به سادگی قابل تعویض می باشند.

۳- ترمز

حداقل وضعیت و حدود ابعاد

ترمز هوای فشرده

۱-۳ در واگنهای مجهز به ترمز هوای فشرده، زمانی که ترمز کار می کند، دستگیره شیر انسداد ترمز باید بطور عمودی به سمت پایین قرار گیرد. بایستی امکان انسداد ترمز با چرخش دستگیره، به میزان حداکثر ۹۰ درجه وجود داشته باشد. دستگیره باید حتما شرایط مندرج در ضمیمه ۹ پیوست ۱۰ را رعایت نماید.

۲-۳ عملکرد اجزاء فرمان دستگاههای مربوط به تغییر نظام ترمز باید به سادگی طبق مندرجات ضمیمه ۱۱ بند ۳-۴ قابل شناسایی باشد.

۳-۳ شیر اصلی ترمز باید کاملا قابل استفاده باشد.

بلوکهای ترمز، کفشکهای ترمز، ترمزهای دیسکی و اهرم بندی ترمز

۴-۳ دستگاه ثبت ترمز دیسکی باید وضعیت «ترمز گرفته شده» و وضعیت «ترمز خلاص» را بوضوح نشان دهد.

۵-۳ هیچیک از دستگاههای محافظ ایمنی اهرم بندی ترمز نباید شکسته یا خراب باشد.

۶-۳ واگنهای دارای بلوکهای ترمز روی هم افتاده بایستی طبق ضمیمه ۹ رسیدگی شوند. وقتی بلوکهای ترمز روی هم افتاده در نظر گرفته می شوند که سطح بیرونی آن با سطح بیرونی جانبی تاج چرخ تماس پیدا کرده باشد.

۷-۳ کفشکهای ترمز چدنی فرسوده، شکسته یا مفقود شده باشد باید تعویض شوند. حداقل ضخامت کفشکهای ترمز، در نازکترین نقطه ای که از بیرون قابل دید باشد، نباید از ۱۰ میلیمتر کمتر باشد. کفشک ترمز:

- که نشان شروع ترک در آن دیده شود، بعنوان کفشک شکسته محسوب نمی شود.

- چنانچه فقط با فلز تقویت کننده بتوان آن را جا انداخت، بعنوان کفشک شکسته تلقی می گردد.

۸-۳ زمانیکه کفشکهای ترمز ترکیبی:

- مفقود شده باشند،
 - بطور شعاعی از سطح اصطکاک تا لبه فلزی شکسته شده باشند (بجز در سطح درز انبساط)
 - بخشی از کفشک که در معرض سایش و اصطکاک بوده در بیش از یک چهارم طول کفشک یا ملحقات فلزی به وضوح تخریب شده باشد،
 - در منطقه نگهدارنده کفشک ترمز کمتر از ۱۰ میلیمتر باشند،
- در این صورت کارگاه شرکت استفاده کننده باید :
- یا در صورت داشتن کفشک یدکی، آنها را جایگزین نماید؛
 - یا در صورت نداشتن کفشک یدکی، ترمز را جدا و هواگیری نماید.
- سپس واگن باید با ضمیمه ۹ مطابقت داده شود. نقص مشاهده شده بر روی برجسبهای مناسب روی واگن قید شود.

کوپلینگ شیلنگ ترمز

- ۳-۹ همه واگنها باید مجهز به نیم کوپلینگهای ترمز باشند. واگنهای مجهز به دو اتصال کوپلینگ در هر انتها برای هر لوله اصلی ترمز مجهز، می بایست دو نیم کوپلینگ ترمز در هر انتها نیز داشته باشند.
- ۳-۱۰ نیم کوپلینگهای ترمز نباید نقص داشته باشند (آب بندی نشده).
- ۳-۱۱ هیچیک از اجزای کوپلینگ ترمز (وصل شده یا وصل نشده) نباید از ۱۴۰ میلیمتری بالای تاج ریلها پایینتر باشد.
- ۳-۱۲ شیرهای قطع هوا باید قابل استفاده بوده و صحیح عمل کنند. همه دستگیره های راه اندازی باید موجود بوده و کج نباشد.

اطلاعات - روش های مجاز و غیر مجاز

- ۳-۱۳ قطعات ترمز آسیب دیده یا شل که می توانند ایمنی را به خطر انداخته یا موجب سایر خسارات شوند، باید برداشته شده یا خوب متصل شوند. اینگونه آسیب دیدگی ها باید طبق بند ۱۹-۱ بررسی شوند. در این صورت ترمز هوای فشرده باید جدا شده و برجسب های آر. ۱ و ک. به واگن زده شود.

۳-۱۴ انجام اقدامات بر روی تجهیزات پنوماتیک سیستم ترمز (از قبیل توزیع‌کننده‌ها، سوپاپهای رله، سوپاپهای توزین، سیلندرهای ترمز) و تعویض آنها توسط شرکت ریلی استفاده‌کننده مگر در صورت موافقتنامه‌های دو یا چند جانبه مجاز نمی‌باشد.

۳-۱۵ واگنهایی که ترمز دستی آنها از سکو یا زمین قابل راه‌اندازی است، در صورت غیرقابل استفاده بودن باید تعمیر شوند. در غیر اینصورت طبق ضمیمه ۹ با آنها رفتار می‌شود.

۳-۱۶ لنت ترمزهای دیسک‌دار صرفاً توسط نگهدارنده واگن تعویض می‌شوند. نگهدارنده بر این که ترمز بدون کنترل شرکت ریلی استفاده‌کننده در وضعیت عملکردی صحیح باشد، نظارت مستمر دارد.

۳-۱۷ نیم‌کوپلینگ‌های ترمز غیرموجود یا آسیب دیده می‌بایست با نیم‌کوپلینگ‌های یدکی شرکت ریلی استفاده‌کننده جایگزین گردند.

۳-۱۸ عملیات جوشکاری بر روی بست‌های تثبیت‌کننده ایمنی مجاز نمی‌باشد.

۴- شاسی واگن و بوژیها

حداقل وضعیت و حدود ابعاد

شاسی‌ها

۴-۱ شاسی نباید بطور واضح تغییر شکل یافته و یا کج شده باشد.

۴-۲ بازوهای تیرهای حامل طولی، تراورس کله‌گی و تیر عرضی که توسط قلاب درگیر می‌شوند نباید دارای ترک‌هایی (ترک عرضی) باشد که از لبه بازو شروع و تا بیشتر از نصف عرض بازو ادامه یافته است. ترک‌های طولی می‌توانند بغیر از نقاطی که پایه‌های فنر بر روی تیر اصلی تثبیت شده‌اند به ۱۵۰ میلیمتر برسند. در این نقاط، ترک‌های طولی بین بازو و بدنه تیر اصلی نباید از ۱۰۰ میلیمتر طول متجاوز گردد.

۴-۳ مفاصل جوشکاری شده روی تیرهای اصلی و روی محافظ‌های جعبه یاتاقان، نباید هیچ ترک‌ای داشته و نقطه شروع ترک در قطعاتی که بدین ترتیب نصب شده‌اند نیز نباشد.

۴-۴ دو دستگیره برای استفاده پرسنل مانورچی باید زیر هر یک از تیرهای عرضی کله‌گی نصب شوند.

۴-۵ رکاب‌ها و دستگیره‌ها برای استفاده مناسب باشند. رکاب‌ها و تکیه‌گاهشان نباید ترک‌دار باشند.

۴-۶ واگنهای دارای کفه چوبی یا از نوع ماده قابل‌اشتعال حتی اگر از زیر با ورق فلزی پوشانده شده باشند، باید در بالای چرخ‌های ترمزدار مجهز به شبکه‌های ضدجرقه باشند. استفاده از ورق‌های ضدجرقه که مستقیماً در زیر کفه نصب می‌شوند، مجاز نمی‌باشد.

همچنین این مقررات برای واگنهای مسطح بدون کفه یا دارای کفه غیریکپارچه و مناسب برای حمل و نقل کانتینرهای بزرگ یا نیمیدککشها معتبر می‌باشد.

ورق‌های ضدجرقه نباید از جای خود در آمده یا زنگ زده باشند.

۴-۷ واگنهای محوردار حامل علامت مندرج در ضمیمه ۱۱ بند ۱۰-۲ باید به ورق‌های ویژه ضدجرقه مجهز شوند.

۴-۸ صفحات راهنمای محور نباید از جای خود در آمده یا شکسته باشند و سطح مقطع آنها نباید بیشتر از یک چهارم ترک خوردگی داشته باشد، و نیز در جهت یا در مجاورت نقطه تثبیت واقع نشده باشند.

۴-۹ هیچیک از میله‌های کشویی صفحه راهنما نباید مفقود شده باشد.

۴-۱۰ نگهدارنده‌های محور نباید خراب یا مفقود شده باشند.

۴-۱۱ پایه فنرهای تعلیق نباید شل، شکسته، ترک‌خورده یا تغییر شکل یافته باشند.

انواع بوژی‌ها

۴-۱۲ مفاصل جوشکاری شده روی تیرهای طولی و عرضی شاسی بوژیها نباید ترک‌خورده باشند، همچنین هیچ ترکی نباید از قسمتهای جوشکاری شده شروع شود. تیرهای حامل طولی و تیرهای حامل عرضی و میله‌های تعلیق نباید ترک‌خورده باشند.

۴-۱۳ سطوح سایشی سیستم‌های ضربه‌گیر روی جعبه یا تاقان یا میله گهواره بوژی نباید روغنکاری شوند.

۴-۱۴ هیچ یک از بالشتک‌های بوژی، اجزاء یا فنرهای آن نباید مفقود شده یا شکسته باشد.

۴-۱۵ بوژی نباید در وضعیت غیرعادی نسبت به شاسی قرار گیرد.

۴-۱۶ کاسه بوژی تحتانی نباید شکسته یا شل باشد.

۴-۱۷ پین اصلی کاسه بوژی تحتانی نباید مفقود، شکسته و یا شل باشد.

۴-۱۸ هیچیک از میله‌های کشویی (قطعه سایشی) نباید مفقود شده باشند.

طول کلی ترک‌ها در بند جوشکاری قطعات سایشی نباید از ۵۰٪ طول کلی جوشکاری‌ها تجاوز نماید.

۴-۱۹ در صورت فقدان اتصالات زمینی یا کابل تماس با زمین باید آنها را جایگزین نمود. با اینحال باید مطمئن شویم که اتصال به زمین از قبل وجود داشته است.

بوژیهای وای ۲۵ - و متعلقات آن (به ضمیمه ۲ رجوع شود)

- ۴-۲۰ هیچیک از فنرهای وزن نباید ترک خورده یا شکسته باشند. اینگونه آسیب دیدگی طبق بند ۱۹-۱ مورد بررسی قرار می گیرد.
- ۴-۲۱ هیچ یک از فنرهای بارگیری نباید جابجا یا شکسته باشد. اینگونه آسیب دیدگی طبق بند ۱۹-۱ مورد بررسی قرار می گیرد.
- ۴-۲۲ پیچش تمامی فنرهای وزن بوژی می بایست در یک راستا باشد.
- ۴-۲۳ پیچش تمامی جفت فنرهای مارپیچی استوانه ای بوژی (از قبیل فنر وزن/فنر بارگیری) می بایست در جهت مخالف باشد.
- ۴-۲۴ هیچیک از رینگهای ضربه گیر خارجی یا داخلی نباید مفقود، شکسته یا شل باشد.
- ۴-۲۵ هیچیک از کلاهکهای تامپون نباید با شاسی بوژی تماس داشته باشد (تامپون معیوب)
- ۴-۲۶ هیچیک از میله بالابر تی نباید مفقود یا شل باشد. این نوع آسیب دیدگی طبق بند ۱۹-۱ مورد بررسی قرار می گیرد.

ملاحظات - روشهای مجاز و غیر مجاز

- ۴-۲۷ رکابهای ترک برداشته شده باید توسط کارگاه شرکت ریلی استفاده کننده تعویض گردد. تعمیراتی از قبیل جوشکاری مجاز نمی باشند.
- ۴-۲۸ زمانی که ورقه های فلزی جرقه گیر در یک واگن خراب یا آسیب دیده باشند، بدون احتمال انجام تعمیرات مناسب، باید ترمز را جدا نموده و با واگن طبق ضمیمه ۹ (برچسب گذاری) رفتار شود.
- ۴-۲۹ پارگی، آسیب دیدگی و ترک تیر طولی، تیر عرضی میانی، تیر کله گی شاسی (مربوط به واگن یا بوژی) و قطعات جوشکاری شده تنها باید در کارگاه منتخب نگهدارنده با جوشکاری مجدد تعمیر شوند.
- با اینحال، کارگاه شرکت ریلی استفاده کننده استثنائاً مجاز به انجام عملیات جوشکاری فقط برای تعمیر ترکها یا شکستگی پروفیل های شاسی می باشد تا امکان استرداد واگن خالی به مبدا خود وجود داشته باشد.
- ۴-۳۰ واگنهایی که شاسی آنها کج شده یا تغییر شکل یافته و مناسب بهره برداری نیستند، می بایستی با موافقت نگهدارنده آن مورد بررسی ویژه قرار گیرند.
- ۴-۳۱ به هنگام آسیب دیدگی صفحات محافظ محور و نگهدارنده فنرهای سیستم تعلیق که توسط پیچ و مهره بر روی شاسی تثبیت شده، کارگاه شرکت ریلی استفاده کننده آنها را اصلاح یا تعویض می کند.

۴-۳۲ چنانچه میخ پرچها یا پیچهای تثبیتکننده صفحات محافظ شل یا مفقود شده یا از طرف شرکت ریلی استفادهکننده با مهرها و پیچهای خود قفلشونده یا با پین زبانه دار یا با جوش و غیره تعویض شده باشند، واگن باید مجهز به برچسب ام. گردد.

۴-۳۳ سطوح اصطکاکی سیستمهای ضربهگیر که روی راهنمای جعبه یاتاقان یا گهواره بوژی چرخان عمل میکنند، نباید روغنکاری شوند.

در صورت روغنی شدن این سطوح باید بدون پایین آوردن جعبه دنده پاک شوند.

در این صورت واگن باید مجهز به برچسب ام. گردد.

۴-۳۴ جوشکاری صفحات سایشی در بوژیها فقط بعد از کردن چرخ و محورها و طبق دستورات نگهدارنده مجاز است. جوشکاری مجدد ترک صفحات سایشی مجاز نیست.

۵. اجزاء تامپون (ضربهگیر) و سیستم کشش

حداقل وضعیت و حدود ابعاد

دستگاه ضربه گیر

۵-۱ ارتفاع مرکزی دستگاه ضربهگیر که بطور عمودی در زمان توقف از نوک ریل اندازهگیری می شود، باید به مقادیر ذیل باشد:

در واگنهای خالی - حداکثر ۱۰۶۵ میلیمتر

تحت حداکثر بار - حداقل ۹۴۰ میلیمتر

۵-۲ با نگاهی از بیرون به جداره جلویی واگن، صفحه تامپون سمت چپی باید برآمده باشد. چنانچه هر دو تامپون واقع در یک انتهای واگن برآمده باشند، تامپونها باید یکسان و صفحه آنها نباید دارای شعاع قوسی کمتر از ۱۵۰۰ میلیمتر باشد.

۵-۳ هیچیک از تامپونها و پیچ مهرههای تثبیتکننده تامپونها مفقود شده باشند. کلیه مهره های تثبیت کننده باید محکم باشند. این امر در مورد واحدهای غیر قابل تفکیک واگن نیز قابل اجرا است.

۵-۴ تجهیزات قفل کننده یا وسایل تثبیت که مانع از سقوط میله تامپون می شوند نباید خراب و یا مفقود شده باشند.

۵-۵ فنر و سایر قطعات تامپون نباید ترک خوردگی و آسیب دیدگی که مانع از فعالیت صحیح تامپون می شود، داشته باشند. وارد کردن فشاری با دست تا حداکثر ۱۵ میلیمتر برای یک تامپون در هر انتهای واگن مجاز است.

۵-۶ جعبه‌های تامپون نباید به اندازه ای صدمه دیده باشند که پابندهایشان به حد کافی قوی نبوده یا عملکرد هادی پلانجر تامپون به حد کافی ضمانت نشود.

در محفظه تامپون و میله‌های تامپون نباید نشانی از ترک در جوشکاری قسمت تحتانی تامپون دیده شود.

۵-۷ در صفحات تامپونها نباید هیچگونه پرچ یا پیچ مهره‌ی تثبیت‌کننده مفقود یا شل شده باشد. این امر در قلابهای ثابت نیز رعایت می‌گردد.

۵-۸ سطوح تماس صفحات تامپونها می‌بایست بحد کافی روغنکاری گردد. این امر در اجزاء غیر قابل تفکیک واگن نیز رعایت می‌گردد.

۵-۹ در سطوح تماس فولادی صفحات تامپونها نباید نشانی از شیارهای دارای لبه تیز که می‌توانند مانع از لغزش صفحات شوند دیده شود. این امر همچنین در مورد اجزاء غیر قابل تفکیک واگن نیز دیده می‌شود.

۵-۱۰ اجزای ضدضربه در واگنهای مجهز به این اجزاء، نباید دارای علامات نشاندهنده عکس‌العمل در برابر تحریکات و نیز نشانی از تغییرشکل داشته باشند.

اجزای ضدضربه در صورتی تحریک می‌شوند که:

- فلش (نشانگر رنگی) کاملاً قابل رؤیت نباشد.
- شاخص تغییرشکل، مفقود یا تغییرشکل داده شده باشد.
- میله طولی تامپون بطور واضح کوتاه شده باشد.
- محفظه تامپون تغییرشکل داده یا تخریب شده باشد.

سیستم کشش:

۵-۱۱ هیچ قسمتی از اجزای قلاب (وصل شده یا نشده) نباید پایین تر از ۱۴۰ میلیمتر از بالای تاج ریل قرار بگیرد.

۵-۱۲ طول قلاب پیچی باید طوری باشد که تامپونها در حداقل تماس قرار گیرند.

۵-۱۳ قلابهای پیچی و قلابهای کششی نباید مفقود شده باشد.

۵-۱۴ قلابهای پیچی و قلابهای کششی نباید ترک خورده باشند. بعلاوه، نباید آسیب‌دیده باشند و مانع از قلاب شدن با سایر واگنها شده یا از عملکرد صحیح آنها اجتناب بعمل آورند.

۵-۱۵ میله‌های کششی نباید شکسته یا ترک‌خورده باشند. غلاف‌ها، پیچ مهره‌ها یا خارهای غلاف نباید شکسته یا مفقود شده باشند.

۱۶-۵ میله و راهنمای قلاب کشش نبایست فرسوده باشند، به گونه‌ای که قلاب کشش بتواند بر روی محور خود در میله‌های راهنما بچرخد.

۱۷-۵ چنانچه سیستم کشش غیرمستمر بکار گرفته شده باشد، هیچ یک از آسیب‌های ذیل نباید وجود داشته باشد:

- شکستگی یک تیغه اصلی در فنر تخت؛

- شکستگی تیغه دیگر با فاصله کمتر از یک چهارم طول تیغه از مرکز فنرمیانی،

- شکستگی یا نقص یک فنر پیچی مخروطی، پیچی استوانه‌ای یا رینگ؛

- خرابی در یک فنر لاستیکی.

۱۸-۵ در صورت استفاده از سیستم کشش مداوم، هیچ فنری نباید شکسته یا آسیب‌دیده باشد. راهنماهای سیستم کشش نباید نشانی از ترک‌خوردگی، که مانع عملکرد درست دستگاه می‌شود، داشته باشد.

۱۹-۵ قطر بین قلاب کششی در کوپلینگ پیچی باید حداقل ۵۰ میلیمتر باشد.

۲۰-۵ زمانی که کوپلینگ پیچی، غیرقابل استفاده یا مفقود شده باشد، باید آن را تعمیر یا تعویض کرد.

ملاحظات- روش‌های مجاز و غیر مجاز

۲۱-۵ تعمیر دستگاه‌های کشش با جوشکاری ممنوع می‌باشد.

با اینحال، میله‌های کشش شکسته‌شده یا ترک‌خورده را می‌توان موقتاً با جوشکاری برقی تعمیر کرد. واگنهای مربوطه بایست طبق ضمیمه ۹ بررسی شده و با قرار گرفتن در انتهای قطار ارسال گردند.

۲۲-۵ واگنهای مجهز به ضربه‌گیر کورس بلند که قطعات کشویی آنها بطور قابل رؤیت در وضعیت بینابینی نیست، باید طبق ضمیمه ۹ بررسی شوند.

۲۳-۵ وقتی که یک تامپون در یکی از انتهای واگن آسیب دید، بایست هر دو تامپون را تعویض نمود. تامپونهای جایگزین‌شده باید مثل هم باشند (با این حال به بند ۲-۵ رجوع شود). در صورتی که تامپونهای با کورس ۱۰۵، ۱۳۰ یا ۱۵۰ میلیمتر باشند، تامپونهای تعویضی باید از همان نوع تامپونهایی که پایین آورده شده‌اند، باشند. بعلاوه، در تامپونهای با کورس ۱۳۰ و ۱۵۰ میلیمتر، قطعات تعویضی باید از لحاظ طراحی همان مشخصاتی را دارا باشند که تامپونهای قبلی داشتند. در خصوص تجهیزات ضربه گیر معیوب یا تغییر شکل داده مطابق با دستورات نگهدارنده رفتار خواهد شد.

تامپونهای مجهز به تجهیزات ضربه‌گیر اصولاً با تامپونهای مشابه تعویض می‌شوند. چنانچه استثنائاً تامپونهای مجهز به تجهیزات ضربه‌گیر مشابه در اختیار نبود، می‌توان آنها را با تامپونهای استاندارد جایگزین

نمود تا پیگیری سیر واگن تا زمان تخلیه بار یا اعزام به کارگاه تعمیر امکان پذیر باشد. در این صورت برچسب ک. مطابق ضمیمه ۹، پیوست ۱۱ و برچسب مطابق با ضمیمه ۷ بند ۴-۵، تصویر ۲ الزامی است.

۲۴-۵ پیچ مهره‌های تثبیت‌کننده مفقودی در صفحات تامپون‌ها را می‌توان با پیچ‌های تثبیت‌کننده مناسب جایگزین نمود. موقعی که بر روی سطوح تماس صفحات تامپون لبه‌های تیز باشد گردد، این لبه‌های تیز باید سنگ زنی شوند.

۲۵-۵ اجرای عملیات جوشکاری یا گرمادهی در مجاورت یا روی تامپونهای نشانه‌گذاری شده با یک نقطه زرد بر روی جعبه تامپون، ممنوع است (به ضمیمه ۱۱، بند ۴-۹-۷ رجوع شود).

۶- بدنه وسیله نقلیه

حداقل وضعیت و حدود ابعاد

مقررات قابل اجرا در کلیه واگنها:

۱-۶ بدنه واگن، روسازی کلیه دستگاههای مکمل واگن نباید خسارت دیده باشند بنوعی که موجب خرابی یا هدر رفتن بار شده یا ایمنی بهره‌برداری ریلی یا امنیت کارکنان یا محیط را به خطر بیندازد.

۲-۶ بدنه واگن و اجزای آن نباید از گاباری بارگیری تجاوز کند.

۳-۶ هیچیک از قسمت‌های کولپینگ گرمایش و سایر کولپینگ‌ها (وصل شده یا نشده) نباید از فاصله بیش از ۱۴۰ میلیمتری بالای ریل آویزان باشند.

۴-۶ قسمت‌های متحرک واگن و دستگاههای کنترل آنها نباید دارای آسیب‌های بارز که مانع از انجام عملکرد عادی آنها می‌شوند، باشند.

۵-۶ هیچ یک از دیواره‌های جانبی یا کفه واگن نباید تا جاییکه موجب هدر رفتن بار یا تخریب بار با رطوبت می‌شوند، مفقود، شکسته، ترک‌خورده یا آسیب‌دیده باشد.

۶-۶ درب‌های کشویی باید بگونه‌ای واقع شوند که نتواند از شیارهای خود خارج شوند. جداره‌های جانبی تاشو بایست بگونه‌ای نصب شوند که نتوانند از لولا یا قفل‌های خود جدا شوند.

۷-۶ درب‌ها و جداره‌های کشویی باید کاملاً بسته و قفل شوند و نباید مفقود یا از شیارهای خود جدا شوند.

۸-۶ درب‌ها نباید تغییر شکل یافته یا دارای آسیب دیدگی باشند به نحوی که موجب هدر رفتن بار شوند.

۹-۶ سیستم‌های هدایت و قفل‌ها (چارچوب درها، لولاها، چفت، دستگیره‌ها) نباید مفقود، دررفته یا تغییر شکل یافته باشند.

۶-۱۰ رکابها، نرده پله، پیاده رو، و نردبان باید ایمن و فاقد ترک خوردگی باشند. این مقررات در اجزای نگهدارنده و مهار آنها نیز اعمال می‌گردد.

۶-۱۱ در رکابها ممکن است موج، تغییرشکل یا کج شدگی به میزان حداکثر ۲۰ میلیمتر وجود داشته باشد.

۶-۱۲ فاصله مجاز بین نرده پله و نزدیکترین بخش واگن باید حداقل ۶۰ میلیمتر باشد.

۶-۱۳ تابلوی توضیحات، تابلوهای تاشو و نگهدارنده‌های برچسب نباید مفقود شوند و باید به طور مناسب محکم باشند.

۶-۱۴ مندرجات ذیل طبق ضمیمه ۱۱ بایست موجود و خوانا باشند:

- شماره واگن؛
- علامت مقررات اسفاده مشترک از واگن‌ها (آر. آی. وی) یا برچسب خرابی (برای واگنهایی با کد مبادله ۴۱، ۴۳، ۴۵، ۸۱، ۸۳ یا ۸۵)؛
- وزن خشکه وسیله نقلیه؛
- وزن ترمز ترمزدستی؛
- محدودیت‌های بارگیری؛
- ظرفیت واگنهای مخزن‌دار؛
- بارهایی که واگنهای مخزن‌دار برای حمل آنها مجاز است؛
- طول بین تامپونها؛
- علامت هشدار «احتیاط- خطربرق‌گرفتگی» برای ولتاژ بالا در واگنهای مجهز به رکاب یا نردبان‌های واقع در ارتفاع بیش از ۲ متر؛
- تابلوی تعمیر و نگهداری؛
- علامت وجود سیستمهای ضربه‌گیر؛
- نوارهای اریبی در واگنهای مجهز به ضربه‌گیر.

مقررات تکمیلی برای واگنهای مسقف :

۶-۱۵ درچه‌های تهویه هوا نبایست مفقود یا صدمه دیده باشد.

۶-۱۶ دنده کنترل، شاترها، گیره‌های نگهدارنده نباید جدا، رها شده و یا تغییرشکل یافته باشد.

۶-۱۷ پوشش سقف و کانال آب نباید بالا آمده یا تغییرشکل یافته باشد.

۶-۱۸ سقفهای بازشونده را می‌بایست بتوان بست و قفل نمود تا از هرگونه باز شدن ناگهانی پیشگیری شود.

هیچ یک از اجزای کنترل نباید مفقود، تغییرشکل یافته یا ناکارآمد باشند. سقفا بایستی در شیارهای مربوطه قرار بگیرند.

۱۹-۶ دریچه‌های سقف باید بطور صحیح مورد استفاده قرار گیرند.

مقررات تکمیلی در واگنهای لبه بلند:

- ۲۰-۶ درب‌های جانبی باید قابلیت بسته و قفل شدن را داشته باشند تا از هرگونه باز شدن ناگهانی پیشگیری شود.
- ۲۱-۶ باید امکان بسته یا قفل نمودن دربهای جانبی و انتهایی میسر باشد تا از هرگونه باز شدن ناگهانی پیشگیری شود.
- ۲۲-۶ سیستم قفل دربهای انتهایی (نافی‌ها، شفت بادامکی، رینگ‌ها، بادامک‌ها) نمی بایست مفقود، شکسته یا ترک‌خورده بوده و باید قابل استفاده باشند.
- ۲۳-۶ میله‌های فوقانی (جهت گرفتن دست) نباید به نحوی تغییرشکل یافته، شکسته یا ترک‌خورده باشند تا از گاباری مجاز تجاوز کنند.

مقررات تکمیلی در واگنهای مسطح:

- ۲۴-۶ درب دیواره جانبی واگن را بایست بتوان بلند نمود و در همان حالت نگهداشت.
- ۲۵-۶ لولاهای، پین‌ها و سیستم قفل درب دیواره جانبی واگن نبایست مفقود، شکسته بوده و باید قابل استفاده باشند.
- ۲۶-۶ ستون‌های باربندی قابل نصب و انفصال، چرخان و قابل بلندشدن نبایستی مفقود، شکسته یا ترک‌خورده بوده و نباید به نحوی تغییرشکل یافته یا شکست شده باشد تا از گاباری مجاز تجاوز کنند. این مقررات در شیارها و دستگاههای مهار ستونهای باربندی نیز اعمال می گردد.
- بسته‌های ستون باربندی باید سالم باشند
- ۲۷-۶ تکیه گاههای تاشونده نبایستی شل باشند.

مقررات تکمیلی در واگنهای مخزن‌دار:

- ۲۸-۶ مخزنها نباید دارای تغییر شکل با لبه‌های تیز باشد (حتی اگر باعث هدررفتگی بار نشود)
- ۲۹-۶ ترک‌های زین مخزن مجاز نیستند. چنانچه مخزن بر روی شاسی با پیچ یا میخ پرچ تثبیت شده، هیچ یک از این پیچ ها و میخ ها نباید مفقود شده باشند.

۶-۳۰ در بخشهای جوشکاری شده مخزن و شاسی نباید هیچگونه ترک خوردگی وجود داشته باشد.

۶-۳۱ نردبانها، سکوها و گاید ریل باید برای استفاده نمودن کاملاً آمن بوده و نباید شل باشند.

۶-۳۲ ورقه‌های عایق حرارتی، آفتابگیرها و عایق‌ها نمی‌بایست شل باشند.

۶-۳۳ مخزنها و تجهیزات بارگیری و تخلیه آنها نباید ناشتی داشته باشند و باید بطور محکم آب‌بندی شوند به استثنای دستگاههای اتوماتیک تهویه هوا (ضمیمه ۱۱، بند ۳-۶).

۶-۳۴ درپوشهای پیچی نباید مفقود شده باشند.

۶-۳۵ فلنج‌های کور نباید مفقود و شل باشند. تمامی پیچ‌های تثبیت‌کننده باید وجود داشته باشند.

۶-۳۵ پیچ کنترل اضطراری سوپاپ تخلیه باید باز باشد.

۶-۳۷ شاخص سوپاپ تخلیه باید بطور صحیح کار نماید.

۶-۳۸ درپوش گنبدی شکل باید وجود داشته و بتواند بطور محکم بسته شود.

مقررات تکمیلی برای واگنهای دارای روکش مکانیکی:

روکش مکانیکی باید قابلیت بسته و قفل شدن مناسب را داشته باشد (شاخص قابل رؤیت). این مقررات همچنین در قفل‌بندی اتصالات انتهایی نیز اعمال می‌گردد.

مقررات تکمیلی در واگنهای با کاپوت تلسکوپی:

۶-۴۰ کاپوت‌ها باید با قرار گرفتن در گاید ریل پیش‌بینی شده برای این کار، بدرستی بسته و قفل شوند.

مقررات تکمیلی مربوط به واگنهای مسطح بوژی‌دار برای حمل وسائط نقلیه جاده‌ای و ریلی:

۶-۴۱ پانل‌های متحرک در دو سر واگن نباید آسیب‌دیده بوده و باید از دو طرف قفل شوند.

۶-۴۲ صفحات آب‌بندی پیچها، زنجیرهای ایمنی و چشمی‌های آنها بایست در وضعیت عملکردی خوبی قرار داشته باشند.

مقررات تکمیلی برای واگنهای مجهز به سیستم اتوماتیک کنترل قطار (ای. سی. تی. اس.):

۶-۴۳ شاسی‌های گردان نباید آسیب‌دیده باشند به طوری که نتوان آنها را به طور مناسب تثبیت کرد و قفل نمود.

۶-۴۴ قفل‌های فنری باید درست عمل کنند.

۶-۴۵ قفل‌های میانی باید عمل کرده و بطور واضح وضعیت «قفل شده» در آنها مشخص باشد.

۶-۴۶ ستونهای باربندی باید در محل اصلی خود قرار بگیرند.

مقررات تکمیلی مربوط به واگنهای حمل اتومبیل :

- ۴۷-۶ دربهای کلهکی واگن و نردبانهای عبوری بینابینی را باید بتوان بلند کرده و قفل نمود.
- ۴۸-۶ سطح بارگیری فوقانی باید بر روی گیره های نگهدارنده قرار گرفته و به طور مناسب مهار شوند. سیستم شاخص باید عمل نماید.
- ۴۹-۶ هیچیک از قطعات نباید شل باشند (از قبیل گوه- میلههای کشویی گوههای چرخ، دستگیره هندل، دستگاه بالابر یا پایین آور، دربهای کلهکی واگن، نردبانهای ارتباطی بینابینی).

مقررات تکمیلی مربوط به واگنهای تخلیه خودکار:

- ۵۰-۶ سوپاپها و دریچهها باید قابلیت بسته شدن و قفل شدن را داشته باشند.
- ۵۱-۶ هیچ بخشی از دستگاه قفل بندی و تخلیه نباید شل باشند.
- ملاحظات - روشهای مجاز و غیرمجاز**
- ۵۲-۶ در صورت بروز تغییر شکل، زمانی که بررسی گاباری بارگیری نیاز باشد، مفاد بند ۴، بخش ۱ دستورالعمل های بارگیری باید اعمال گردد.
- استثنا: در مورد واگنهای ساخته شده طبق فیش ۵۰۵ یو. آی. سی. و واگنهایی که عرض آنها از عرض حاصله با اعمال دستورالعمل بارگیری بیشتر است، تماس با نگهدارنده واگن برای آگاهی از عرض مجاز واگن الزامی است. در صورت عدم پاسخ از جانب وی، به دلایل ایمنی، اعمال مقررات بند ۴، بخش ۱ دستورالعمل های بارگیری ضروری است.
- ۵۳-۶ قطعات پلاستیکی و تخته سه لا (برای مثال پوشش سقفها و پانلهای جداره های جانبی) نباید با میخکاری تعمیر شوند. این واگنها حاوی علامت مورد اشاره در ضمیمه ۱۱، بند ۱۴-۲ هستند.
- ۵۴-۶ میخ پرچهای تثبیت کننده مخزن در مقر مخزن واگنهای مخزن دار را می توان در صورت مفقود شدن با پیچ و مهره جایگزین نمود.
- ۵۵-۶ عملیات جوشکاری بر روی مخزنها تنها توسط کارگاه مجاز و با توافق نگهدارنده انجام می گیرد.

ب : بررسی واگنها پس از حوادث خاص

• اصول

در دست تهیه

۱- خروج از ریل

در دست تهیه

۲- ضربه در سرعت بیشتر از ۱۲ کیلومتر در ساعت

در دست تهیه

۳- اضافه بار

در دست تهیه

۴- سیل

در دست تهیه

۵- تماس خط بالاسری تحت ولتاژ

در دست تهیه

پ- تعمیر و نگهداری پیشگیرانه

۰ اصول

طی بازدید، نگهدارنده باید اطمینان حاصل کند که واگنها به لحاظ ایمنی بار و بهره‌برداری، تا زمان بازدید بعدی در شرایط مناسبی برای بهره‌برداری عادی قرار دارند.
این بازدید باید جزو لاینفک سیستم تعمیر و نگهداری برحسب زمان یا عملیات باشد.

۱- دوره بازدید

۱-۱ در سیستم تعمیر و نگهداری بر حسب زمان، بازدید پس از دوره تعیین شده طبق فیش ۱-۵۷۹ یو. آی. سی. انجام می‌شود. در این سیستم، مهلت بازدید برابر با مدت اعتبار برچسب تعمیر و نگهداری است. حداکثر اعتبار این برچسب با مدت زمان تعیین شده در بند ۳-۱ برابر می‌باشد.

۱-۲ در سیستم تعمیر و نگهداری بر حسب عملیات، بازدید زمانی انجام می‌شود که واگن دچار محدودیت کاری بر حسب تن/کیلومتر که طبق فیش ۱-۵۷۹ یو. آی. سی. تعیین شده، شود. مدت اعتبار برچسب تعمیر و نگهداری نباید از میزان تعیین شده در بند ۳-۱ تجاوز کند.

۱-۳ حداکثر دوره اعتبار برچسب تعمیر و نگهداری (طبق ضمیمه ۱۱، بند ۲-۳) به شرح ذیل می‌باشد:

۱-۳-۱ ۶ سال که احتمالاً تا ۳ ماه نیز تمدید می‌یابد، برای واگنهایی که متناسب با شرایط ذیل هستند:

- نوع توزیع‌کننده بی. دی. سی. اچ. ا. کی. ای. دبلیو. ای. دبلیو. ای. دبلیو. یو. دی. کی.؛
- تنظیم‌کننده اتوماتیک اهرم بندی ترمز؛
- سیستم تعلیق با گوشواره های دوپل در واگنهای محوردار؛
- بوژی با فنرهای تیغه‌ای و گوشواره ای (غیر از این، همچنین بوژیهای مدرنیزه (نیسکی) در واگنهای راه آهن آلمان)؛
- بوژیهای دارای فنرهای مخروطی و ضربه‌گیر یو. آی. سی. یا با مشخصات مشابه؛
- تامپونها مطابق با فیش های ۲-۵۲۶ یا ۱-۵۲۶ یو. آی. سی.؛
- ۱-۳-۲ بمدت ۴ سال که احتمالاً تا ۳ ماه نیز تمدید می‌شود، برای واگنهایی که با شرایط بند ۱-۳-۱ مطابقت ندارند.
- ۱-۳-۳ برای کسب تمدید سه ماهه، واگنها باید علامت مثبت ۳ ام. «ام+۳» طبق (ضمیمه ۱۱، بند ۳-۲) را داشته باشند. واگنهای بدون علامت مثبت ۳ ام. «ام+۳» بنا بر درخواست نگهدارنده و در صورتی که وضعیت واگن مانع آن نشود می‌توانند این علامت را داشته باشند.
- ۱-۴ با این حال، نگهدارنده باید بر اساس نوع واگن و شرایط بهره‌برداری آن، یک دوره اعتبار کوتاه‌تری تعیین کند. به علاوه، در مورد واگنهای مجهز به ترمز اس. اس. و با برچسب دوره اعتبار تعمیر و نگهداری بیش از ۳ سال، نگهدارنده باید یک بازدید میان دوره ای انجام دهد.
- این بازدید ممکن است در صورت رضایتبخش بودن نتایج بدست آمده، به بازدید تصادفی محدود شود.
- ۱-۵ در مورد واگنهای مخزن‌داری که موعد (پایان ماه) آزمایش بصری مخزن آنها رسیده است (ضمیمه ۱۱، بند ۴-۶) باید مطابق با ضمیمه ۹ اقدام شود.

ضمیمه فرعی ۱

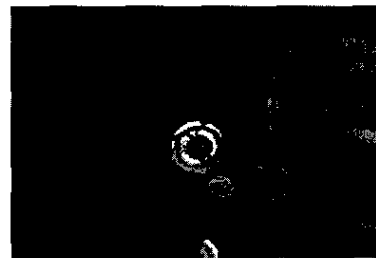
علامات مربوط به بیضی‌گونی چرخها



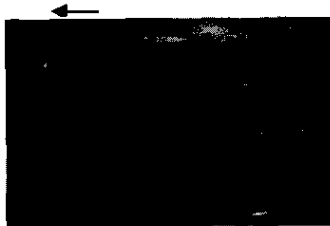
تصویر ۱
پین بریده



تصویر ۲
تسمه ایمنی شکسته شده



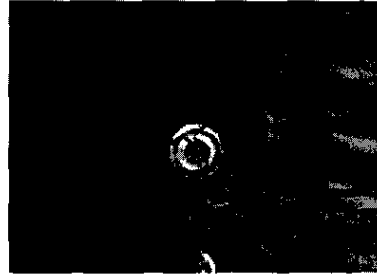
تصویر ۳
آثار برق‌زدگی بر روی برروی واشر
انتهایی مثلث ترمز



تصویر ۴
آثار برق‌زدگی بر روی فنرهای بارگیری

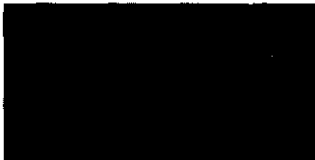
تصویر ۵

قسمتهای دارای برق‌زدگی قابل رؤیت از بیرون نقاط
سائیده شده تیغه‌های فنر سیستم تعلیق پارابولیک



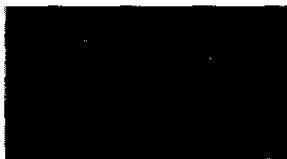
تصویر ۶

دستگاه ایمنی بالابر مفقود شده یا شل شده



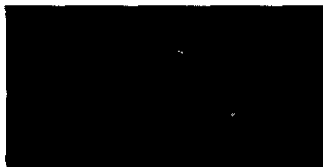
تصویر ۷

پلاکهای فرسوده منگنزی در جبهه یا تاقام یا
گایدها - جدا شده یا مفقود



تصویر ۸

سطح تماس نامنظم بالبه تاج چرخ (با بانداژ)



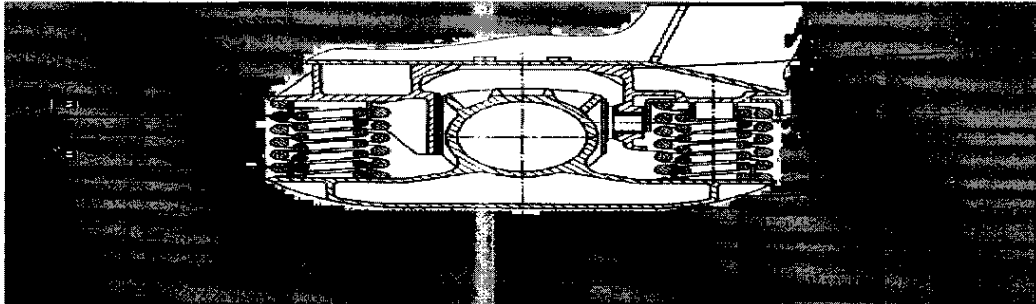
تصویر ۹

تورفتگی شدید و نامنظم لبه تاج چرخ (با بانداژ)

ضمیمه فرعی ۲

نمودار سیستم تعلیق بوژی وای ۲۵

تصویر ۱- بوژی فنردار برای بار محوری ۲۰ تن



۱ الف فنر وزن برای بار محوری ۲۰ تن، چرخش به طرف راست

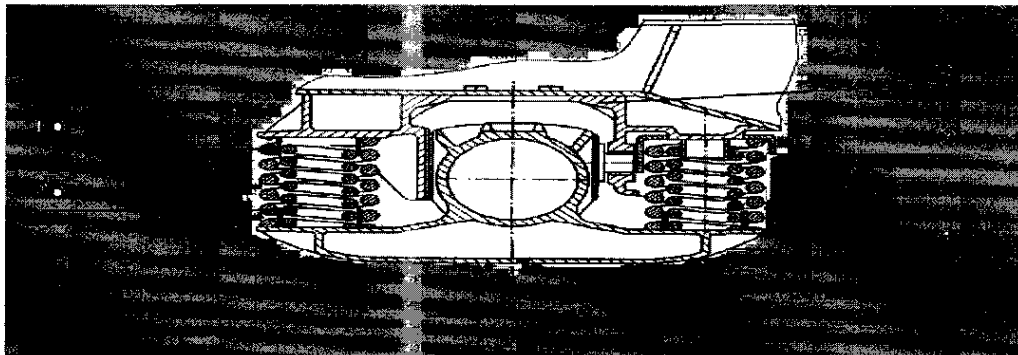
۲ الف فنربارگیری برای بار محوری ۲۰ تن، چرخش به طرف چپ

۳ کلاک فنر

۴ جعبه یاتاقان

۵ گاید جعبه یاتاقان

تصویر ۲- بوژی فنردار برای بار محوری ۲۲ / ۵ تن



۱ ب فنروزن برای بار محوری ۲۲ / ۵ تن، چرخش بطرف چپ

۲ ب فنر بارگیری برای بار محوری ۲۲ / ۵ تن، چرخش به طرف راست

۳ کلاک فنر

۴ جعبه یاتاقان

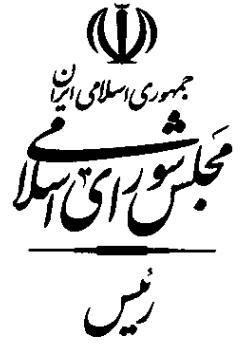
۵ گاید جعبه یاتاقان

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰/۱۱/۱۹

پست:

بسته



ضمیمه ۱۱

قرارداد بهره برداری یکنواخت از واگنها (جی سی یو)



قابل اجراء از ۱۳۸۵/۴/۱۶ (۱ جولای ۲۰۰۶)

فهرست مطالب

شماره	موضوع	صفحه
۱	کلیات - دستورالعمل های کلی	
۲-۱	شماره واگن	
۲-۲	برچسب عدم تخطی	
۲-۳	برچسب تعمیر و نگهداری	
۲-۴	وزن مجاز بارگیری	
۲-۵	ظرفیت حمل و نقل	
۲-۶	وزن واگن های مخزن دار و واگن های بشکه	
۲-۷	ظرفیت و شاخص کالاهای مجاز در حمل و نقل	
۲-۸	طول بار و سطح کفه واگن	
۲-۹	فاصله چرخ و محورهای انتهایی و ناخی ها	
۲-۱۰	ورقه حفاظ جرعه	
۲-۱۱	واگنهای ویژه ترافیک راه آهن انگلستان	
۲-۱۲	زاویه شکستگی برای عبور در فری - بوت	
۲-۱۳	قطعات جدا شدنی واگن	
۲-۱۴	کوبیدن میخ یا گیره (قزن) ممنوع	
۲-۱۵	واگنهای مجهز به تجهیزات ویژه (واگنها با سیستم تخلیه خود کار، سقف بازشونده و غیره)	
۲-۱۶	عرض خط متفاوت	
۲-۱۷	علامت بوژی های مجهز شده به چرخ و محوراسمی ۱۴۲۵ میلی متری با قابلیت تغییر این فاصله (تجهیزات تغییر خودکار فاصله طبق فیش یو آی سی ۴-۵۱۰)	
۲-۱۸	علامت بوژی های مجهز به چرخ و محور اسمی ۱۵۲۰ میلی متری با قابلیت تغییر این محور (تجهیزات تغییر خودکار فاصله طبق فیش یو آی سی ۴-۵۱۰)	
۳-۱	ارتفاع سطح شیب در واگنهای کانتینردار (در وضعیت بدون بارگیری)	
۳-۲	واگنهای حامل حمل صندوق، واگنهای جیبی (محفظه ای)، علامت زنی های مخصوص واگنهای بکاررفته در حمل و نقل ترکیبی	

شماره	موضوع	صفحه
۴-۱	طول تامپونهای بیرونی	
۴-۲	ترمز واگن خالی و بارگیری شده	
۴-۳	دستگاه تغییر سیستم ترمزگیری باهوای فشرده، وزن ترمز، حروف اختصاری نوع ترمز	
۴-۴	کفشک های ترمز کامپوزیتی	
۴-۵	ترمز دیسکی	
۵-۱	واگنهایی که مجاز به عبور از تپه های مانوری نیستند	
۵-۲	علامت برای واگنهایی بوژی داری که فاصله بین دو محور داخلی آنها بیش از ۱۴ متر است (مجاز برای عبور از تپه های مانوری)	
۵-۳	واگنهایی که مجاز به عبور از سرعت گیرها یا سایر تجهیزات مانور و بازدارنده در وضعیت فعال نمی باشند	
۵-۴	علامت برای واگن ها جهت جلوگیری از برخورد تامپونها	
۵-۵	ممنوعیت عملیات مانور تپه های یا مانور ضربه ای برای واگن ها	
۵-۶	علامت گذاری واگنهای مجهز به اجزاء ضدضربه	
۵-۷	تجهیزات ضربه گیر	
۵-۸	علامت گذاری واگن های مجهز به قلاب کامل برآمده	
۵-۹	واگنهای قلاب شده ثابت	
۵-۱۰	واگنهای بوژی دار که فقط مجاز به عبور از قوسها با شعاع بیش از ۳۵ متر می باشند	
۵-۱۱	واگنهای مجهز به تامین جریان الکتریکی	
۵-۱۲	واگنهای مجهز به قلاب اتوماتیک	
۶-۱	چرخ های مقاوم در برابر گرمای شدید	
۶-۲	علامت گذاری چرخهای بانداژ شده	
۶-۳	لوله های تهویه	
۶-۴	آزمایش واگنهای مخزنی، شرایط ویژه و دستورالعمل ها	
۷-۱	نقاط مخصوص بالا بردن بدنه واگن در کارگاه	

۷-۲	بالابردن واگنها از ۴ نقطه
۷-۳	بالابردن واگن یا پایان آوردن در یک انتها
۷-۴	تعویض فنرها
۷-۵	بازرسی بانداژ
۷-۶	بازرسی دوره های از واحدهای کنترل
۷-۷	حفاظت از پوشش داخلی واگن های مخزن
۷-۸	واگن خصوصی، واگن های استاندارد یوآی سی، واحدهای هماهنگ
۷-۹	قطعات یدکی
۸-۱	علامت اخطار برق فشار قوی

شماره	موضوع	صفحه
پیوست ۱	شرایطی که باید برای حمل واگن از طریق فری- بوت رعایت شود	
پیوست ۲	دستورالعمل های مربوط به استفاده از واگنها با چرخ و محورهای قابل تعویض در مسیرهای پیرنه	
پیوست ۳	قوانین مربوط به استفاده از واگن های خصوصی با چرخ و محورهای قابل تعویض (برای واگن های محوردار) یا بوژی های قابل تعویض (در واگنهای بوژی دار) در راه آهن فنلاند	

۱- مقدمه

۱-۱- در این ضمیمه نشانه گذاری ها و علائم درج شده روی واکن‌های باری و همچنین محل درج این گونه نشانه ها و علائم روی واکن‌ها تعیین شده است. این سند براساس نشانه ها و علائم مرتبط با نکات فهرست شده در پایین درزمینه یک فرآیند، برای ارائه خدمات ویژه یا یک استفاده کننده برای فرآیند بارگیری واکن‌ها، حمل و نقل ترکیبی، آماده سازی عملیات اعزام قطار، مانور، کنترل فنی، کارگاه و سرانجام علائم هشداردهنده تدوین شده است.

در این ضمایم دستورالعمل‌های دقیقتری مربوط به واکن‌هایی که حمل آنها توسط فری بوت یا روی خطوط با فاصله‌های متفاوت مجاز می‌باشد ارائه می‌شود.

۱-۲- بر روی واکن‌ها (در مکانهای تعیین شده) باید دستورالعمل‌ها و علائم به زبان مالک واکن، با حروف لاتین یا ارقام عربی نصب شود.

مندرجات و علائم باید همواره قابل رویت باشند. آنها باید روی دیواره‌های جانبی و در صورت امکان، در ارتفاع ۱۶۰۰ میلیمتری بالاتر از سطح ریل‌ها (ارتفاع متوسط علامت‌ها) نصب شوند.

در واکن‌های بدون دیواره‌های جانبی، نوشته‌ها روی صفحات ویژه نصب می‌شوند. درخصوص شرایط مربوط به صفحات ویژه علامت زنی واکن‌های مخزن دار به فیش شماره یو آی سی ۵۷۳ رجوع شود. هیچ معنایی دیگری نباید از نوشته‌ها و علائم استنباط شود.

نوشته‌ها و علائم نباید با علائم دیگر مورد استفاده قرار گیرند.

۱-۳- واکن‌هایی که علائم و مندرجات روی آنها ناپیدا یا غیرقابل رویت باشند، مشمول ضمیمه‌های ۹ و ۱۰ می‌شوند.

۱-۴- نشانه‌ها و علائم غیر از علائم فهرست شده در این ضمیمه در بخش‌های دیگری در واکن درج خواهد شد که چنین نشانه‌هایی ندارند.

قسمت پایین سمت چپ دیواره‌های جانبی برای نصب و چسباندن برچسب‌های دیگر، به جز برچسب‌های «کی» و «ام» خواهند بود.

۱-۲- شماره واگن، کشور ثبت کننده، نگهدارنده، نوع واگن

علامت گذاری به شکل زیر روی بدنه واگن نصب می شوند (مثال):

31 RIV 80 D-DB 0691 235-2 Tanoos	32 RIV 80 D-BASF 7369 553-4 Zcs	33 RIV 84 NL-ACTS 4796 100-8 Sipss	43 87 E 4273 361-3 Laeks
---	--	---	-----------------------------------

در صورت کافی نبودن فضای کافی برای اینگونه علامت گذاری (به ویژه در واگن های کفی) علامت

زنی به شکل زیر روی بدنه انجام می شود:

01 87 3320 644-7
RIV E-SNCF Ks

محل نصب: در سمت چپ روی هر یک از جدارهای جانبی، سمت چپ هر یک از تیرهای اصلی (شاسی) به ویژه در واگن باری روباز لبه بلند، یا، روی صفحات ویژه در روی واگن های فاقد جداره های جانبی (بعنوان مثال: واگن های مخزنی).

مفهوم (براساس مثال فوق):

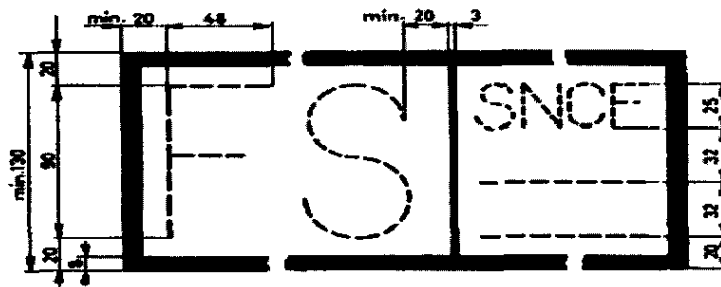
- ۳۱ مناسب برای بهره برداری یکسان (۲ رقمی)
- ۸۰ کشوری که در آن واگن ثبت می شود (۲ رقمی)
- ۰۶۹۱ مشخصات فنی بسیار مهم (۴ رقمی)
- ۲۳۵ شماره واگن در سری تولید آن (۳ رقمی)
- ۲- رقم کنترل خودکار (۱ رقمی)
- ریو علامت ریو روی واگن یعنی اینکه واگن علاوه بر اینکه قوانین و مقررات جاری پذیرفته می شود، مقررات "واحد فنی" در حوزه راه آهن و مفاد فیش یو آی سی را رعایت کرده و در نتیجه، با تمامی دستورالعمل های کاربردی برای نوع مربوطه در حمل و نقل ریلی بین المللی را برآورده می نماید. این واگنها قابلیت بهره برداری متقابل را دارا می باشند.
- دی کشوری که در آن واگن به ثبت می رسد، در اینجا کشور آلمان
- دی بی مالک واگن (با حروف اختصاری)؛ اگر از بیان یا درج اسم و آدرس کامل شرکت ریلی خودداری شود، درج حروف اختصاری آن الزامی خواهد بود.
- تانوس درج مشخصات فنی اصلی وسیله نقلیه:
- تی: حرفی که نوع واگن را مشخص می کند (با حرف بزرگ)
- انوس: حروف شناسایی؛ (حروف کوچک) خصوصیات اصلی استفاده از واگن را توصیف می کند.

نکات مهم:

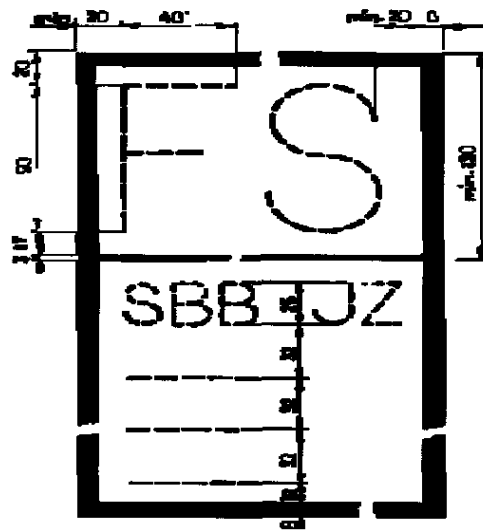
- ۱- سایر جزئیات در فیش یو آی سی ۲-۴۲۸ درج شده است.
- ۲- واگن‌های مجهز به بیش از ۸ محور می‌توانند علامت ريو را حمل کنند، حتی اگر با توصیه‌های مربوط به حداکثر بار (مراجعه شود به بند ۴-۲) مطابقت نداشته باشند ولی به شرط آنکه به سایر شرایط مندرج در این ضمیمه و ضمیمه ۹ (تمامی شرایط) پاسخ دهند و از هیچ عنصری که ممکن است گاباری و سلیه نقلیه ریلی در حال سرویس دهی را درگیر کند برخوردار نباشند. موارد استثناء برای این واگن‌ها، با توجه به موقعیت علامت زنیها مجاز می‌باشد.

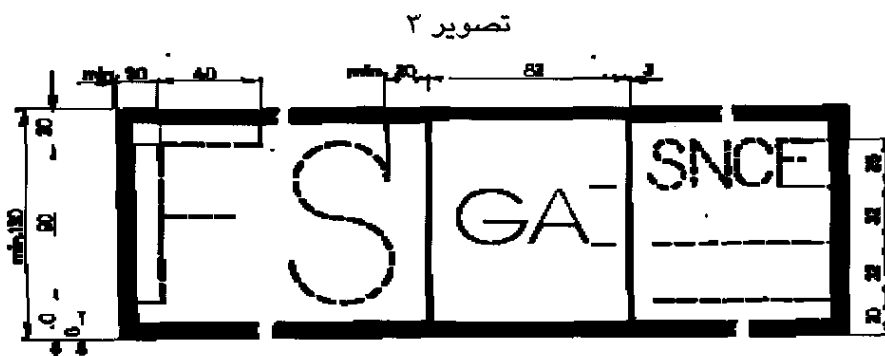
۲-۲- برجسب تخطی واگن

تصویر ۱

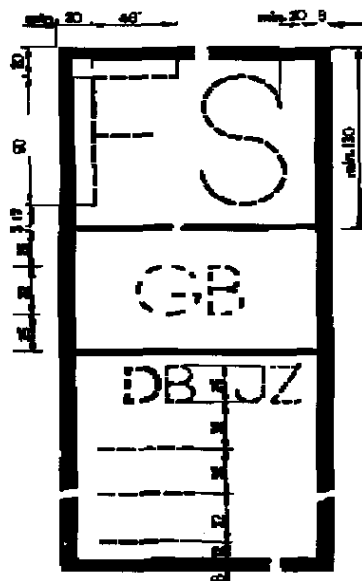


تصویر ۲





تصویر ۴



محل نصب: سمت راست هر دیواره جانبی

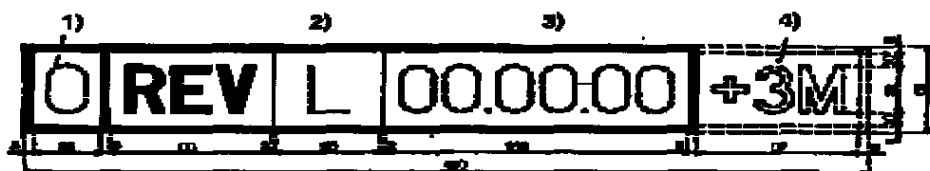
مفهوم: به دلیل تفاوت‌های موجود با مقررات یو آی سی، روی این واگن‌ها علامت "ریو" زده نمی‌شود. بنابراین کاربرد آنها منوط به توافق دوجانبه یا چندجانبه بین شرکت‌های ریلی است. حروف نخست اسامی شرکاء طرف قرارداد در این کارد وارد می‌شود و این واگن‌ها فقط توسط شرکت‌های راه‌آهنی مذکور قابل استفاده هستند. لذا این واگن‌ها کاملاً قابل بهره برداری متقابل نمی‌باشند.

حروف جی آ یا جی بی ، مطابق با فیش یو آی سی ۵۰۶، حکایت از گاباری دارد که براساس آن واگن‌ها ساخته شده‌اند.

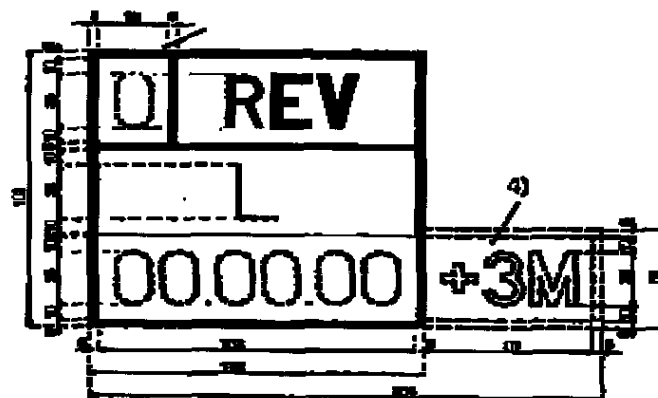
تذکر: هر شرکت ریلی هزینه‌های مربوط به پذیرش واگن‌های غیرتابع مقررات ریو روی اینگونه خطوط را تأمین می‌کنند.

۲-۳- نقشه تعمیر و نگهداری

تصویر ۱



تصویر ۲



محل نصب: سمت راست هر تیر اصلی (شناسی)، یا روی قسمتهایی که روی تیر اصلی را

می‌پوشانند یا روی تخته‌های ویژه‌ای که بالای تیر اصلی قرار دارند.

مفهوم: از این تاریخ، تا مدت سه ماه، مجوز واگن تردد و بهره‌برداری عادی لغو می‌شود.

۱- مهلت اعتبار نقشه تعمیر و نگهداری: مندرج در ضمیمه ۱۰، پاراگراف ج، بند ۱-۲ برای جزییات اضافی

۲- علامت شناسایی کارگاه که در آن عملیات تعمیر و نگهداری انجام می‌شود.

۳- تاریخ انجام عملیات تعمیر و نگهداری (روز، ماه، سال)

۴- علامات اضافی طبق ضمیمه ۱۰، پاراگراف ج، بند ۱-۲-۳. این مورد فقط در دستورالعمل‌های بهره‌برداری مالک واگن قابل استفاده می‌باشد.

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

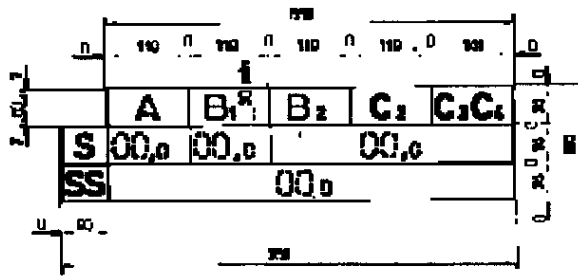
تاریخ: ۱۳۹۰/۱۱/۱۹

پوست:

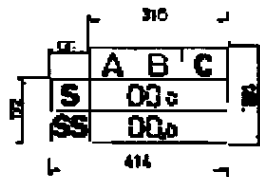
بسته

۲-۴- علامات نشان دهنده حدود مجاز بارگیری

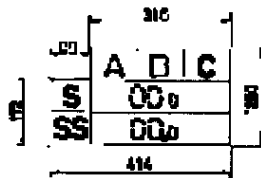
تصویر ۱



تصویر ۲



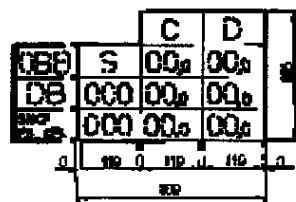
تصویر ۳



تصویر ۴



تصویر ۵



شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰/۱۱/۱۹

پوست:

بسته

تصویر ۶

	A	B	C
S	00,0	00,0	
SS	00,0		

تصویر ۷

	A	B ₁	B ₂	C ₂	C ₃	C ₄	D ₂	D ₃	D ₄
S	00,0	00,0	00,0	00,0	00,0	00,0	00,0	00,0	00,0
SS	00,0	00,0	00,0	00,0	00,0	00,0	00,0	00,0	00,0

تصویر ۸

	A	B ₁	B ₂	C ₂	C ₃	C ₄
SS	00,0	00,0	00,0	00,0	00,0	00,0

تصویر ۹*

	A	B	C	D	
S	00,0	00,0	00,0	00,0	***
120	00,0				

تصویر ۱۰*

	A	B	C
S	00,0	00,0	
SS	00,0		

* در صورت تخطی از این قانون، ستاره ها ممکن است در سمت چپ کادر مربوطه بار مجاز قرار داده شوند.

محل نصب : در سمت چپ هر جداره جانبی

مفهوم اس : حداکثر بار مجاز، با مقیاس "تی" (تن)، برای واگن‌های ارسال شده در قطارهایی که می‌توانند با شرایط اس تردد کنند (حداکثر سرعت ۱۰۰ کیلومتر / ساعت) بدون هرگونه محدودیت خاص در زمینه بهره‌برداری ویژه.

اس اس حداکثر بار، با مقیاس تی (تن) ، در واگنهای ارسال شده در قطارهایی که می توانند با شرایط اس اس (حداکثر سرعت ۱۲۰ کیلومتر / ساعت) بدون محدودیت خاص بهره برداری ویژه ارائه شده است.

۱۲۰/ واگنهایی که فقط مجاز به سیر و حرکت بدون بار با سرعت ۱۲۰ کیلومتر/ساعت می باشند (t .۰۰۰) (شکل ۳ و ۹)

شکل ۵ و ۴ حداکثر بار مجاز با مقیاس "تی" (تن) و حداکثر سرعت (به کیلومتر/ساعت) مورد توافق میان شرکتهای راه آهنی و فراتر از حد مجاز بار تعیین شده در مقررات یو آی سی.

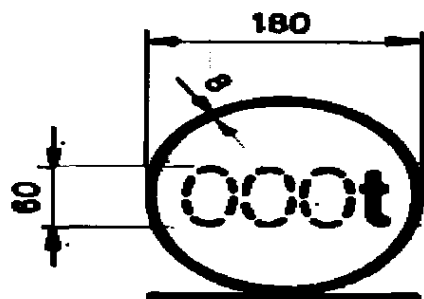
** حداکثر بار مجاز با مقیاس "تی" (تن) برای واگنهای مجاز به تردد در قطارهای دارای حداکثر سرعت ۱۲۰ کیلومتر/ ساعت، با ترمزی که ویژگیهای شرایط اس اس را رعایت نمی کند.

نکته شماره ۱: واگن های باید فقط حامل علامت های مربوط به خط "دی" باشند، اگر برای آن گروه از خط بتوانند بار محوری بیشتری نسبت به گروه "سی" حمل کنند.

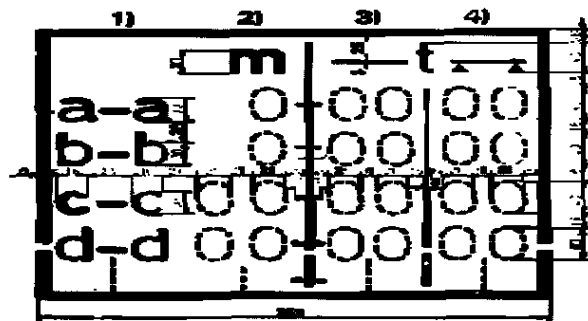
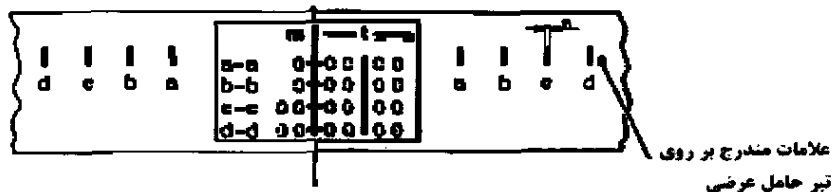
اگر واگن ها بتوانند حداکثر بار محوری بیشتری نسبت به خطوط گروه "دی" حمل کنند، باید فقط علامتهای مربوط به خط "ای" را داشته باشند.

نکته شماره ۲: در مورد واگن هایی که علامت "***" دارند، شرکت های ریلی قوانین و مقررات لازم را درخصوص آرایش قطار تعریف خواهند کرد. اخذ درصد صحیح ترمز، در صورت مقتضی اصلاحات برنامه حرکت قطارها و غیره الزامی است).

۵-۲- ظرفیت حمل و نقل



محل نصب علامت: سمت راست هر ستون اصلی (شاسی) یا روی قسمتهایی که ستون اصلی را می پوشانند یا روی صفحه های ویژه ای که هم سطح با ستون اصلی نصب می شوند.
مفهوم علامت: علامت مخصوص واگن هایی که قادر به حمل بار بیشتر از حداکثر بار مجاز بارگیری مندرج می باشند و واگن هایی که هیچ علامتی مربوط به حداکثر بار مجاز (تن) ندارند.
۲-۶- علامت مربوط به بارهای متمرکز و توزیع شده، در سطوح حائل با طول های مختلف
۲-۶-۱- مثال از بارهای متمرکز در سطوح مختلف حائل با طول های مختلف توزیع شده و بارهای قرار گرفته روی دو نقطه جداگانه (عرض سطح حائل ≥ 2 متر)

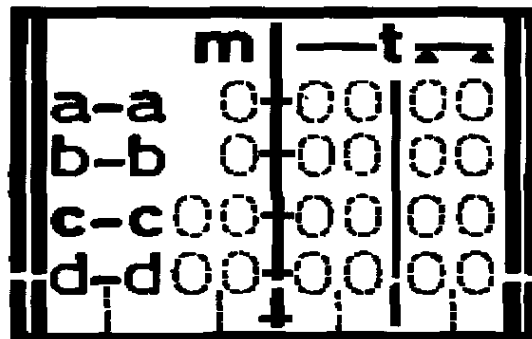
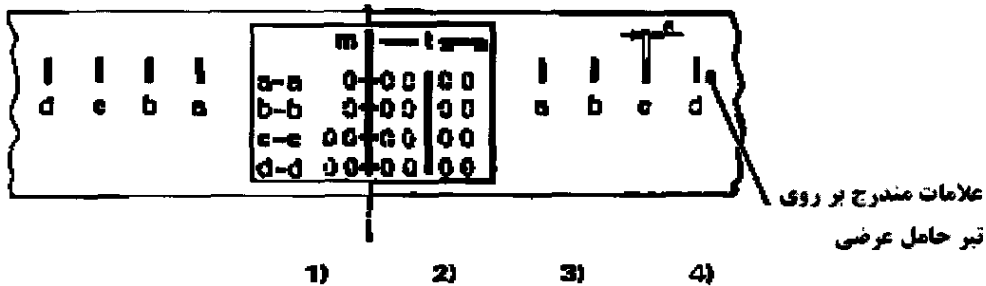


- حداکثر وزن بار برای طول های مختلف
- بارهای متمرکز توزیع شده در طول سطح تکیه گاه
 - بارهای توزیع شده روی دو نقطه تکیه گاهی
 - ۱- علائم مربوط به طول سطوح حامل بارهای متمرکز یا فاصله بین نقاط تکیه گاه
 - ۲- فاصله (به متر) بین علائم طول
 - ۳- حداکثر وزن بار (به تن) بارهای متمرکز
 - ۴- حداکثر وزن بار (به تن) بارهای توزیع شده روی دو نقطه تکیه گاهی

محل علامت: وسط هر تیر اصلی (شاسی)، یا روی قسمت هایی که تیر اصلی را می پوشانند یا روی صفحات ویژه ای که هم سطح تیرهای اصلی نصب می شوند.

مفهوم: رجوع شود به بند ۲-۶-۲

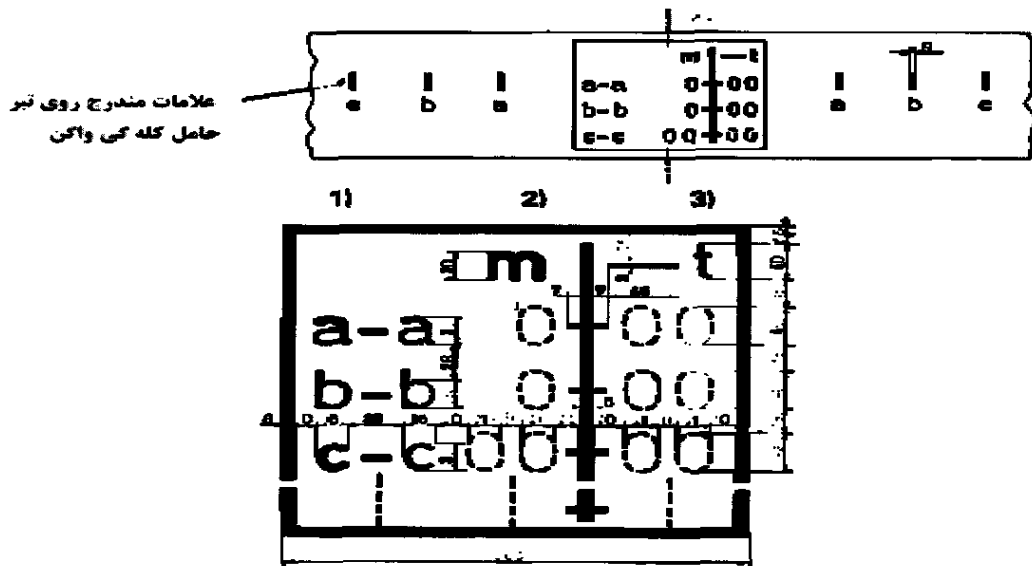
۲-۶-۲- مثال هایی از بارهای متمرکز توزیع شده روی سطوح حامل با طولهای مختلف و بارهای قرار داده شده روی دو نقطه جداگانه (عرض سطح حامل $0 \leq 1/20$ متر)



حداکثر وزن بار برای طولهای مختلف

- بارهای متمرکز پخش شده روی طول سطوح حامل
- بارهای قرارگرفته روی دو نقطه حامل
- ۱- علائم مربوط به طول سطوح حامل بارهای متمرکز یا فاصله بین نقاط حامل
- ۲- فاصله (به متر)، بین علائم مربوط به طول
- ۳- حداکثر وزن (به تن) بارهای متمرکز
- ۴- حداکثر وزن (به تن) بارهای قرار داده شده روی دو نقطه حامل

محل نصب علائم: میان هریک از تیرهای اصلی (شاسی) یا روی قسمت های پوشاننده تیر اصلی (شاسی) یا روی صفحات ویژه نصب شده همسطح تیرهای اصلی (شاسی).
مفهوم شکل های نشان داده شد در بندهای ۲-۶-۱ و ۲-۶-۲: روی واگن های کفی متحدالشکل این علامت معرف حداکثر وزن بارهای متمرکز و بارهای قرار شده روی دو نقطه حامل براساس وزنهای بیان شده برای طول سطوح حامل و فواصل تعیین شده در فیش یو آی سی است. این علامت برای واگن های دیگر اختیاری است که در صورت نیاز می توانند علامت پیش بینی شده در بندهای ۲-۶-۱ یا ۲-۶-۲ یا ۲-۶-۲ یا ۴-۶-۲ را داشته باشند.
۲-۶-۳- مثالی از بارهای متمرکز توزیع شده روی سطوح حامل با طول های مختلف (طول سطح حامل ≤ 2 متر)



حداکثر وزن بار برای طول های مختلف بارهای متمرکز:

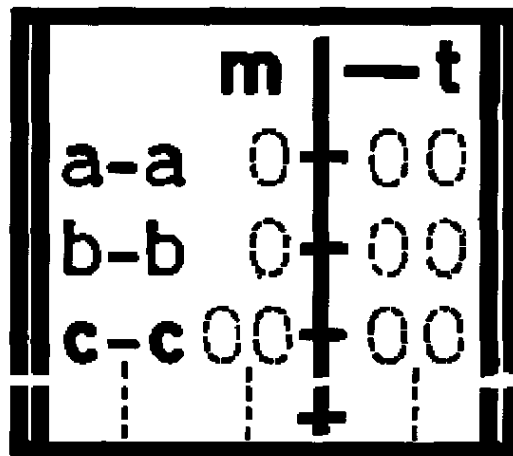
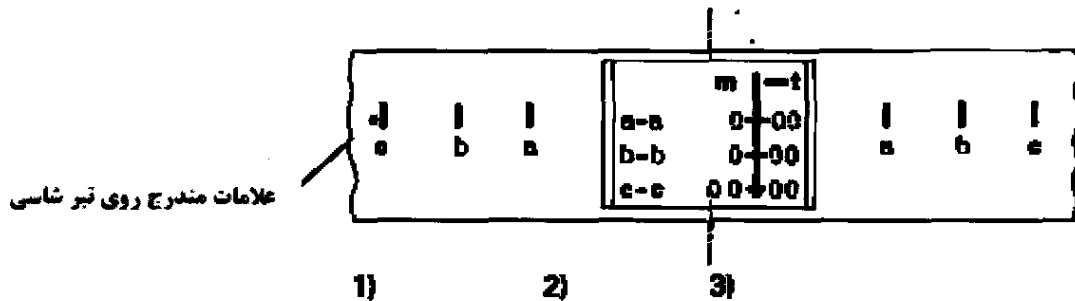
— توزیع شده در طول سطوح حامل

- ۱- طول سطوح حامل بارهای متمرکز یا فاصله میان نقاط حامل
- ۲- فاصله (به متر) بین علائم مربوط به طول
- ۳- حداکثر وزن (به تن) بارهای متمرکز

محل نصب علائم: وسط هر ستون اصلی (شاسی) یا روی قسمت های پوشاننده ستون اصلی (شاسی) یا روی صفحات ویژه نصب شده همسطح با ستون های اصلی (شاسی).

مفهوم: رجوع شود به بند ۲-۶-۴

۲-۶-۴- مثال از بارهای متمرکز توزیع شده، روی طول های مختلف سطح اتکا یا تکیه گاه (پهنای $\geq 1/20$ متر) وزیع شوند



حداکثر وزن بار (در طول های مختلف) بارهای متمرکز: - توزیع شده در طول سطوح حامل

۱- علامت نشان دهنده طول سطوح حامل بارهای متمرکز شده یا فاصله بین نقاط حامل

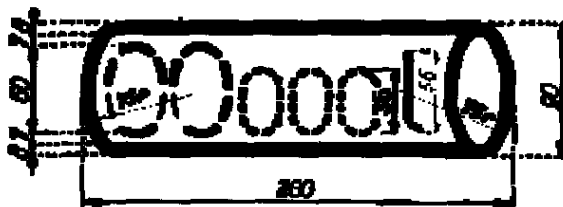
۲- فاصله (به متر) بین علائم مربوط به طول

۳- حداکثر وزن (به تن) بارهای متمرکز شده

محل نصب علائم: وسط هر یک از ستون های اصلی (شاسی) یا روی قطعات پوشاننده ستون اصلی (شاسی) یا روی صفحه های ویژه قرار داده شده همسطح ستون های اصلی (شاسی).

مفهوم نمودارها طبق بندهای ۲-۶-۳ و ۲-۶-۴: برای واگن‌های کفی غیرمندرج در بندهای ۲-۶-۱ و ۲-۶-۲، با درازای سفید کفی بیش از ۱۰ متر، همراه با واگن‌های باری لبه بلند (غیرمسقف) که تاریخ ساخت آنها پس از اول ژانویه سال ۱۹۶۸ می‌باشد، این علامت معرف حداکثر وزن بار متمرکز توزیع شده روی سطوح حامل برای حداقل ۲ طول می‌باشد، توزیع شود. این علامت برای واگن‌های دیگر اختیاری است.

۲-۷- علامت مربوط به ظرفیت واگنهای مخزن و واگن های بشکه



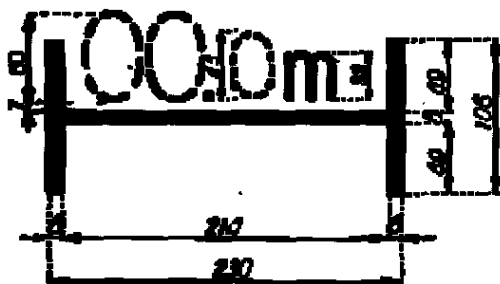
محل نصب علامت: سمت چپ هر دیواره جانبی (روی مخزن واگن‌های مخزنی یا روی صفحه‌های ویژه)

مفهوم علامت: ظرفیت به مترمکعب، هکتولیتتر یا لیتر

در واگن‌های مخزنی، این علامت باید تعیین کننده کالاهایی باشد که برای حمل و نقل مجاز هستند و چنانچه در "آر ای دی" به عنوان حمل کالاهای خطرناک منظور شده باشد.

۲-۸- علائم مربوط به طول بار و سطح کف واگن

تصویر ۱ طول بارگیری

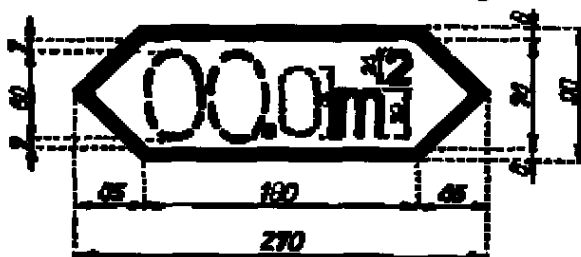


محل نصب علامت: در سمت چپ روی هر یک از دیواره‌های جانبی

مفهوم علامت : طول بارگیری [به متر] برای واگن‌های کفی یا مسقف کفی، به جز ضخامت پارتیشن های میانی (طول مفید کفه واگن).

تصویر ۲

سطح کفه واگن



محل نصب علامت : سمت چپ هریک از دیواره‌های جانبی

مفهوم علامت : سطح کفه واگن (متر مربع) درواگن‌های مسقف و واگن‌های دارای سقف بازشونده و کفی

۹-۲ علامت مربوط به فاصله چرخ و محورهای انتهایی و ناف‌های بوژی

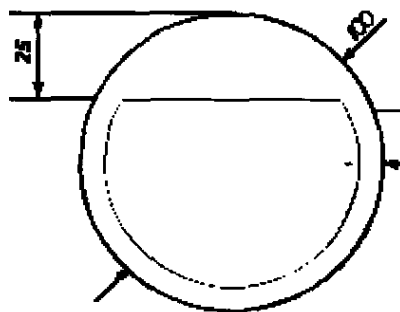


محل نصب علامت : سمت راست هریک از تیرهای اصلی (شاسی) یا روی قاب بوژی (کافی است که علامت روی سمت چپ بوژی و طرفین واگن دیده شود) یا روی قسمت‌های پوشاننده تیر اصلی یا روی صفحه‌های ویژه همسطح تیرهای اصلی (شاسی)

مفهوم علامت : معرف فاصله :

- بین چرخ و محورهای انتهایی بوژی‌ها و واگن‌های دیگر
- بین ناف‌های واگن‌های بوژی‌دار

۱۰-۲ علامت مربوط به شبکه‌های توری جرعه‌گیر

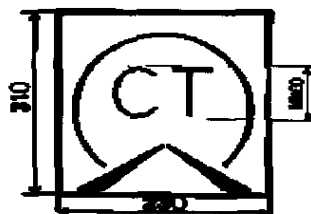
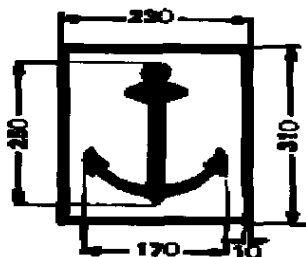


محل نصب علامت: وسط هر ستون اصلی (شاسی)، یا روی قسمت‌های پوشاننده ستون اصلی (شاسی) یا روی صفحه‌های خاص قرار گرفته همسطح ستون‌های اصلی (شاسی). این علامت همچنین ممکن است در سمت راست هر دیواره جانبی نصب شود.

مفهوم علامت: واگن مجهز به شبکه‌های توری جرعه‌گیر (مطابق با ضمیمه الف فیش یوآی سی ۵۴۳): این ورقه‌های فلزی برای واگن‌های چرخ و محور مناسب حمل کالاهای کلاس ۱، زیرکلاس‌های ۱-۱، ۱-۲، ۱-۳، ۱-۵، ۱-۶ و برخی کالاهای خاص کلاس‌های ۱-۴ و ۱-۵ (آر آی دی، بخش هفتم، بندهای ۴-۲-۷ و دبلیو ۸) بکار می‌روند.

۱۱-۲- سایر علائم برای واگن‌های مجاز به سیر و حرکت در راه آهن انگلستان

شکل ۱- برای واگن‌های پذیرفته شده در فری بوت
شکل ۲- برای واگن‌های مجاز به تردد در تونل مانس

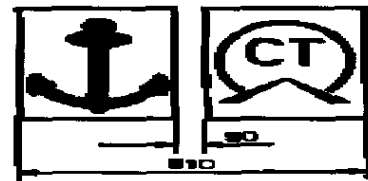


شکل‌های ۲-الف، ۲-ب و ۳-ج برای واگن‌های پذیرفته شده در خدمات فری بوت و مجاز به تردد در تونل مانس

تصویر ۳-ج- واگن‌های مجاز به تردد در تونل مانس

تصویر ۲-الف- واگن های پذیرفته شده در فری بوت

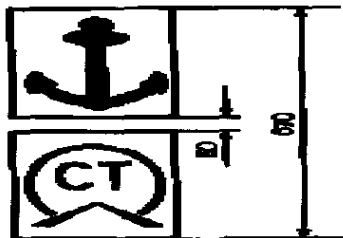
تصویر ۳۱



تصویر ۳۸



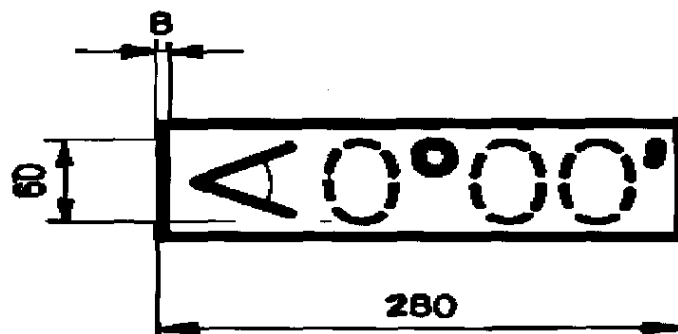
تصویر ۳۷



محل نصب علائم : سمت چپ هر دیواره جانبی

مفهوم علامت : این علائم منحصرأً برای واگن های مجاز به تردد در شبکه ریلی کشور انگلیس بکار می روند (چه طبق شکل ۱ یا ۲، یا ترکیبی از آنها [شکل های ۲ الف، ۳ ب و ۳ ج]).

۱۲-۲ علامت مربوط به زاویه سطح شیبدار بارگیری (رامپ) در فری بوت



محل نصب علامت : در سمت چپ روی هر ستون اصلی (شاسی) یا روی قسمت های پوشاننده ستون اصل (شاسی) یا روی صفحه های ویژه قرار گرفته هم سطح ستون های اصلی (شاسی).

مفهوم علامت: علامت مخصوص واگن‌های دارای بوژی که فقط می‌توانند به هنگام رسیدن به فری‌ها از زاویه ای کمتر از ۲۰° عبور نمایند؛

این علامت برای واگن‌های بوژی‌داری به کار می‌رود که در صورت عبور ورودیه فری - بوت فقط می‌توانند از زاویه کمتر از ۲۰° عبور کنند. علامت زنی باید حداکثر زاویه رامپ را مشخص نماید.

نکته مهم: دستورالعمل‌های مربوط به واگن‌هایی که از فری - بوت استفاده می‌کنند در ضمیمه ۱ ارائه شده است.

۱۳-۲ علامت مربوط به قطعات یدکی جداشدنی واگن

قطعات یدکی جداشدنی واگن



محل نصب علامت: سمت راست هر دیواره جانبی

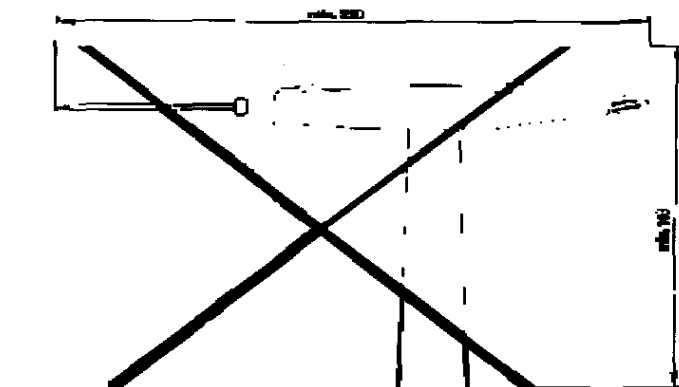
مفهوم علامت: شماره و نوع تجهیزات جداشدنی باید ذکر شوند. در مورد واگن‌های دارای قطعات یدکی جداشدنی، شماره این قطعات باید درج شوند. شماره‌ای که قبل از کسرنوشته می‌شود نشان دهنده شماره قطعات یدکی جداشدنی متعلق به واگن می‌باشد:

حرف "ای" در صورت کسر نشان می‌دهد که قطعات یدکی جداشدنی هستند و مخرج کسر، شماره سریال مربوط به قطعه یدکی جداشدنی مندرج در لیست زیر را نشان می‌دهد. اسامی قطعات یدکی را می‌توان در کنار این علائم اضافه کرد.

شماره ترتیب	معرفی قطعه جداشدنی واکن
۱	ستون باربندی جداشدنی
۲	دیوار جانبی جداشدنی برای واکن کفی
۳	دیواره انتهایی جداشدنی برای واکن کفی
۴	پانل جانبی جداشدنی
۵	ستون میانی جداشدنی برای محکم کردن بار
۶	زنجیر برای ستون باربندی
۷	لنگی (هندل) مخصوص واکن‌های حمل خودرو
۸	بعداتکمیل خواهد شد
۹	گهواره گردان همراه با ستون‌های باربندی
۱۰	گهواره جداشدنی
۱۱-۱۲	بعداتکمیل خواهد شد
۱۳	بعداتکمیل خواهد شد
۱۴	بعداتکمیل خواهد شد
۱۵-۱۶	بعداتکمیل خواهد شد
۱۷	بعداتکمیل خواهد شد
۱۸	بعداتکمیل خواهد شد
۱۹	بعداتکمیل خواهد شد
۲۰	بعداتکمیل خواهد شد
۲۱	بعداتکمیل خواهد شد
۲۲	بعداتکمیل خواهد شد
۲۳	بعداتکمیل خواهد شد (صندلی تاشو برای واکن اصطبل از فهرست برداشته می‌شود)
۲۴	میله قلاب (قلاب صلب)
۲۵	بعداتکمیل خواهد شد
۲۶	مخزن یخ

شماره ترتیب	معرفی قطعه جداشدنی واگن
۲۷	صفحه مخزن یخ
۲۸	شناسی مخزن یخ
۲۹	سه پایه (خرک) یا میله با قلاب های آوند گوشت
۳۰	تراورس لولایی بارگیری جداشدنی برای واگن های کف پایین
۳۱	پایه حامل جداشدنی (جهت واگن های بکاررفته برای بارهای ویژه)
۳۲	محکم کردن (برای واگن های مخصوص بارهای ویژه)
۳۳	پانل کفی جداشدنی (متحرک) (واگن های مخصوص حمل و نقل ویژه)
۳۴	بعدا تکمیل خواهد شد
۳۵	بلاک گوه گذاری
۳۶	گیره قلاب، با یا بدون کفشک، برای واگن های کفی مخصوص حمل و نقل خودرو
۳۷	تسمه مخصوص محکم کردن برای واگن های کفی حمل و نقل خودرو
۳۸	تیرحامل برای رامپ های متحرک واگن های کفی مخصوص حمل و نقل خودرو
۳۹	بعدا تکمیل خواهد شد
۴۰	کوپلینگ سیستم گرمایشی یدک
۴۱	کپسول های آتش نشانی (اطفاء حریق)
۴۲	گوه های چرخ برای واگن های حمل و نقل خودرو
۴۳	بارگیری، پل تخته ای
۴۴	بعدا تکمیل خواهد شد
۴۵	بعدا تکمیل خواهد شد
۴۶	بعدا تکمیل خواهد شد
۴۷	گهواره های فلزی برای رول های برزنت
۴۸	پانل برای پوشاندن علامت ها
۴۹	شناسی بارگیری برای انواع بارهای ویژه

۲-۱۴ علامت مربوط به داخل واگن‌ها: «کوبیدن میخ و مفتول فلزی ممنوع»



حاشیه‌های مشکی
مشکی یا قرمز
چکش و میخ:
علامت ضربدر:

محل نصب علامت: درون واگن، در نقطه‌ای که کاملاً دیده شود، و اگر ممکن بود در ارتفاع مناسب مقابل دید.

مفهوم علامت: روی دیواره‌ها یا سقف واگن، غیره، هیچ میخ یا مفتولی نباید کوبیده شود.

۲-۱۵ واگن‌های مجهز به تجهیزات ویژه (واگن‌های دارای سیستم تخلیه خودکار، واگن با سقف باز و غیره)

مثال: با باز و بسته کردن اهرم کنترل، قفل دیواره را باز کنید)

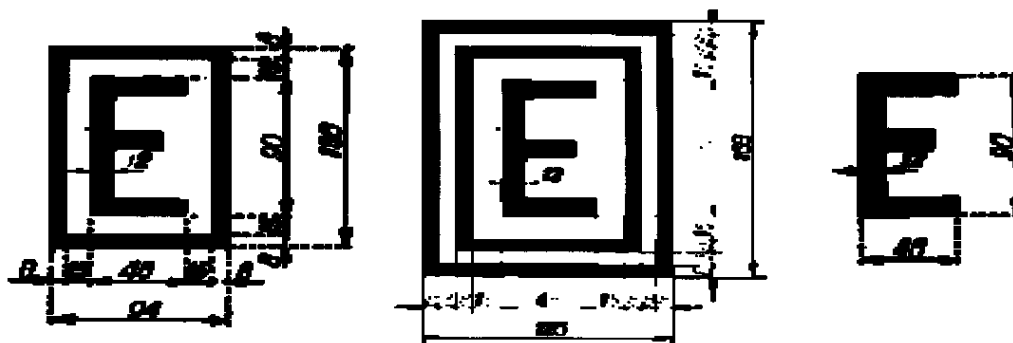
محل نصب علامت: در محل‌های مناسب در دو طرف واگن

مفهوم علامت: دستورالعمل‌های مربوط به استفاده از اینگونه تجهیزات و اقدامات ایمنی که باید به عمل

آیند در صورت امکان به زبان‌های مختلف فراهم می‌آید.

تصاویر مناسب را می‌توان به این دستورالعمل‌ها افزود.

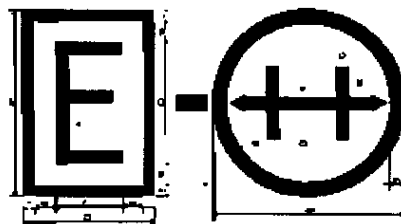
۲-۱۶ واگن‌های ساخته شده برای سیر و حرکت بین کشورهای با عرض خطوط متفاوت علامت مخصوص واگنهای ساخته شده برای سیر و حرکت میان کشورهای دارای عرض خطوط مختلف.



کشورهای با عرض خط ۱۵۲۰ میلیمتر ()
 فنلاند با عرض خط ۱۵۲۴ میلیمتر
 اسپانیا، پرتغال با عرض خط ۱۶۶۸ میلیمتر
 بغیر از فنلاند)

محل نصب علامت و مفهوم آن : مراجعه شود به بند ۱۷-۲

۲-۱۷ علامت مخصوص بوژی‌های مجهز به چرخ و محور قابل تغییر عرض خط، عرض خط اسمی ۱۴۳۵ میلی‌متر (تجهیزات تغییر خودکار عرض خط طبق فیش شماره یو آی سی ۴-۵۱۰)



محل نصب علامت : سمت راست روی دیواره‌های جانبی. علامت سمت راست روی شاسی بوژی.
 مفهوم علامت : این علامت به همراه علامت ارائه شده در بند ۲-۱۶ (مطابق با فیش ۱-۴۳۰ با فیش ۳-۴۳۰) روی واگن‌هایی نصب می‌شود که برای تردد بین کشوری دارای عرض خطوط متفاوت مناسب

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰/۱۱/۱۹

پوست:

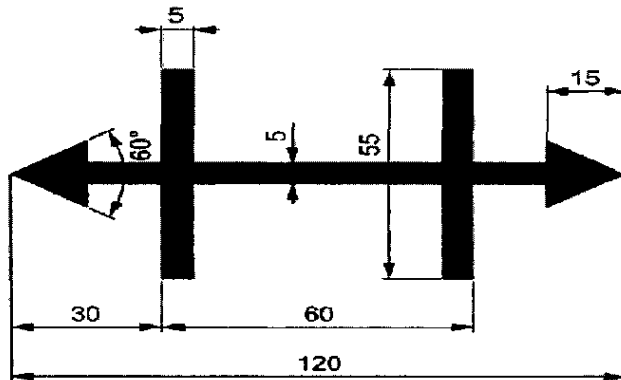
بسته

می باشند. برای واگن‌های مجهز به تجهیزات تغییر خودکار عرض خط. علامت ارائه شده در بند ۲-۱۶ در کنار علامت بند ۲-۱۷ قرار داده می شود.

نکته مهم ۱: هنگام تغییر این نوع چرخ و محورها، شماره کد مالک واگن (شرکت ریلی مالک یا شرکت ریلی طرف قرارداد مالک) و تاریخ (ماه و سال) آخرین تعمیر و نگهداری جعبه یا تاقان باید بر خارج هر جعبه یا تاقان با رنگ سفید و کاملاً قابل رویت درج شود. بوژی های قابل تغییر عرض باید در برگه بازدید ویژه درج شوند.

نکته مهم ۲: مقررات مربوط به استفاده دوجانبه از واگن‌های مجهز به سیستم چرخ و محورهای تغییرپذیر در مسیر کوههای پیرنه در ضمیمه ۲ و همچنین توضیحات مربوط به راه آهن فنلاند (وی آر) در ضمیمه ۲ ارائه شده است.

۱۸-۲ علامت مخصوص بوژی‌های مجهز به سیستم چرخ و محور اسمی ۱۵۲۰ میلیمتری با قابلیت تغییر عرض خط (تغییر خودکار عرض خط طبق فیش یو آی سی شماره ۴-۵۱۰)



محل نصب علامت: روی قاب های بوژی

مفهوم علامت: این علامت توسط شرکت های ریلی استفاده می شود که موافقتنامه تبادل واگن (پ پ دبلیو) را امضاء کرده اند.

شرایط بند ۲-۱۷ به طور کلی کاربرد دارد.

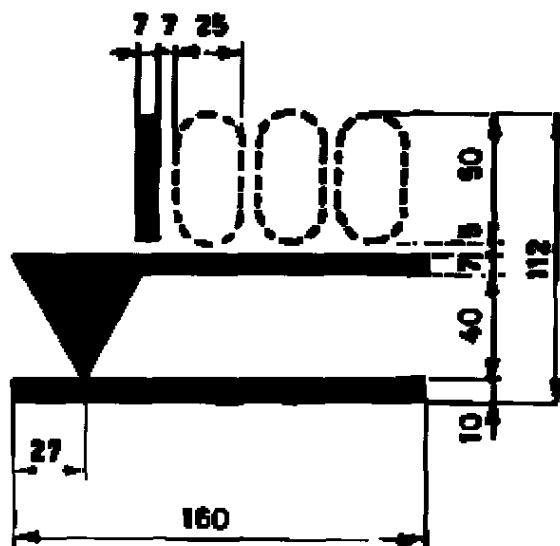
این علامت روی واگنهایی نصب می شود که بوژی های مجهز به چرخ و محورهای قابل تنظیم با فاصله اسمی ۱۵۲۰ میلی متر دارند. واگنهای مجهز شده به چنین بوژی ها باید در سمت راست دیواره جانبی خود ترکیبی از علامات نشان داده شده در بند های ۱۶-۲ و ۱۸-۲ داشته باشند.

* پ پ دلیو موافقتنامه میان اعضای ا اس جی **

« مقررات مربوط به استفاده از واگنها در ترافیک بین المللی »

** ا اس جی د سازمان همکاری بین راه آهنها، که مقر آن در ورشو لهستان است.

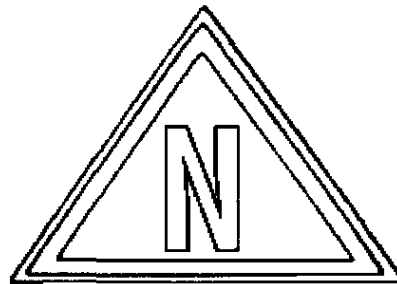
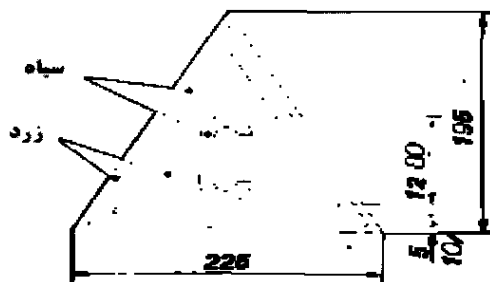
۳-۱- ارتفاع سطح بارگیری واگنهایی حامل کانتینرها که با وضعیت درست بارگیری نشده اند



محل نصب علامت: سمت راست هر یک از تیرهای اصلی (شاسی)

مفهوم: این علامت مخصوص واگنهای کانتینر داری است که کانتینرهای بزرگ و/یا اتاقک های قابل تعویض را حمل می کنند و ارتفاع به میلیمتر سطح بارگیری در وضعیت بدون بار واگن را نشان می دهد.

۳-۲ علامت های مخصوص واکن‌ها حمل و نقل ترکیبی مطابق با فیش یو آی سی ۴-۵۷۱
واکن کمرشکن برای حمل نیمه یدک کش ها
واکنهای حامل اتاقک های قابل تعویض و
واکنهای حامل دارای چرخ و محور مستقل که
برای کدگذاری واحدهای بارگیری، از
ویژگی‌ها شاخص مطلوبتری برخوردارند.



روی واکنهای جیبی نوع ۱ الف و ۱ ب و/یا

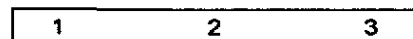
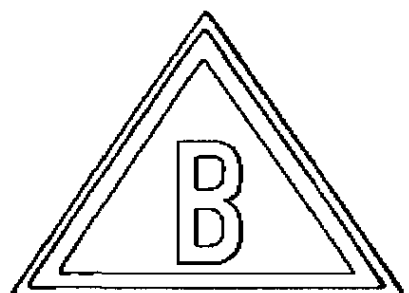
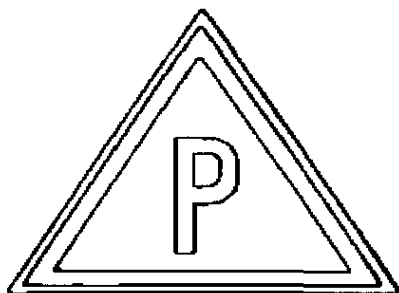
در واکنهای حامل و واحد های استوانه ای

روی سایر موارد

مشابه برای حمل نیم یدک کشها که از


ظرفیت مشخص


تجاوز کرده باشند.





محل نصب علائم : سمت چپ روی هر یک از دیواره‌های جانبی



برای واگن‌های مخصوص حمل و نقل ترکیبی ریلی / جاده ای، علامت های زیر به کار می رود :


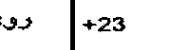
-  - روی واگن‌های جیبی برای حمل نیم تریلرهایی که مشخصات آنها در بند ۲-۳-۲ و ضمیمه ۴-۳ فیش یو آی سی ۵۹۶-۶ درج شده است.



-  - روی واگن‌های جیبی برای نیم تریلرهایی که مشخصات آنها در بند ۲-۳-۲ و ضمیمه ۴-۳ فیش یو آی سی ۵۹۶-۶ درج شده است:


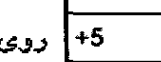
-  - روی واگن‌های حامل اتاقک های قابل تعویض که مشخصات آنها در بند ۲-۳-۳ و ضمیمه ۳-۲ فیش یو آی سی ۵۹۶-۶ درج شده است.

-  - روی واگن‌های حامل واحدهای استوانه ای که مشخصات آنها در بند ۲-۳-۲ و ضمیمه ۳-۲ فیش یو آی سی ۵۹۶-۶ درج شده است.

-   - روی واگنهایی که حامل اتاقک قابل تعویض که خصوصیات آنها با شرایط مندرج در بند ۲-۳-۲ از فیش ۶-۵۹۶ UIC مطابقت ندارد،

-   +23 - روی واگنهای حامل اتاقک تعویض که مشخصات آنها مطلوب تر از شرایط مندرج در بند ۲-۳-۲ از فیش ۶-۵۹۶ UIC می باشد.

-   - روی واگن های جیبی که مشخصات آنها در حمل و نقل نیمه پدکشها، مطلوب تر از شرایط مندرج در بند ۲-۳-۲ از فیش ۶-۵۹۶ UIC نمی باشد

-   +5 - روی واگنها جیبی که مشخصات آنها در حمل و نقل نیمه - پدکشها، مطلوب تر از شرایط مندرج در بند ۲-۳-۲ از فیش ۶-۵۹۶ UIC است.

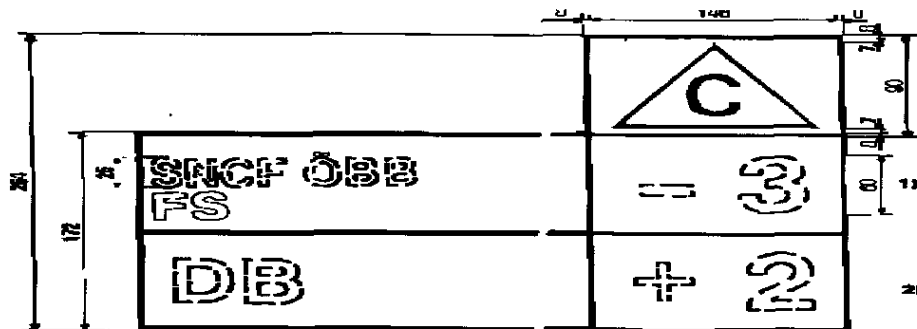
روی واگن حامل اتاقک تعویض که مشخصات آنها با شرایط مندرج در بند ۲-۳-۲ از فیش ۶-۵۹۶ UIC مطابقت ندارد.

B		
1	2	3
+3		
-2		

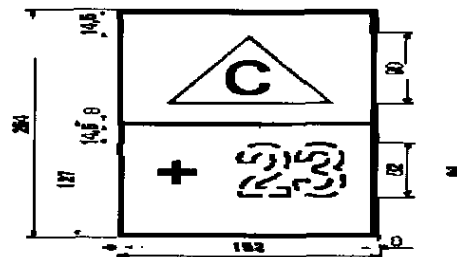
روی واگن های حامل صندوق اتاقک های قابل تعویض که مشخصات آنها مطلوب تر از شرایط مندرج در بند ۲-۳-۲ از فیش ۶-۵۹۶ UIC است.

B		
1	2	3
+6		

روی واگنهای حامل اتاقکهای قابل تعویض که مشخصات آنها با شرایط مندرج در بند ۲-۳-۲ یو آی سی ۶-۵۹۶ مطابقت ندارد.



روی واگنهای حامل صندوق - اتاقک های قابل تعویض که مشخصات آنها مطلوب تر از شرایط مندرج در بند ۲-۳-۲ فیش ۶-۵۹۶ UIC است.



مفهوم:

« ۲-۳ »:

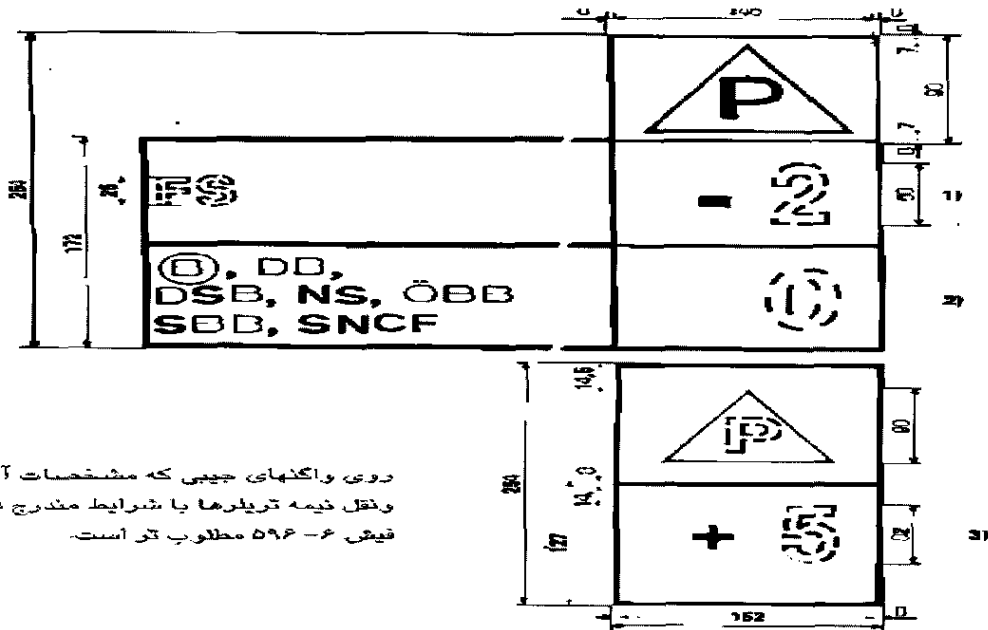
واگن فقط مجاز به بارگیری اتاقک های قابل تعویض است که شماره پروفیل آنها کمتر از (در این مثال دست کم ۲ شماره) شماره تعیین شده برای شرکت ریلی (یا شرکت های ریلی) ذیربط باشد.

«+۲»:

واگن مجاز به بارگیری اتاقک های قابل تعویضی است که شماره پروفیل آنها بیشتر از (به عنوان مثال حداکثر ۲ امتیاز) شماره اعلام شده به شرکت ریلی (یا شرکتهای ریلی) مربوطه باشد.

«+۲۳» : واگن مجاز به بارگیری اتاقک های متحرکی است که شماره پروفیل آنها بیشتر از (به عنوان مثال حداکثر ۲۳ شماره) شماره پروفیل اعلام شده به شرکت ریلی (یا شرکتهای ریلی ذیربط) باشد.

روی واگنهای جیبی (محفظه ای) که مشخصات آنها در حمل و نقل نیم تریلر، با شرایط مندرج در بند ۲-۳-۲ فیش یو آی سی ۶-۵۹۶ مطابقت ندارد.



روی واگنهای جیبی که مشخصات آنها در حمل و نقل نیمه تریلرها با شرایط مندرج در بند ۲-۳-۲ فیش ۶-۵۹۶ مطابقت ندارد.

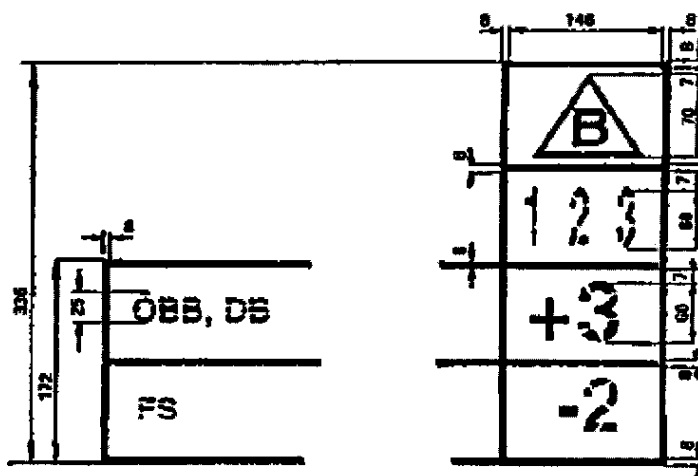
مفاهیم:

۲- : واگن فقط مجاز به بارگیری نیم تریلرهایی است که شماره پروفیل آنها کمتر از (به عنوان مثال دست کم ۲ شماره) شماره اعلام شده به شرکت ریلی (یا شرکتهای ریلی) ذیربط می باشد.

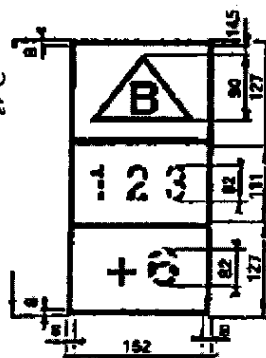
۰ : واگن فقط مجاز به بارگیری نیم تریلرهایی است که شماره پروفیل آنها خیلی از شماره اعلام شده به شرکت ریلی (یا شرکتهای ریلی) مربوطه بیشتر نیست.

+۵: واگن مجاز به بارگیری نیم تریلهایی است که شماره پروفیل آنها بیشتر از (به عنوان مثال حداکثر ۵ شماره) شماره اعلام شده به شرکت ریلی (یا شرکت های ریلی) ذیربط باشد.

روی واگن های دارای اتاقک های متحرک قابل تعویض که مشخصات آنها با شرایط مندرج در بند ۲-۳-۳ فیش یو آی سی ۶-۵۹۶ مطابقت ندارد.



روی واگن های دارای اتاقک های قابل تعویض که مشخصات آنها از شرایط مندرج در بند ۲-۳-۳ فیش یو آی سی ۶-۵۹۶ مطابقت ندارد.



مفهوم:

۳+ : واگن فقط مجاز به بارگیری واحدهای استوانه ای است که شماره مقطع آنها (به عنوان مثال حداکثر تا ۳ شماره) بزرگتر از شماره تعیین شده برای شرکت ریلی (یا شرکت های ریلی) مربوطه می باشد.

۲- : واگن مجاز به بارگیری اتاقک های قابل تعویضی است که شماره پروفیل آنها (به عنوان مثال حداقل ۲ شماره) کمتر از شماره تعیین شده برای شرکت ریلی (یا شرکت های ریلی) ذیربط می باشد.

۶+ : واگن مجاز به بارگیری اتاقک های قابل تعویضی است که شماره پروفیل آنها (برای مثال حداکثر ۶ شماره) بیشتر از شماره پروفیل تعیین شده توسط شرکت ریلی (یا شرکت های ریلی) می باشد.

۱-۴ علامت طول واگن از بالای تامپون ها
طول تامپون های (ضربه گیرهای) بیرونی



محل نصب علامت: سمت چپ هر یک از دیواره های جانبی

مفهوم علامت : طول تامپون از بالای واگن به متر (م) مشخص می شود.

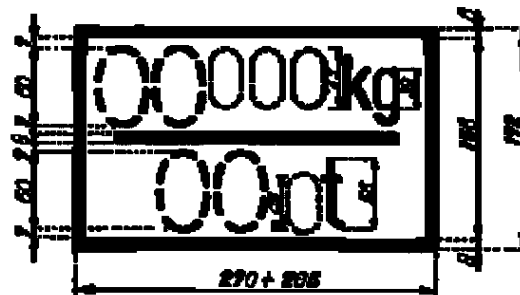
روی واگن های متشکل از واحدهای مجزا که توسط قلاب های دایم به هم جفت می شوند، طول کلی واگن باید مشخص شود.

۴-۲ علامت وزن واکن خالی و وزن ترمز

تصویر ۱: وزن خالی واکن

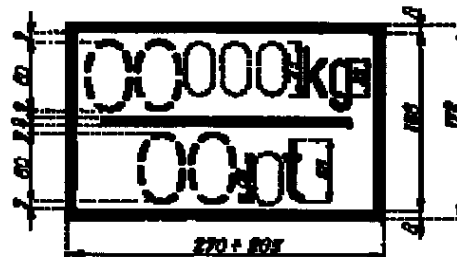


تصویر ۲: وزن خالی واکن و جرم ترمزگیری با استفاده از ترمز دستی در واکن کفی.



تصویر ۳: وزن واکن خالی و جرم ترمزگیری وارده به ترمز با استفاده از ترمز دستی با بکاراندازی از

زمین (مورد دوم با کادر قرمز مشخص می‌شود).



محل نصب علامت: سمت چپ روی هریک از دیواره‌های جانبی

مفهوم علامت: ترمزگیری واکن خالی (رقم بیشتر) و ترمزگیری واکن با بار (رقم کمتر) رانشان می

دهد.

علامت مرتبط با نمودارهای ۲ یا ۳ زمانی درج می‌شود که جرم ترمزگیری کمتر از وزن کل واکن

باشد (وزن واکن خالی + بار مربوط به حداکثر وزن)

جرم ترمزگیری واگن (رقم پایین‌تر) طبق نمودار ۳ باید وقتی مربوط به سیستم ترمزگیری دستی با بکاراندازی از زمین می باشد درون کادر قرمز قرار گیرد.
اگر واگن به سیستم‌های متعدد ترمز دستی مستقل از یکدیگر مجهز باشد، تعداد این ترمزها باید در جلوی علامت جرم ترمزگیری درج شود. (به عنوان مثال تی ۰۰۰۰×۲).
نکته مهم ۱: علامت مندرج در نمودار ۱ تا زمانیکه که واگن باید علامت مندرج در نمودار ۲ را حمل کند، روی آن نصب نمی‌شود.
نکته مهم ۲: به واگن‌هایی که تفاوت وزن خالی آنها با وزن خالی واقعی بیش از ۲ درصد است، باید برچسب "مدل ام" چسبانده شود.
۳-۴ علائم نشان دهنده دستگاه تغییر وضعیت ترمزهای فشرده، درج وزن ترمز روی واگن‌ها.
علامت اختصاری نوع ترمز

۳-۴-۱ درج وزن ترمز واگن‌ها بدون دستگاه تغییر وضعیت ترمزگیری

Frein YY 00 t

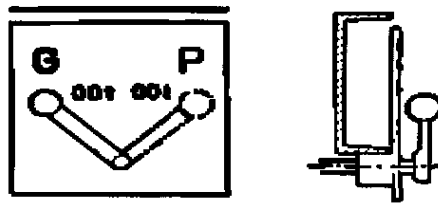
ou

Frein YY
00 t

محل نصب علائم: روی هریک از ستون‌های اصلی (شاسی)، نزدیکی محل درج سیستم ترمز.

مفهوم علائم: علامت مرتبط با نوع ترمز (وای وای YY) مطابق با بند ۳-۹-۴ و درج جرم ترمزگیری (تی t) استفاده از واژه "ترمز" بعد از این علامت اختیاری است.

۲-۳-۴ دستگاه تغییر وضعیت «باری - مسافری» (جی/پی G/P) (دستی)

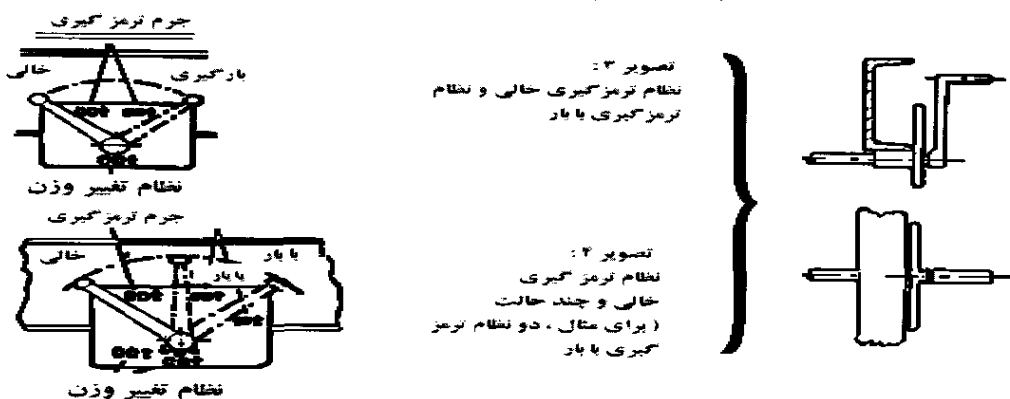


محل نصب علامت: روی صفحه فلزی پشت اهرم تنظیم، در امتداد اهرم، اگر جرم ترمز (تی) در موقعیت «بار» یا «مسافر» متفاوت باشد.

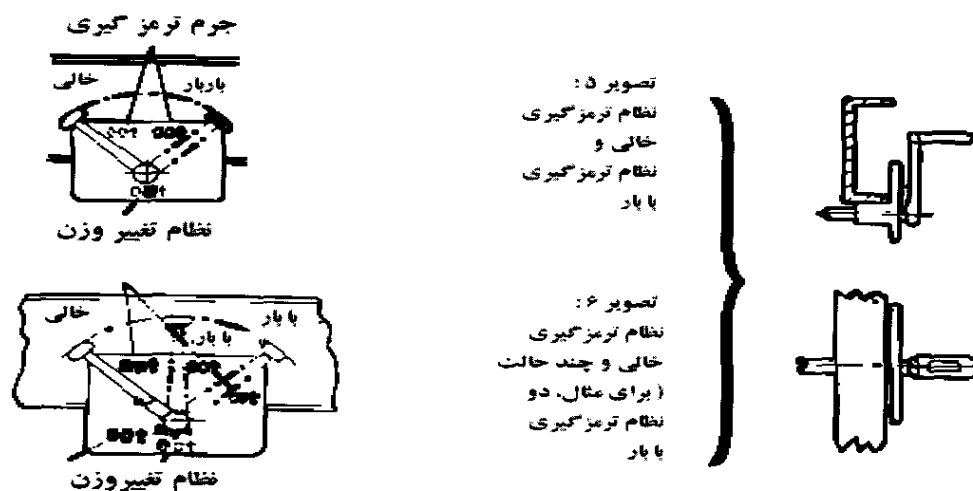
مفهوم علامت: زمانی که یک واکن دارای مکانیسم تغییر حالت «بار/ مسافر» باشد، تغییر حالت از یکی به دیگری با استفاده از اهرم یا دستگیره تعبیه شده میسر خواهد بود (شکل موجود در بند ۲-۳-۴). در وضعیت ترمزگیری «کالا»، اهرم یا دستگیره در موقعیت متمایل به بالا و سمت چپ قرار می‌گیرد. در وضعیت ترمزگیری «مسافر»، اهرم یا دستگیره در موقعیت متمایل به بالا و سمت راست قرار می‌گیرد.

۳-۳-۴ تغییر وضعیت «خالی/ بارگیری» (قابل حرکت با دست)

وسائط نقلیه ریلی مجهز به اهرم تغییر نظام «خالی/ بار» (نمودارهای ۱ و ۲)



وسائط نقلیه ریلی دارای دو یا بیش از دو حالت تغییر "خالی - با بار" (نمودارهای ۳ و ۴)



محل نصب علائم: (اشکال ۱ تا ۴) روی هریک از تیرهای اصلی (شاسی)، تقریباً در وسط واگن، روی صفحه فلزی که مقابل آن دستگیره تغییر حالت قرار دارد. وزن های ترمز (تی) درکنار اهرم علامت زده می شود. دستگیره تغییر حالت روی همان صفحه فلزی نزدیکی محور دستگیره یا اهرم دیده می شود.

مفهوم علامت: وقتی یک واگن دارای حالت ترمزگیری «خالی» و یک یا چند حالت ترمزگیری با بار می باشد. تغییر حالت با استفاده از یک اهرم تنظیم مطابق با مندرجات نمودارهای ۱، ۲، ۳ یا ۴ صورت می گیرد.

زمانی که واگن فقط به یک مکانیسم «خالی - با بار» مجهز است، تغییر حالت با استفاده از یک اهرم با دستگیره ای ساده طبق نمودارهای ۱ یا ۲ صورت می گیرد. زمانی که واگن به دو یا چند ساز و کار «خالی - با بار» مجهز است، اهرم ها از حالت های مختلف (مطابق با نمودارهای ۳ یا ۴) برخوردار می باشند.

در حالت ترمزگیری «خالی»، اهرم به سوی بالا، سمت چپ گرایش دارد و در حالت وضعیت منتهی الیه سمت چپ قرار می گیرد:

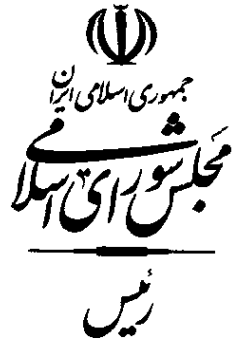
- اگر واگن خالی باشد،
- اگر جریم ناخالص (وزن واگن با بار) کمتر از وزن تغییر حالت مندرج باشد.
- اگر جریم درهرمحوریا هر بوژی کمتر از میانگین نظام تغییر وزن مندرج باشد.

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰/۱۱/۱۹

پوست:

بسته

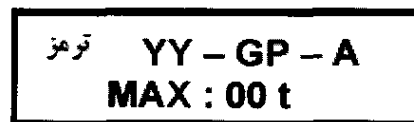


در سیستم ترمزگیری «با بار» یعنی زمانی که بار ناخالص (وزن واگن + وزن بار) مساوی یا بیشتر از وزن بار تغییر حالت باشد (بالاترین حالت وقتی که وضعیت های "بارگیری" متعددی وجود داشته باشد)، اهرم بالا سمت راست گرایش دارد و در منتهی الیه سمت راست قرار می‌گیرد.

موقعیت‌های مرتبط با سایر حالت‌های ترمزگیری با بار جایی میان این موقعیت‌های نهایی قرار دارد و با افزایش تدریجی قدرت ترمزگیری از سمت چپ به راست افزایش می‌یابد.

۴-۳-۴ علامت مخصوص واگن‌های دارای یک سیستم ترمزگیری خودکار تابع وزن بار

تصویر ۱



محل نصب علامت: درون یک کادر روی هر یک از ستون‌های اصلی (شاسی).

مفهوم علامت: نشانه نوع ترمزگیری (وای وای)، مطابق با بند ۹-۳-۴، اطلاعات تکمیلی مطابق با بند ۹-۳-۴ (الف، جی پی) و نشانه حداکثر ترمزگیری با بار (تی) تا این میزان یا ارزش نهایی، ترمزگیری با بار (تی) معادل میزان وزن خود واگن و وزن بار (تی) می‌باشد. درج نشانه‌های بعد از کلمه «ترمز» اختیاری است.

تصویر ۲



ترمز... جی آ

محل نصب علامت: روی هر یک از تیرهای اصلی (شاسی) بعد از مندرجات مربوط به سیستم ترمز.

مفهوم علامت : روی برخی از واگن‌های قدیمی، وزن ترمزگیری مرتبط با وضعیت‌های مختلف بار (حداکثر تاه وضعیت) به شکل جداول درج می‌شود، در هر ستون جدول دو رقم به چشم می‌خورد:

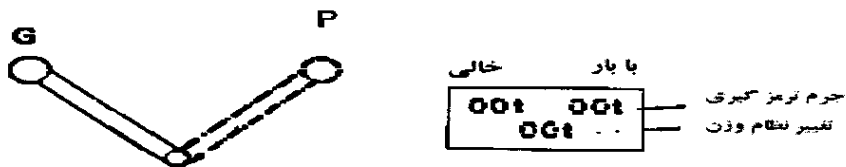
- بالا : ارزش یا میزان بار ترمزگیری {تی}
- پایین : حداقل وزن ترمزگیری ناخالص {تی} ارائه دهنده یک بار ترمزگیری {تی} حداقل معادل این مقدار

۳-۴-۵ علائم مخصوص واگنهای دارای سیستم تغییر خودکار وضعیت واگن "خالی- با بار"

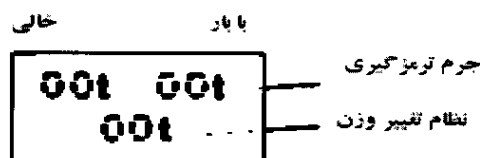
تصویر ۱: وسائط نقلیه دارای وزن ترمزگیری متعدد در وضعیت های بار و مسافر



تصویر ۲: واگن های دارای یک وزن ترمزگیری در وضعیت های "بار" و "مسافر"



تصویر ۳: واگنهای تنها دارای یک وزن ترمزگیری با بار یا مسافر



محل نصب نمودارهای ۱-۳: روی تیرهای اصلی (شاسی) نزدیک علامت سیستم ترمز

مفهوم علایم: روی این واگن ها، تغییر «خالی/ با بار» به شکل خودکار صورت می گیرد، وقتی که وزن ناخالص (وزن واگن و وزن بار) {تی}، از وزن تغییر وضعیت درج شده {تی} بیشتر باشد.

۴-۳-۶ تعیین موقعیت چرخ و محورهای واگنهای مجهز به یک توزیع کننده

درواگنهای مجهز به یک توزیع کننده ترمز، می توان از یک علامت شناسایی (شماره سریال) روی تیر اصلی (شاسی) بالای هر جعبه یاتاقان (اختیاری) استفاده کرد.

۴-۳-۷ علایم مخصوص واگنهای مجهز به بیش از یک توزیع کننده

الف) واگنهای مجهز به بیش از یک توزیع کننده و سیستم های جداگانه تغییر وضعیت "خالی/بابار"

وزن ترمزگیری {تی} توزیع کننده و سیستم تغییر وزن {تی}، واگن باید روی صفحه های شناسایی برای هر یک از سیستم های تغییر وضعیت «خالی/بابار» درج شود (مراجعه شود به بند ۳-۳-۴).

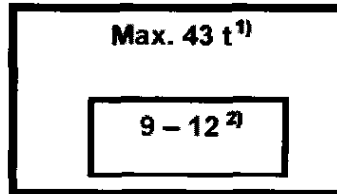
ب) واگنهای مجهز به چند توزیع کننده و سیستم ترمزگیری با تغییر حالت خودکار متناسب با بار تصویر ۱

3X YY GP - A
Max. 203 t (80 t + 43 t + 80 t)

مفهوم علامت: نمونه ای از علامت زنی برای واگنهای مجهز به سه سیستم توزیع کننده (X۳) واژه اختصاری نوع ترمز، مطابق با بند ۴-۳-۹ (وای وای)؛ حروف تکمیلی مطابق با بند ۴-۳-۹ (جی پی - ای).

وزن های ترمز توزیع کننده مرتبط باید روی صفحه برای هر سیستم تغییر وضعیت "خالی با بار" به همراه سیستم تغییر وزن برای واگن به عنوان یک مجموعه درج شود.

نمودار ۲



محل نصب نمودارهای ۱ و ۲: روی تیر اصلی (شاسی) نزدیک یک اهرم های ایزوله ترمز.

مفهوم نمودارها:

- ۱- وزن ترمزگیری ایجاد شده توسط سیستم با نظارت و با هدایت توزیع کننده مورد نظر.
 - ۲- درج شماره های پایانی محورهایی که این سیستم ترمزگیری روی آنها عمل می کند.
- موارد زیر نیز باید درج شود (مراجعه شود به بند ۷-۳-۴):
- تعداد سیستم های ترمز،
 - کل وزن ترمزگیری و درون وزن جرم ترمزگیری بدست آمده از هر توزیع کننده.

۳-۴-۸ تعیین موقعیت چرخ و محورهای واگنهای مجهز به چند توزیع کننده و یک ترمز با قابلیت تغییرپذیری خودکار با توجه به بار

روی واگنهای چندگانه دارای قلاب های ثابت مجهز به چند توزیع کننده و یک سیستم ترمز با قابلیت تغییر وضعیت خودکار، یک شماره شناسایی باید روی تیرهای اصلی (شاسی) برای نشان دادن موقعیت موقعیت محوره ترتیب از بالا به پایین از یک انتهای واگن به انتهای دیگر آن درج شود. این علامت گذاری از تاریخ ۲۰۰۷/۱/۱ میلادی باید اعمال گردد.

۳-۴-۹ حروف اختصاری مراجع برای ترمزهای بادی پذیرفته شده در حمل و نقل بین المللی از

تاریخ ۲۰۰۵/۳/۱

۱- نوع ترمز

ترمزکونز- کنور

ترمز درول شامر

کی کی

دی آر

بی ا	ترمز بوزیچ
اچ آی کی	ترمز هیلدبراند-کنور
بی دی	ترمز بردا
سی اچ	ترمز چارمایلز
ا	ترمز اورکیلون
کی ای	ترمز کنور، تیپ کی ای
دبلیو ای	ترمز وستینگهاوس، تیپ وستینگهاوس ای
دی کی	ترمز داکو
دبلیو یو	ترم وستینگهاوس، تیپ وستینگهاوس یو
	ترمز وستینگهاوس تیپ * وستینگهاوس ای
دبلیو ای *	(تأیید شده تا ۲۰۰۰/۱/۱ برای واگنهای جدید)
دی ام	ترمز داویس و مت کالف، توزیع کننده دی ام دی ۲
ام اچ	ترمز ام زد تی اچ ای پی اُس
اس دبلیو	ساب- واپکو، تیپ اس دبلیو ۴/۳. اس دبلیو ۴/اس دبلیو سی
	توزیع کننده ۴۸۳- کی ای ** (در وضعیت ۴۸۳، ترمز با شرایط
	شبکه های راه آهنهای مشترک المنافع انطباق دارد). ۴۸۳ کی ای **

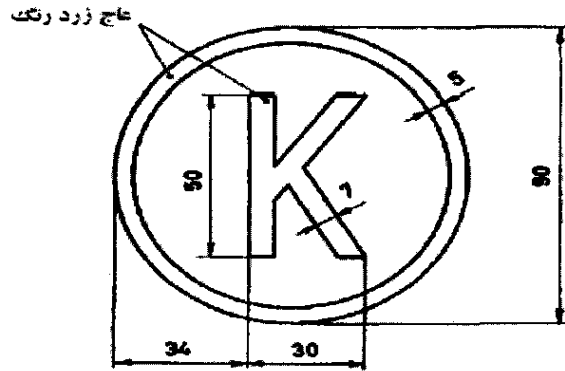
۲- مرجع های تکمیلی

جی	ترمز قطار باری
پی	ترمز قطار مسافری
آر	ترمز قدرت بالا
جی پی	سیستم تغییر وضعیت ترمز جی /پی
پی آر	سیستم تغییر وضعیت ترمز پی /آر
جی پی آر	سیستم تغییر وضعیت ترمز جی /پی /آر
آ	سیستم ترمزگیری با قابلیت تغییر وضعیت خودکار متناسب با بار
ام جی	ترمز ریل الکترومغناطیس

محل نصب علایم :

وسط هرستون اصلی (شاسی) یا روی بخش های پوشاننده ستون اصلی (شاسی) یا روی تخته های ویژه قرار گرفته در منتهی الیه بالای ستون های اصلی (شاسی) نزدیک تجهیزات تغییر وضعیت ترمز برای ترمز باسایر علایم ترمزگیری.

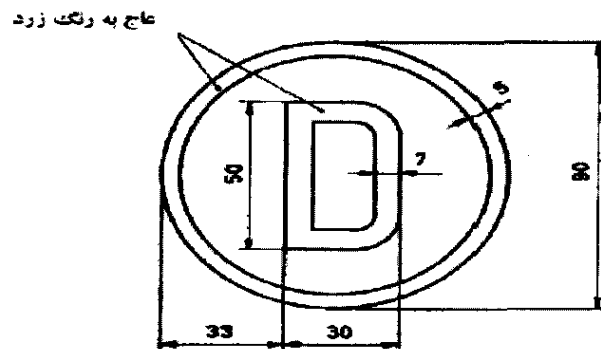
۴-۴- علامت مخصوص واگنهای مجهز به لنت های ترمز ساخته شده از مواد ترکیبی



محل نصب علامت: در دو گوشه واگن، دقیقاً سمت راست نوشته مربوط به نوع ترمز درج شود.

مفهوم علامت: واگنهای حامل این علامت به لنت های ترمز ساخته شده از مواد ترکیبی (کی) مجهز هستند.

۴-۵- علامت مخصوص واگنهای مجهز به ترمزهای دیسکی



شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰/۱۱/۱۹

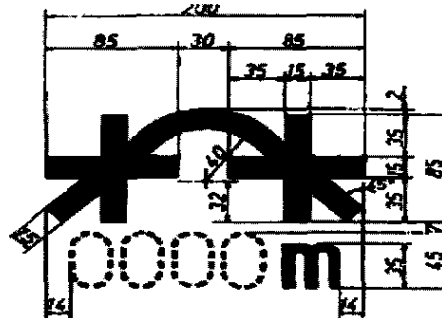
پوست:

بسته

محل نصب علامت: در دو گوشه واگن، دقیقاً سمت راست نوشته مربوط به نوع ترمز درج شود.

مفهوم علامت: واگنهای حامل این علامت به ترمزهای دیسکی مجهز هستند.

۱- ۵ علامت مخصوص واگنهایی که مجاز به عبور از تپه های مانوری نمی باشند

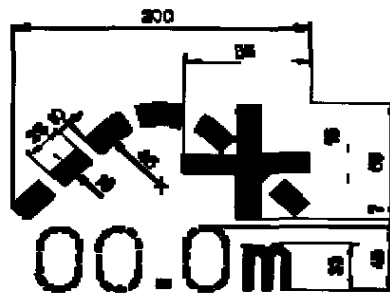


محل نصب علامت: سمت چپ روی ستونهای اصلی (شاسی) یا روی بخش های پوشاننده ستون اصلی (شاسی) یا روی تخته های مخصوص قرارداده شده در ارتفاعی معادل ارتفاع ستون های اصلی (شاسی).

مفهوم علامت: نصب این علامت روی واگنهایی که به دلیل طراحی ویژه شاید قادر به تحمل آسیب دیدگی در جریان عبور از تپه مانوری با شعاع قوسی ۲۵۰ متر نباشند الزامی است.

۲- ۵ علامت مخصوص واگنهای بوژی دار که فاصله بین دو محور داخلی بیشتر از ۱۴ متر مجاز به

عبور از تپه های مانوری هستند

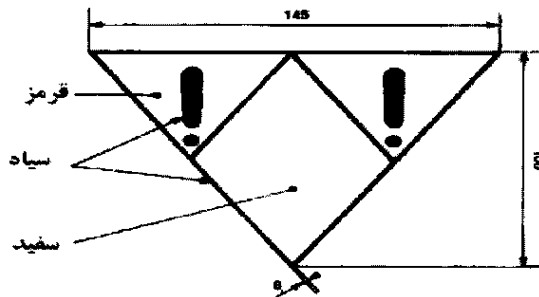


محل نصب علامت: سمت چپ هر تپه اصلی (شاسی)، یا روی بخش های پوشاننده تیر اصلی (شاسی) یا روی تخته های ویژه قرارداده شده در ارتفاعی معادل ارتفاع ستون های اصلی (شاسی).
مفهوم علامت: نصب این علامت روی واگنهای بوژی دار که مجاز به عبور از تپه های مانوری به دلیل داشتن چرخ محورهای داخلی به طول بیش از ۱۴ متر ضروری است. میزان بیان شده بزرگترین فاصله بین دو محور داخلی می باشد
۳-۵ علامت مخصوص واگنهایی که مجاز به عبور از سرعت گیرها یا سایر تجهیزات مانور و بازدارنده در وضعیت فعال نمی باشند.



محل نصب علامت: سمت چپ روی هر تیر اصلی (شاسی یا روی بخش های پوشاننده تیر اصلی (شاسی) یا روی تخته های ویژه قرارداده شده در ارتفاعی معادل ارتفاع ستون های اصلی (شاسی).
مفهوم علامت: به دلیل نوع طراحی، این واگنها نباید از سرعت گیرها یا سایر تجهیزات مانور و بازدارنده در وضعیت فعال عبور کنند.

۴-۵ علامت برای واگن های جهت جلوگیری از برخورد تامپون ها



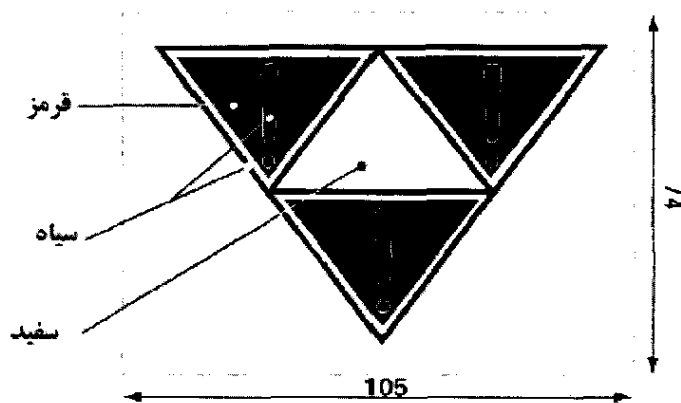
محل نصب علامت:

سمت چپ روی هر تیر اصلی (شاسی یا روی بخش های پوشاننده تیر اصلی (شاسی) یا روی تخته های ویژه قرارداده شده در ارتفاعی معادل ارتفاع ستون های اصلی (شاسی).

مفهوم علامت: در جریان جدا کردن قطارها به باید مراقبت ویژه ای به عمل آید تا به واگن آسیب وارد نیاید. واگن نباید بدون رعایت احتیاط ویژه با تامپون سایر آلات ناقله برخورد کند.

نکته مهم: نصب این علامت روی واگنهای مجهز به تجهیزات ویژه (تجهیزات الکترونیکی، یخچال، غیره) در واگ به دلیل احتمال خرابی اینگونه تجهیزات مجاز نمی باشد الزامی است. اینگونه واگنها نمی توانند علامت ریو را حمل کنند. اما در صورت انعقاد توافقنامه های دو جانبه این امر میسر خواهد بود.

۵-۵ علامت ممنویت عملیات مانور تپه ای یا مانور ضربه ای برای واگن ها



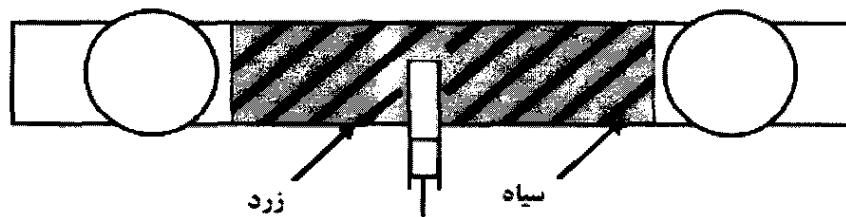
محل نصب علامت: سمت چپ تیر اصلی (شاسی) یا روی بخش ها پوشاننده تیر اصلی (شاسی) یا روی تخته ها ویژه قرار داده شده در ارتفاعی مشابه به ارتفاع تیر اصلی.

مفهوم علامت:

- واگن نباید در عملیات مانور تپه ای یا مانور ضربه ای شرکت کند
- واگن باید با یک واحد کشش همراه باشد.
- واگن نباید در معرض ضربه های تامپون قرار گیرد.

نکته مهم: در بند ۱-۴-۳-۵ مقررات آر ای دی آمده است که به جای برچسب تعویض واگن (در مدل ۱۵) ممکن است واگن علایم دائمی جابجایی (علایم واگن) داشته باشد، مشروط بر مطابقت دقیق آنها با نمونه توصیه شده.

۵-۶ علامت مخصوص واگنهای مجهز به اجزاء ضد ضربه



محل نصب علامت: روی تیرهای عرضی کله گی، بین تامپونها.

ظاهر علامت: نوارهای اریب شکل در زمینه ای زرد رنگ.

مفهوم علامت: واگن مجهز به اجزاء ضد ضربه. فاصله ایمنی مستطیل شکل برن ممکن است رعایت نشود. دستورالعمل های مانور را رعایت کنید.

۵-۷ علامت واگنهای مجهز به تجهیزات ضربه گیر با کورس بلند



سطح راه راه سیاه و
زرد بایستی پاک شود.

محل نصب علامت: نوارهای اریب مشکی روی زمینه ای زرد رنگ پوشش دهنده ی نواحی خطرناک
واگنهای مجهز به تجهیزات ضربه گیر.

مفهوم علامت: در صورت وارد شدن ضربه مربوطه با توجه به شاسی جابجایی، فاصله و فضاهای
در دسترس کاهش می یابند بنابراین در جریان مانورها باید احتیاط لازم به عمل آید.
مفهوم علامت: در صورت وارد شدن ضربه، بخش های انتهایی واگن با توجه به شاسی جابجا می
شوند. در نتیجه فاصله ایمن و گاباری کاهش می یابد. بنابراین در جریان عملیات مانور مراقبت ویژه
باید به عمل آید.

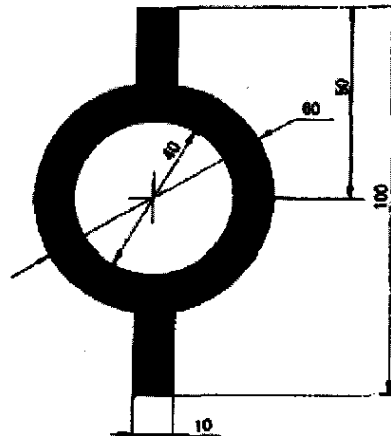
۵-۸- علامت مخصوص واگنهای مجهز به قلابهای کابلی برآمده



محل نصب علامت: قلابهای کابلی برآمده، و سپرهای قلاب که بیش از ۱۵۰ میلی متر بیرون زده باشند و هرگونه نگهدارنده و کنسول باید به قرار زیر با رنگ علامت گذاری شوند:

- قلاب های کابلی و سپرها: به رنگ زرد
- رنگ آمیزی نگهدارنده ها و کنسول های قلابهای کابلی برآمده :
- بیرون زدگی تا ۲۵۰ میلی متر: به رنگ زرد
- بیرون زدگی بیش از ۲۵۰ میلی متری: نوار اریب سیاه روی زمینه زرد

مفهوم علامت: علایم هشدار برای جلوگیری از خطر آسیب دیدگی
۹-۵- علامت مخصوص واگنهای با ترکیب ثابت

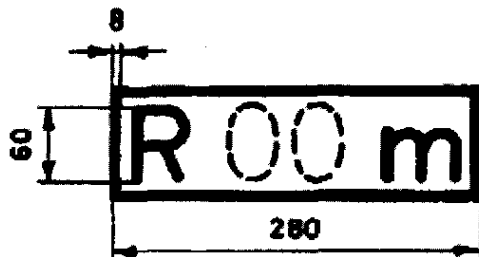


رنگ متضاد با رنگ
واگن

محل نصب علامت: روی هر تیر عرضی کله گی، در گوشه راست ضربه گیر.

مفهوم علامت: بازکردن قلاب در جریان سرویس دهی ممنوع. این علامت فقط در واگنهایی استفاده می شود که از چند واحد تشکیل و با استفاده از قلاب به طور ثابت به هم متصل می شوند.

۱۰-۵- علامت مخصوص واگنهای بوژی دار مجاز به عبور از پیچ هاب با شعاع بیش از ۳۵ متر

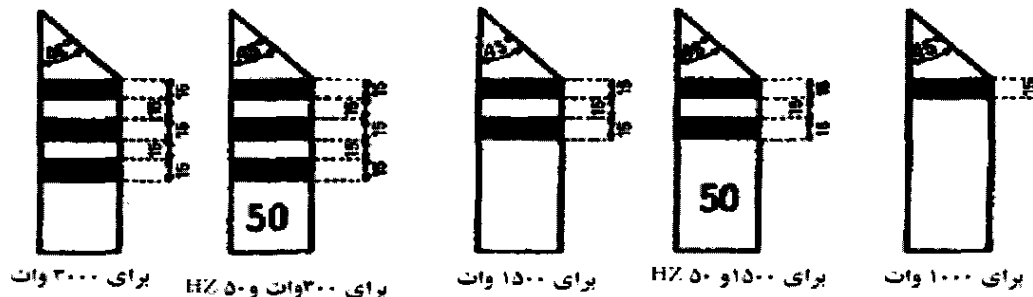


محل نصب علامت: سمت چپ هر تیر اصلی (شاسی) یا روی بخش های پوشاننده تیر اصلی (شاسی) یا روی تخته های ویژه قرار داده شده در ارتفاع مشابه ارتفاع شاسی.

مفهوم علامت: حداقل شعاع پیچ ها که واگن می تواند عبور کند را مشخص می سازد.

نکته مهم: در واگنهای مجهز به سیستمهای خاص، بعنوان مثال در واگنهای کف پایین، این علامت نشان دهنده بخش مرکزی تجهیزات جابجایی جانبی و/یا حداکثر فاصله نافه های بوژی اطلاق می گردد.

۱۱-۵ علامت مخصوص واگنهای مجهز به خط برق قطار (شین)

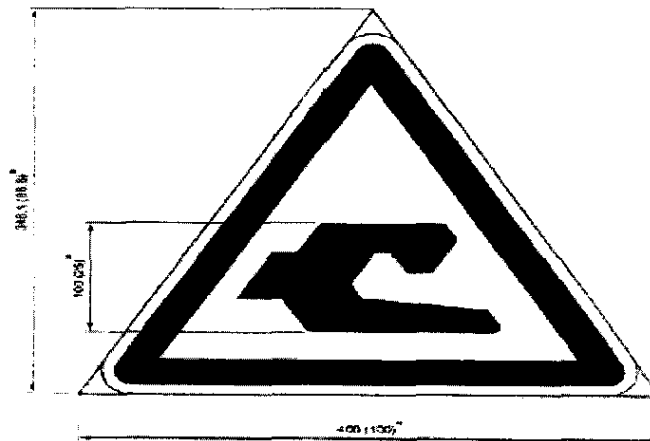


محل نصب علامت: روی بخش پایینی ستونهای گوشه، روی هر دو سطح این ستونها، در واگنهای بدون ستون های گوشه، نصب اینگونه علائم که روی صفحه های فلزی توصیه می شود.

ظاهر علامت: مستطیلی به رنگ زرد روشن با ارتفاعی حدود ۲۰۰ میلی متر با عرضی معادل پهنای ستون گوشه و در قسمت بالای آن یک برش خوردگی با زاویه ای حدود ۴۵ درجه که به سمت مرکز واگن پایین می آید. مستطیل زرد رنگ حاوی نوارهای مشکی رنگ افقی با ارتفاعی حدود ۱۵ میلی متر به فاصله ی ۱۵ میلی متری

مفهوم علامت: این واگن به یک خط برق قطار مجهز است. یک نوار مشکی رنگ علامت کابلی با جریان برق سیستم ۱۰۰۰ ولت با برق مستقیم، دو نوار مشکی علامت کابل ۱۵۰۰ ولت و سه نوار مشکی رنگ علامت کابل یا برق مستقیم ۳۰۰۰ ولت می باشند. شبکه های مجهز به جریان الکتریسته (جریان متناوب) ۵۰ هرتز با شماره «۵۰» مشخص یا علامت گذاری می شود.

۱۲-۵- علامت مخصوص واگنهای مجهز به قلاب اتوماتیک (مطابق با استاندارد ا اس جی د)



محل علامت: در انتهای واگن یا تیر اصلی (شاسی) و در انتهای دیوارهای کله گی

مفهوم علامت: واگن مجهز به سیستم قلاب اتوماتیک

نکته مهم: در واگنهای مجهز به قلاب اتوماتیک، فاصله آزاد کوپلینگ (مستطیل برن) ممکن است تا حدودی رعایت نشود.

* ا اس جی د: سازمان همکاری راه آهن، که مقر آن در شهر ورشو لهستان است.

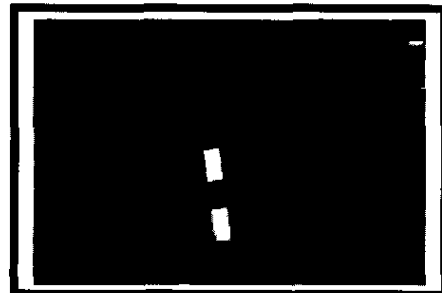
شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰/۱۱/۱۹

پوسته:

بسته

۱-۶ علامت مخصوص چرخهای مقاوم در برابر تنشهای حرارتی شدید



محل نصب علامت: روی درپوش جعبه یاتاقان.

مفهوم علامت: محورهای دارای چرخهایی با قابلیت مقاومت در برابر تنشهای حرارتی شدید هستند مطابق با فیشهای ۵-۱۰ و ۲-۱۰ (ضمیمه اچ).

۲-۶- علامت چرخهای با بانداژ جداگانه (مونتاز شده)



شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰/۱۱/۱۹

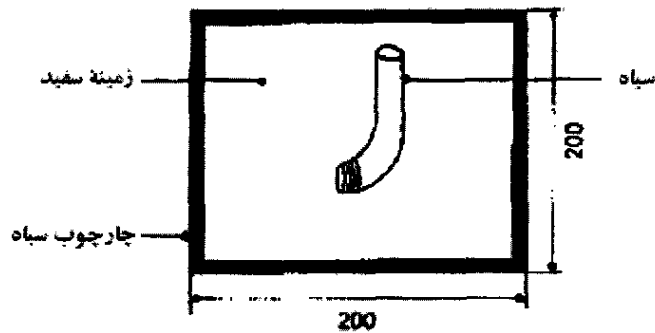
پوست:

بسته

محل نصب علامت: علایم کنترل (چهار نوار رنگی، با زاویه ای ۹۰ درجه نسبت به یکدیگر) در سطح بیرونی بانداژ و تاج چرخ.

مفهوم علامت: علامت کنترل وضعیت بانداژ روی تاج چرخ.

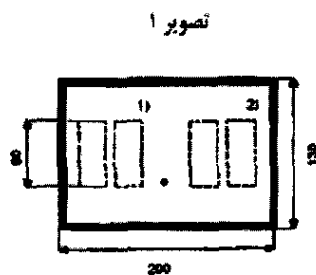
۳-۶ علامت مخصوص لوله های تهویه



محل نصب علامت: روی مخازن، نزدیک لوله های مورد نظر.

مفهوم علامت: لوله های تهویه که بدین صورت علامت زده شده اند، نباید محکم بسته شوند.

۴-۶ علامت مخصوص آزمایشات واکن مخزن، کد گذاری واکن های مخزن و دستورالعملهای ویژه

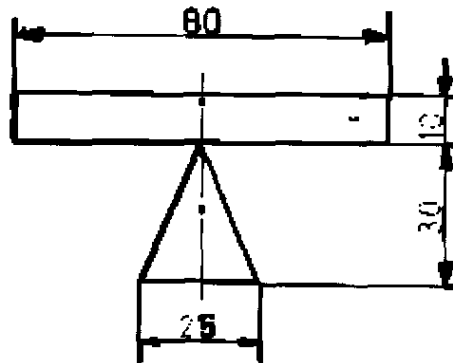


تصویر ۲ (نمونه)

TE 5

محل نصب علامت: سمت راست، هر دو سوی واگن مخزن
 مفهوم علامت (نمودار ۱): علامت آزمایش بعدی واگن مخزن (پایان ماه) برای حمل و نقل کالای خطرناک مطابق با مقررات آر آی دی. علامتها ماه (۱) و سال (۲) آزمایش بعدی را مشخص می کنند.
 مفهوم علامت (نمودار ۲): نمونه ای از کد الفبایی برای تمامی مقررات ویژه قابل کاربرد است: در اینجا واگن به مواد غیر قابل اشتعال مجهز می باشد.
 * نکته مهم: همچنین کد واگن مخزن با حروف با ارتفاع حداقل ۹۰ میلی متر نزدیک تاریخ آزمایش بعدی مخزن درج شود. بعلاوه، کد الفبایی نیز باید برای تمامی مقررات کاربردی ویژه طبق مقررات آر آی دی پایین کد مخصوص واگن مخزن یا درست کنار کنار، با حروف با ارتفاع ۵۰ میلی متر درج شود. این علامت باید دست کم تا تاریخ ۲۰۱۱/۱/۱ آماده شود.

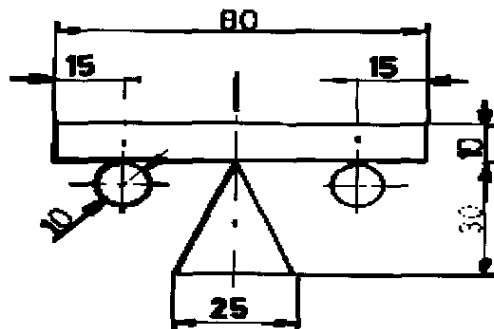
۷-۱- علامت مربوط به نقاط مخصوص بالابردن بدنه واگن در کارگاه شستشوی واگنها



محل نصب علامت: نقاط تخصیص یافته در تیرهای اصلی (شاسی)

مفهوم علامت: علامت زنی نقاطی که چکها، تجهیزات بالابر و غیره برای بلند کردن کل اتاقک واگن قرار می گیرند.

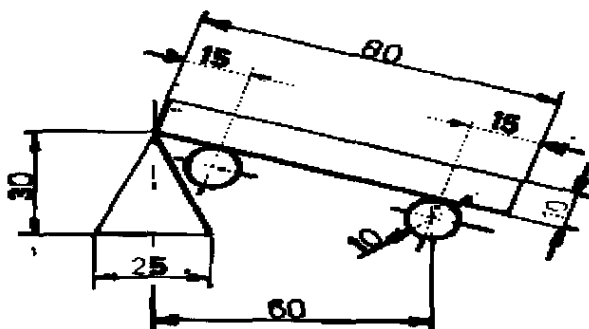
۷-۲- علامت مربوط به بالا بردن در چهار نقطه با یا بدون سیستم حرکت



محل نصب علامت: در نقاط تخصیص یافته در تیرهای اصلی (شاسی)

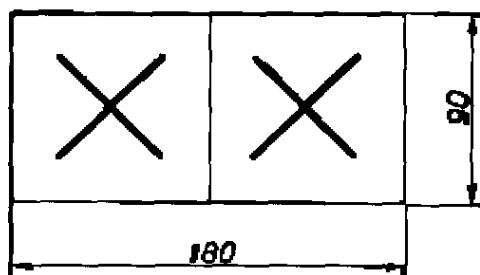
مفهوم علامت: علامت زنی برای نشان دادن محل قرار دادن جکها، تجهیزات بالا بر، غیره برای بالا بردن کل بدنه واگن، شامل سیستم حرکت در صورت مقتضی.

۷-۳- علامت مخصوص بالا بردن و پایین آوردن (روی ریل قرار دادن) با یا بدون سیستم حرکت که فقط در یک طرف (قسمت انتهایی) یا نزدیک به انتها نصب می شود.



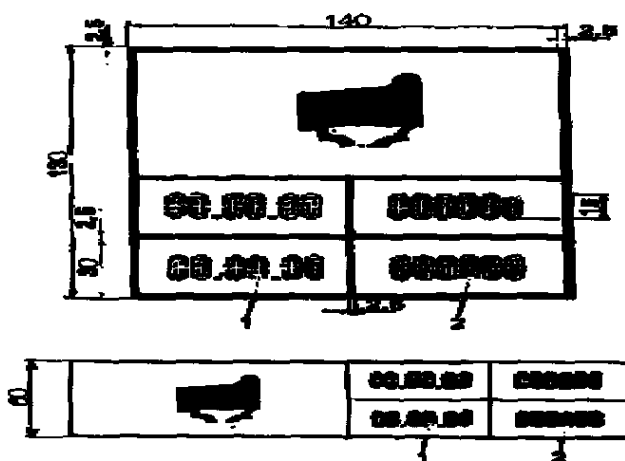
محل نصب علامت: در نقاط تخصیص یافته در دو سوی تیرهای حامل کله گی یا در نزدیکی آن

مفهوم علامت: مخصوص نقاطی که جک ها، تجهیزیات بالا، غیره برای بالابردن کل اتاقک واگن از یک قسمت انتهایی یا نزدیک به انتها، به همراه بالابر (جک) پیچی (در صورت مناسب بودن) قرار می گیرند.
۷-۴- علامت مخصوص تعویض فنرها



محل نصب علامت: سمت راست تیرهای اصلی (شاسی)، یا روی بخش های پوشاننده تیر اصلی (شاسی) یا روی تخته های ویژه در ارتفاعی معادل ارتفاع تیرهای اصلی (شاسی).
مفهوم علامت: در واگنهای دارای شاسی خشک یا انعطاف ناپذیر (واگن های مخزنی، واگنهای قیفی [واگن با طرح قیف با تخلیه از کف] غیره)، لازم است در صورت خرابی یک فنر هر دو فنر تعویض شوند. این مورد شامل فنرهای پیچی اول نمی شود (برای مثال فنرهای [تخت] شلجمی). در این خصوص به ضمیمه ۱۰، بند ۲-۱۰ فصل الف مراجعه شود.

۷-۵- علامت مخصوص بازرسی بانداژ



محل نصب علامت: سمت راست تیرهای اصلی (شاسی)، یا روی بخش های پوشاننده تیر اصلی (شاسی) یا روی تخته های ویژه در ارتفاعی معادل ارتفاع تیرهای اصلی (شاسی).

مفهوم علامت: در این صفحه تاریخ (روز، ماه، سال) (۱) دو بازرسی اخیر که برای اطمینان از درمحل قراردادشتن بانداژ چرخ انجام شده است درج می شود. علاوه بر تاریخ، حروف اختصاری شرکت ریلی و کدکارگاه (۲) نیز مشخص می شود.

۶-۷- علامت مربوط به بازرسی دوره ای واحد های کنترل دما

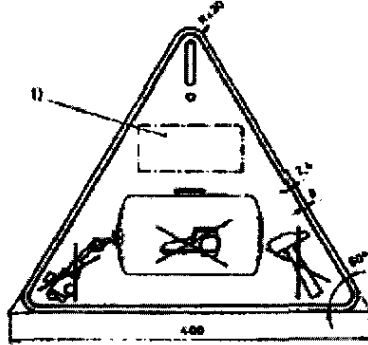


حروفی آبی رنگ در زمینه ای سفید

محل نصب علامت: سمت راست روی دیواره های جانبی، زیر علامت یو آی سی یا یو آی سی اس تی.

مفهوم علامت: در واگنهای مخصوص حمل و نقل مواد غذایی فاسد شدنی این علامت نشانه متمایز کننده سیستم کنترل درجه دما طبق توافقتنامه "آ ت پ" نشان می دهد و در آن تاریخ سر رسید (ماه یا سال) گواهینامه واگن درج شده است.

۷-۷- علامت مخصوص حفاظت از واگنهای مخزنی دارای پوشش داخلی



نصویر: حاشیه و علائم سیاه بر روی زمینه زرد رنگ

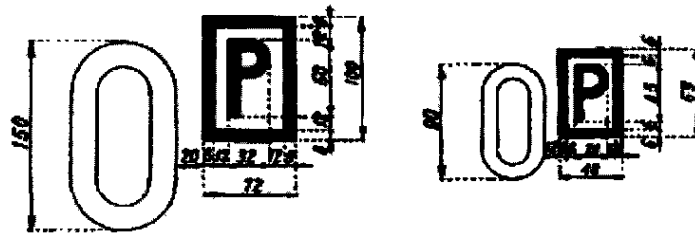
محل نصب علامت: روی مخزن در نقاط مناسب که کاملاً قابل رؤیت باشند.

مفهوم علامت: تمهیدات طراحی شده برای حفاظت از پوشش داخلی (لعاب، رنگ و...)

نکته مهم: حروف "پوشش داخلی" ممکن است به چند زبان به این علامت افزوده شود.

۷-۸- واگنهای خصوصی، واگنهای متحدالشکل یو آی سی، واگنهای استاندارد

تصویر ۱ علامت مخصوص واگن های خصوصی که قبل از لازم الاجرا شدن جی سی یو توسط یک شرکت ریلی ثبت شده اند.

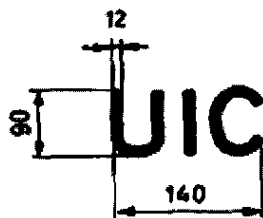


محل نصب علامت: سمت چپ دیواره های جانبی، پس از عدد کنترل خودکار واگن.

توضیح: اگر فضای کافی در گوشه سمت چپ وجود نداشت، نام شخص یا شرکت مالک و حروف اختصاری مالک را می توان در گوشه راست درج کرد.

مفهوم علامت: واگنهای خصوصی، که توسط یک شرکت ریلی به نمایندگی از سوی صاحبان اینگونه واگن ها به ثبت رسیده است. نام شخص یا شرکت مالک و حروف اختصاری (و شماره دورنگار) نیز باید درج شود. این علامت در آینده حذف خواهد شد.

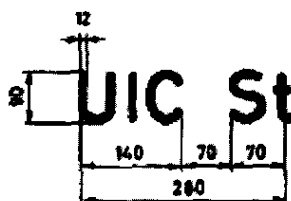
تصویر ۲ علامت مخصوص واگنهای متحدالشکل



محل نصب علامت: سمت راست دیواره های جانبی.

مفهوم علامت: این واگنها با مقررات استاندارد بین المللی (مربوط به واگنهای متحدالشکل) مطابقت دارند.

تصویر ۳- علامت مخصوص واگنهای استاندارد



محل نصب علامت: سمت راست روی دیوار جانبی.

مفهوم علامت: فقط واگنهای متحدالشکل (واگنهای استاندارد که مطابق با طرحهای ئی آر آر ای ساخته می شوند) ممکن است این علامت را دریافت کنند.

۷-۹ علامت مربوط به قطعات تعویضی (یدکی)

۷-۹-۱ قطعات یدکی استاندارد علامت^۱ و چرخ و محورها و ضربه گیرها نیز حروف اختصاری یا شماره کد مالک را حمل می کنند. برای چرخ و محورهای که تاریخ تولید آنها به قبل از استاندارد سازی باز می گردد علامت^۱ باید در بازدید بعدی از واگن (در صورت مطابقت داشتن اینگونه قطعات با

ضوابط استاندارد سازی) روی آن‌ها نصب شود. در کوپلر های پیچی نیز علامت "اس تی" درج می شود.

۷-۹-۲ چرخ و محورهای مناسب برای بارهای محوری بیش از ۲۰ تن از علامت $T=60.0$ (مؤید بار مجاز در محور) برخوردار می باشد:

- روی حلقه شناسایی چرخ و محورهایی که با یک رینگ (بست) دور محور قرار می گیرند.
- روی سطح داخلی توپی هسته چرخ برای چرخ و محورهای بدون پلاک شناسایی

۷-۹-۳ سیستم فنربندی با تیغه های مناسب برای تحمل بار محوری بیش از ۲۰ تن دارای علامت $Q=0.0/0$ (معرف بار مجاز در هر محور) می باشد.

۷-۹-۴ جوشکاری یا کاری که با گرمای شدید همراه است یا نزدیکی به ضربه گیر های واگن می تواند باعث بروز حادثه خطرناک شود، یک دیسک به رنگ زرد به قطر ۵۰ میلی متر باید روی بدنه ضربه گیر رنگ شود.

۷-۹-۵ در تامپون های استاندارد با کورس ۱۰۵ میلی متری، علامت X-۱۰۵ باید روی بدنه تامپون زیر علامت A و علامت مالکیت که معرف کورس و طبقه تامپون هاست (ای، بی یا سی) همانگونه که در فیش یو آی سی درج شده است قرار می گیرد. برای تامپون هایی که قبل از تاریخ ۱۹۸۱/۱/۱ تولید شده اند و تامپون هایی که با شرایط گروه ای (A) مطابقت ندارند فاقد واژه طبقه بندی می باشند.

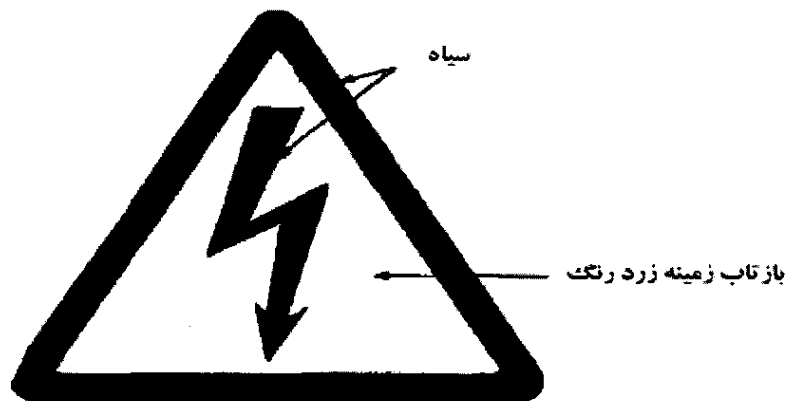
شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰ / ۱۱ / ۱۹

پوست:

بسته

۸-۱- علامت هشدار برق فشار قوی



زرد شبرنگی (مخصوص علامت بالا)

محل نصب علامت: روی واگنهای مجهز به رکاب و نردبان در محلی مناسب در ارتفاعی که به خوبی قابل رؤیت باشد (قبل از رسیدن به ناحیه خطر برای استفاده در): واگنهایی که پله بالایی رکاب یا بخش بالایی نردبان بیش از ۲۰۰۰ میلی متری بالای کف ریل قرار دارند.

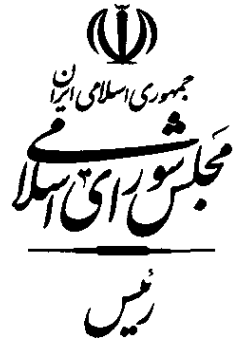
مفهوم علامت: هشدار برای برق فشار قوی است؛ وارد ناحیه ای می شود که بسیار خطرناک است، فقط پرسش مجاز با رعایت اصول ایمنی و احتیاط های لازم ممکن است در این محل کار کنند. نکته مهم: این علامت در همان محدوده ای که نصب می شود کاربرد دارد. اندازه این علامت و ایسته به محلی خواهد بود که نصب می شود.

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰/۱۱/۱۹

پوست:

بسته



پیوست ۱

(۲۰۱۱.۲.۱۲.۵.۱۰)

شرایطی که باید برای حمل و نقل واگن از طریق فری-بوت لحاظ شود

گروه ۱

شرکت ریلی ارلیه دهنده خدمات فری-بوت را تضمین می کند.

راه آهن آلمان (دی بی)

راه آهن دانمارک (دی اس بی)

گرین کارگر (جی سی)

راه آهن دولتی لهستان سهامی عام (پی کی پی)

ترن ایتالیا (اس پی ای اف اس)

راه آهن رومانی (سی اف ار)

مسیرها:

ترلیورک - سابینتزهاف

ملسینگبورگ سید - کوبنهافن

گوتبورگ - فردریک شاون

سوئوجسی - یستادت

کنستانتا - سامسون

رجیوکالابریا - مسینا

ویلاستت جوانی - مسینا

سیویتاویچیا - کولفو ارانچی

شرایطی که باید به قرار زیر رعایت شود

۱- واگنهای دارای دو محور:

بدون محدودیت.

۲- واگنهای دارای سه محور:

واگنهای داری ۳ محور در شرایطی به عرشه فری-بوت هدایت خواهند شد که سطح آب اجازه دهد. باید امکان عبور از انحنای فری-بوت فراهم آید (مراجعه شود به لیست مسیرهای گروه ۱ و ۲، صفحه ۶۸)

۳- واگنهای بوژی دار بدون محدودیت حمل توسط فری-بوت:

واگنهای بوژی دار ۲ یا ۳ محوره بدون هرگونه محدودیت تا زمانیکه بتوانند همزمان از حداکثر زاویه شکستگی پل و فری بوت ها عبور کنند مجاز به وارد شدن به درون فری بوت می باشند (مراجعه شود به ضمیمه ۱۱، بند ۵-۱۰، ۲-۱۲ و لیست مسیرهای گروههای ۱ و ۲ صفحه ۶۸)

۴- سایر واگنهای بوژی دار و حمل بیش از یک واگن یا با واگن ایمنی ضربه گیر:

واگنهای بوژی دار دو یا سه محوره که با شرایط تنظیمی فوق الذکر مطابقت ندارند، همچنین واگنهای بوژی دار با بیش از ۳ محور، و معموله هایی که باید با پیش از یک واگن حمل شوند (معموله هایی که با دو واگن به هم وصل شده و با یک واگن ضربه جفت شده ممکن است فقط با توافقی ویژه یا اگر سطح آب اجازه دهد به عرشه فری-بوت هدایت شوند. شرکت ریلی بعنوان مسئول اعزام واگنها از طریق فری-بوت باید با دست اند کاران ارایه دهنده خدمات فری-بوت در این زمینه به توافق دست یابند. سایر شرکتهای ریلی که در سایر واگنها باید از طریق اعلام رسمی از صدور مجوز (با اسناد پیوست) آگاهی یابند.

گروه ۲

شرکت ریلی ارایه دهنده ی خدمات فری-بوت

راه آهن دولتی جمهوری ترکیه (تی سی دی دی)

مسیرها:

سرگیزی - حیدر پاشا

تاتوان- وان

بدون محدودیت

لیست مسیرهای فری-بوت گروههای ۱ و ۲

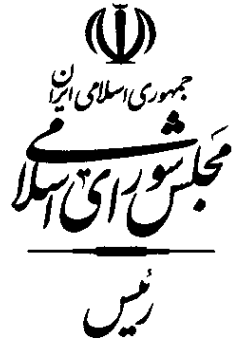
واگنهای مجاز بدون توافق ویژه باید قادر باشند از قوسها و زاویه درج شده برای فری-بوت ها (مربوط به هر یک از مسیرها) عبور کنند.

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰/۱۱/۱۹

پوست:

بسته



ملاحظات	حداکثر زاویه سطح عبور افقی	قوس و ضد قوس			تعداد مسیر فری-بوت	مسیرها
		قوس به متر	طول بخش انتقال به متر	قوس به متر		
۷	۶	۵	۳	۳	۲	۱
	۲۳۰	-	-	-	۲	ترابورک - سابینتقز هاف
		-	-	-	۵	
	۲۳۰	۱۹۰	۰	۱۹۰	۵	هلستنگبورک سید - کوبنهافن
		۱۹۰	۱۱.۷	۱۹۰		
	۲۳۰	۱۵۰	۱۲	۱۵۰	۴+۲	کوتبورگ - فردریک شناون
	۲۳۰	۱۸۰	۱۴	۱۸۰	۵	مالمو - تراوموند
	۲۳۰	-	-	-	۴	سوئوجسی - یستایت
	۱۳۰	۱۲۰	۲.۵	۱۲۰	۵+۱	کنستانقا - سامسون
	۱۳۰	۱۵۰	۱۵.۵	۱۵۰	۳	رجیوکالابریا - مسینا
	۱۳۰	۱۵۰	۱۵.۵	۱۵۰	۳	ویلاستت جوانی - مسینا
	۱۳۰	۱۲۰	۱۹.۶	۱۲۰		
	۱۳۰	-	-	-	۳	سیویتاویچیا - گولفو ارانچی
	-	-	-	-	۳	سیرکسی - حیدرپاسا
	۱	۱۲۰	-	۱۲۰	۲	تاتوان - وان
		-	-	-	۱	

گروه ۳

مسیرهای فری- بوت بین شرکتهای ریلی گنج استاندارد و کشور فنلاند :

لوبیک- اسکاندیناوین کای (آلمان)- تورکو (فنلاند).

استکهلم (سوئد) - تورکو (فنلاند)^۲

هارگ شان (سوئد) - بوسی کاویونکی (فنلاند)^۴

واگنهایی که ممکن است بدئن توافق ویژه پذیرفته شوند باید قادر باشند از قوس ها و زاویه های درج شده برای فری- بوت های (مربوط به هر یک از مسیرها) عبور کنند.

ملاحظات	حداکثر زاویه سطح عبور افقی	قوس و ضد قوس			تعداد ریل ها در فری - بوت	مسیر
		قوس به متر	طول بخش انتقال به متر	قوس به متر		
۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱
	۲۳۰	۱۰۰	۶	۱۵۰	۲	لوبیک-اسکاندیناوین کای-تورکو
	۲۳۰	۱۰۰	۶	۱۵۰	۲	
	۲۳۰	-	-	-	۱	
	۲۳۰	۱۵۰	۴	۱۵۰	۲	استکهلم - تورکو
	۰	۱۵۰	۰	۱۵۰	۲	
	۲۳۰	۱۵۰	۳.۸	۱۵۰	۱	هارگ شان- اونسکاژوپونی
	۲۳۰	۱۵۰	۵	۱۵۰	۱	
	۲۳۰	-	-	-	۱	
	۲۳۰	۶	۶	۱۵۰	۱	

دستور العمل های مربوط به استفاده متقابل از واگن های خصوصی در راه آهن پرتقال در ضمیمه ۳ تهیه و تنظیم می شود

۲- خط سی آی ام نمی باشد

۳- خط سی آی ام

پیوست ۲

(۲، ۱۶، ۲، ۱۷)

دستورالعمل های مربوط به استفاده از واگنهای دارای چرخ و محورها با قابلیت تغییر پذیری برای عبور از مسیر پیرنه

۱- کلیات

۱-۱ مقررات جی سی یو قابل اجرا برای واگنهای مجهز به چرخ و محورهای تغییر پذیر مگر مفاد دیگری که در این ضمیمه مشخص شده باشد^۱.

۱-۲ به دلیل شرایط مندرج در تجهیزات تعویض چرخ و محور، تنها واگنهای دارای دو محور قابل تغییر یا واگنهای بوژی دار با چرخ و محور قابل تغییر مجاز به تردد بین حوزه استحفاظی شرکت های ریلی هستند که در همین راستا شرکت های ریلی ذیربط یا صاحبان واگنها از قبل موافقتنامه ای را با شرکت های ریلی فرانسوی و ایبیریایی (ایبیریا، اسپانیا و پرتغال) علاقمند منعقد ساختند. در این موافقتنامه مقدماتی (از قبل تنظیم شده) به ویژه باید شرایط تعویض و تامین چرخ و محورها درج شود.

۲- شرایط فنی تکمیلی

۲-۱ دوره زمان بازدید از چرخ و محورها ۴ سال خواهد بود. بازرسی باید توسط مالک چرخ و محور قابل تعویض انجام گیرد^۲.

تاریخ آخرین بازدید از چرخ و محور، شماره کد مالک و علامت شناسایی کارگاهی که بازدید در آنجا انجام می شود پس از بازرسی باید روی پلاک نصب شده بر بدنه محور درج شود. بعلاوه روی چرخ و محورها (جلوی سیستم چرخ و محور) باید علائم مندرج در بخش ۷ این ضمیمه درج شود.

۲-۲ به مجرد سپری شدن مهلت ۴ ساله آخرین بازرسی از یک چرخ و محور، با توجه به مناسب بودن در هر مورد مورد استفاده قرار گیرد:

۱- در متن بعدی، از واژه "چرخ و محور" هم برای گنجانده شدن و هم گنجانده شدن (به لحاظ فاصله عرضی بین دو ریل) استفاده می شود.

۲- موافقتنامه های بین شرکت های ریلی یا بین صاحبان و شرکت های ریلی ممکن است در عین حال برای تسهیل در بازرسی چرخ و محورها منعقد شود.

۲-۲-۱ اگر مسئولان تعویض چرخ و محورها در یک ایستگاه اعلام کنند که تاریخ بازدید چرخ و محورها سپری شده است، چرخ و محور های یاد شده باید به صاحبان شان بازگردانده شوند. بدین ترتیب، آنها باید در صورت امکان در واگنهایی قرار گیرند که به مقصد مالک ذینفع اعزام می شوند. برچسب های M باید به این واگن ها چسبانده شوند.

۲-۲-۲ اگر واگن در قطاری موجود باشد که توسط شرکت ریلی مالک چرخ و محور بهره برداری می شود، شرکت ریلی باید بازرسی از چرخ و محور یا جابجایی آنرا انجام دهد.

۲-۲-۳ اگر واگن در قطاری که توسط یک شرکت ریلی غیر مالک چرخ و محور دیده شود و اگر از تاریخ بازرسی دو سال یا بیشتر از دو سال گذشته باشد، این شرکت ریلی باید:

۲-۲-۳-۱ برچسبهای "کی" را به واگن بچسباند و در موارد زیر کلمات « جهت تعمیر پس از تخلیه بار» را حذف کند:

- یک واگن بارگیری شده،

- در یک واگن خالی که در مسیر صاحب چرخ و محور در حرکت باشد،

۲-۲-۳-۲ تعویض چرخ و محور (یا چرخ ها و محورها) در سایر موارد (شماره ۲-۳)

۲-۲-۴ (به استثنای موارد مندرج در شماره ۲-۳-۱) در ایستگاههای تعویض (غیر از ایستگاههای موجود در مرز فرانسه- اسپانیا) ممکن است از پذیرش واگنهایی که از تاریخ مقرر بازدید از چرخ و محورها بیش از دو سال گذشته باشد.

۲-۲ زمانی که شرکت ریلی، مطابق با بند ۲.۲.۳.۲، مجبور به تعویض چرخ و محوری است که در مالکیت آن قرار ندارد، باید:

- درخواست تعویض چرخ و محور را به مالک ارائه کند.

- چرخ و محور را برای بازدید به مالک آن بازگرداند.

۲-۴ فاصله محوره به محور میله یا غلاف (محفظه) تامپون ها باید:

- حداکثر ۱۸۶۰ میلی متر

- حداقل ۱۸۴۰ میلی متر باشد

۳- تعویض چرخ و محور

۳-۱ شرکت ریلی واگذار کننده مسئول تعویض چرخ و محورها در واگنهایی است که برای تبادل پذیرفته شده اند.

اگر شرکت ریلی خودش چرخ و محورها تعویض نکند، با حضور در محل عملیات تعویض را صرفاً به لحاظ ایمنی کنترل کند.

۳-۲ واگنها باید (ترجیحاً) در محل تعویض، به چرخ و محورها متعلق به مالک مجهز باشند.

۳-۳ از تعویض چرخ و محور ممکن است برای طرح تقاضای توزین واگن در محل تعویض استفاده نشود.

۳-۴ در موارد زیر بجای تعویض چرخ و محورها، تعویض قطار (با انتقال بار از یک وسیله نقلیه به دیگری) الزامی است:

۳-۴-۱ اگر به دلایل خرابی واگن امکان ادامه سیر و انتقال آن به محل تعویض چرخ و محورها وجود نداشته باشد.

۳-۴-۲ اگر چرخ و محورها از بین رفته باشند،

۳-۴-۳ اگر ظرفیت در دسترس در محل تعویض تکمیل شده باشد.

۳-۴-۴ اگر تسهیلات مربوط به تعویض چرخ و محورها غیر قابل استفاده باشند.

۳-۵ هزینه عملیات تعویض بار (یا انتقال بار از ۱ وسیله به وسیله دیگری) باید به قرار زیر تأمین شود.

- طبق بند ۱-۴-۳ توسط شرکت ریلی مسئول استفاده از یک واگن در شرایطی که برای عبور از مسیر پیرنه مناسب نمی باشد،

- طبق بند ۲-۴-۳ توسط شرکت ریلی انتقال دهنده،

- طبق بندهای ۳-۴-۳ و ۴-۴-۳ : توسط شرکت ریلی که باید به شکل طبیعی کار تعویض را (اگر مشکل را مطابق با ماده ۱۱ جی سی یو گزارش نکرده باشد) انجام دهد.

۴- هزینه تعویض و تهیه چرخ و محورها در ایستگاههای تبادلاتی فرانسه و اسپانیا هزینه های مربوط به عملیات تعویض چرخ و محور باید با تعرفه یکسان برای هر واگن ارسالی جهت تعویض محورها پوشش داده شود. مبلغ هزینه به شرکت ریلی که کار تعویض را انجام می دهد قابل پرداخت می باشد. همچنین هزینه تهیه چرخ و محور (در صورت امکان) باید با تعرفه یکسان پوشش داده شود. اینگونه نرخها باید از طریق ساز و کارهای تعیین نرخ تعرفه محاسبه شوند.

۵- استرداد واگنها

واگنهای خالی باید (بجز موارد مشخص شده) از طریق همان ایستگاهی که چرخ و محورها تعویض شده اند به مبدا برگردانده شوند.

۶- واگن های مورد استفاده برای حمل و نقل بارهای جزئی

اینگونه واگن ها فقط در شرایط زیر ممکن است پذیرفته شوند:

- بار کاملاً واگن را پر کرده باشد
- وزن بارگیری حداقل ۳۰۰۰ کیلو گرم باشد.

۷- علایم اضافی واگنها

واگنها باید از علایم زیر برخوردار باشند:

۷-۱- روی هر جداره جانبی

- علامت «ای» موجود در بند ۱۶، ۲، ضمیمه ۱۱،

علایم موجود در صفحه فلزی، نمودارهای ۱ یا ۲، مقادیری که قرار است ارائه شوند باتوجه به درخواست توسط شرکتهای ریلی (مالک) تهیه خواهند شد.

۷-۲ روی چرخ و محورها (جلوی جعبه سرمحور)، به رنگ سفید و کاملاً رویت، شماره کد مالک و تاریخ (ماه و سال) آخرین بازدید آنها درج شود.

پیوست ۳

(۱۷-۲، ۱۶-۲)

مقررات مربوط به استفاده از واگنهای خصوصی با محورهای قابل تعویض (برای واگن های محوردار) یا بوژیهای قابل تعویض (برای واگنهای بوژی دار) در راه آهن فنلاند^۷.

۱- کلیات

۱-۱ مقررات جی سی یو برای واگن های دارای چرخ و محورهای قابل تعویض در صورت عدم مغایرت با مندرجات این ضمیمه قابل اجراست.

۱-۲ به دلیل شرایط حاکم بر تعویض چرخ و محور یا بوژی تورینو (راه آهن فنلاند)، فقط واگن هایی که مالک از با راه آهن فنلاند به توافق رسیده باشد ممکن است برای تبادل بین راه آهنهای اسپانیا کاتالونیا (جی سی) و فنلاند (وی آر) و برعکس پذیرفته شوند. در این توافق مقدماتی (که قبلا محقق شده است) شرایط حاکم بر تعویض و تهیه چرخ و محورها تعیین می شوند.

۲- شرایط فنی تکمیلی

۲-۱ اگر از تاریخ بازدید دوره ای چرخ و محور قابل تعویض سه ماه گذشته باشد، این چرخ و محور معیوب تلقی و باید تعویض شود.

۲-۲ اگر از تاریخ بازدید دوره ای یک بوژی قابل تعویض بیش از ۳ ماه گذشته باشد، باید به مالک اطلاع داده شود، به واگن باید برچسبهای «کی» چسبانده و عبارت « جهت تعمیر پس از تخلیه بار» حذف شود.

۲-۳ فاصله بین مراکز تامپون باید:

- حداکثر ۱۸۰۰ میلی متر - حداقل ۱۷۸۰ میلی متر باشد.

در عین حال، در واگنهایی که قبل از تاریخ ۱۹۸۴/۷/۱ تولید شده اند فاصله مرکزی یک تامپون بین ۱۷۶۰ میلی متر و ۱۷۴۰ میلی متر قابل پذیرش می باشد.

۱-۱ در ادامه متن واژه های چرخ و محور و بوژی هم برای تجهیزات مربوط به گیج استاندارد و هم گیج عریض استفاده می شود

۳ تعویض چرخ و محورها یا بوژیها

۳-۱ مالک واگن (ضمن توافق با راه آهن فنلاند) باید اطمینان دهد که چرخ و محورهای یا بوژی ها با قابلیت تعویض در صورت نیاز در دسترس تورینو خواهند بود. جزئیات باید در موافقتنامه ای درج شود که قرار است مطابق با مفاد بند ۱-۲ این ضمیمه منعقد شود.

۳-۲ راه آهن فنلاند باید مسئولیت عملیات تعویض چرخ و محور یا بوژی را در تورینو برعهده گیرد. در شرایطی که راه آهن فنلاند این عملیات را انجام ندهد، باید با حضور در محل عملیات تعویض را به لحاظ رعایت اصول ایمنی کنترل نماید.

۳-۳ تعویض چرخ و محور یا بوژی نمی تواند زمینه طرح درخواست توزین واگن در تورینورا فراهم سازد.

۳-۴ در شرایط زیر بجای تعویض چرخ و محور یا بوژی تعویض وسیله نقلیه (با انتقال بار از یکی وسیله ای به وسیله دیگری) الزامی است:

۳-۴-۱ امکان ادامه سیر و انتقال واگن به تورینو به دلیل خرابی وجود نداشته باشد،

۳-۴-۲ اگر چرخ و محورها یا بوژی ها از بین رفته باشند،

۳-۴-۳ اگر ظرفیت محوطه تعویض چرخ و محور/ بوژی در تورینو تکمیل شده باشد.

۳-۴-۴ اگر تجهیزات مخصوص تعویض چرخ و محور یا بوژی غیر قابل استفاده باشند.

۳-۵ هزینه عملیات انتقال بار از یک وسیله نقلیه به وسیله نقلیه توسط نهادهای زیر تامین می شود:

- طبق مفاد بند ۱-۳-۴ : توسط شرکت ریلی مسئول،


- طبق مفاد بند ۲-۳-۴ : توسط مالک،

- طبق مفاد بند ۲-۳-۴ و ۴-۳-۴ : توسط راه آهن فنلاند اگر این نهاد طبق ماده ۱۱ سی یو یو مشکل را گزارش نکرده باشد.

۴- هزینه های تعویض و تهیه چرخ و محور و بوژی در تورینو

هزینه های مربوط به عملیات تعویض چرخ و محور و بوژی باید با توجه به نرخ انجام کار پیمانکاری برای هر واگن ارائه شده جهت تعویض قطعات به راه آهن فنلاند پرداخت شود. اینگونه هزینه ها باید از طریق سازوکارهای متداول تعیین تعرفه محاسبه شوند.

۵- علایم تکمیلی واگنها

۵-۱ تمامی واگنها باید روی دیواره های جانبی، سمت راست (یا روی ستون های اصلی (شاسی) سمت راست در واگنهای کفی) علامت  که در ضمیمه ۱۱، بند ۱۶-۲ (راه آهن فنلاند) نشان داده شده است نصب شود؛ این علامت تایید می کند که واگنها با مقررات ساختاری مندرج در فیش یوآی سی ۳-۴۳۰ مطابقت دارند و مجاز به سیر و حرکت در کشور فنلاند می باشند.

۵-۲ واگنهای دارای محورهای قابل تعویض (واگنهای محوردار) همچنین باید از علایم اضافی زیر نزدیک علایم بازرسی، هریک به زبان مالک و به زبان فنلاندی برخوردار باشند:
" به علایم مربوط به بازدید محور توجه کنید. "

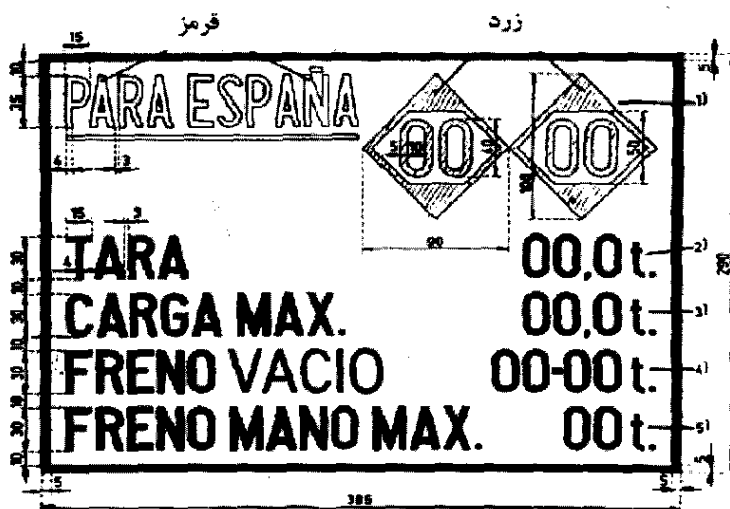
۵-۳ واگنهای دارای بوژی های قابل تعویض (واگنهای بوژی دار) باید از علایم زیر نزدیک علایم مربوط به بازدید به زبان مالک و زبان فنلاندی برخوردار باشند:
« به علایم مربوط به بازدید از بوژی ها توجه کنید»

۵-۴ چرخ و محورها با قابلیت تعویض باید شماره کد یا حروف اختصاری مالک همراه با بازرسی دوره ای و تاریخ (ماه و سال) آخرین بازدید باشند که موارد یاد شده روی پوسته محفظه چرخ و محور درج می شود.

۵-۵ در بوژی ها با قابلیت تعویض روی هر تیر اصلی (شاسی) به رنگ سفید شماره کد یا حروف اختصاری و علامت مشخصه مالک و نیز علایم مربوط به بازدید طبق بند ۳-۲ ضمیمه ۱۱، درج شود.

شکل ۱

علائم تکمیلی مربوط به واگنهای مجاز به تردد در کشورهای اسپانیا و پرتغال
 تصویر ۱- مخصوص واگنهای مجهز به ترمز خلاء



محل نصب علامت: سمت راست روی دیواره های جانبی، به رنگ مشکی روی واگنهای سفید رنگ، به رنگ آبی در زمینه سفید در سایر واگن ها.

مفهوم علامت: ۱. لوزی سمت چپ
 حداکثر سرعت با حداکثر بار
 لوزی سمت راست
 حداکثر سرعت بدون بار، در صورت یکسان بودن
 حداکثر سرعت بدون بار و حداکثر سرعت با بار
 تنها یک لوزی ترسیم خواهد شد.

- | | |
|--------------|----------------------|
| ۲-تارا | وزن وسیله نقلیه ریلی |
| ۳-کارکا ماکس | وزن مجاز بارگیری |
| ۴-فرنو | ترمز خلأ |
- عدد سمت چپ = وزن ترمز گیری در وضعیت "

شماره: ۳۳۸ / ۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰ / ۱۱ / ۱۹

پوست:

بسته

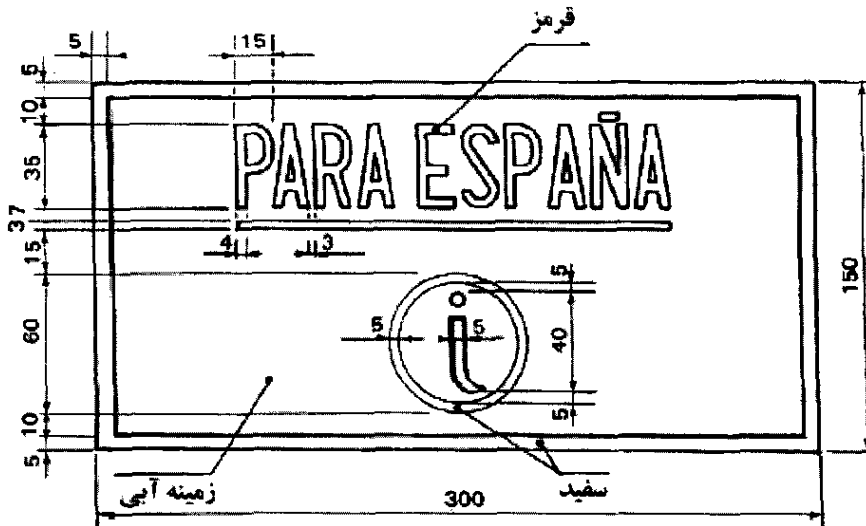
خالی"

عدد سمت راست = وزن ترمزگیری در وضعیت

"بارگیری"

۵- فرنومانو ماکس حداکثر وزن بارگیری ترمز پیچی (میل و پیچی)

تصویر ۲- مخصوص واگنهای دارای یک لوله ترمز اصلی برای ترمز خلاء



محل نصب علامت: سمت راست روی دیواره های جانبی، به رنگ مشکی در واگن های سفید و به رنگ سفید روی زمینه آبی در سایر واگنها.

مفهوم علامت: واگن را می توان به یک قطار با ترمز ایزوله متصل کرد.

ضمیمه ۱۲
قرارداد کلی بهره‌برداری واگن‌ها
قهرست آسیب دیدگی واگن‌ها

گروه	قطعه	نوع آسیب دیدگی	اطلاعات اضافی	تحت مسئولیت		
				نگهدارنده	شرکت راه آهن	
سیستم حرکت	چرخ بانداژ جداگانه	شل شدگی بانداژ، جابجایی جانبی و ترک خوردگی	نشانی از اضافه بار حرارتی نمی باشد	X		
			علامی قابل مشاهده اضافه بار حرارتی (تجهیزات ترمز معیوب)	X		
			علامی قابل مشاهده اضافه بار حرارتی (تجهیزات ترمز قابل بهره‌برداری)		X	
	اضافه بار حرارتی	اضافه بار حرارتی	اضافه بار حرارتی	نشانی از اضافه بار حرارتی نمی باشد	X	
				تجهیزات ترمز قابل بهره‌برداری	X	
				نشانی از اضافه بار حرارتی نمی باشد	X	
				اضافه بار حرارتی ترک خوردگی در هسته چرخ	X	
				علامی قابل مشاهده اضافه بار حرارتی (تجهیزات ترمز معیوب)	X	
				علامی قابل مشاهده اضافه بار حرارتی (تجهیزات ترمز قابل بهره‌برداری)		X
				بست ماشین تراش چرخ، بریدگی	X	
	بانداژ هسته چرخ / چرخ یک تکه / دایره حرکت	بانداژ هسته چرخ / چرخ یک تکه / دایره حرکت	دایره اندازه گیری غیر قابل مشاهده	فرسایش بیش از حد هسته چرخ (قطر بسیار کوچک است)	X	
				بریدگی یا نوک تیز در بانداژ و تاج و یا تاج تحتانی آن	X	
				صدمات اتفاقی	X	
				اضافه بار حرارتی را شامل نمی شود	X	
				تجهیزات ترمز معیوب	X	
				جوشکاری، بریدگی ها	X	
	حفره های موضعی در دایره حرکت	حفره های موضعی در دایره حرکت	دو پهن شدگی (بیضی گونی)	صدمات اتفاقی	X	
				چنانچه آسیب دیدگی را بتوان آشکارا به شرکت راه آهن نسبت داد		X
				X		

	X	آسیب به واگن	وجود نشانه های از ساییدگی در بدنه محور	بدنه (شفت) محور	سیستم حرکت
	X	عدم آسیب به واگن			
X			ترکهای خمیده		
X		عدم ناشی از فشار			
	X	تائید	جعبه یاتاقان داغ	جعبه یاتاقان (محور)	
X		عدم تائید			
	X	دمای بالای جعبه یاتاقان، صداهای غیر عادی در جعبه در حین چرخش محور	نشست اخیر ماده روغن کاری		
X		فترندی و دامپرها در شرایط مطلوب بوده و واگن اضافه بار ندارد	علامت حاکی از برخورد پوسته جعبه یاتاقان (برخورد فوقانی با بوژی)		
	X		کم شده	صفحه منگنزی	
	X		جوش های ترک خورده		

اصدمات اتفاقی در ضمیمه ۱۲ به معنای آسیب دیدگی های ناشی از فرسایش نیست بلکه ناشی از جابجایی نامناسب واگن (مانند تصادفات مانوری، برخورد از طرفین یا دیگر حوادث ناگهانی) بوده یا بتوان آن را به تخلف در تعهدات نگهداری واگن بوسیله شرکت راه آهن نسبت داد.

گروه	قطعه	نوع آسیب دیدگی	اطلاعات اضافی	تحت مسئولیت	
				نگهبانان	شرکت راه آهن
فقریندی	فقرها	شکسته، ترک خورده، غیره		X	
		خسته		X	
		نصب نادرست (موازی)		X	
		نصب نادرست (انحنای منحنی مشخصه) یا نوع اشتباهی از فقر تیغه ای (برگی)	X		
	کمک فقر مالشی	هر گونه آسیب دیدگی	X		
ترمز	قطعات پنوماتیکی و مکانیکی ترمز	اهرم بندی معیوب ترمز	صدمات اتفاقی ^۱	X	
			فرسایش و سایش		X
		دستگاه تبدیل معیوب	صدمات اتفاقی ^۱	X	
		ترمز دستی معیوب	فرسایش و سایش		X
		بلوک های ترمز (کلیه انواع آسیب دیدگی)		X	
		ترمز دستی معیوب	صدمات اتفاقی ^۱	X	
			فرسایش و سایش		X
		حلقه ایمنی مفقود		X	
		حلقه ایمنی آسیب دیده یا معیوب	صدمات اتفاقی ^۱	X	
		سایر قطعات معیوب ترمز (مانند سوپاپ توزیع کننده، سوپاپ پر/خالی، سیلندر ترمز، دستگاه تبدیل، سوپاپ رله، غیره)	تائید (شامل گزارش ترمز)		X
			عدم تائید	X	
		نشست لوله ترمز	فرسایش و سایش		X
			صدمات اتفاقی ^۱ (شکسته، معیوب)	X	
		شیلنگ ترمز معیوب	ترک خورده، نشستی		X
		اتصالات ترمز معیوب		X	
		قطعات معیوب ترمز هوا	تائید شده بواسطه آزمایش ترمز		X
	عدم تائید بواسطه آزمایش ترمز	X			

۱. صدمات اتفاقی در ضمیمه ۱۲ به معنای آسیب دیدگی های ناشی از فرسایش نیست بلکه ناشی از جابجایی نادرست واگن (مانند تصادفات مانوری، برخورد از طرفین یا دیگر حوادث ناگهانی) بوده یا بتوان آن را به تخلف در تعهدات نگهداری واگن بوسیله شرکت راه آهن نسبت داد.

گروه	قطعه	نوع آسیب دیدگی	اطلاعات اضافی	تحت مسئولیت		
				نگهدارنده	شرکت راه آهن	
بوژی و شاسی	شاسی واگن تیر حامل کله گی یا تیر اصلی	شکستگی های ناشی از خشکی، شکاف تغییر شکل داده	به جز آثار خشکی	X	X	
	صفحه حفاظ محور	خمیده		X		
		شکسته یا شل شده			X	
	تیر عرضی صفحه حفاظ محور	خمیده یا شکسته			X	
		شل شده				X
	پایه فنر	شل شده، ترک خوردگی های ناشی از خشکی				X
		شکاف، تغییر شکل داده	صدمات اتفاقی ^۱		X	
	اتصال شاسی / بوژی	قطعات اتصال شل شده یا آسیب دیده				X
	شاسی بوژی	خمیده			X	
		ترک خوردگی های ناشی از خشکی				X
بالشتک های جانبی بوژی	هر گونه آسیب دیدگی				X	

گروه	قطعه	نوع آسیب دیدگی	اطلاعات اضافی	تحت مسئولیت	
				نگهدارنده	شرکت راه آهن
گروه ۹ بوزی و شاسی	پلاک بازدید	وسیله به اشتباه پیش از اتمام دوره بازدید از سرویس خارج شده است	هزینه های لازم برای صدور مجوز حرکت / حمل و نقل ویژه	X	
	علامت گذاری های کلی مطابق با قانون	ناخوانا	ناقص	X	
			مانند موارد ریختن بار، پوشیده شدن، خط خطی شده و غیره	X	
			دیواره نویسی ها بر روی واگن های حمل کالاهای خطرناک (آر آی دی)	X	
	کابل اتصال زمین	مفقود			X
آسیب دیده		فرسایش و سایش		X	

۱-صدمات اتفاقی در ضمیمه ۱۲ به معنای آسیب دیدگی های ناشی از فرسایش نیست بلکه ناشی از جابجایی نادرست واگن (مانند تصادفات مانوری، برخورد از طرفین یا دیگر حوادث ناگهانی) بوده یا بتوان آن را به تخلف در تعهدات نگهداری واگن بوسیله شرکت راه آهن نسبت داد.

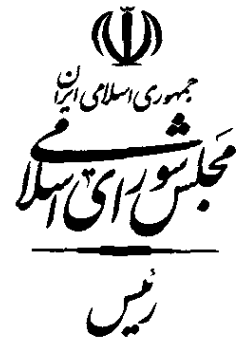
تحت مسئولیت		اطلاعات اضافی	نوع آسیب دیدگی	قطعه	گروه
شرکت راه آهن	نگهدارنده				
X	X	اخیراً توسط شرکت راه آهنی تعویض نشده است	انواع مختلف	تامپون	سیستم ضربه‌ای و کشش رو ساخت
X		اثرات ضربه (تماس میان پلانجر و غلاف)	وضعیت تامپون خارج از حد تترانس / گیر کردن پلانجر		
	X	ترک خوردگی های قدیمی / جوش خوردگی های نادرست		معیوب	سیستم ضربه گیر
X		ضربه ماتور در سرعت بسیار بالا	شکسته یا خمیده		
	X	فرسایش و سایش طبیعی		شکسته یا ترک خورده	غلاف تامپون
X			شل شده		
	X	فرسایش و سایش طبیعی		شکسته	انجزای فشار تامپون قلاب کشش / میله کشش
X		عدم وجود ترک خوردگی های ناشی از خستگی	ناکارآمد		
	X	می توان با دست فشرده کرد		شکسته	تابیده
	X	فرسودگی (ترک خوردگی های قدیمی)	گسسته		
X		صدمات اتفاقی ^۱ (شکستگی اخیر)		تابیده، شکسته	تابیده، شکسته
		صدمات اتفاقی ^۱	فرسایش و سایش		
	X			صدمات اتفاقی ^۱	صدمات اتفاقی ^۱ (هنگامی که در اختیار شرکت راه آهن است)
X			فرسایش و سایش		
X				فرسایش و سایش	صدمات اتفاقی ^۱ (هنگامی که در اختیار شرکت راه آهن است)
X			صدمات اتفاقی ^۱ (هنگامی که در اختیار شرکت راه آهن است)		
	X			اتصالات بدون ضد آب و نفوذ هوا	

شماره: ۳۳۸/۷۱۶۶۴

تاریخ: ۱۳۹۰/۱۱/۱۹

پوست:

بررسی



تحت مسئولیت		اطلاعات اضافی	نوع آسیب دیدگی	قطعه	گروه
شرکت راه آهن	نگهدارنده				
X		صدمات اتفاقی ^۱ (هنگامی که در اختیار شرکت راه آهن است)	زین مخزن ترک خورده		
	X		مفقود، معیوب	کابل اتصال زمین (بر روی مخزن)	
	X		فرسایش و سایش		

^۱صدمات اتفاقی در ضمیمه ۱۲ به معنای آسیب دیدگی های ناشی از فرسایش نیست؛ بلکه ناشی از جابجایی نادرست واگن (مانند تصادفات مانوری، برخورد از طرفین یا دیگر حوادث ناگهانی) بوده یا بتوان آن را به تخلف در تعهدات نگهداری واگن بوسیله شرکت راه آهن نسبت داد.

لایحه فوق مشتمل بر ماده واحده منضم به متن قرارداد مشتمل بر سی و پنج ماده و دوازده ضمیمه در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ ششم مهرماه یکهزار و سیصد و نود مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید.

علی لاریجانی