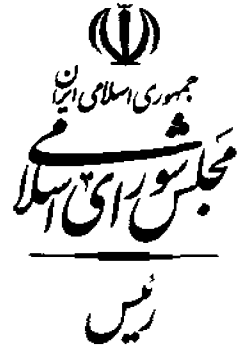


شماره: ۳۳۸ / ۴۶۲۴۹

تاریخ: ۱۳۹۰/۰۷/۲۶

پست:

بسته



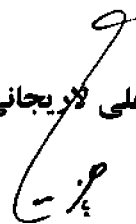
دستورخانه شورای نگهبان	
شماره ثبت:	۹۵۱۱۴۴۲۲۲
تاریخ ثبت:	
کد پرونده:	
ساعت ورود:	

حضرت آیت الله احمد جنتی

دبیر محترم شورای نگهبان

عطف به نامه شماره ۸۹/۳۰/۳۸۲۰۱ مورخ ۱۳۸۹/۲/۱۵ و پیرو نامه شماره ۳۳۸/۴۰۳۸ مورخ ۱۳۹۰/۱/۳۰ 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 است، به پیوست ارسال می گردد.

از طرف علی لاریجانی



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

ماده واحده- ردیف (۵۲) فهرست اول قانون عضویت دولت جمهوری اسلامی ایران در سازمانها و مجامع بین المللی مصوب ۱۳۶۵ به شرح زیر اصلاح و متن زیر به عنوان تبصره (۶) به قانون یاد شده الحاق می شود.

ردیف	نام سازمان بین المللی	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 بین المللی بر عهده ریاست جمهوری است. دولت موظف است برای تحقق این امر، اساسنامه مناسب را برای مرکز امور حقوقی بین المللی 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 بین المللی- مصوب ۱۳۶۵- به شرح زیر با توجه به قرارداد پیوست اصلاح و تبصره های زیر به عنوان تبصره های (۶) و (۷) به قانون یاد شده الحاق می شود.

ردیف	نام سازمان بین المللی	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 بین المللی 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 (۲-۴) 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 ۱۰۰ 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 (۲-۴) 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 غیرمترقبه) 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

۱-۱۳- 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 موافقتنامه ای، دوره های تعیین شده در ماده (۱۶) از مقررات مربوط به قرارداد حمل و نقل بین المللی کالاها با راه آهن (سی. آی. ام) در خصوص بار واگن در دست اعمال خواهد شد.

۲-۱۳- شرکت راه آهن کاربر در شرایط ذیل مسئولیت در قبال طولانی شدن زمان

حمل نخواهد داشت:

- خطای نگهدارنده،
- سفارش از سوی نگهدارنده مبنی بر عدم قصور شرکت راه آهن 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)
۳-۱۳- 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

۱-۱۴- شرکت راه‌آهن باید دستورالعملهای ارائه شده از سوی نگهدارنده جهت حمل
واگنهای خالی بر اساس خدمات تجاری خود را اجراء کند.
۲-۱۴- 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.

۱۵-۲- شرکتهای راه آهنی باید اطلاعات مربوط به واگنهای مورد استفاده خود از سامانه (سیستم) های ثبت عملیات و داده های خود در مورد کیلومترآژ واقعی حمل شده را به نگهدارنده ها ارائه دهند.

ماده ۱۶- تحویل واگن به اشخاص ثالث

شرکت راه آهنی که بدون اجازه نگهدارنده واگن را به شخص ثالث تحویل می دهد به ویژه برای هرگونه خسارت احتمالی در قبال نگهدارنده مسؤول خواهد بود. مسؤولیت شخص ثالث نیز به قوت خود باقی است.

ماده ۱۷- پذیرش واگن از نگهدارنده های ثالث

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

در این صورت، شرکت راه آهنی 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 بهره برداری از واگن نشود، چنانچه خسارت یا گم شدن ثبت شود، نیازی به دعوت از نگهدارنده نیست.

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

۱۸-۴- چنانچه نگهدارنده مضمون گزارش خرابی واگن را نپذیرد، می تواند درخواست نماید که کارشناسی که توسط طرفین قرارداد یا از طرق قضائی انتخاب می شود،

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 واگن خسارت ببیند یا بخشی از آن گم شود و در نتیجه نتوان از آن بهره‌برداری نمود، شرکت راه‌آهنی 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 شش‌روز کاری، بیش از شش‌روز کاری)

ماده ۱۹- رسیدگی به خسارت

۱۹-۱- شرکت راه‌آهنی مقرر می‌دارد که واگن مطابق با مقررات ضمیمه (۱۰) به سیر و حرکت بازگردانده شود. چنانچه هزینه تعمیرات بیش از هفتصد و پنجاه یورو باشد، ابتداء باید موافقت نگهدارنده جلب شود، مگر در خصوص تعویض بلوکهای ترمز، چنانچه نگهدارنده پس از دو هفته کاری (به‌جز 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 بهره‌برداری خدشه‌ای وارد نکرده، ولی استفاده از آن را مشکل کرده باشد، شرکت راه‌آهنی می‌تواند طوری تعمیرات را انجام دهد که واگن برای استفاده مجدد بدون توافق نگهدارنده مناسب باشد؛ تا مبلغ هفتصد و پنجاه یورو شرکت راه‌آهنی با توافق با نگهدارنده مجاز به انجام کارهای اضافی دیگری نیز خواهد بود.

۴-۱۹- 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.

۵-۱۹- 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.

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

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

ماده ۲۰- رسیدگی به واگنها و قطعات جداشدنی گم شده

۱-۲۰- 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 اخطاریه ای در مورد محل واگن دریافت نکرده باشد.

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

۲-۲۰- قطعه ای از تجهیزات جداشدنی روی واگن وقتی گم شده در نظر گرفته می شود که به وسیله نقلیه بازگردانده نشود.

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

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

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

۴-۲۰- نگهدارنده پس از دریافت غرامت، می تواند به صورت کتبی درخواست کند

که وقتی واگن (یا قطعات جداشدنی) پیدا شد، به اطلاع وی رسانیده شود. در این مورد نگهدارنده می تواند 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 راه آهن استفاده کننده

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

۲۲-۲- شرکت راه آهنی مسؤولیتی 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 نمی‌باشند.

- 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 مسؤول تشخیص داده شود، خسارت بر عهده طرفین مسؤول و به نسبت سهم ایشان از مسؤولیت خواهد بود.

نگهدارنده نمی‌تواند وجود عیب ذاتی واگن خود را به عنوان مدرکی دال بر عدم

مقصر بودن خود برشمرد.

۲۲-۳- شرکت راه آهنی در موارد ذیل مسؤول 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 بلااستفاده ماندن مطابق با بند (۳-۱۳) داده می شود. وقتی که درخواستی برای نگهدارنده جهت انجام تعمیرات قطعات یدکی ارسال شود، زمان بلااستفاده 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- مسؤلیت کاربران قبلی

۱-۲۴- وقتی که شرکت راه آهنی که واگن را در اختیار دارد مسؤل 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)

مسئول می‌باشد، چنانچه شرکتهای راه‌آهنی 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 مسئول 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 راه‌آهن استفاده کننده یا کارگاه زیرمجموعه آن باید صورتحساب هزینه تعمیر واگن را به نگهدارنده بدهد، به استثناء هزینه‌هایی که شرکت راه‌آهنی استفاده کننده تحت شرایط ماده(۲۲) خود مسئول پرداخت آنها می‌باشد. وقتی که استفاده کننده قبلی مسئول ایجاد خسارت باشد، نگهدارنده صورتحسابی برای هزینه تعمیراتی به آن استفاده کننده می‌فرستد که خود این صورتحساب نیز توسط شرکت راه‌آهنی استفاده کننده یا کارگاه برای نگهدارنده ارسال شده است.

نگهدارنده می‌تواند 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 می‌نماید، وقتی که بتوان نشان داد که خرابی ایجاد کرده است. چنانچه شرکت راه‌آهنی استفاده کننده مقصر نباشد، طرف مسئول باید شرکت راه‌آهنی استفاده کننده را در قبال دعاوی هر شخص ثالثی مصون بدارد.

۲-۲۷- چنانچه شرکت راه‌آهنی 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 می‌توانند 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 اهمیت‌تر، شرکت راه‌آه‌نی استفاده‌کننده می‌تواند در شرایط کلی فروش خود مبلغی را مقرر نماید^۱ که در صورت وقوع خسارت تا (سقف) این مبلغ، حتی چنانچه نگهدارنده یا استفاده‌کننده 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 استفاده‌کننده قبلی وجود داشته، کاربرد نخواهد داشت.

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

۶-۲۷- 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 حمل‌کنندگان شرایط بارگیری لازم‌الاجراء اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن (یو.آی.سی) را رعایت می‌نمایند.

^۱- توصیه می‌شود که شرکت‌های راه‌آه‌نی مبلغ ۱۷۰۰۰ یورو را در نظر بگیرند.

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 می باشد، 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

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

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

الف- درخصوص 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- زبانها

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

بسته

شماره: ۳۳۸ / ۴۶۲۴۹

تاریخ: ۱۳۹۰/۰۷/۲۶

پوست:

ماده ۳۵ - اجراء

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

اصلاح فوق در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ ششم مهرماه یکهزار و سیصد و
نود مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید. ان

از طرف علی لاریجانی
رئیس

قرارداد یکنواخت استفاده از واگنها

جی. سی. یو.

نسخه: ۱۰ تیر ۱۳۸۵ (۱ جولای ۲۰۰۶)

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 یکنواخت 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 تامین واگن جهت استفاده به عنوان وسیله حمل و نقلی توسط شرکتهای راه آهنی در ترافیک ملی و بین المللی بر اساس 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 یا 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 «۱۳۷۸ ه.ش» و در ترافیک ریلی داخلی نسبت به هرگونه مقررات ملی قابل اجرا، تا حد مجاز، از اولویت برخوردار خواهد بود.

۲-۲- پذیرش، از اولین روز فصل بعدی سال، اجرا 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 امضا کنندگان 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 امضا کنندگان (اعضا) را منتشر خواهد کرد.

ماده ۳: فسخ

هر یک از اعضا می توانند 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 ۲-۴ به اعضا ابلاغ خواهد شد.

دفتر شصت دولت

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 بازنگاری 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 ۱۰۰ یورو به عنوان بدهی خود را بر اساس بخش ۱ ماده ۱۲ از ضمیمه ۸ پرداخت کند و بیش از شش ماه به تعویق بیفتد و پس از درخواست کتبی نسبت به پرداخت نتواند ظرف مدت 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 بر اساس 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: تایید فنی و حفظ و نگهداری واگنها

- ۷-۱- نگهدارنده تضمین می نماید که واگنهای وی از نظر فنی مطابق با قوانین جاری اروپا مورد تایید بوده و در تمام طول مدت بهره‌برداری 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 مبدا.

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 واگن ها را رد کند:

- یک مقام ذیصلاح پذیرش آنها را ممنوع کند؛
 - پذیرش آنها بنا بر دلایل بهربرداری خاص برخی از شرکتهای راه آهنی به طور موقت غیر ممکن باشد؛
 - به دلیل وجود شرایط مستثنی که خارج از کنترل شرکت راه آهنی است (به ویژه حوادث غیرمترقبه) 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 واگنها را خود که به صورت خالی و قابل تردد هستند کند.

ماده ۱۲: جابجایی واگنها

هر شرکت راه آهنی باید واگنها را با احتیاط و دقت جابجا 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

۱-۱۳- دوره های حمل واگنها پر به دوره ترانزیت کالای حمل شده بستگی دارد. دوره های حمل واگنها خالی طی موافقتنامه ای تعیین می شود. در صورت فقدان چنین موافقتنامه ای، دوره های تعیین شده در ماده ۱۶ از مقررات مربوط به قرارداد حمل و نقل بین المللی کالاها با راه آهن (سی. آی. ام.) در خصوص بار واگن درجست اعمال خواهد شد.

۲-۱۳- شرکت راه آهن کاربر در شرایط ذیل مسئولیت در قبال طولانی شدن زمان حمل نخواهد داشت:

- خطای نگهدارنده،
- سفارش از سوی نگهدارنده مبنی بر عدم قصور شرکت راه آهن کاربر،
- نقص در واگن یا بار مربوطه،
- شرایط و عواقبی که راه آهن کاربر قادر به اجتناب و پیشگیری از آن نباشد،
- عدم پذیرش موجه واگن یا محموله طبق ماده ۱۱.

۳-۱۳- اگر این دوره ها به دلایل منسوب به یک شرکت راه آهنی طولانی تر گردند، نگهدارنده می تواند 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 ۳-۲۰ یا ۱-۲۳ مطالبه شود.

ماده ۱۴: آرایش واگنها خالی

۱-۱۴- شرکت راه آهن باید دستورالعملهای ارائه شده از سوی نگهدارنده جهت حمل واگنها خالی بر اساس خدمات تجاری خود را اجرا کند.

۲-۱۴- واکنهای خالی باید همراه با برگه مشخصات واکن (رجوع شود به ضمیمه ۳) اعزام شوند.
برنامه های استفاده از برگه مشخصات واکن در راهنمای برگه مشخصات مقررات یکسان مربوط به قرارداد استفاده از وسائط نقلیه در ترافیک بین المللی راه آهن (سی. یو. وی.) شناسنامه واکن - مقررات یکسان مربوط به قرارداد استفاده از وسائط نقلیه در ترافیک بین المللی راه آهن (جی. ال. دبلیو. - سی. یو. وی.)، منتشر شده توسط کمیته بین المللی حمل و نقل ریلی - کمیته بین المللی حمل و نقل راه آهن (سی. آی. تی.) قید شده است.
۳-۱۴- اگر نگهدارنده نتواند تا زمان عودت واکنها توسط شرکت راه آهن، حداکثر پس از تخلیه، دستورالعملها را ارائه کند، شرکت راه آهن موظف به عودت واکن به ایستگاه یا منطقه مبدا یا هر ایستگاهی که از پیش تعیین شده است، خواهد بود.

ماده ۱۵: اطلاعات جهت ارائه به نگهدارنده

۱-۱۵- شرکت راه آهن کاربر باید کلیه اطلاعات لازم برای بهره‌برداری و حفظ و نگهداری واکن‌ها را به نگهدارنده ارائه دهد.
۲-۱۵- شرکتهای راه آهنی باید اطلاعات مربوط به واکنهای مورد استفاده خود از سیستمهای ثبت عملیات و داده های خود در مورد کیلومترهای واقعی حمل شده را به نگهدارنده ها ارائه دهند.

ماده ۱۶: تحویل واکن به اشخاص ثالث

شرکت راه آهنی که بدون اجازه نگهدارنده واکن را به شخص ثالث تحویل می دهد به ویژه برای هرگونه خسارت احتمالی در قبال نگهدارنده مسئول خواهد بود. مسئولیت شخص ثالث نیز به قوت خود باقی است.

ماده ۱۷: پذیرش واکن از نگهدارنده های ثالث

قرارداد حاضر همچنین در واکنهای متعلق به نگهدارنده هایی که عضو قرارداد جی. سی. یو. نبوده ولی در عین حال مورد تایید یک شرکت راه آهن عضو هستند، اعمال خواهد شد.
در این صورت، شرکت راه آهنی که واکن را پذیرفته است در قبال سایر طرفین قرارداد به عنوان نگهدارنده تلقی خواهد شد.

فصل ۴

اثبات و رسیدگی به خسارات وارده به واکن در اختیار یک شرکت راه آهنی

ماده ۱۸: اثبات خسارت

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

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

۳-۱۸- نسخه ای از گزارش خرابی واکن بدون تاخیر به نگهدارنده ارسال خواهد شد.

دفتر هیئت دولت

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

۵-۱۸- وقتی واگنی خسارت ببینید یا بخشی از آن گم شود و در نتیجه نتوان از آن بهره برداری نمود، شرکت راه آهنی نیز بایستی 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 اداره ای که بایستی در جریان قرار گیرد
- مدت احتمالی که واگن برای بهره برداری موجود نخواهد بود (تا ۶ روز کاری، بیش از ۶ روز کاری)

ماده ۱۹: رسیدگی به خسارت

۱-۱۹- شرکت راه آهنی مقرر می دارد که واگن مطابق با مقررات ضمیمه ۱۰ به سیر و حرکت بازگردانده شود. چنانچه هزینه تعمیرات بیش از ۷۵۰ یورو باشد، ابتدا بایستی موافقت نگهدارنده جلب شود، مگر در خصوص تعویض بلوکهای ترمز. چنانچه نگهدارنده پس از ۲ هفته کاری (بجز تعطیلی آخر هفته) پاسخی نداد، عملیات تعمیر ادامه خواهد یافت.

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

۳-۱۹- 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 ۷۵۰ یورو. شرکت راه آهنی با توافق با نگهدارنده مجاز به انجام کارهای اضافی دیگری نیز خواهد بود.

۴-۱۹- 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.

۵-۱۹- 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)، بایستی تعمیرات را با دقت لازم و کافی انجام دهد و از کارگاهها و مصالح تایید شده استفاده نماید. شرکت راه آهنی بایستی اطلاعات دقیق از کار انجام شده برای نگهدارنده فراهم نماید.

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

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

ماده ۲۰- رسیدگی به واگنها و قطعات جدانشدنی گم شده

۱-۲۰- واگن زمانی گم شده در نظر گرفته خواهد شد که ۳ 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 اخطاریه ای در مورد محل واگن دریافت نکرده باشد.

این زمان را باید به مدت زمانی که واگن به هر دلیل غیر قابل استناد به شرکت راه آهنی 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 می شود که به وسیله نقلیه بازگردانده نشود.

۲-۲۰-۳- چنانچه یک شرکت راه آهنی مسئول خسارت باشد، باید مبالغ زیر را به نگهدارنده پرداخت نماید:

- در مورد واگن گم شده، غرامت مطابق با ضمیمه ۵ محاسبه می شود

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

۲-۲۰-۴- نگهدارنده پس از دریافت غرامت، می تواند به صورت کتبی درخواست کند که وقتی واگن (یا قطعات جداشدنی) پیدا شد، به اطلاع وی رسانیده شود. در این مورد نگهدارنده می تواند درخواست نماید که در عرض شش ماه از دریافت اطلاعیه، در ازای 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 نمی نماید.

ماده ۲۱- رسیدگی به بوژیها

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

فصل ۵

مسئولیت در صورت مفقود شدن یا وارد آمدن خسارت به واگن

ماده ۲۲: مسئولیت شرکت راه آهن استفاده کننده

۱-۲۲- شرکت راه آهنی که از واگن استفاده می کند مسئول هر گونه مفقودی یا خسارت وارده به واگن یا تجهیزات آن در قبال

نگهدارنده خواهد بود، مگر این که ثابت شود که خسارت از جانب وی نبوده است.

۲-۲۲- شرکت راه آهنی مسئولیتی 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 مسئول تشخیص داده شود، خسارت بر عهده طرفین مسئول و به نسبت سهم ایشان از مسئولیت

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 مسئول نخواهد بود:

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

- 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، بایستی توسط نگهدارنده تقبل شود؛ علاوه بر این نگهدارنده بایستی برای خسارت

بیشتر از ۷۵۰ 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 ۷۵۰ یورو برعهده شرکت راه آهنی استفاده کننده خواهد بود.

- درخصوص خسارت محوله به شرکت راه آهنی بیشتر از ۷۵۰ 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 بایستی مطابق با ضمیمه ۵ محاسبه گردد.
۲- ۲۳- در صورت ایجاد خسارت به واگن یا قطعات آن، غرامت بایستی 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 بلااستفاده 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: مسئولیت کاربران قبلی

۱- ۲۴- وقتی که شرکت راه آهنی که واگن را در اختیار دارد مسئول 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 مسئول 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 مسئول خواهد بود.

ماده ۲۵: تعهد نسبت به کاهش و تخفیف خسارات

وقتی پرداخت برای خسارات وارده به واگن انجام گیرد، طرفین قرارداد بایستی 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 بایستی صورتحساب هزینه تعمیر واگن را به نگهدارنده بدهد، به استثنای 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 صورتحسابی برای هزینه تعمیراتی به آن استفاده کننده می فرستد که خود این صورتحساب 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 بایستی 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 بایستی 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 نگهدارنده یا استفاده کننده قبلی مقصر هم شناخته شوند، از حقوق خود را در قبال آنها بگذرد. این کار در مواردی که تعمد یا قصور عمده ای از سوی نگهدارنده یا استفاده کننده قبلی وجود داشته، کاربرد نخواهد داشت.

۵-۲۷- هر شرکت راه آهنی می تواند پیشنهاد نماید تا هر نگهدارنده ای را طبق مسئولیت مدنی خود بیمه نماید.

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

فصل ۷

مسئولیت در قبال پرسنل و سایر اشخاص

ماده ۲۸: اصل مسئولیت

طرفین مورد قرارداد در قبال خدمه خود و سایر افرادی که از خدمات ایشان در ایفای قرارداد بهره می برند، مسئول خواهد بود، وقتی که این خدمه و سایر افراد در حیطه فعالیت های خود عمل می کنند

فصل ۸

سایر موارد

ماده ۲۹: دستورالعمل های بارگیری

شرکتهای راه آهنی بایستی تضمین نمایند که حمل کنندگان شرایط بارگیری لازم الاجرای اتحادیه بین المللی راه آهن (یو. آی. سی.) را رعایت می نمایند.

ماده ۳۰: حسابداری و پرداخت

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

ماده ۳۱: تعهد پرداخت خسارات

وقتی که یکی از امضاء کنندگان در اجرای تعهدی که طبق این قرارداد برعهده وی می باشد، قصور ورزد، بایستی مبلغ خسارات مستقیمی که متوجه امضاء کننده دیگری شده بپردازد.

ماده ۳۲: مرجع قضائی ذیصلاح

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

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

ماده ۳۳: مرور زمان دعوی

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

۲- ۳۳- 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 (س. 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: اجرا

این قرارداد از ۱۰ تیر ۱۳۸۵ (۲۰۰۶/۷/۱) به اجرا در خواهد آمد.

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 مبدا؛ منطقه جغرافیایی

ایستگاه مبدا: 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 تأیید 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 ۲ رجوع نمایید).

ضمیمه ۳

قرارداد کلی استفاده از واکن ها

برگه اطلاعاتی واکن

اندازه نمونه ها طبق استاندارد ایزو ۲۸۵۹ - بخش ۱

برگزیده از جدول یک: حروفها اندازه نمونه ها را نشان می دهند

سطح بررسی کلی			محل
سه	در	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
جی	اچ	اف	۱۲۰۰ تا ۵۰۱
کی	اچ	جی	۲۲۰۰ تا ۱۲۰۱
ال	کی	اچ	۱۰۰۰۰ تا ۲۲۰۱
ام	ال	جی	۲۵۰۰۰ تا ۱۰۰۰۱
ان	ام	کی	۱۵۰۰۰۰ تا ۲۵۰۰۱
بی	ان	ال	۵۰۰۰۰۰ تا ۱۵۰۰۰۱
کیو	بی	ام	۵۰۰۰۰۰ تا ۱۵۰۰۰۱
آر	کیو	ان	۵۰۰۰۰۰ تا بینهایت

برگزیده از جدول ۲-الف: راهنمای نمونه گیری ساده برای آزمایش یا بررسی های استاندارد

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

دفتر رهبریت دولت

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 بوزی	۲. روساخت واگن	۳. علایم و غیره
۱.۱ چرخ و محور / جعبه پاتاقان	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 بوزی	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.

دفتر هیئت دولت

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

خالی

پس از تخلیه بار

پیش از تخلیه بار

۴. سایر جزئیات		
۴.۳ نا مشخص / بدون جزئیات	۴.۲ شخص ثالث	۴.۱ سانه بهره برداری راه آهن
شرکت	شرکت راه آهن امضا کننده قرارداد کلی استفاده از واگنها (جی. سی. یو.) - خط فرعی خصوصی	۴.۴ قابل قبول، با شرایط کنونی آن، از
	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.

نام و نشانی شخص ثالث مسئول	تاریخ و مکان
تنظیم گزارش توسط (با امضا)	اداره
	تاریخ و مکان

سر هیئت دولت

ضمیمه ۵

قرارداد کلی استفاده از واکن ها روش محاسبه ارزش باقیمانده واکن

در اجرای ماده ۲-۱۹، محاسبه ارزش باقیمانده واکن 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 واکن یا بوژی با تخریب وزن خالی واکن یا بوژی مورد نظر در قیمت هر کیلوگرم از واکن یا بوژی معادل یا برابر جدید در زمان آسیب دیدگی یا مفقود شدگی، به دست می آید.

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

محاسبه میزان استهلاک 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 واکن یا بوژی آسیب دیده و یا مفقود شده است در مجموع یک سال در نظر گرفته خواهد شد. در رابطه با واکن های مدرنیزه^۱، ۱۰٪ ارزش جایگزین از مقدار استهلاک محاسبه شده در ماده ۲ کسر می گردد.

۲ ب- محاسبه میزان استهلاک بدون تغییر مالکیت

میزان استهلاک 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 استهلاک 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.

۱- واکن مدرنیزه به واکنی اطلاق می شود که تحت یکی از عملیات زیر قرار گرفته باشد:
الف. بازسازی شاسی و سیستم حرکتی، به گونه ای که مشخصات فنی و بازرگانی آن مشابه با واکن های مدرن باشد؛
ب. نصب روساختی یا طرح مدرن؛
پ. ترکیبی از عملیات ۱ و ۲.
تاریخ عملیات مدرنیزه سازی به عنوان سال ساخت محسوب می گردد.

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 تضریب طول بین تامپونهای واگن (بر حسب متر) در تضریب (بر حسب یورو) محاسبه می شود که برای نوع واگن مربوطه در ذیل نشان داده شده است.

نوع واگن	تضریب	نوع واگن	تضریب
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 گرامت 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 نمی‌توان 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.
- 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 نمابر 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 ۴-۳ 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 ۳-۴ از ماده ۲-۴-۳ 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.

۳-۳-۲- 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. ۳-۳-۳- نرخ اجاره شامل هزینه های ذیل نمی شود: بازکردن چرخ و محور صدمه دیده، نصب چرخ و محور اجاره ای و بازگرداندن چرخ و محور صدمه دیده به نگهدارنده.

همچنین نرخ اجاره شامل هزینه بازکردن و بازگرداندن چرخ و محور اجاره ای در پایان مدت اجاره 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 اجاره 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 بازگرداندن چرخ و محور اجاره ای ارسال نماید. پس از مهلت مقرر، نگهدارنده حق هیچگونه ادعای دیگری نخواهد داشت.

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

۳-۳-۵- نرخهای هزینه اجاره 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.

۳-۳-۶- نگهدارنده بایستی یک آدرس تحویل نیز برای بازگرداندن 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 اجاره ای بایستی در عرض ۶ هفته از پایان مدت اجاره 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 اختطاری جهت باز کردن چرخ و محور از واگن داده نشود، مدت اجاره 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).

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

۴-۳-۳- سفارشی دادن با استفاده از فرم اچ. آ.

۱-۴-۳- شرکت راه آهنی استفاده کننده از فرم اچ. آ. 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. آ. 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 ترجیحاً 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.

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

۴-۳- 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 تاپونها 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. نبایستی 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 ذکر 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.

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.

شرکت راه آهن صادرکننده (آرم)

فرم آج
شماره

شماره واکن □ - □□□□ □□□□

شماره دورنگار

پست الکترونیکی:

نگهدارنده

* شماره سریال مطابق با ضمیمه
۵-۷

ردیف تعداد شرح

شرح قطعات

۱		
۲		
۳		
۴		
۵		

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

هزینه های اشغال خط مطابق با بند ۱۲ ضمیمه ۷

سایر:

آدرس تحویل:

آدرس تماس:

یورو

آدرسها:

شرایط تحویل، در صورت اقتضا

تلفن:

دورنگار:

پست الکترونیکی:

امضاء

تاریخ:

توسط نگهدارنده تکمیل شود

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

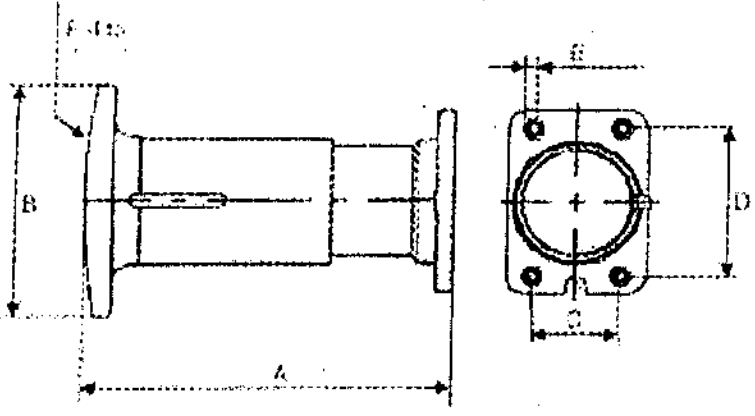
امضاء

تاریخ:

فرم آج صفحه ۱

لطفا با حروف درشت تکمیل شود

دفتر هیئت دولت

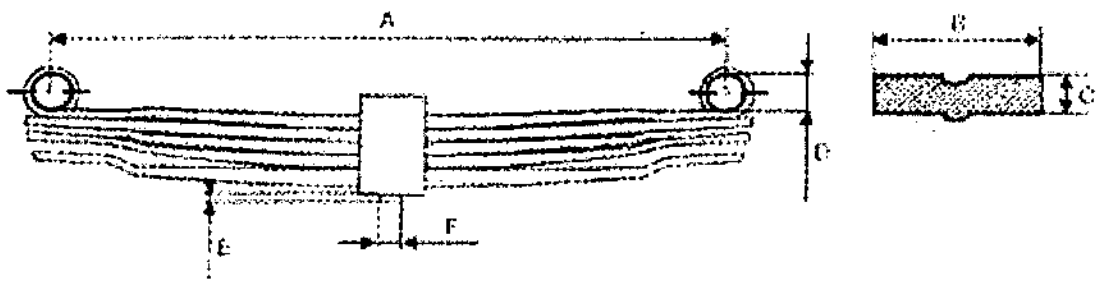


نوع تامین یو شکل	1
75	
105	
105-A	
105-B	
105-C	
150-L	
2) انواع دیگر	

1- در قسمت مربوطه علامت بزنید
2- نوع تامین را ذکر کنید

A	
B	
C	
D	
E	

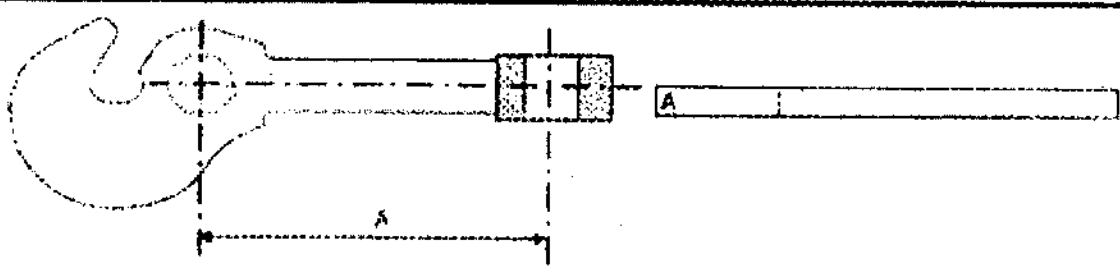
سطح	
F-I	
F-II	مخاطب r.630
F-III	لایه مخاطب r.1800
F-IV	لایه مخاطب r.2780



A	
B	
C	
D	

E	
F	
N	
P	بدون بار

برای واگنها یا شاسی صلب
 خیر بله



نقشه برای نقشه های اجزای

دفتر مهندسی دولتی

شرکت راه آهن صادرکننده (آرم)

فرم اچ. آن

شماره

□□□□ □□□□ □□□□ - □

شماره واگن

شماره دورنگار

پست الکترونیکی:

نگهدارنده

- | | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----|--------------------------|---------|
| تعمیر محور | ۳-۱ | <input type="checkbox"/> | سفارشات |
| تعمیر توسط کارگاه تایید شده | | | |
| تعویض محور | ۳-۲ | <input type="checkbox"/> | |
| محور متعلق به شرکت راه آهنی استفاده کننده را می توان با قیمت تعویض — یورو نصب کرد | | | |
| اجاره محور | ۳-۳ | <input type="checkbox"/> | |
| 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. آن | ۳-۴ | <input type="checkbox"/> | |

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

توسط نگهدارنده تکمیل شود

پاسخ: بدینوسیله سفارش — شما را می پذیریم
و چرخ و محورهای درخواستی را توسط — برای شما ارسال می کنیم
(فقط بند ۳-۴)

آدرسها: محورهای معیوب بایستی به آدرس ذیل عودت داده شوند
(فقط بند 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. آن صفحه ۱

شرکت راه آهن صادرکننده (آرم)

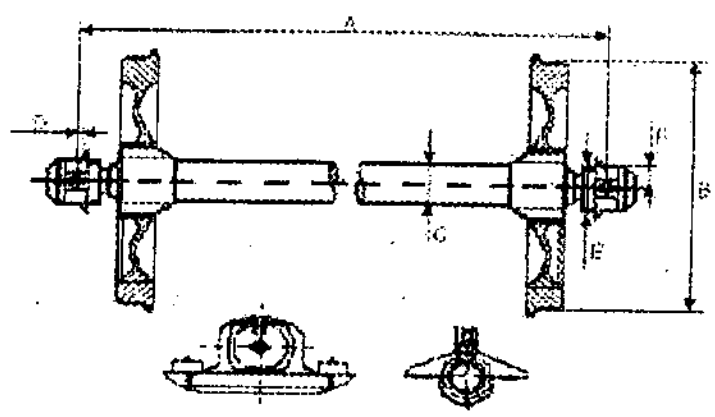
فرم اچ.آر
شماره

شماره واگن □□□□ □□□□ □□□□ - □

شماره دورنگار
پست الکترونیکی:

خسارت:	□ ۱-۲-۲	خسارت حرارتی	□ ۱-۵-۱	ترک خوردگی در مرکز
چرخ				
□ ۱-۳-۲	خوردگی چرخ	□ ۱-۶-۱	محور معیوب	
□ ۲-۳-۱	بریدگی چرخ	□ ۲-۷-۱	چرخهای بیضوی شده	
□ ۴-۳-۱	تداخل فلز	□ ۱-۸-۱	نشستی جداره جعبه پاتاقان	
□ ۵-۳-۱	خوردگی/رسوب گرفتگی	□ ۳-۸-۱	داغی جعبه پاتاقان	

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



A	B	C	D	E	F

محفظه B باستانی پر شود
تعداد چرخ و محورها و علامت مالک:

منوبلوك پلی خیر
برای هر واگن یا سه محور یا
بوژی، محور انتهایی/محور
میانی قطر محور دیگر میلیمتر

آدرس تحویل:

آدرس تماس:

آدرسها:

محدودیتهای تحویل (در صورت اقتضا):

تلفن:

دورنگار:

پست الکترونیکی:

به صفحه ۲ رجوع کنید

سفارشات:

تاریخ:

لطفا با حروف بزرگ تکمیل کنید.

امضاء

فرم اچ.آر صفحه ۱

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 می‌دهد.

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، می‌بایست به امانتدار یعنی دفتر جی. سی. یو. محول گردد. این امانتدار ممکن است شخصی حقیقی یا حقوقی باشد. دفتر جی. سی. یو. می‌بایست 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 نمایید) 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 ۲ 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 تایید 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 ی 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 ۲۴ 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 واکن هستند که نگهدارنده آنها بوده و می توانند توسط دیگر امضاء کنندگان مورد استفاده قرار بگیرند؛ این گروه همچنین می تواند در برگیرنده نگهدارنده واکن هایی باشد که قانوناً اکثریت مشارکت مستقل شرکتهای راه آهن را تشکیل می دهند، چنانچه هدف تجاری اصلی آن ها بازاریابی (مثلاً با اجاره) واکن 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 تأمین واگن برای این شرکتهای راه آهنی باشد.

۶- دفتر جی. سی. یو. می بایست درخواست های مبنی بر اصلاحیات 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 پیشنهاد های 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 نماید. 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 ۲ 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 ۱۲ 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.

۱۲- 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 اجراء 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.
۲- 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.

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. ،
- داور و رسیدگی بنا بر درخواست مشترک طرفین بر سر موضوع مورد بحث و مشاجره.

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 می گردد.

مقررات مندرج درحاشیه 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 ۲۰۰۶/۱۱/۱۱) قابل اجرا می باشند. 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 می شود.

فهرست مطالب

۱- کلیات

۲- بازدید فنی مبادله

۲-۱ تعاریف

۲-۲ روش اجراء

۲-۲ - حداقل شرایط بازدید کنندگان

۳- فهرست مغایرت ها (ضمیمه ۱)

۳-۱- معرفی

۳-۲- اظهارنظرهای ارائه شده در زمینه فهرست بی‌نظمی‌ها

۴- سیستم مدیریت کیفیت - کیو. ام. اس.

۴-۱- تعاریف کلی

۴-۲- برنامه‌ریزی کیفیت

۴-۳- مغایرت ها و فهرست مغایرت ها

۴-۴- برنامه‌ریزی آزمایشات

۴-۵- کنترل کیفیت

۴-۶- روش‌های کنترل

۴-۷- ارزیابی مغایرت ها

۴-۸- تحلیل نتایج

۴-۹- 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

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 دستورالعمل های بارگیری،
 - موافقتنامه های مربوط به تبادل واگن ها میان شرکت های راه آهنی.
- بازدید کنندگان باید به طور منظم به دوره های آموزشی اعزام شوند.

۳- فهرست مغایرت ها (ضمیمه ۱)

۳-۱- معرفی

ضمیمه ۱ از پنج ستون با عناوین زیر تشکیل می شود:

۱- بخشی از واگن مورد بررسی قرار گیرد.

۲- کد

۳- مغایرت ها (در صورت لزوم) همراه با معیارها و ملاحظات جهت تسهیل بازرسی ابزار احتمالی جهت شناسایی مغایرت ها با علامت "•" مشخص شده‌اند، بدون نیاز به انجام اقدامات.

۲- اقدامات

۵- فهرست مغایرت ها (تنها در صورت امضای موافقتنامه هامطابق با فیش ۲-۴۷۱ اتحادیه بین المللی راه آهن ها (یو. آی. سی).)

۳-۲- اظهارنظرهای ارائه شده در زمینه فهرست مغایرت ها

۱-۲-۳- تمامی ابعاد (مقادیر) تعیین شده باید در صورت تردید مورد ارزیابی قرار گیرند.

۲-۲-۳- مفاد دستورالعمل‌های بارگیری (که به صورت جداگانه منتشر شده‌اند) به طور کامل قابل اجرا باقی می‌مانند.

در این رابطه، بازدیدکنندگان باید بطور ویژه به مغایرت های ذکر شده در بند ۷ فهرست (ضمیمه ۱) توجه کنند که ستون (۲) آن حاوی ارجاعات به بند های مربوطه به جلد ۱ دستورالعمل‌های بارگیری است. همچنین بازدیدکنندگان باید به سایر علائم قابل رویت در بار یا تجهیزات بار را که ایمنی بهره برداری را به خطر می‌اندازند نیز توجه کرده و اقدامات مقتضی را انجام دهند.

۳-۲-۳- برای تعیین موقعیت مغایرت ها، 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 ارائه نمی‌کند. در صورت بروز هر گونه مغایرتی که در فهرست قید نشده است ولی ممکن است ایمنی بهره‌برداری 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 واگن‌ها میان راه آهن ها را فراهم می‌سازد. هدف تعیین استاندارد ثابت کیفیت فنی، از طریق نمونه برداری مطابق استاندارد ایزو ۲۸۵۹ می‌باشد. این کیفیت فنی باید رسماً به صورت کتبی تنظیم شود و شرکت‌های ریلی باید اقدامات لازم را در راستای حفظ و گسترش این تکنیک انجام دهد.

۴.۲ برنامه‌ریزی کیفیت

الزامات و ویژگی‌های کیفیت طی مرحله برنامه‌ریزی کیفیت تعیین و جزئیات آنها طبق فهرست بازرسی ها درج می‌شوند. 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 تأثیر عمده ای داشته و منجر داشته و منجر به خطر جدی بر عملیات حمل و نقل می شود.

۴.۳.۲- 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 ۳) 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. دلیو. = 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 گروه 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 در چارچوب 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 ۳	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:

$$۱۰۰ \cdot (\text{مغایرت طبقه ۵} + \text{مغایرت متعلق به طبقه ۴} \cdot ۰/۴ + \text{مغایرت متعلق به طبقه ۳} \cdot ۰/۱۲۵) [\%] \text{ سی. دی. وی.}$$

(وی)

۴.۸.۳ مغایرت‌های قابل مشاهده باید بین شرکت‌های ریلی مجری و شرکت ریلی انتقال دهنده مطابق با لیست‌های مندرج در ضمیمه‌های 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 ضمیمه‌های ۶ و ۷ مطابق با شیوه‌های مختلف و به ویژه با استفاده از تجهیزات الکترونیکی صورت گیرد.

۴-۹- اتخاذ تدابیر

چنانچه دستیابی به کیفیت تعیین شده در شماره ۴.۲ به عنوان یک هدف محقق نگردد، شرکت ریلی انتقال دهنده باید از اقدامات اصلاحی (که اینگونه اقدامات طی فرصتی یک ماهه تعیین خواهد شد) بهره‌گیری کند. از تاریخ لازم‌الاجرا شدن اینگونه اقدامات (تمهیدات)، نمونه کالا باید همه ماهه با هدف ایجاد اصلاحات لازم انتخاب شود.

در صورت نیاز، نماینده شرکت ریلی می‌تواند برخی از واگن‌ها یا واگن‌های 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

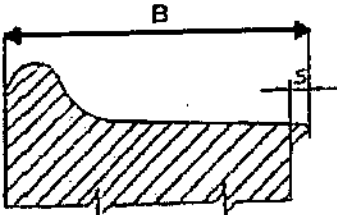
مدرجات:

- ۱- مکانیزم حرکت
- ۲- سیستم تعلیق
- ۳- ترمز
- ۴- شناسی واگن و بوژی
- ۵- دستگاههای ضربه گیر و کشش
- ۶- شناسی
 - ۶.۱- بدنه واگن
 - ۶.۲- واگنهای مقف
 - ۶.۳- واگنهای روباز
 - ۶.۴- واگنهای مسطح
 - ۶.۵- واگنهای مخزن دار
 - ۶.۶- واگنها 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

دفتر هیئت دولت

دفتر هیئت دولت

گروه	اقدامات	مغایرت ها/معیارها/ملاحظات	کد	قطعه
			۱	مکانیزم حرکت چرخ
		ضخامت کمتر از:	۱-۱	باندازدار
		- واکنشهای مناسب تردد با سرعت ۱۲۰ کیلومتر/ساعت (واکنشهای اس اس یا ** ۳۵ میلی متر)	۱-۱-۱	
		- سایر واکنشها ۳۰ میلی متر		
		بانداز		
۲	استرداد	- 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		
۲	استرداد	- رینگ (فنر نگهدارنده) بانداز شل یا تخییر شکل یافتگی		
		قابل رؤیت	۱-۱-۵	
		خرابی رینگ بانداز		
		- ترک خوردگی		
۵	استرداد	- شکستگی	۱-۱-۶	
		- کم شدگی (مفلود شده)		
۵	استرداد			

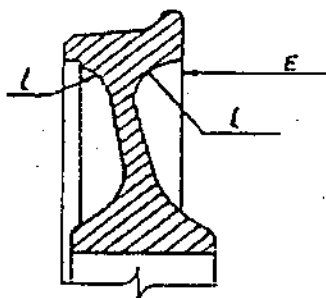
گروه	اقدامات	مغایرت ها/معیارها/ ملاحظات	کد	قطعه
			۱-۲	چرخ یک تکه
۲	استرداد	شیار با حداقل ضمانت بطور کلی در برش عرضی مشهودنیت محدود در کل بخش عرضی ^۱ (پهنای آن) مشاهده نشود.	۱-۲-۱	
	سنگش طبق کد ۱- ۱-۷ بجز برای چرخهای ترمز یا پلاک های (لنت های) چدنی صاف و با قابلیت تحمل فشار های حرارتی بالا	اضافه بار 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	
۲		- بدون افزایش فاصله سطوح داخلی کمانش های چرخ - با افزایش فاصله سطوح داخلی فتلج های چرخ		
۵	کی آر ۱ استرداد	عرض بیش از ۱۲۰ میلی متر و کمتر از ۱۳۳ میلی متر از عرض بی < ۱۲۰ میلی متر. (۱۳۳ میلی متر • وجود یک برجستگی در نقطه S	۱-۲-۲-۱ ۲-۲-۲-۲	
۲	استرداد		۱-۳ ۱-۳-۱	بانداز یا بخشی از چرخ یک تکه
۲	استرداد	خوردگی سطح غلتش. سطوح تماس ناهموار یا (ناصاف) سوختگی های نامنظم در تاج چرخ سطح چرخها	۱-۳-۲	

۱- شیار خارجی بیانگر ضخامت حداقل (شیار فرسوده) برای چرخهای دارای یک یا چند شیار.

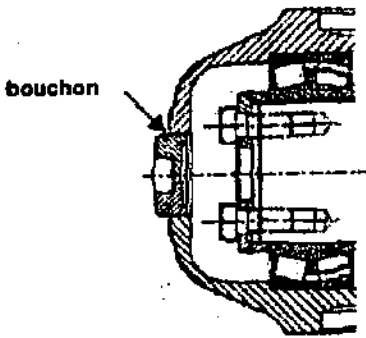
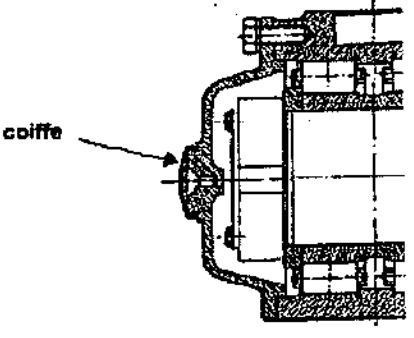
گروه	اقدامات	مغایرت ها/معیارها/ملاحظات	کد	قطعه
		(بریدگی) چرخ	۱-۳-۳	
۴	استرداد	- 60 میلی متر بر روی چرخها $\Phi \geq 630$ میلی متر	۳-۳-۱	
۴	استرداد	- 30 میلی متر بر روی چرخها 630 میلی متر Φ	۱-۳-۳-۲	
		روکش کاری با جوشکاری (پرکردن باجوش)	۳-۴	
۵	استرداد			
۳	ام + آرا	طول > 60 میلی متر در طول یا ضخامت >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

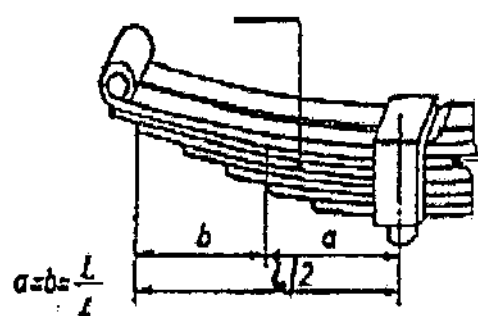
گروه	اقدامات	مغایرت ها / معیارها / ملاحظات	کد	قطعه
۲	استرداد	ارتفاع فلنج چرخ اساج بیش از ۳۶ میلیمتر • کودافتادگی های روی سطح غلطش	۱-۲ ۱-۲-۱	کمانش چرخ
۵	استرداد	ضخامت کمانش چرخ اسدی : - چرخ $\geq \text{Ø} 820$ میلی متر در کل : ۲۲ میلی متر (تی دی) - چرخ $< \text{Ø} 820$ میلیمتر ≤ 630 (۳۳۰) میلیمتر : ۲۷/۵ میلی متر (اس دی)	۱-۲-۲	
۵	استرداد	• کمانش ساییده شده فرسودگی (سایش)		
۵	استرداد	۶/۵ میلیمتر \leq کیوار (رجوع شود به ضمیمه ۴) برآمدگی یا لبه های تیز در فاصله اج از رأس یا تاج، بیشتر از ۲ میلیمتر از حداکثر ارتفاع کمانش (همچنین رجوع به ضمیمه ۴)	۱-۲-۳ ۱-۲-۴	
۵	استرداد	ترک ناشی از جوشکاری روی دیسکهای چرخ		هسته چرخ
۵	استرداد	تری و یا شکستگی پره یا تاج چرخ	۱-۵	

گروه	اقدامات	مغایر آنها/معیارها/ملاحظات	کد	قطعه
۵	استرداد	<p>آسیب دیدگی محور</p> <p>- ترک خورده</p> <p>- کج شده (همچنین رجوع شود به ۱-۷-۱)</p> <p>- نقص تعمیر شده با جوشکاری</p> <p>- لبه تیز</p> <p>- خوردگی تا عمق بیش از ۱ میلی متر</p>	<p>۱-۶</p> <p>۱-۶-۱</p>	محور
۲	نای آب + کی + در صورت لزوم آر ۱؛ در صورت عدم امکان، استرداد واگن	<p>سائیدگی در اثر تماس با محور</p>	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

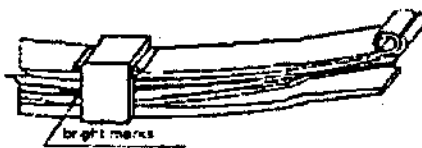


گروه	اقدامات	مغایرتها/معیارها/ملاحظات	کد	قطعه
۲	در صورت مشاهده دو مورد از این علائم بر روی یا در مجاورت چرخ: کی+	پارگی بین مثلث ترمز	۱-۷-۲	علائم بیضوی شدگی چرخها
		شکستگی پابند ایمنی ترمز (همچنین رجوع شود به شماره ۳-۱-۲)	۱-۷-۲-۱	
		اثرات برق زدگی بر روی واشر انتهایی مثلث ترمز	۱-۷-۲-۲	
		اثرات برق زدگی 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	۱-۷-۲-۵	
		(همچنین رجوع شود به شماره ۵-۵-۲)	۱-۷-۲-۶	
		گیره نگهدارنده "تی" کم شده یا شل (همچنین رجوع شود به شماره ۲-۵-۵)	۱-۷-۲-۷	
		بوژیهای وای ۲۵: صفحات سایشی منگنز سخت	۱-۷-۲-۸	
		جعبه محور یا گایدهای جعبه محور شکسته یا کم شده (همچنین رجوع شود به شماره ۳-۲-۲)		
همچنین رجوع شود به شماره ۱-۳-۲				

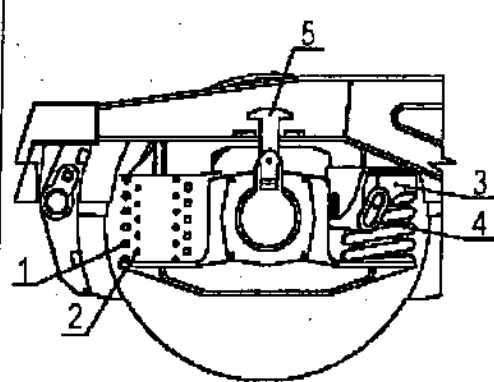
گروه	اقدامات	مغایرت ها/ معیارها/ ملاحظات	کد	قطعه
۴	استرداد	<p>ضد آب نبودن جعبه یاتاقان</p> <p>- به هدر رفتن روانساز</p> <p>- ایراد یا عیبی که باعث نفوذ آب یا گرد و خاک به درون جعبه یاتاقان شود</p> <p>(توجه: نبودن درپوش محافظ مرکزی مجاز می باشد)</p>  	۱-۸ ۱-۸-۱	جعبه یاتاقان
۵	استرداد	<p>راهنماهای جعبه یاتاقان بیش از این قادر نیستند محور را راهنمایی کنند</p> <p>• شکستگی راهنما</p>	۱-۸-۲	فتر بندی
۵	استرداد	<p>• غیر عادی بودن وضعیت جعبه یاتاقان</p> <p>داغ بودن جعبه</p> <p>- دمای بدنه جعبه به قدری زیاد است که آسرا نمی توان با پشت دست لمس کرد.</p> <p>• رگه های زنگ زدگی</p>	۱-۸-۳	

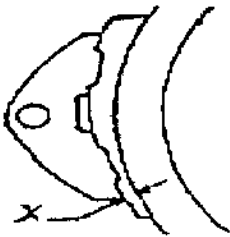
گروه	اقدامات	مغایرت ها/ معیارها/ ملاحظات	کد	قطعه
			۲	سیستم تعلیق
			۲-۱	فنر تخت یا
			۲-۱-۱	تیغه‌ای
۳	استرداد	جابجایی تیغه های فنر بیش از ۱۰ میلی متر با توجه به کماتش	۲-۱-۲	
		• نشانه های براق شدگی نزدیک کماتش	۲-۱-۳	
۵	استرداد	شکستگی تیغه اصلی یا وجود ترک های قابل رویت	۲-۱-۴	
		مفقود بودن بخشی از فنر		
۲		شکستگی (اما بدون از دست رفتن بخشی از آن)		
		تیغه میانی در فاصله از مرکز فنر		
۲	استرداد		۲-۱-۴-۱	
۳	ام		۲-۱-۴-۲	
		- $1/3$ از طول تیغه		
		- $1/4$ از طول تیغه		
		<p style="text-align: center;">CASSURE</p>  <p style="text-align: center;">$a=b=\frac{L}{4}$</p>		

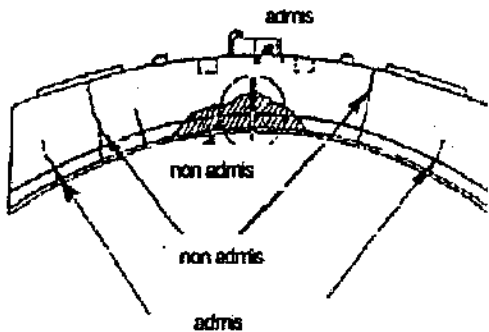
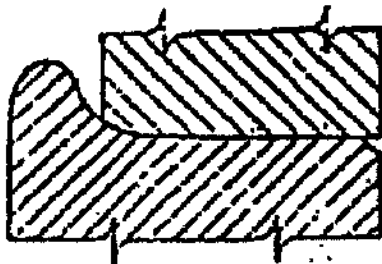
گروه	اقدامات	مغایرها/معیارها/ملاحظات	کد	قطعه
۵	استرداد	فاصله ناکافی فنر: فاصله بین گیره و قطعه مربوطه بدنه، شناسی یا قاب بوژی کمتر از ۱۵ میلیمتر است	۲-۱-۵	معیارهای دیگر برای فنر شلجمی
		<ul style="list-style-type: none"> • اثرات برخورد تازه بین گیره و قطعات شناسی یا قاب بوژی • اثرات برخورد تازه بین چرخ و شناسی یا کف/بدنه واگن 		
۵	استرداد	گیره شل	۲-۱-۶	
		<ul style="list-style-type: none"> - شکستگی یا ترک خوردگی در گیره - کلید کم شده یا بلااستفاده • علایم شل شدگی تیغه ها 	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	۲-۲-۱-۲	
		<ul style="list-style-type: none"> • دو تیغه با بیش از ۵۰٪ طول خود در تماس است 	۲-۲-۲	
۲	استرداد	جابجایی عرضی تیغه	۲-۲-۲-۱	
۳	کی	<ul style="list-style-type: none"> - تا بیش از ۱۰ میلیمتر - تا ۱۰ میلیمتر یا کمتر • علایم برق زدگی در نزدیکی گیره 	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	
۵	استرداد	شکستگی فنر مارپیچی	۲-۳	فنر حلزونی (مارپیچی)
	استرداد	خارج شدن توپی کمانش از محل آن	۲-۳-۱	
	استرداد	● غیر عادی بودن وضعیت جعبه یاتاقان جابجایی، مفقود شدگی، شکستگی، از قلاب درآمدن میله یا قلمه فنر،	۲-۲-۱	اتصال بین فنربندی و جعبه یاتاقان یا بین فنربندی یا شناسی بوژی
۵	تعمیر؛ اگر غیر ممکن بود استرداد	بین اتصال جداشده، مفقود شده، شل شده	۲-۲-۲	
۵	استرداد	گوشواره سیستم تعلیق (حلقه تعلیق فنر) فرسوده یا خیلی دراز است	۲-۳-۳	
۴	کی	● نشانه های جدید تماس روی تیر طولی شناسی	۲-۲-۳	

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

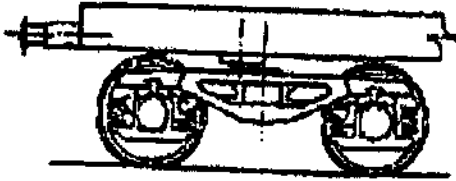
گروه	اقدامات	مغایرت ها/معیارها/ملاحظات	کد	قطعه
			۳	ترمز
۲	تعمیر موقتی، آرا+کی جدا کردن ترمز	قسمتی از اهرم بندی ترمز از قلاب درآمده یا شکسته شده است	۳-۱ ۳-۱-۱	بخش مکانیکی (اهرم بندی)
۲	تعمیر موقتی، کی	خرابی رکاب ایمنی مثلث ترمز	۳-۱-۲	
۳	استرداد آرا+کی اگر لازم بود: استرداد آرا+کی (جدا کردن ترمز) آرا+کی	دستگاه تعویض موقعیت ترمز، (شیر انسداد) ترمز (همچنین مراجعه کنید به ضمیمه ۱۰) - غیر قابل استفاده - مشخص نبودن موقعیت	۳-۱-۳ ۳-۱-۳-۱ ۳-۱-۳-۲	
۳		سیستم تغییر وضعیت خالی / پر(بی/چی) غیر قابل استفاده	۳-۱-۴	
		انسداد یا شکستگی درپچه 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 میلی متر 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 اصطکاک در بیش از ۱/۳ 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
			۳-۳	قطعه پنتوماتیک
			۳-۳-۱	(ترمز باری)
۲	استرداد	لوله ترمز اصلی غیر قابل استفاده بودن لوله ترمز اصلی - بعداً تکمیل خواهد شد	۳-۳-۱-۱ ۳-۳-۱-۲	
		کوپلینگ ترمز	۳-۳-۲	
۳	تعویض	خرابی یا افتادن (کوپلرهای ترمز باید در تمامی اتصالات کوپلر در دو سوی واگن موجود باشند)	۳-۳-۲-۱	
	قلاب کردن	(در شرایطی که دو کوپلر ترمز در دسترس باشد، تنها یک مورد ممکن است متصل شود. کوپلر بلااستفاده ترمز آزاد و بدون بست است.	۳-۳-۲-۲	
۳	اصلاح کوپلینگ	- بعداً تکمیل خواهد شد پایه نگهدارنده نیم کوپلینگ	۳-۳-۲-۳	
	ام	نگهدارنده قلاب ترمز مناسب استفاده نیست	۳-۳-۳	
۳	بازرسی گردد	ترمزهای هوا برای استفاده نامناسبند، اما چنین بررسی ندارند	۳-۳-۳	
۳	معیوب است: (آرا+کی)	شیر قطع هوا	۳-۳-۴	
	(ترمز جدا شود)	غیر قابل استفاده، نشست داشتن، ناپ برداشته، دستگیره افتاده است	۳-۳-۵ ۳-۳-۵-۱	
۵		وسيله قطع هوا افتاده یا آشکارا خراب شده است	۳-۳-۵-۲	
۲	کی			

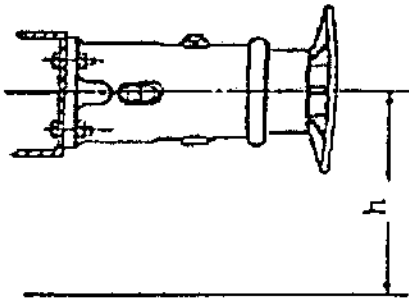
گروه	اقدامات	مغایرت ها/ معیارها/ ملاحظات	کد	قطعه
۲	آرا+کی (جدا کردن ترمز)	ورقه فلزی افتاده یا به دلیل زنگار سوراخ شده است. حفاظ از قلاب درآمده	۳-۲ ۳-۲-۱	ورقه (فلزی) حفاظتی جرقه (حفاظ جرقه)
۲	قلاب کردن و حفاظ فلزی. آرا+کی (جدا کردن ترمز) اگر غیرممکن بود: استرداد	حمل مواد خطرناک که استفاده از ورقه حفاظتی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

گروه	اقدامات	مغایرت ها/ معیارها/ ملاحظات	کد	قطعه
			۴	شاسی واگن و شاسی بوزی
			۴-۱	شاسی واگن
۵		شاسی 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	۴-۱-۱	
۲	استرداد	تیر اصلی (شاسی)، تیر حامل کله گی یا تیر حامل عرضی میانی شاسی 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
			۴-۲-۱	کج شده، خطر ایمنی
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	۴-۲-۳-۲	
۳	ام	ولی صفحه حفاظ محور هنوز سفت است	۴-۲-۳-۱	
		ترک خوردگی		
۲	استرداد	- جابجایی بیش از ۱/۳ مقطع عرضی افقی	۴-۲-۳-۲	
۳	ام	- جابجایی معادل یا کمتر از ۱/۳ مقطع عرضی افقی	۴-۲-۳-۳	
۵	استرداد	- برخی ترک خوردگی بدون توجه به طول آن که تقریباً تا محل بسته شدن امتداد می یابد.		

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	
			۴-۳	صفحه کنترل حفاظ محور
۳	ام	از بین رفتن صفحه کنترل	۴-۳-۱	
۲	استرداد	واکنشهای بوژی دار:		
		- مفقود شدن یک صفحه کنترل در هر محور	۴-۳-۱-۱	
		- مفقود شدن بیش از یک صفحه کنترل در هر محور	۴-۳-۱-۲	
۵	استرداد	واکن غیربوژی دار (واکن چرخ و محوری)		
۲	استرداد	- مفقود شدن یک صفحه کنترل	۴-۳-۱-۳	
		- شل بودن یا از بین رفتن صفحه	۴-۳-۲	صفحه ساییش از جنس منگنز سخت روی بوژی های وای
			۴-۵	پایه فنر (واکن بدون بوژی)
۵	استرداد	شل بودن، تری خوردگی، شکستگی، تغییر شکل یافته	۴-۵-۱	
		- فاصله بین پایه فنر و تیر کله کی شاسی		
		- نصف یا بیشتر از نصف عناصر یا اتصالات مفقود باشد		
۵	استرداد	معیوب شکستگی، مفقود شدن یا خرابی عناصر یا لوازم اتصال تثبیت اجزا	۴-۶ ۴-۶-۱	اتصال بین بوژی و شاسی
		• جابجا شدن بوژی		
				
		بوژی جابجا شده است		

دفتر مدیریت و بازرسی

گروه	اقدامات	مغایرتها/معیارها/ ملاحظات	کد	قطعه
			۲-۶-۲	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	۲-۶-۲-۱	
۳	اصلاح یا تعمیر اگر ممکن نبود استرداد	خرابی تمامی اتصالات زمینی	۲-۶-۲-۲	
			۲-۷	شناسی بوژی
۳		ترک خوردگی یا تغییر شکل کاملاً قابل رویت عنصر شکستگی عنصر	۲-۷-۱	
۵	استرداد	بعداً تکمیل خواهد شد	۲-۷-۲	
	استرداد		۲-۷-۳	
			۲-۸	بالشتک بوژی - (قطعه لغزشی)، فنر بالشتک بوژی
		شکستگی بالشتک بوژی بدون اجزای مفقود شده	۲-۸-۱	
		با اجزا مفقود شده	۲-۸-۱-۱	
۲		شکستگی فنر بالشتک بوژی	۲-۸-۱-۲	
۵	کی		۲-۸-۲	
۲	استرداد			
	استرداد			
			۳-۹	سطوح اصطکاک سیستم ضربهگیر
		آغشته به روغن		
۳	استرداد		۳-۹-۱	

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	تامپون ها (ضربه گیرها)
۲	کی	انواع کاملاً متفاوت تامپون ها (ضربه گیرها)	۵-۱-۱	انواع تامپون
		ارتفاع بیش از حد مجاز	۵-۱-۲	ارتفاع سیستم ضربه گیر
۵	استرداد	- ارتفاع (۹۲۰ میلیمتر (۹۸۰ میلیمتر برای واگنهای مسافری) - ارتفاع (۱۰۶۵ میلیمتر * تفاوت محسوس در ارتفاع تامپون در سوی انتهایی واگن کوپله شده		
				
		مفقود، شکسته، تغییر شکل یافته و خرابی صفحه منتهی شکل	۵-۲	کله کی تامپون (ضربه گیر)
۵	استرداد		۵-۲-۱	
		اتصالات پلانجر		
		- شل شدگی ۱/۳ یا بیش از ۱/۳ پیچها یا پرچها	۵-۲-۲	
		- شل شدگی کمتر از ۱/۳ پیچها یا پرچها	۵-۲-۲-۱	
۲	استرداد		۵-۲-۲-۲	
۳	کی	سطوح تماس		
		- بدون کریس	۵-۲-۳	
۲	کریسکاری، اگر غیرممکن بود: استرداد		۵-۲-۳-۱	
		- وجود ترک یا شیار	۵-۲-۳-۲	
۵	استرداد			

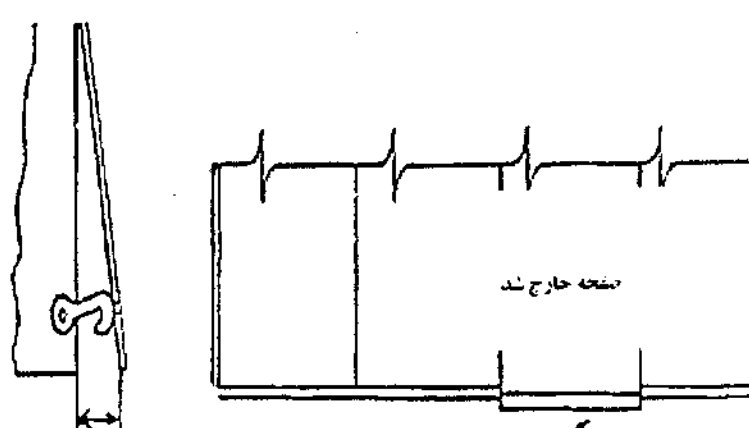
گروه	اقدامات	مغایرت ها/ معیارها/ ملاحظات	کد	قطعه
			۵-۳	پلانچر (میله یا شفت) قفل الکتریکی ضامن
۵	استرداد	مفقود، شکسته	۵-۳-۱	
۵	استرداد	ترک خوردگی در ناحیه کلکی تامپون	۵-۳-۲	
			۵-۴	جعبه تامپون
۵	استرداد	مفقود شدگی، شکستگی	۵-۴-۱	
۵	استرداد	ترک خوردگی در ناحیه اتصال پایه تامپون	۵-۴-۲	
۵	استرداد	ترک خوردگی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

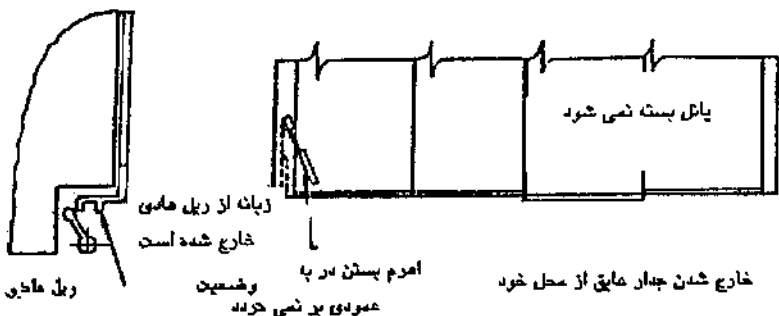
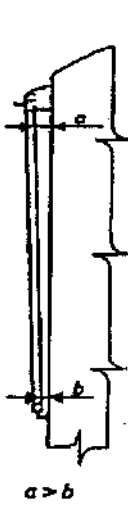
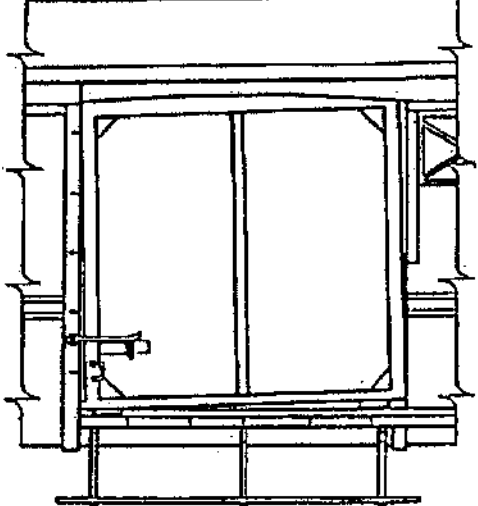
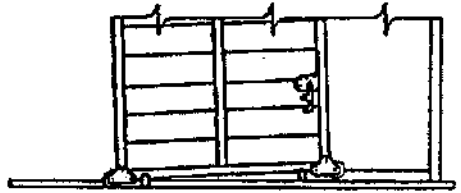
گروه	اقدامات	مغایرت ها/ معیارها/ ملاحظات	کد	قطعه
۳	تعمیر، اگر ممکن نیود: استرداد. اجاره کننده واگن باید واگن خالی را به راه آهن مالک عودت دهد: کی ام	مفقود شدگی، آسیب دیدگی یا غیر قابل استفاده بودن قطعه	۵-۶ ۵-۶-۱	کوپلر پیچی (کوپلر قلاب پیچی)
۳	در قلاب قرار دادن، اگر لازم بود از بند سیمی استفاده شود.	آسیب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

گروه	اقدامات	مغایرت ها/ معیارها/ ملاحظات	کد	قطعه
			۵-۸	سایر اجزای کشش
۲	استرداد	<p>آسیب دیدگی سایر اجزای کشش</p> <p>- طول قلاب کوپلینگ به گونه ای باشد که نتوان کله گی تامپون ها را بهم متصل کرد</p> <p>- شکستگی، ترک خوردگی یا تغییر شکل یافتگی میله قلاب کشش</p> <p>- شکستگی، ترک خوردگی یا مفقودشدگی پرچ ها، پیچ های مهره دار، خارها</p> <p>- فنر کار نمی کند</p> <p>• برآمدگی کاملاً غیر عادی بین قلاب کشش و راهنمای قلاب</p>	۵-۸-۱	
۲	اصلاح کوپلینگ	کوپلینگ نادرست قطار	۵-۸-۲	
			۵-۹	ضربه گیر یا کورس بلند
۲	کی	<p>عنصر رابط نسبت به شناسی 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 شناسی 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 کانتینریر)
۳	استرداد		۵-۹-۲	

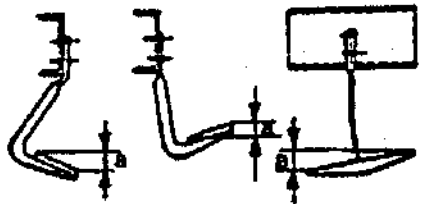
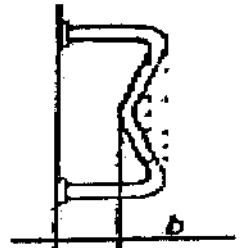
گروه	اقدامات	مغایرتها/معیارها/ملاحظات	کد	قطعه
			۶	بدنه واکن
			۶-۱	بدنه به طور کلی
		کم شده، ناخوانا یا ناقص	۶-۱-۱	علایم روی واکنها و بارها
۲	استرداد	- شماره واکن (*)	۶-۱-۱-۱	
۳	کی	- علامت ریو	۶-۱-۱-۲	
۲	استرداد	- صفحه توافقتنامه (در صورت نشان دادن کدهای تبادل ۳۱، ۲۳، ۲۵، ۸۱، ۸۳ یا ۸۵) (*)	۶-۱-۱-۳	
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 واکنهای 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 واکنهای 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 مانشن	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 «ام+۳» در واکن، مدت اعتبار تا ۳ ماه تمدید می شود	۶-۱-۲-۲	
۳	کی	- از ۱۵ روز پیش از انقضای مهلت	۶-۱-۲-۳	
	طبق پیوست ۸	در صورت داشتن علامت «ام+۳» در واکن، مدت اعتبار تا ۳ ماه تمدید می شود	۶-۱-۲-۳	
۲	استرداد	- مهلت منقضی شده باشد	۶-۱-۳	چارچوب
۳		بخشی از چارچوب آسیب دیده است	۶-۱-۳-۱	
۵	کی	بدون تجاوز از کاباری بارگیری	۶-۱-۳-۱	
	استرداد	- با تجاوز از کاباری بارگیری	۶-۱-۳-۲	

گروه	اقدامات	مغایرت ها/ معیارها/ ملاحظات	کد	قطعه
			۶-۱-۲	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	۶-۱-۳-۱	
۴	اگر لازم بود اصلاح یا تعمیر کردن + کی. اگر غیرممکن بود: استرداد	احتمال خرابی بار به علت رطوبت:	۶-۱-۳-۲	
		شکستگی، مفقودشدگی، ترکیدگی، از جا درآمدن تخته های کف واگن، باز شدن پرچ ها.	۶-۱-۵	کف واگن به همراه واحد های بارگیری
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	<p>بستن و /یا چفت کردن ، اگر غیر ممکن بود: محکم یا ثابت نگهداشتن + کی. اگر غیر ممکن بود: استرداد</p>	<p>کاملا بسته یا چفت نشده اند.</p>	۶-۱-۶-۱	درب ها و جداره های کشویی
۵	<p>اگر ممکن بود آنها در محل اصلی قرار داد، محکم و ثابت نگاه داشتن + کی. اگر غیر ممکن بود: استرداد</p>	<p>از بین رفته یا از محل اصلی خارج شده • وضعیت غیرعادی با توجه به چهارچوب آن</p>  <p>درب از حالت موازی خارج شده</p> <p>قسمت زیرین از محل خود خارج شده</p>	۶-۱-۶-۲	

گروه	اقدامات	مغایرت ها/ معیارها/ ملاحظات	کد	قطعه
		 <p>ریل از ریل هادی خارج شده است</p> <p>ریل هادی</p> <p>امرم بستن در پا عمودی بر نمی خورد</p> <p>خارج شدن جدار شایق از محل خود</p> <p>یاقط بست نمی شود</p>		
		 <p>$a > b$</p>		
				
		 <p>درجه جدا شدن : تلفات با برزین ریلها نیستند</p>		

گروه	اقدامات	مغایرت ها/ معیارها/ ملاحظات	کد	قطعه
۳	تعمیر موقت + کی، اگر ممکن نبود: استرداد	اجزاء هدایت یا بستن (قفل کردن) در وضعیت بدی قرار دارند - مفقود شدگی، شکستگی، در رفتگی، تاب خوردگی چارچوب درب، لولاها، چفت ها، چفت قفل درب، دستگیرها، غیره	۶-۱-۶-۳	
۵	تعمیر موقت + کی، اگر ممکن نبود: استرداد	- خطر ایمنی یا مفقود شدن بار شکستگی یا تغییر شکل دریاها	۶-۱-۶-۴	
۳	تعمیر موقت + کی، اگر ممکن نبود: استرداد	- بدون خطر بارگیری بیش از حد یا از دست رفتن بار	۶-۱-۶-۵	
۵	تعمیر موقت + کی، اگر ممکن نبود: 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	
				
۲	تعمیر موقت +م، اگر غیرممکن بود: استرداد	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)	۶-۱-۷-۴	
				
۲	تعمیر موقت +م، اگر غیرممکن بود: استرداد	شل بودن و به قدر کافی محکم نبودن	۶-۱-۷-۵	
		<ul style="list-style-type: none"> - تابلوهای فلزی حاوی اطلاعات - صفحه های تاشو - تکه دارنده های برجسب 		
۳	برجسب موقتی + کی، اگر غیر ممکن بود: استرداد	مفقودشدگی	۶-۱-۷-۶	
		<ul style="list-style-type: none"> - تابلوهای فلزی حاوی اطلاعات - تابلو های فلزی تاشو - تکه دارنده های برجسب 		
۳	م	ناکافی بودن یا فقدان تجهیزات جانبی جداشدنی	۶-۱-۷-۷	
	محکم کردن			
۲		شل بودن تجهیزات جانبی جداشدنی	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 قابری	۶-۲-۱-۱	
۵	استرداد	- با خطر آسیب دیدگی ناشی از رطوبت یا تجاوز از قابری	۶-۲-۱-۲	
		از قلاب درآمده، تغییر شکل یافته، شل شده	۶-۲-۲	دنده کنترل،
۳	تعمیر + کی. اگر غیرممکن بود: استرداد	- بدون تجاوز از قابری	۶-۲-۲-۱	دستگیره نگهدارنده
۵	استرداد	- همراه با تجاوز از قابری	۶-۲-۲-۲	شاتر
		بالا رفتگی پوشش سقف و ناودانی هدایت آب باران به همراه تجاوز از قابری یا عدم عایق بندی	۶-۲-۳	سقف واکن و ناودانی آب باران
۲	استرداد	سقف بازشونده	۶-۲-۴	
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	
		- بیرون آمدن میله کشویی	۶-۲-۴-۲	
۵	جانداختن میله کشویی و اطمینان از جافتادن آن اگر غیرممکن بود: استرداد			
۲	کی	- سیستم کنترل از بین رفته، تغییر شکل یافته، ناکارآمد می باشد.	۶-۲-۴-۳	

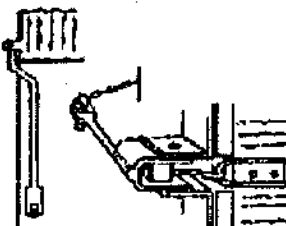
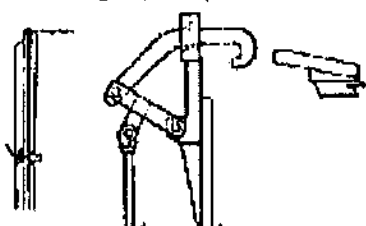
گروه	اقدامات	مغایرت ها / معیارها / ملاحظات	کد	قطعه
			۶-۳	واکنهای باری لبه بلند (غیر مسقف)
۳	کی	آسیب دیده - بدون خطر از دست رفتن بار یا تجاوز از گاباری	۶-۳-۱ ۶-۳-۱-۱	دیوارهای جانبی یا لبه های جلویی بازشو
۴	تعمیر + کی. اگر غیرممکن بود: استرداد	- با خطر از بین رفتن بار	۶-۳-۱-۲	
۵	تعمیر + کی. اگر غیرممکن بود: استرداد	- با تجاوز از گاباری	۶-۳-۱-۳	
		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		- با کاهش ایمنی	۶-۳-۲-۲	
۳	تعمیر + کی. اگر غیرممکن بود: استرداد	تغییر شکل یافته یا شکسته شده - بدون تجاوز از گاباری	۶-۳-۳ ۶-۳-۳-۱	چارچوب فوقانی دیوارهای جانبی
		- با تجاوز از گاباری	۶-۳-۳-۲	
۵			۶-۳	
			۶-۳-۱	واکنهای کلی
			۶-۳-۱-۱	دیواره جانبی واکن
۵	محکم کردن: در صورت عدم امکان: استرداد	خمیده و شل	۶-۳-۱-۱	
۵	بلند کردن: اگر غیرممکن بود: استرداد	خمیده اما غیر مجاز مطابق با تابلوی ۳ دستور العمل بارگیری تغییر شکل یافتگی بدون خطر از دست رفتن بار و تجاوز از گاباری	۶-۳-۱-۲ ۶-۳-۱-۳	
۳	کی			
۴	تعمیر + کی. اگر غیرممکن بود: استرداد	سوراخ شدگی یا تغییر شکل یافتگی با خطر از دست رفتن بار	۶-۳-۱-۲	
۵	تعمیر + کی. اگر غیرممکن بود: استرداد	تغییر شکل یافته کی با خطر از دست رفتن بار	۶-۳-۱-۵	

گروه	اقدامات	مغایرت ها/معیارها/ملاحظات	کد	قطعه
		مفقودشده، غیر قابل استفاده، شکسته شده	۶-۴-۲	لولاها، پین ها، قلاب های پیچدار برای قفل و بست
۳	تعمیر موقتی	- بدون کاهش ایمنی یا خطر از بین رفتن بار	۶-۴-۲-۱	
۳	اگر غیرممکن بود : استرداد	- با کاهش ایمنی یا خطر از بین رفتن بار	۶-۴-۲-۲	
			۶-۴-۳	ستون های - جداشدنی
۵	تعمیر اگر	موجود نیست؛ لازم است بار بسته و محکم شود	۶-۴-۳-۱	- گردان (چرخان)
۵	غیرممکن بود : استرداد	تغییر شکل یاافتگی همراه با تجاوز از کاباری	۶-۴-۳-۲	- کشویی
۳	اگر وجود ستون باربندی ضروری باشد:	ترک خوردگی یا شکستگی ستون باربندی یا تجهیزات بالابرنده و نگهدارنده	۶-۴-۳-۳	
۳	استرداد وگرنه		۶-۴-۳-۴	
۳	ام	شل شنگی زنجیرهای ستون	۶-۴-۳-۴	
	تعمیر استحکام یا تثبیت + کی اگر غیرممکن بود استرداد	شل بودن اتصالات ستونهای باربندی	۶-۴-۳-۵	
			۶-۴-۴	تکیه گاه های چوبی
۳	ام	شکستگی، غیر قابل استفاده بودن تکیه گاه چوبی	۶-۴-۴-۱	
۳	تعمیر اگر غیرممکن بود استرداد	شل بودن هم ستون باربندی جانبی متعلق به تکیه گاه های متحرک و هم بار	۶-۴-۴-۲	
			۶-۵	
			۶-۵-۱	واگن های مخزن
			۶-۵-۱-۱	زین (گهواره) مخزن
۳	اگر خالی بود:	ترک خوردگی $< 1/4$ در مقطع عرضی	۶-۵-۱-۲	
۳	کی اگر پر بود: استرداد	ترک خوردگی در محل اتصالات جوشکاری شده	۶-۵-۱-۳	
	کی	از بین رفتن کمتر از ۱۰ درصد پیچ های مهره خور یا پرچ های تثبیت مخزن		
۳	استرداد	از بین رفتن بیش از ۱۰ درصد پیچ های مهره خور یا پرچ های تثبیت بدنه مخزن	۶-۵-۱-۴	

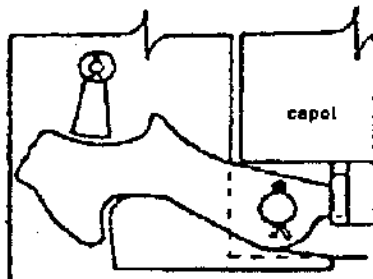
گروه	اقدامات	مغایرت ها/ معیارها/ ملاحظات	کد	قطعه
			۶-۵-۲	مخزن (تانک)
	آب بندی کردن + کی اگر غیر ممکن بود: استرداد	عایق بندی نشده، دارای نشست یا خطر از بین رفتن بار	۶-۵-۲-۱	
۲	کی	تغییر شکل یافته بالبه های تیز بدون خطر از بین رفتن بار	۶-۵-۲-۲	
		انقضای تاریخ آزمایش مخزن برای حمل محموله های آر ای دی		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

گروه	اقدامات	مغایر آنها/معیارها/ملاحظات	کد	قطعه
			۶-۵-۵	تثبیت کننده، (میل بست)
۵	تعمیر، اگر غیرممکن بود: استرداد	ریزش / نشت 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	
۲	استرداد	خرابی شیرآلات یا دریچه‌ها در پوش پیچی بسته نشده یا مفقود شده، (بجز لوله های گاز بیرونی)	۶-۵-۵-۳	
۲	تعمیر، اگر غیرممکن بود: استرداد	- بار آرای دی	۶-۵-۵-۴	
۳	تعمیر کردن، اگر غیرممکن بود: ام	- بار غیر آرای دی	۶-۵-۵-۵	
۲	استرداد	مفقود شدن یا شل شدن کمانش کور مفقود شدن کمانش کور بایک پیچ محکم کننده	۶-۵-۵-۶	
۲	استرداد	- بار آرای دی	۶-۵-۵-۷	
۳	کی	- بار غیر آرای دی	۶-۵-۵-۸	
۲	وای تعمیر کردن، اگر غیرممکن بود: استرداد	کمانش کور با چند پیچ و مهره مفقود شده قرار نداشتن در موقعیت بسته در دو طرف شیر تحتانی	۶-۵-۵-۹	
۵		- واگن بارگیری شده، و واگن‌ها خالی تمیز نشده اند (بار آرای دی) - واگن خالی (بار غیر آرای دی)	۶-۵-۵-۱۰	
۳	بستن شیر تحتانی، اگر ممکن نبود: استرداد	- واگن خالی (بار غیر آرای دی)	۶-۵-۵-۱۱	
۵	بستن شیر تحتانی، اگر ممکن نبود: کی باز کردن پیچ تجهیزات کنترل اضطراری، اگر ممکن بود: استرداد	پیچ و مهره بودن تجهیزات کنترل اضطراری شیر تحتانی (باز بودن شیر مخزن)	۶-۵-۵-۱۲	

گروه	اقدامات	مغایر آنها/معیارها/ملاحظات	کد	قطعه
			۶-۵-۶	نصب 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	
		<ul style="list-style-type: none"> ● بو ● نشانه‌های نشستی جدید یا قدیم 		
۵	بستن درپوش، اگر غیر ممکن بود: استرداد	باز بودن یا مفقود شدن در پوش گنبدی (درپوش گنبدی شکل)	۶-۵-۶-۲	
		بسته نبودن سایر وسایل یا تجهیزات میل بست فوقانی	۶-۵-۶-۳	
۳	بستن اینگونه وسایل، اگر غیر ممکن بوده: استرداد			
		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</p> <p>• 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	واگنهای دارای تجهیزات ویژه واگنها با برزنت مکانیکی (برای مثال، تامس، ریلز)

گروه	اقدامات	مغایرتها/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	واکن با هود تلسکوپی (واکن با سقف کشویی) بعنوان مثال شیم ام اس
۵	استرداد	بیرون آمدگی هود بیرونی	۶-۶-۲-۲	
۲	کی	آسیب دیدگی تیرک افقی کله کی متحرک	۶-۶-۳ ۶-۶-۳-۱	واکنهای یا بوژی مسطح بزای حمل وسایل نقلیه جاده ای
۵	قفل کردن. اگر غیر ممکن بود: استرداد	قفل نشدن درست تیرک افقی کله کی متحرک در دو طرف	۶-۶-۳-۲	(بعنوان مثال اس ای ای دی)
۲	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	مغایر آنها/معیارها/ملاحظات	کد	قطعه
۲	کی	آسیب دیدگی شناسی های گردان (چرخان)	۶-۶-۲	ای سی سی تی اس*
۲	بستن و قفل	خرابی تجهیزات قفل که مانع از چرخش شناسی	۶-۶-۲-۱	(واکنش های دارای
۵	کردن اگر غیر ممکن بود:	میشود	۶-۶-۲-۲	شناسی نافذ بوزی (چرخان)
	استرداد	- اهرم چفت و بست در وضعیت بسته بودن یا قفل بودن قرار ندارند		* سیستم حمل و نقل کاننتینری متحرک (رورو)
		- 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		
۲	به کار اندازید	سیستم نظارت پنوماتیک بر قفل چرخشی کار نمی کند و برجسب ندارد	۶-۶-۳-۳	
۳	قفل را کنترل کنید؛ اگر هیچگونه ایرادی مشاهده نشود؛ سیستم نظارت را غیر فعال کنید	سیستم نظارت پنوماتیک بر قفل چرخشی واکنش نشان داده است (یکار افتاده است)	۶-۶-۳-۲	
۵	محکم کنید اگر غیر ممکن بود: استرداد	دستگاهی که مانع از بالا بردن کاننتینر است عمل نمی کند	۶-۶-۴-۵	
		- اهرم قفل بسته نیست یا در موقعیت قفل قرار ندارد.		
۵	استرداد	دستگاهی که مانع از تکان خوردن کاننتینر است عمل نمی کند	۶-۶-۴-۶	

گروه	اقدامات	مغایرتها/معیارها/ملاحظات	کد	قطعه
			۶-۶-۵	واگنهای مخصوص حمل خودرو
۲	کی	خرابی دستگاهها بالای و پایین آور، یا پل های متحرک و رکاب (راهروی) پیرامون لکوموتیو	۶-۶-۵-۱	
۲	ام	خرابی گوه های ریل های متحرک و خرابی دستگیره (لنگ)	۶-۶-۵-۲	
۲	تعمیر. اگر ممکن نبود: استرداد	تخته های انتهایی و پل های متحرک (جایی که مورد نیاز می باشند) بالا نیامده محکم نیستند	۶-۶-۵-۳	
۲	بستن و مهار	عرشه بارگیری فوقانی، تابلوی راهنما کار نمی کند	۶-۶-۵-۴	
	تعمیر. اگر ممکن نبود: استرداد	محکم نبودن علامت عرشه بارگیری فوقانی	۶-۶-۵-۵	
۵	بستن و مهار	عرشه بارگیری فوقانی محکم و مهار نیست	۶-۶-۵-۶	
۵	استرداد	عرشه بارگیری فوقانی روی پایه و کنسول حائل قرار ندارد (با کابل مهار و معلق است)	۶-۶-۵-۷	واگنهای مجهز به تجهیزات تخلیه خودکار
۲	بستن و قفل کردن دريچه ها، اگر غير ممکن بود: کی	بسته و قفل نبودن دریچه های تخلیه	۶-۶-۶	
۲	بستن و قفل کردن دریچه ها، اگر غير ممکن بود: استرداد	- واگن خالی	۶-۶-۶-۱	
۲	بستن و قفل کردن دریچه ها، اگر غير ممکن بود: استرداد	- واگن با بار	۶-۶-۶-۲	
۲	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	مغایرتها/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 • باریدون 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) (۳-۲) • خمیدگی قابل ملاحظه شاسی واگن (۳-۳) به خوبی به هم بسته نشدن بسته ها، کپه های بار (۱-۵) به خوبی چفت هم قرار نگرفتن بسته های باریک	۷-۱-۲	
۲	استرداد	سیلندری شکل (۱-۵)	۷-۱-۳	وضعیت بسته بندی، بارچینی (تنگ هم چینی)
۲	استرداد		۷-۱-۴	
		تخطی غیرمجاز از گاباری (۲-۱) عدم اعلام تخطی از گاباری <ul style="list-style-type: none"> • فقدان برجسب U 	۷-۱-۵	حداکثر ابعاد مجاز بار
۵	استرداد	تجاوز به فضاهای ذخیره	۷-۱-۵-۱	
۵	استرداد	• عبور بار از تیر عرضی کله ی (۲-۲) بیش از حد مجاز (۳-۲)	۷-۱-۵-۲	فضاهای ذخیره
۵	استرداد	• متفاوت بودن ارتفاع تامپون	۷-۱-۶	
۵	استرداد	• ناکافی بودن فضای بین کرپی های فنر رعایت نشدن فواصل افقی و عمودی (فواصل مجاز) بین بار واگن (۲-۳)	۷-۱-۷	حداکثر مجاز بارگیری
			۷-۱-۸	واگن ایمنی ضربه گیر (واگن میانجی)
۵	استرداد			

گروه	اقدامات	مغایر/تها/معیارها/ملاحظات	کد	مقررات بارگیری
۴	تعمیر یا . اگر غیرممکن بود: استرداد	تثبیت ناکافی یا معیوب بودن مهار با تجهیزات نامناسب (P11/6/2)	۷-۱-۹	برزنت کش، تورهای مخصوص
			۷-۲	تجهیزات تثبیت بار
۵	استرداد	عبور بار از دیوارها یا لبه‌ها و عدم مهار کافی آن (۵/۳/۱)	۷-۲-۱	
۴	استرداد	فشار محسوس بار به دیواره‌ها لبه‌ها یا درب ها و در نتیجه تضعیف عملکرد سیستم و فراهم آمدن زمینه‌ی آسیب دیدگی آنها یا خطر بهره برداری	۷-۲-۲	
			۷-۲-۳	ستون‌های باربندی (محافظت باربندی)
۵	استرداد	به خوبی با استفاده از ستونهای باربندی محکم نشوند (۲/۵ و ۵/۳/۱)	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 واکن بسته شده است غیر منطبق (۵/۳/۲ ۵/۳/۳)	۷-۲-۵	تسمه یا کابل برای باربندی مستقیم یا غیر مستقیم
		- نامناسب غیر مجاز	۷-۲-۵-۱	
۴	تعمیر یا . اگر غیرممکن بود: استرداد	- به طور نادرست به کف واکن بسته شده است	۷-۲-۵-۲	
			۷-۲-۵-۳	
		- شل بودن		

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، ۵/۴/۲، 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) • عبور کالاها از لبه های فوقانی بارگیری طاقی شکل بسیار مرتفع (۵/۳/۱)	۷-۳-۳ ۷-۳-۳-۱	
۵	استرداد	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 کیچ بارگیری - بارهای استتونه ای شکل ممکن است بخوبی با تسمه یا کابل های محکم بسته نشده باشند	۷-۳-۳-۲ ۷-۳-۳	کالاهای بر روی هم قرار گرفته

گروه	اقدامات	مغایرها/معیارها/ملاحظات	کد	مقررات بارگیری
			۷-۳-۵	بار با سطح پشتیبانی ناکافی که می‌تواند به کف واگن آسیب برساند.
کی		مفقود شدن گوه یا چفت گذاری ی یا گوه گذاری ناکافی (۲-۲)	۷-۳-۵-۱	
۵	استرداد	• آسیب دیدگی کف واگن بارگیری بیش از اندازه متمرکز (۳-۳)		بار متمرکز شده بر روی واگن مسطح
		- گوه یا چفت گذاری در محل ، مواد نامناسب	۷-۳-۵-۲	
		- گوه یا چفت گذاری در محل، ابعاد ناکافی		
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)		بار کج (نامنظم)
			۷-۳-۷	
۵	استرداد	به کارنگرفتن تمهیدات لازم برای جلوگیری از چرخیدن بار (۵/۶/۱ ، ۸/۶/۲)	۷-۳-۸	بار با احتمال احتمال چرخیدن
			۷-۳-۹	بار با احتمال سر خوردن طولی
۲	استرداد	تکیه داده به تجهیزات نامناسب (۵/۵/۱)	۷-۳-۹-۱	
		- ستون های میانی بوژی		
		- بلوک های راهنما		
		- کفشک های ضد لغزش		
۵	استرداد	هدایت جانبی و خطر جابجایی کاباری 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 سر خوردن (۵/۵/۳)	۷-۳-۹-۴	

گروه	اقدامات	مغایرت ها/ معیارها/ ملاحظات	کد	مقررات بارگیری
			۷-۲	کالاهای مخصوص
۵	تعمیر، اگر غیر ممکن بود: استرداد	گوه و یا چفت گذاری نامناسب است (۵/۱۳)	۷-۲-۱	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 گاباری	۷-۲-۲ ۷-۲-۲-۱	قطعات متحرک و وسائط نقلیه ریلی و موتوری
۵	استرداد	- همراه با خط تجاوز از گاباری	۷-۲-۲-۲	
۵	استرداد	طبق الزامات بارگیری محکم نشده اند (۵/۹)	۷-۲-۳	بارگیری بر روی واگنهای متعدد
۳	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
		در بهای 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	قلابگیر 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، اگر تضمین ایمنی حمل و نقل غیر ممکن بود: استرداد	- در واگن پر	۷-۶-۲-۲	

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

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 ونقل مرکب
۵	استرداد	کد واکن که نشانگر محموله بار مجاز است مفقود شده به بعد موقوف شد	۷-۸-۲ ۸	

ضمیمه ۲
گروه‌بندی‌های مغایرت

ارزش	تعریف	گروه
۰.۰۰۲	مغایرت‌های کم اهمیت، که تاثیری بر مناسب بودن واکن برای اهداف حمل و نقلی و یا تاثیر منفی برای ایمنی راهبری ندارد	۱
۰.۰۰۵	مغایرت‌هایی که تاثیری ضعیف بر مناسب بودن واکن برای اهداف حمل و نقلی دارند	۲
۰.۰۲۵	مغایرت‌هایی که تاثیری قابل توجه بر مناسب بودن واکن برای اهداف حمل و نقلی دارند	۳
۰.۲	مغایرت‌ها همراه با تاثیر بر بهره برداری از واکن‌ها (فقدان علائم یا علائم غلط)	۴
۰.۴	مغایرت‌هایی که حمل و نقل را غیر ایمن و بهره برداری از واکن‌ها را با خطر مواجه می‌سازند؛ مغایرت‌هایی که ممکن است باعث آسیب دیدگی پرسنل درون قطارهای باری شوند	۴
۱.۰	مغایرت‌هایی که با پیامدهای جدی بر ایمنی سیر و حرکت همراهند مغایرت‌هایی که ایمنی سیر را با خطری آنی مواجه می‌سازند.	۵

ضمیمه ۳

اندازه نمونه ها بر اساس ایزو ۲۸۵۹-بخش ۱

برگرفته از جدول یک : حروف معرف اندازه نمونه ها

سطح بررسی کلی			محل
یک	دو	سه	۸ تا ۲
بی	ای	بی	۱۵ تا ۹
سی	بی	بی	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
کی	اچ	جی	۱۲۰۰ تا ۵۰۱
لی	کی	اچ	۲۲۰۰ تا ۱۲۰۱
ام	لی	جی	۱۰۰۰۰ تا ۲۲۰۱
ان	ام	کی	۲۵۰۰۰ تا ۱۰۰۰۱
بی	ان	لی	۱۵۰۰۰۰ تا ۲۵۰۰۱
کیو	بی	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

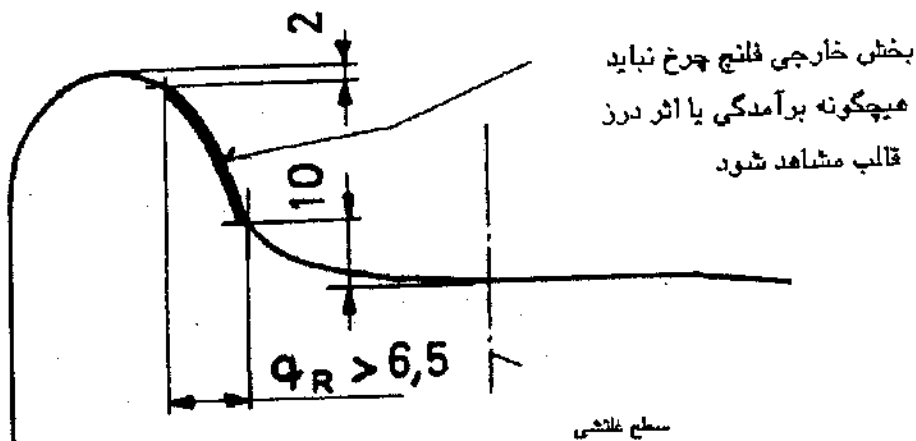
اندازه نمونه	کد حرفی
۲	ای
۳	بی
۵	سی
۸	دی
۱۳	ای
۲۰	اف
۳۲	جی
۵۰	اچ
۸۰	کی
۱۲۵	کی
۲۰۰	لی
۳۱۵	ام
۵۰۰	ان
۸۰۰	بی
۱۲۵۰	کیو
۲۰۰۰	آر

ضمیمه ۲

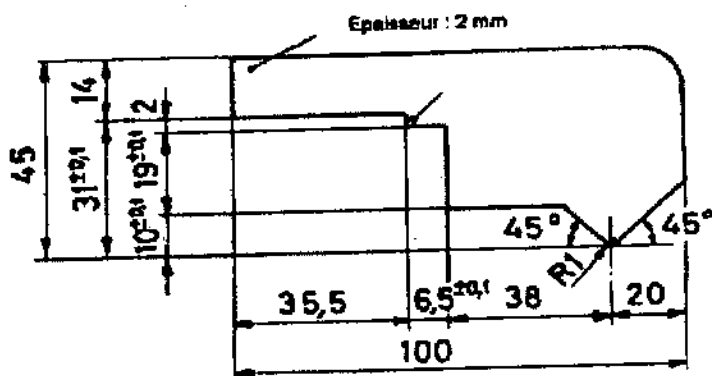
تایید کیوآر

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



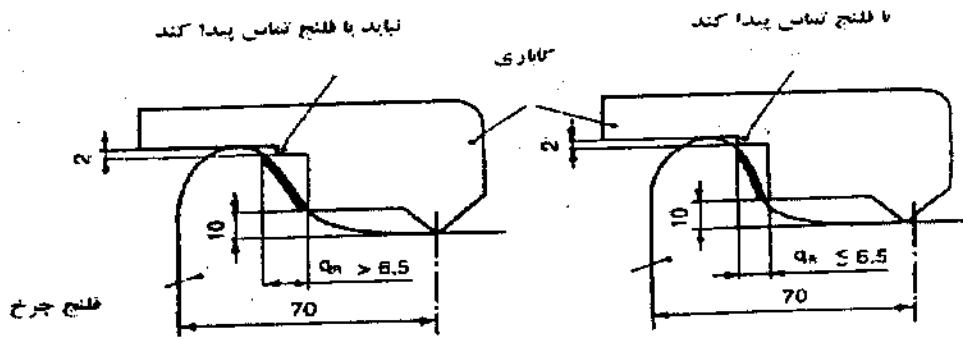
تصویر ۲ - گاباری برای تایید کیوآر



تصویر ۳

کمانش چرخ غیر قابل پذیرش

کمانش چرخ قابل پذیرش

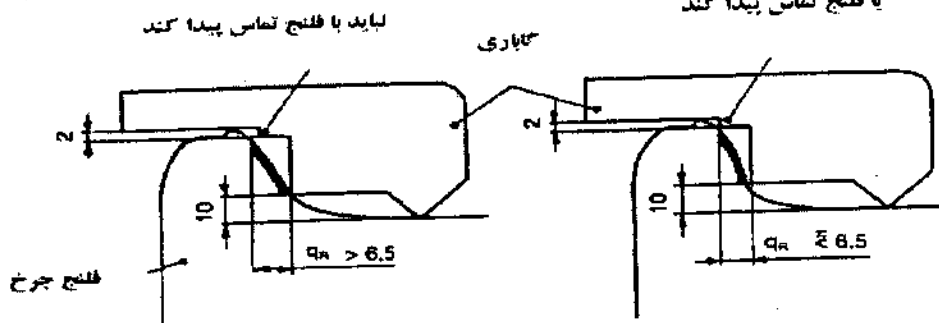


تصویر ۴

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	واکن	قطعه	شرایط کیفی	معیار کنترل	گروه مغایرت
۱-۱-۱	تمامی واکنها	ضخامت بانداژ	مطابقت با ست ابعاد	وی سی. ام	۳
۱-۱-۲		بانداژ	بدون شکستگی، بدون ترک خوردگی	وی سی. ای. تی	۵
۱-۱-۳		بانداژ	کاملاً درگیر، غیردوران، شفاف، وجود زنگار $\geq 1/3$ محیط دایره	وی سی. ای. تی	۵
۱-۱-۴		چرخ بانداژ شده	علامت کنترل وجود دارند	وی سی	۳
۱-۱-۵		بانداژ	کاملاً درگیر، به شکل جانبی جابجا نمی شود	وی سی. ای. تی	۵
۱-۱-۶		رینگ (فتری نگهدارنده) بانداژ	موجود، بدون شکستگی، بدون ترک خوردگی	وی سی	۵
۱-۲-۱	تمامی واکنها	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	۳
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 علامت گذاری می شوند	بدون بار حرارتی اضافی به دلیل ترمزگیری	وی سی	۳
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 علامت گذاری می شوند	در صورت وجود بار حرارتی به دلیل ترمزگیری این میزان از دامنه تغییرات تجاوز نمی کند	وی سی. ام	۵
۱-۳-۱	تمامی واکنها	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 $\phi \leq 630$ میلی متر، بدون صافی چرخ 60 میلی متر	وی سی. ام	۳
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	۳
۱-۳-۴-۱		سطح غلتش ریلی (برای چرخ)	بدون روکش کاری با فلز 60 میلی متر طول یا 1 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	۳
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	۳
۱-۳-۷		دیواره جانبی سطح غلتش ریل	عدم گریس کاری، عدم رنگ آمیزی، به استثنای ۳ علامت کنترل	وی سی	۵
۱-۴-۱	تمامی واکنها	کمانش	تطابق با ارتفاع اس ایچ	وی سی. ام	۳

سازمان راه آهن جمهوری اسلامی ایران

۵	وی سی. ام	تطابق با ضخامت کماتش، بدون کماتش نیز شده	کمانش	۱-۴-۲
۵	وی سی. ام	بعد با دیمانسیون مورد انتظار کیو آر، بدون کماتش نیز شده	کمانش	۱-۴-۳
۵	وی سی. ام	بدون اثر درز قالب یا لبه های تیز روی صفحه راهنما بر فاصله $2mm$ از نوک کماتش	کمانش	۱-۴-۴
۵	وی سی	بدون ترک خوردگی، بدون عیب هایی که با جوشکاری برطرف شده باشد	دیسک چرخ	۱-۵-۱
۵	وی سی	بدون شکستگی و بدون ترک خوردگی پره یا تاج	دیسک چرخ	۱-۵-۲
۵	وی سی. ام	سالم، بدون سوراخ یا حفره عمیق < 1 میلی متر	شفث محور	۱-۶-۱
۴	وی سی	بدون قطعه ساییده شده روی شفث محور	شفث محور	۱-۶-۲
۵	وی سی	بدون جابجایی جانبی روی شفث محور مطابق با "ای"	چرخ	۱-۷-۱
۴	کنترل	وجود یکی از ایرادات زیر در یک چرخ یا محیط آن:	چرخ و محیط آن	۱-۷-۲
		- بریدن اشپیل (خار یا پین زبانه دار) میله مثلث ترمز		۱-۷-۲-۱
		- پارگی تسمه ایمنی میله های مثلث ترمز (همچنین رجوع شود کد ۲/۱/۲)		۱-۷-۲-۲
		- شیارهای شفاف رینگ های روی یاتاقانگرد (گرون پین) میله مثلث ترمز		۱-۷-۲-۳
		- شیارهای شفاف روی فنر داخلی (فنر بار) (همچنین رجوع شود به کد ۲/۵)		۱-۷-۲-۴
		- شیارهای شفاف به همراه ساییدگی قابل رویت در قسمت بیرونی روی نقاط مربوط به سایش تیغه های فنر پارالیولیکی (تخت)		۱-۷-۲-۵
		- ضامن بلند کردن (تی) مفقود یا شل شده است (همچنین مراجعه شود به کد ۲/۵/۵)		۱-۷-۲-۶
		- بوژی ها و ای ۲۵: شکستگی یا مفقود شدن صفحه فرسایش از جنس منگنز که روی جعبه یاتاقان یا روی راهنمای جعبه یاتاقان قرار داده می شود (همچنین مراجعه شود به کد ۲/۲/۲)		۱-۷-۲-۷
		همچنین نگاه کنید به کد ۱/۳/۲		۱-۷-۲-۸
۴	وی سی	جعبه یاتاقان باید آب بندی شود	محفظه جعبه یاتاقان (محور)	۱-۸-۱
۵	وی سی	سالم، بدون آسیب دیدگی، با دستورالعمل تضمین شده	محفظه جعبه یاتاقان (محور)	۱-۸-۲
۵	کنترل دستی وی سی	داغ نبودن جعبه یاتاقان	جعبه یاتاقان (محور)	۱-۸-۳
۴	وی سی. ام	جابجا شده < 10 میلی متر با توجه به تاب خوردگی	تیغه های فنر	۲-۱-۱
۵	وی سی	تیغه اصلی بدون شکستگی، بدون ترک خوردگی قابل رویت	تیغه های فنر	۲-۱-۲
۴	وی سی	هیچ قسمتی مفقود نشده است	تیغه های فنر	۲-۱-۳
۴	وی سی. ام	بدون ترک خوردگی سایر تیغه ها از فاصله $< 1/3$ از مرکز پیچش (تاب خوردگی)	تیغه های فنر	۲-۱-۴-۱
۳	وی سی. ام	سالم (بدون تماس)	تیغه های فنر	۲-۱-۴-۲
۵	وی سی. ام	جابجایی (بازی کردن) کافی فنر، ≥ 15 میلی متر بدون نشانه های جدید تماس	فنر تیغه ای	۲-۱-۵
۵	وی سی	سالم، کپ یا چسبیده، گوه وجود دارد و کارآمد است	پیچش فنر تیغه ای	۲-۱-۶

دفتر هیئت دولت

دفتر هیئت دولت

۵	وی سی	بدون شکستگی یا ترک خوردگی قابل رویت	فنر پارابولیکی تخت	تمامی واگنها	۲-۲-۱-۱
۵	وی سی	بدون شکستگی کمانش یا طوقه (در تماس نبودن هیچ یک از تیغه‌های فنر در بیش از ۵۰ درصد طول)	فنر پارابولیکی تخت		۲-۲-۱-۲
۳	وی سی ام	هیچ یک از تیغه‌های فنر بیش از ۱۰ میلیمتر در مسیر طولی سر نمی‌خورد.	فنر پارابولیکی تخت		۲-۲-۲-۱
۳	وی سی	هیچیک از تیغه‌های فنر در مسیر طولی جابجا نمی‌شود.	کمانش یا طوقه فنر پارابولیکی تخت		۲-۲-۲-۲
۵	وی سی	سالم و کبب و محکم چسبیده، گوه کار می‌کند	پیچش یا کمانش فنر پارابولیکی تخت		۲-۲-۳
۵	وی سی	بین بست (کریبی) طوقه یا کمانش فنر در محل خودش قرار دارد	فنر مارپیچی استوانه ای	تمامی واگنها	۲-۳-۱
۵	وی سی	در محل خودش قرار دارد	تویی کمانش فنر	تمامی واگنها	۲-۳-۱
۵	وی سی	موجود، بدون جابجایی، سالم، از قلاب در نیامده است	اتصال قلاب بوکس		۲-۳-۲
۵	وی سی	موجود، ثابت می باشد	بین اتصال		۲-۳-۳
۳	وی سی	فرسوده نیست، بیش از اندازه دراز نباشد	اتصالات فنر (سیستم تعلیق)		۲-۳-۴
۵	وی سی	بدون شکستگی	فنر مارپیچی استوانه، فنر اصلی / فنر بدون باردار	تمامی واگنها	۲-۵-۱
۳	وی سی	در محل، بدون شکستگی	فنر مارپیچی استوانه ای: فنر اضافی / فنر باردار	واگنهای خالی	۲-۵-۲-۱
۵	وی سی	در محل، بدون شکستگی	فنر مارپیچی استوانه ای: فنر اضافی / فنر بار	واگنهای بارگیری شده	۲-۵-۲-۲
۳	وی سی	هیچیک از رینگها از بین نرفته، شکسته نشده، سالم و بلااستفاده نمی باشند.	رینگهای دامپر در هر بوژی	تمامی واگنها	۲-۵-۳-۱
۵	وی سی	حداکثر یک رینگ از بین رفته، شکسته، آسیب دیده یا غیرقابل استفاده است.	رینگهای دامپر در هر بوژی		۲-۵-۳-۲
۳	وی سی	هیچیک از کلاهکهای اثری از تماس را نشان نمی دهند یا با شاسی بوژی در تماس نیستند	یک کلاهک یا درپوش فنر بوژی	تمامی واگنها	۲-۵-۴-۱
۵	وی سی	تنها یک بوژی نشانه هایی از تماس را آرایه می دهد یا با شاسی بوژی در تماس است.	کلاهکهای فنر		۲-۵-۴-۲
۳	وی سی	موجود، سفت است	ضامن تی (ضامن ایمنی)	تمامی واگنها	۲-۵-۵
۵	وی سی	فقدان علایم تازه ای از فرورفتگی	سیستم تعلیق (فنربندی)		۲-۵-۶
۲	وی سی	هیچ قطعه ای آویزان نمی باشد. سالم	لوازم ترمز	تمامی واگنها	۳-۱-۱
۳	وی سی	در محل وجود دارد، سالم است	تسمه ایمنی		۳-۱-۲
۳	تی	قابل استفاده	دستگاه تغییر روند ترمز		۳-۱-۳-۱

			شیرجداسازی یا جدا کردن ترمز		
۳	انجام کردن و وی سی	روشن	دستگاه تغییر روند ترمز، شیرجداسازی یا جدا کردن ترمز	۳-۱-۳-۲	
۳	آبی	قابل حرکت	دستگاه تغییر روند: خالی / پر پی/اچی	۳-۱-۴	
۳	وی سی	موجود، بدون شکستگی	دستگاه آزادسازی ترمز	۳-۱-۵	
۳	وی سی، ام	موجود، بدون شکستگی، ضخامت بیش از حداقل میزان مورد نیاز	کفش ترمز قالبی چدنی	تمامی واگنها	۳-۲-۱
۳	وی سی، ام	موجود، عدم ترک خوردگی از سطح تماس یا اصطکاک تا لبه دیسک و بدون خرد شدن مواد روی بیش از ۱/۳ طول دیسک، ضخامت بیش از حداقل میزان مورد نیاز	لنت ترمز کمپوزیتی		۳-۲-۲
۴	وی سی	از طرفین بیرون نزده	اجزاء اصطکاک		۳-۲-۳
۴	وی سی	قابل بهره برداری	لوله اصلی ترمز	تمامی واگنها	۳-۳-۱-۱
	وی سی				بعداً تکمیل خواهد شد
۳	وی سی	موجود، سالم	کوپلینگ (سیستم ترمز)	تمامی واگنها	۳-۳-۲-۱
۳	وی سی	تنها یک کوپلر در قلاب قرار دار سایر کوپلر ها در نگهدارنده محکم قرار دارند.	کوپلینگ (سیستم ترمز)	تمامی واگنها	۳-۳-۲-۲
	وی سی				بعداً تکمیل خواهد شد
۳	وی سی	موجود، قابل استفاده	نگهدارنده کوپلر	تمامی واگنها	۳-۳-۳
۳	وی سی	قرمزهای غیر قابل استفاده به ترتیب برجسب زده می شود	ترمز پنوماتیک (بادی)		۳-۳-۴
۵	وی سی، آبی	قابل استفاده، عایق بندی شده، تحت فشار قرار نداشته، دستگیره وجود دارد	شیر توقف هوا (قطع هوا)		۳-۳-۵-۱
۳	وی سی	موجود، مشخصاً در وضعیت خوبی قرار دارد	شیر توقف هوا (قطع هوا)، دستگاه توقف		۳-۳-۵-۲
۳	وی سی	موجود، زنگار آنها را سوراخ نکرده است	ورقه های حائل جرعه (حفاظ جرعه)	تمامی واگنها	۳-۴-۱
۳	وی سی	به درستی در محل خود قرار دارند	ورقه های حائل جرعه (حفاظ جرعه)		۳-۴-۲
۵	وی سی	روی واگن باید علامت "مجاز بودن حفاظ های جرعه" طبق ضمیمه ۱۱ سی یو یو بند ۲/۱۰ درج شده باشد	ورقه های حائل جرعه (حفاظ های جرعه)	برای حمل مواد خطرناک با واگنهای بدون بوژی که حمل اینگونه مواد تابع مقررات آرای دی به	۳-۴-۳

دفتر هیئت دولت

				حفاظت‌های جرعه نیازمند است.	
۳	ان اس	کاملاً سالم است	ترمز دستی	تمامی واگنها مجهز به	۳-۵-۱
۵	وی سی	مشخصاً بدون تغییر شکل و بدون تاب خوردگی	شاسی	تمامی واگنها	۳-۱-۱
۲	وی سی، ام	بدون شکستگی، بدون ترک خوردگی > ۱/۲، پنهان کماتش و ترک خوردگی طولی > ۱۰۰ میلیمتری نزدیک کنسول سیستم تعلیق (فتریندی)، محل دیگر > ۱۵۰ میلیمتری، بدون ترک خوردگی در جوشکاریهای قابل رویت	تیر اصلی شاسی، تیر عرضی کلگی و تیر عرضی میانی		۳-۱-۲
۵	وی سی	بدون ترک خوردگی در نقطه ای که ایمنی به خطر می افتد	صفحه حفاظ محور	تمامی واگنها	۳-۲-۱
۵	وی سی	بدون شکستگی	صفحه حفاظ محور		۳-۲-۲
۵	وی سی	کاملاً ثابت، بدون هرگونه شل شدن	صفحه حفاظ محور		۳-۲-۳-۱
۳	وی سی	بدون باز شدن یا یاز بودن میخ یا پرچ	صفحه حفاظ محور		۳-۲-۳-۲
۲	وی سی، ام	بدون ترک خوردگی روی بیش از ۱/۳ مقطع طولی	صفحه حفاظ محور		۳-۲-۳-۱
۳	وی سی	بدون ترک خوردگی	صفحه حفاظ محور		۳-۲-۳-۲
۵	وی سی	هیچگونه ترک خوردگی نزدیک محل بستن به چشم نمی خورد	صفحه حفاظ محور		۳-۲-۳-۳
۲	وی سی	موجود، بدون شکستگی، بدون تغییر شکل مشهود	پابند (صفحه حفاظ محور)	تمامی واگنها	۳-۳-۱
۳	وی سی	هیچیک از صفحات بغل بکس در هر محور از بین نرفته است.	صفحه بغل بکس راهنمای محور (واگن بوژی دار)	تمامی واگنها	۳-۳-۱-۱
۲	وی سی	بیش از یک صفحه بغل بکس در هر محور از بین نرفته است.	صفحه بغل بکس راهنمای محور (واگن بوژی دار)		۳-۳-۱-۲
۵	وی سی	موجود	صفحه بغل بکس راهنمای محور و واگن بدون بوژی (واگن یا چرخ و محور)		۳-۳-۱-۳
۲	وی سی	ثابت، موجود	صفحه سایشی از جنس منگنز سخت	تمامی واگنها با بوژیهای وای شکل	۳-۲-۲
۲	وی سی	در وضعیت خوبی قرار دارد، به درستی در محل خود ثابت شده است	پشتیبان یا حایل فتریندی (سیستم فتریندی)	تمامی واگنها مجهز به	۲-۵-۱
۵	وی سی	سالم، بدون جابجایی، عناصر یا اجزای اتصال و تثبیت وجود دارند و سالم هستند	اتصال بوژی / شاسی	تمامی واگنها	۲-۶-۱
۳	وی سی	همه موجود، معیوب نیستند، سفت و محکم	(اتصالات) او-رینگ		۳-۶-۲-۱

دفتر هیئت دولت

۳	وی سی	دست کم یک مورد وجود دارد و می کند	(اتصالات) او-رینگ	۳-۶-۲-۲
۳	وی سی	بدون ترک خوردگی، بدون تغییر شکل مشهود	شاسی بوژی	۳-۷-۱
	وی سی	هیچ قطعه ای شکسته وجود ندارد	شاسی بوژی	۳-۷-۲
	وی سی			۳-۷-۳
	وی سی	سالم (بدون قسمتی از بین رفته)	بالشتک بوژی	۳-۸-۱-۱
۳	وی سی	سالم (بدون قسمتی از بین رفته)	بالشتک بوژی	۳-۸-۱-۲
	وی سی	بدون شکستگی	فنر بالشتک بوژی	۳-۸-۲
	وی سی	بدون آغستگی به روغن	سطوح اصطکاک سیستم دامپر	۳-۹-۱
۳	وی سی	از انواع مشابه	انواع تامپون	۵-۱-۱
۵	وی سی، ام	با رعایت تکرانشها	ارتفاع تامپون	۵-۱-۲
۵	وی سی	موجود، بدون شکستگی هرچند، تغییر شکل یافته ولی کار می کنند، صفحه های متلثی شکل خراب نشده	صفحه های ضربه گیر (تامپون)	۵-۲-۱
۳	وی سی	کمتر از ۱/۳ پیچها یا پرچهاشل می باشند	صفحه های ضربه گیر (تامپون)	۵-۲-۲-۱
۳	وی سی	هیچ یک از پیچها یا پرچها باز نشده اند	صفحه های ضربه گیر (تامپون)	۵-۲-۲-۲
۳	وی سی	آغشته به گریس	سطح تماس صفحه های ضربه گیر (تامپون)	۵-۲-۳-۱
۵	وی سی	نیوندن بریدگی	سطح تماس صفحه های ضربه گیر (تامپون)	۵-۲-۳-۲
۵	وی سی	موجود، بدون شکستگی	پلانجرتامپون (میله تامپون)	۵-۳-۱
۵	وی سی	بدون ترک خوردگی در ناحیه اتصال با صفحه	پلانجرتامپون (میله تامپون)	۵-۳-۲
۵	وی سی	موجود، بدون شکستگی	استوانه یا غلاف تامپون	۵-۴-۱
	وی سی	بدون ترک خوردگی در ناحیه اتصال با پایه	استوانه یا غلاف تامپون	۵-۴-۲
	وی سی، ام	بدون ترک خوردگی جدی طولی، هنوز می تواند پلانجرتامپون را مرارت کند	استوانه یا غلاف تامپون	۵-۴-۳
۳	وی سی، پی ام	کیپ و محکم بوده (کمتر از ۲ پیچ مهره خور شل یا باز می باشد)	پیچهای (مهره خور) تثبیت استوانه یا غلاف	۵-۴-۳-۱
	وی سی، پی ام	تمامی پیچهای مهره خور وجود دارند	پیچهای (مهره خور) تثبیت استوانه یا غلاف	۵-۴-۳-۲
	وی سی، پی ام	کیپ و محکم بوده (کمتر از ۲ پیچ مهره خور شل یا باز می باشد)	پیچهای (مهره خور) تثبیت استوانه یا غلاف	۵-۴-۳-۳

۵-۵-۱	تمامی واکنها	فشر 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	واکنهای علامت گذاری شده	اجزا یا قطعات ضد سانحه	بدون تحریک شدن	وی سی	۵
۵-۵-۳	واکنهای علامت گذاری شده	علامت گذاری بر روی اجزا یا قطعات ضد سوانح	وجود دارد، قابل رویت، در وضعیت خوبی قرار دارد.	وی سی	۲
۵-۶-۱	تمامی واکنها	کوپلینگ پیچی (قلاب پیچی)	موجود، غیرمعیوب، کامل	وی سی	۳
۵-۶-۲		قلاب آویزان سازی قلاب پیچی (در مواقع غیر استفاده)	موجود، قابل استفاده، غیرمعیوب	وی سی	۳
۵-۶-۳		لوپ LA شکل قلاب کششی	آویزان از قلاب	وی سی	۳
۵-۷-۱-۱	تمامی واکنها	قلاب کشش (قلاب کوپلینگ)	قابل استفاده، بدون شکستگی و ترک خوردگی	وی سی	۳
۵-۷-۱-۲		قلاب کشش (قلاب کوپلینگ)	سالم و بدون پیچیدگی	وی سی	
۵-۷-۲	بعداً تکمیل خواهد شد			وی سی	۴
۵-۸-۱	تمامی واکنها	سایر اجزا و قطعات کشش	موجود، بدون شکستگی / ترک خوردگی، بدون برآمنگی غیرعادی	وی سی	۲
۵-۸-۲		قلابها	به درستی درون قلاب کوپلینگ شده اند	وی سی	۳
۵-۹-۱	تمامی واکنها	ضربه گیر یا کورس بلند	کار آمد، در وسط قرار گرفته، سالم	وی سی	۳
۵-۹-۲		علامت گذاری نقاط ایجاد خطر	وجود دارد	وی سی	۳
۶-۱-۱-۱		شماره واکن	موجود، خوانا، کامل است	وی سی	۳
۶-۱-۱-۲	واکنهای آر. آی. وی.	علامت آر. آی. وی.	موجود، خوانا	وی سی	۳
۶-۱-۱-۳	واکنها با کد تعویض	برچسب طبق کنوانسیون	موجود، خوانا، کامل است	وی سی	۲
۶-۱-۱-۴	تمامی واکنها	وزن خالی واکن	موجود، خوانا، کامل است	وی سی	۲
۶-۱-۱-۵		وزن ترمزگیری ترمز دستی	موجود، خوانا، کامل است	وی سی	۳
۶-۱-۱-۶		بار مجاز	موجود، خوانا، کامل است	وی سی	۳
۶-۱-۱-۷	واکن - مخزنی	ظرفیت	موجود، خوانا، کامل است	وی سی	۳

۶-۱-۱-۸	بعداً کامل می شود			وی سسی	
۶-۱-۱-۹	تمامی واگنها	طول تامپون به تامپون	موجود، خوانا، کامل است	وی سسی	۲
۶-۱-۱-۱۰	واگنهای مجهز به نردبان	علامت اخطار "فشار قوی"	موجود، قابل رؤیت است	وی سسی	۲
۶-۱-۱-۱۱	واگنهای مخصوص ترافیک کشور انگلستان	علامت مناسب برای عبور از تونل مانس	موجود، خوانا است	وی سسی	۳
۶-۱-۱-۱۲	بعداً کامل می شود			وی سسی	
۶-۱-۱-۱۳	بعداً کامل می شود			وی سسی	
۶-۱-۲-۱	تمامی واگنها	درج علامت تعمیرات اساسی	موجود، خوانا، کامل است	وی سسی	۳
۶-۱-۲-۲		تعمیرات اساسی + ۳ام، در صورت درج	وجود برجسب کپ، ۱۵ روز قبل از تاریخ انقضاء	وی سسی	۳
۶-۱-۲-۳		تعمیرات اساسی + ۳ام، در صورت درج	تاریخ آن منقضی نشده است، به طور صحیح طبق ضمیمه ۸ برجسب زده شده است	وی سسی	۳
۶-۱-۳-۱	تمامی واگنهای مرتبط	اسکلت اتاقک واگن	سالم است	وی سسی	۳
۶-۱-۳-۲		اسکلت اتاقک واگن (استخوانبندی بدنه واگن)	سالم که ممکن است ایمنی بهره برداری را به خطر اندازد	وی سسی، ام	۵
۶-۱-۴-۱	تمامی واگنهای مرتبط	دیواره های واگن	عایق بندی شده، در وضعیتی خوب قرار دارد	وی سسی	۳
۶-۱-۴-۲		دیواره های واگن	بدون خرابی منجر به رطوبت و از بین رفتن کالا	وی سسی	۳
۶-۱-۵-۱	تمامی واگنهای مرتبط	کف واگن	سالم، عایق بندی شده	وی سسی	۳
۶-۱-۵-۲		کف واگن	سالم، عایق بندی شده، بدون خطر ریزش بار	وی سسی	۲
۶-۱-۶-۱	تمامی واگنهای مرتبط	درپ و دیواره کشویی	کاملاً بسته و چفت و بست شده	وی سسی	۵
۶-۱-۶-۲		درپ و دیواره کشویی	موجود، از ریل خارج نشده، بدون تخطی از گایاری	وی سسی، ام	۵
۶-۱-۶-۳		درپ و دیواره کشویی	اجزای هدایت و قفل و بست در وضعیتی خوب قرار دارند	وی سسی	۳
۶-۱-۶-۴		درپ و دیواره کشویی	اجزای هدایت و قفل و بست سالم که ایمنی را به خطر اندازد یا باعث از دست رفتن بار شود.	وی سسی	۵
۶-۱-۶-۵	ای، ای، ای	درپها	سالم	وی سسی	۳
۶-۱-۶-۶		درپها	سالم که ایمنی بهره برداری را تهدید کند	وی سسی	۵
۶-۱-۷-۱	تمامی واگنها	نردبانها، پل عابر، نردههای	قابل استفاده	وی سسی	۴

			(حفاظتی)		
۴	وی سی، ام	بدون خرابی که ایمنی پرسنل را تهدید کند، کنده نشده، تغییر شکل با ترانس مجاز	رکابها (پله وسیله نقلیه)	۶-۱-۷-۲	
۴	وی سی	موجود، بدون خرابی که ایمنی پرسنل را تهدید کند، کنده نشده، تغییر شکل با ترانس مجاز	دستگیره‌ها	۶-۱-۷-۳	
۴	وی سی	ثابت	تابلوه‌های درج علائم و صفحه‌های فلزی تاشو، نگه دارنده‌های برجسب	۶-۱-۷-۴	
۳	وی سی	موجود	تابلوه‌های درج علائم و صفحه‌های فلزی تاشو، نگه دارنده‌های برجسب	۶-۱-۷-۵	
۳	وی سی	مطابق با مندرجات وجود دارند	متعلقات جدانشدنی (واگن)	۶-۱-۷-۶	
۳	وی سی	محکم و ثابت	متعلقات جدانشدنی (واگن)	۶-۱-۷-۷	
۳	وی سی	موجود و سالم	دریچه تهویه	۶-۲-۱-۱	واگن‌های مسقف
۳	وی سی	فاقد خرابی که ممکن است بر ایمنی بار تاثیر داشته یا باعث تجاوز از گاباری شود	دریچه تهویه	۶-۲-۱-۲	
۵	وی سی، ام	به هم قلاب شده، بدون تغییر شکل، شل نبودن	دنده کنترل، پایه نگهدارنده شاتر	۶-۲-۲-۱	
۳	وی سی	بدون تخطی از گاباری	دنده کنترل، پایه نگهدارنده شاتر	۶-۲-۲-۲	
۵	وی سی، ام	سالم	سقف، کانال آبریز	۶-۲-۳	
۳	وی سی	موجود، سالم	سقف تاشو	۶-۲-۳-۱	
۳	وی سی	محکم و بسته شده	سقف تاشو	۶-۲-۳-۲	
۵	وی سی، ام	درون کشویی قرار دارد	سقف تاشو	۶-۲-۳-۲	
۵	وی سی	موجود، سالم، قابل استفاده	اجزای قابل رویت بهره‌برداری	۶-۲-۳-۳	
۳	وی سی	سالم، بسته، و عایق آب	دیوارهای جانبی و دریچه‌های انتهایی	۶-۳-۱-۱	واگن‌های باری غیرمسقف
۳	وی سی	سالم، بسته، عایق آب و بسته؛ در صورت خرابی، فاقد خطر ریزش بار	دیوارهای جانبی و دریچه‌های انتهایی	۶-۳-۱-۲	
۵	وی سی	سالم، بسته، عایق آب و بسته؛ در صورت خرابی، بدون ریسک تخطی از گاباری	دیوارهای جانبی و دریچه‌های انتهایی	۶-۳-۱-۳	
۳	وی سی	سالم، بدون شکستگی و ترک خوردگی، قابل استفاده	دنده بستن و بهره‌برداری از دریچه‌های انتهایی (پین، شفت بادامک و ...)	۶-۳-۲-۱	تمامی واگنها

			قلاب ایمنی و نگهدارنده شفت)		
۵	وی سی	سالم، بدون شکستگی و ترک خوردگی، قابل استفاده، در صورت خرابی/کم شدن، ایمنی را تهدید نمی کند	دنده بستن و بهر برداری از دربیچه های انتهایی (پین، شفت بادامک و قلاب ایمنی و نگهدارنده شفت)	۶-۳-۲-۲	
۳	وی سی	سالم و بدون عیب	چارچوب فوقانی (دیواره جانبی)	۶-۳-۳-۱	
۵	وی سی	سالم و بدون عیب در صورت شکستگی یا تغییر شکل؛ بدون خطر تخطی از گاباری است	چارچوب فوقانی (دیواره جانبی)	۶-۳-۳-۲	
۵	وی سی	مهار	دیواره های جانبی و انتهایی تاشو (طبق جدول ۳ دستورالعمل بارگیری مجاز نمی باشد)	۶-۳-۱-۱	واکنهای لبه کوتاه
		بدون تغییر شکل	دیواره های جانبی و انتهایی تاشو	۶-۳-۱-۲	
۳	وی سی، ام	سالم و بدون تغییر شکل در صورت آسیب دیدگی و تغییر شکل؛ خطر ریزش بار وجود ندارد	دیواره های جانبی و انتهایی تاشو	۶-۳-۱-۳	
۳	وی سی	سالم و بدون تغییر شکل در صورت آسیب دیدگی و تغییر شکل؛ بدون خطر تخطی از گاباری	دیواره های جانبی و انتهایی تاشو	۶-۳-۱-۴	
۳	وی سی	موجود، قابل استفاده، سالم	لوله، پین، پیچ مهار	۶-۳-۲-۱	
۳	وی سی	موجود، قابل استفاده، سالم در صورت کم شدن یا خرابی؛ بدون خطر ریزش بار	لوله، پین، پیچ مهار	۶-۳-۲-۲	
۵	وی سی	بر اساس نیاز ارائه شده است	ستون های باربندی (گردان، کشویی و جدانشدنی) غلاف ستون، نگهدارنده ها	۶-۳-۳-۱	
۵	وی سی	بدون تخطی از گاباری	ستون های باربندی (گردان، کشویی و جدانشدنی) غلاف ستون، نگهدارنده ها	۶-۳-۳-۲	
۳	وی سی	سالم	ستون های باربندی (گردان، کشویی و جدانشدنی) غلاف ستون، نگهدارنده ها	۶-۳-۳-۳	
۳	وی سی	در قلاب قرار دارند	زنجیرهای ستون باربندی	۶-۳-۳-۴	
۳	وی سی	قابل استفاده	بست ستون های باربندی	۶-۳-۳-۵	

۳	وی سی	سالم	گهواره بوژی	۶-۳-۳-۱
۴	وی سی	مهار توسط ستونهای باربندی یا بارگیری	گهواره بوژی	۶-۳-۳-۲
۳	وی سی، ام	بدون ترک خوردگی (۱/۴) در مقطع عرضی	زین (گهواره) مخزن	۶-۵-۱-۱
۳	وی سی	بدون ترک خوردگی در محل جوشکاریها	زین (گهواره) مخزن	۶-۵-۱-۲
۳	وی سی	تمامی پیچ و پرچهای تثبیت بدنه زین (گهواره) مخزن موجود می باشند	زین (گهواره) مخزن	۶-۵-۱-۳
۳	وی سی	۹۰ درصد پیچ و پرچهای تثبیت بدنه (گهواره) مخزن موجود می باشند	زین (گهواره) مخزن	۶-۵-۱-۴
۵	وی سی	سالم، بدون نشت یا ریزش بار	بدنه مخزن	۶-۵-۲-۱
۳	وی سی	فاقد لبه های تیز (بدون ریزش بار)	بدنه مخزن	۶-۵-۲-۲
۳	وی سی	تاریخ بازرسی مخزن منقضی نشده است	بدنه مخزن پر، مخزن حامل کالاهای ارآی دی	۶-۵-۲-۳
۳	وی سی	تاریخ بازرسی مخزن منقضی نشده است	اتاقک مخزن خالی، تمیز نشده، مخزن حامل کالاهای ارآی دی	۶-۵-۲-۴
۴	وی سی	نردبان، سکو و گارد ریل بدون آسیب دیدگی است و به خوبی نصب شده است	تجهیزات مخزن	۶-۵-۳-۱
	وی سی	روکش مخزن، عایق بندی، وسایل (سیستم های) ایمنی در برابر خورشید به درستی محکم شده و شل نمی باشند.	تجهیزات مخزن	۶-۵-۳-۲
	وی سی		بعدها تکمیل خواهد شد	۶-۵-۳
۵	وی سی	بدون نشت بار	تجهیزات پر و خالی کردن (تحتانی)	۶-۵-۵-۱
۵	وی سی	بسته	وسایل پر و خالی کردن (تحتانی)	۶-۵-۵-۲
۳	وی سی	سالم	شیرهای تخلیه (تحتانی)	۶-۵-۵-۳
۳	وی سی	موجود، مناسب برای استفاده	درپوش پیچی (باستنای لوله های گاز بیرونی)، بار ارآی دی	۶-۵-۵-۴
۳	وی سی	موجود، مناسب برای استفاده	درپوش پیچی (باستنای لوله های گاز بیرونی)، بار غیر ارآی دی	۶-۵-۵-۵
۳	وی سی	موجود و محکم	فلنج کور (تحتانی)	۶-۵-۵-۶
۳	وی سی	بدون پیچ یا پرچ کم شده	فلنج کور (تحتانی، بار ارآی دی)	۶-۵-۵-۷
۳	وی سی	بدون پیچ یا پرچ کم شده	فلنج کور (تحتانی، بار غیر ارآی دی)	۶-۵-۵-۸

۴	وی سسی	دست کم ۱ پیچ یا پرچ کم شده	فلنج کور (تحتانی)	۶-۵-۵-۹
۵	وی سسی	در وضعیت بسته	نمایشگر سوپاپ تحتانی، واکن پر و خالی که تمیز نشده اند (باز آرای دی)	۶-۵-۵-۱۰
۳	وی سسی	در وضعیت بسته	نمایشگر سوپاپ تحتانی، واکن خالی، باز غیر (آرای دی)	۶-۵-۵-۱۱
۵	وی سسی	پیچ نشده است	پیچ کنترل اضطراری شیر اصلی	۶-۵-۵-۱۲
۵	وی سسی	بدون ریزش کالا یا نشت گاز (به استثنای دستگاه تهویه)	سنگاه بارگیری و تخلیه فوقانی	۶-۵-۶-۱
۵	وی سسی	موجود، بسته، بخوبی قفل شده	درپوش گنبدی شکل	۶-۵-۶-۲
۴	وی سسی	بدرستی قفل شده	سایر دستگاههای انسداد فوقانی	۶-۵-۶-۳
	وی سسی		بعداً تکمیل خواهد شد	۶-۵-۷
۵	وی سسی	بسته، قفل شده	روکش	۶-۶-۱
			بعنوان مثال ریزش تانس	
۵	وی سسی	بسته، قفل بندی شده	درپوش	۶-۶-۲-۱
			بعنوان مثال اس(ای)هی	
۵	وی سسی، پی ام	از شمار خارج نشده است	درپوش	۶-۶-۲-۲
			بعنوان مثال اس(ای)هی	
۴	وی سسی	سالم	تخته پل انتهایی	۶-۶-۳-۱
			بعنوان مثال اس(ای)دی	
۵	وی سسی	قفل شده از دو طرف	تخته پل انتهایی	۶-۶-۳-۲
			بعنوان مثال اس(ای)دی	
۴	وی سسی	قابل استفاده	وسایل بست و مهار	۶-۶-۳-۳
۳	وی سسی	سالم	کوه های چرخ	۶-۶-۳-۴
۴	وی سسی	سالم	شاسی گردان	۶-۶-۴-۱
			واکنهای ای سی تی اس	
۵	وی سسی	قابل استفاده، قفل	سیستم ایمنی بازدارنده چرخش شناسی	۶-۶-۴-۲
۴	وی سسی	در حال بهره برداری (مگر طور دیگر برجسب شده باشد)	سیستم کنترل (نظارت) پنوماتیک قفل گردان	۶-۶-۴-۳

دفتر هیئت دولت

۶-۶-۳-۴		فعال بودن سیستم کنترل (نظارت) پنوماتیک قفل گردان	قفل گردان قابل استفاده و قفل است	وی سی	۳
۶-۶-۳-۵		تجهیزات برای جلوگیری از بلند شدن کانتینرها	قابل استفاده و محکم شده	وی سی	۵
۶-۶-۳-۶		دستگاه جلوگیری از جابجایی کانتینرها	قابل استفاده	وی سی	۵
۶-۶-۵-۱	واگنهای مخصوص حمل خودرو	دستگاه بالابری، کراس اور، تخته پل	سالم	وی سی	۲
۶-۶-۵-۲		کوه ها و ریلهای چرخ ، همدل	سالم	وی سی	۳
۶-۶-۵-۳		درب (به پایین باز شونده) دیواره کله گی واکن، صفحه های فلزی بین واگنها	بالا آمده و چفت شده (در صورت وجود)	وی سی	۳
۶-۶-۵-۴		عرشه بارگیری فوقانی	دستگاه نمایشگر تاشو	وی سی	۲
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 خونکار تخلیه می شوند (خالی)	(شیر) تخلیه	بسته و قفل شده	وی سی	۳
۶-۶-۶-۲	واگنهایی که به شکل خونکار تخلیه می شوند (پر)	(شیر) کشویی تخلیه	بسته و قفل شده	وی سی	۳
۶-۶-۷	به عنوان مثال، اس از پی اس و روس وایالسو	تجهیزات مهار استفاده نشده	به خوبی محکم و مهار شده اند	وی سی و اُپی	۲

دفتر هیئت دولت

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	۳
۷-۱-۴	اشیای استوانه ای باریک (۱/۵)	به اندازه کافی چفت هم شده	وی سی	۳
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 (۳-۲)	بیون 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 فترتیر اصلی	وی سی	۵
۷-۱-۸	واگن ضربه گیر (۲/۳)	فاصله بین بارها و بین بار و واگن ضربه گیر	وی سی و ام	۵
۷-۱-۹	پوشش برزنتی واگن بار توری ها (۲/۱/۳/۲)	شرایط استفاده رعایت شده است	وی سی	۳
۷-۲-۱	بیرون زدگی بار از لبه ها یا جدارهای واگن (۵/۳/۱)	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	۳
۷-۲-۳-۱	تضمین بارگیری با استفاده از ستون باربندی (۵/۳/۱) و (۲/۵)	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	۳
۷-۲-۴	کوه گذاری یا تثبیت بار (۵/۳/۳)	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 (۵/۵/۴) و (۵/۳/۲)	از جنس مواد مناسب و متجانس	وی سی	۵
۷-۲-۵-۲		تثبیت (بار) کافی و درست است	وی سی	۵
۷-۲-۵-۳		از قلاب بیرون نیامده است	وی سی	۴
۷-۲-۶-۱	افزودن تکیه گاهای بینابینی، ایتباس لا به لایی، ریلهای کناری، غیره (۵/۳/۴، ۵/۵/۲)	مطابق با بارگیری و مشخصاً در موقعیتی خوب قرار گرفته و بخوبی تثبیت شده است	وی سی	۵

دفتر هیئت دولت

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 "امن ترانس و ورقه های فلزی سبک" (۵/۲۲ و ۵/۵۱)	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) (۵/۲۲)	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 و ام	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	بارهایی که 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 (۵/۶۱ و ۵/۶۲)	۷-۳-۸
۵	وی سی	استقرار بر روی دستگاههای مناسب، گوه گذاری طولی، گوه گذاری جانبی، غیره)	بارهایی که ممکن است به شکل طولی سر بخورند (۵/۵۱)	۷-۳-۹-۱
۵	وی سی و ام	موجود، کافی است، بدون خطر تجاوز بیش از اندازه کاباری یا بار	هدایت جانبی	۷-۳-۹-۲
۳	وی سی و ام	وجود دارد	فضای آزاد مورد نیاز (ضروری)	۷-۳-۹-۳
۲	وی سی و ام	محدود	سطح سرش یا اصطکاک ضروری	۷-۳-۹-۴
۵	وی سی	گوه گذاری و مهار	خودروها، موتورهای چرخدار یا روی زنجیر (۵/۶۳)	۷-۴-۱
۳	وی سی	ثابت و محکم شود	اجزای متحرک روی بار	۷-۴-۲-۱
۵	وی سی	ثابت و محکم شده، اگر ثابت نشده اند بدون خطر تجاوز از کاباری بار می باشند	اجزای متحرک روی بار	۷-۴-۲-۲
۵	وی سی	به درستی بارگیری و ثابت شده اند مطابق با الزامات	بار قرارداده شده روی چندین واکن متعدد (۵/۹)	۷-۴-۳
۲	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 آنها پشت به پشت قرار دارند)	درب انتهایی 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 تحتانی کانتینر ایزو	۷-۶-۱

۳	وی سی	بی عیب و نقص (سالم)	خرک (پل چوب بستنی)، واکنهای خالی	۷-۶-۲-۱
۵	وی سی	بی عیب و نقص (سالم)	خرک (پل چوب بستنی)، واکنهای با بار	۷-۶-۲-۲
۵	وی سی	کارآمد	قفل بین قلاب	۷-۶-۳
۳	وی سی	چفت و بسته شده	خرک بدون استفاده	۷-۶-۴
۳	وی سی	چفت و بسته شده در حد مجاز گاباری	چرخ بستنی خرک	۷-۶-۵
۵	وی سی	با رعایت الزامات بار برای واکن	واحد بارروی واکن حمل کننده	۷-۷-۱
۵	وی سی	تمامی قطعات گوشه گیر برگیر و درون قلابها قرار دارند	واحد بارگیری روی واکن حمل	۷-۷-۲
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
۳	وی سی	بدون تماس نیم - یدک کش و واکن بجز چرخها و تکیه گاه تریلر فاقد چرخ جلو	نیم-یدک کشها	۷-۷-۵
۳	وی سی	بدون تماس یدک بدون چرخ جلو/ واکن بجز چرخها و چهار پایه	نیم-یدک کشها	۷-۷-۶
۳	وی سی	درست است	گوه 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 واکن حمل نشانگر واحد های مجاز بار	۷-۸-۲
			بعدها تکمیل خواهد شد	۸

وی سی-بازرسی بصری ام- اقدام ای تی- آزمایش چکش اُپی- بهره برداری پی ام- کشیدن یا حرکت دادن قطعات

دفتر هیئت دولت

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.....

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 نجا تاخوریگی 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			
													ضروری		انجام شده	
					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 ۲											
					Σ خطاهای طبقه ۴											
					Σ خطاهای طبقه ۵											

دفتر هیئت دولت

بازدید انتقال فنی

ثبت و تحلیل مغایرت های مشاهده شده در واکنها 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 واکنهای 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		
			گروه ۳		گروه ۴		گروه ۵				Σ تعداد مغایرت های مهم	
			Σ	ستون ۴ ۱۲۵,۰۰	Σ	ستون ۶ ۰,۴۰	Σ	ستون ۸ ۱,۰۰				
۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	

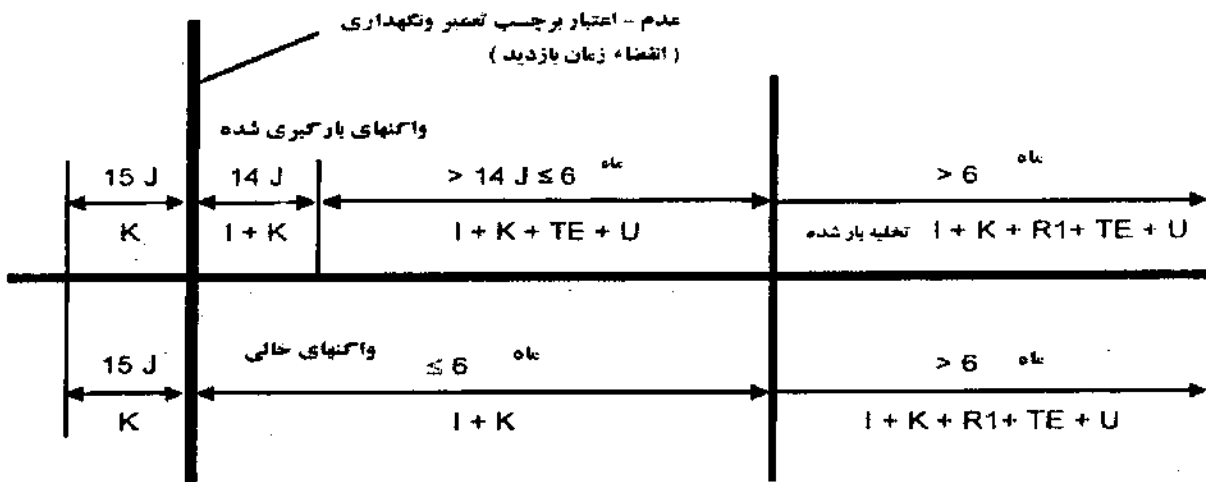
دفتر مدیریت دولت

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. ای. = 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 آسیبی دیدگی یا مغایرت مشاهده نشود، و مغایرتی که ادامه روند حرکت واگن خالی را بدون محدودیت سرعت ممنوع سازد، باید برجسب هایی از مدل آی. و کی. به واگن چسبانده شوند. 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.

دفتر هیئت داوران

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 دمی 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.

۵- هزینه ها باید هزینه بررسی صلاحیت سیر، پرکردن برجسب 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 واگن های خالی بعلاوه واگن های مشخص شده در ضمیمه ۱ به عمل آید در شرایطی که اعتبار برجسب تعمیر و نگهداری (آخرین محلت بازرسی) بیشتر از ۶ ماه کمتر از ۵ سال منقضی شده باشد.

فهرست آمادگی برای تردد

فهرست آزمایشات واگنهای 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.

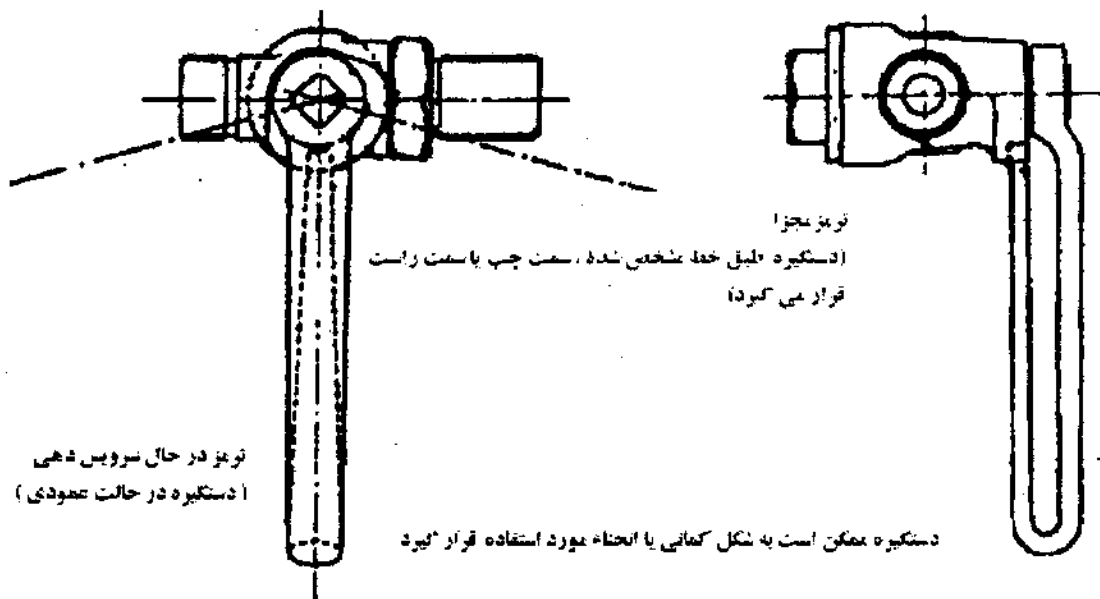
> مرجع: پیوست ۸، شماره ۴.

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
	مقررات مسند گذران وسائط متعلقه ریلی دارای محور و محورهای محرک			
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 ذربیط در برگه تخطی ثبت می شود	بله خیر	۲ ۱۲.۲	
۲	آیا گاباری شرکت ریلی ذربیط مدنظر قرار دارد؟	بله خیر	۳ ۲.۱	
۲.۱	آیا شرکت های ریلی ذربیط 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
۳.۲	آیا از تاریخ بازدید از چرخ و محورها سپری شده است؟	بله خیر	۳ ۱۲.۲	احتمالی چرخ و محورها
۲	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. اچ 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 ۱۲۲۶ میلی متر حداقل ۱۲۱۰ میلی متر قطر چرخ	بله خیر	۷ ۱۲.۲	باید اندازه گیری شود

			بیشتر یا معادل ۸۴۰ میلی متر؟ حداقل ۱۴۱۵ میلی متر، قطر چرخ کمتر یا معادل ۸۴۰ میلی متر؟	
	۸ ۱۲.۲	بله خیر	آیا واگن مشابه فنربندی برخوردار است؟	۷
باید اندازه گیری شود	۹ ۱۲.۲	بله نه	آیا ارتفاع تامپونها با تیرانس های مجاز مطابقت دارد؟	۸
	۱۰ ۱۱	بله خیر	آیا احتمال پیچ خوردگی و جابجایی یا حرکت غیر متعارف قسمت فوقانی بدنه واگن در جریان حرکت وجود دارد؟	۹
	۱۱ ۱۲.۲	بله خیر	آیا برای تثبیت قسمت فوقانی بدنه واگن آن و تجهیزات کافی وجود دارد و سفد این تجهیزات در دسترس و کارآمد می باشد.	۱۰
	۱۲.۱ ۱۲.۲	بله خیر	آیا واگن مصون از خسارات یا ایراداتی است که باعث به خط افتادن امنیت می شود؟	۱۱
تجهیزات		نتیجه کنترل صلاحیت بر روی		
برچسب I مبنی بر مجاز بودن ادامه سیر واگن را پر کنید			واگن ممکن است با سرعت مجاز (خالی و ترمز مجزا) برای حمل و نقل یک محکوله ویژه به مقصد اعزام شود	۱۲.۱
بر چسب I را با ارایه دلایل مبنی بر مجاز نبودن ادامه سیر واگن پر نکنید			واگن را نمی توان به یک قطار ملحق نمود.	۱۲.۲

وضعیت های مختلف دستگیره شیر انسداد ترمز
هوای فشرده



وضعیت

در واکنشهای مجهز به ترمزهای بادی، دستگیره شیر انسداد ترمز (وقتی ترمز فعال است) باید در وضعیت عمودی و به سمت پایین قرار گیرد. 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.

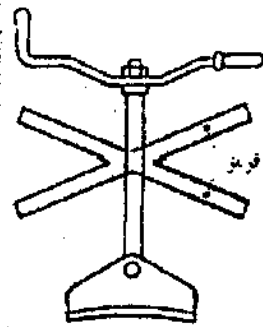
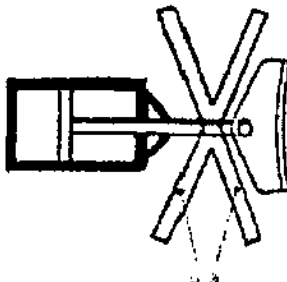
مدل کی. برچسب مدل کی. آسیب دیدگی یا مغایرت در واگن ها و واحد های بارمورد استفاده قرار می گیرد که مانع بهره برداری نمی شوند ولی باید قبل از بارگیری مجدد تعمیر شوند
زمینه آبی، تقریباً در اندازه ۲۱۰ * ۱۲۸ میلی متر

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

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

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

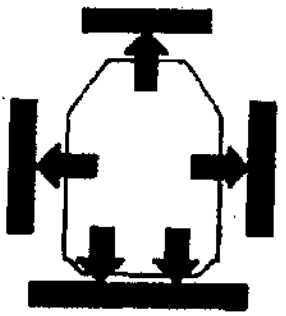
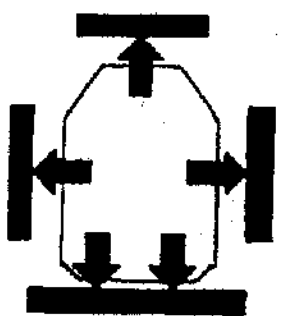

مدل آریک

	<p>مدل ۱۱</p> <p>مقر شرکت ربلی</p> <p>ترمز غیر قابل استفاده</p> <p>ملاحظات _____</p> <p>_____</p> <p>تاریخ بازرسی _____</p> <p>استاد _____</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.

برچسب مخصوص محموله های ویژه

مدل U مقرشکرت ریلی	مدل U مقرشکرت ریلی																																																																														
																																																																															
<p>تجهیز مورد نظر برای مقر برچسب قسمت مورد نظر برای مقر برچسب</p>	<p>تجهیز مورد نظر برای مقر برچسب قسمت مورد نظر برای مقر برچسب</p>																																																																														
<p>حداکثر بار محوری بار به متر رایج</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;">$\sigma_1 = \sigma_2$</td> <td style="width: 33%;">σ_1</td> <td style="width: 33%;">σ_2</td> </tr> <tr> <td style="width: 33%;">$\sigma_1 = \sigma_2$</td> <td style="width: 33%;">σ_1</td> <td style="width: 33%;">σ_2</td> </tr> </table>	$\sigma_1 = \sigma_2$	σ_1	σ_2	$\sigma_1 = \sigma_2$	σ_1	σ_2	<p>حداکثر بار محوری بار به متر رایج</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;">$\sigma_1 = \sigma_2$</td> <td style="width: 33%;">σ_1</td> <td style="width: 33%;">σ_2</td> </tr> <tr> <td style="width: 33%;">$\sigma_1 = \sigma_2$</td> <td style="width: 33%;">σ_1</td> <td style="width: 33%;">σ_2</td> </tr> </table>	$\sigma_1 = \sigma_2$	σ_1	σ_2	$\sigma_1 = \sigma_2$	σ_1	σ_2																																																																		
$\sigma_1 = \sigma_2$	σ_1	σ_2																																																																													
$\sigma_1 = \sigma_2$	σ_1	σ_2																																																																													
$\sigma_1 = \sigma_2$	σ_1	σ_2																																																																													
$\sigma_1 = \sigma_2$	σ_1	σ_2																																																																													
<p>(Sigle de l'EF) / (N°)</p> <p>..... /</p> <p>..... /</p>																																																																															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">نقشه</th> <th colspan="2">فاصله عرضی</th> <th colspan="2">فاصله طولی</th> </tr> <tr> <th>نسبت به محور طولی</th> <th>نسبت به محور عرضی</th> <th>نسبت به محور طولی</th> <th>نسبت به محور عرضی</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>11mm</td> <td>12mm</td> <td>13mm</td> <td>14ni / 15na</td> </tr> <tr> <td></td> <td>دو تکه در طرف محور</td> <td>دو تکه در طرف محور</td> <td>تاج ریل</td> <td>انتهایی با نالی بوژی به بیرون / به داخل</td> </tr> <tr> <td>A</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>B</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>D</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	نقشه	فاصله عرضی		فاصله طولی		نسبت به محور طولی	نسبت به محور عرضی	نسبت به محور طولی	نسبت به محور عرضی		11mm	12mm	13mm	14ni / 15na		دو تکه در طرف محور	دو تکه در طرف محور	تاج ریل	انتهایی با نالی بوژی به بیرون / به داخل	A					B					C					D					<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">نقشه</th> <th colspan="2">فاصله عرضی</th> <th colspan="2">فاصله طولی</th> </tr> <tr> <th>نسبت به محور طولی</th> <th>نسبت به محور عرضی</th> <th>نسبت به محور طولی</th> <th>نسبت به محور عرضی</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>11mm</td> <td>12mm</td> <td>13mm</td> <td>14ni / 15na</td> </tr> <tr> <td></td> <td>دو تکه در طرف محور</td> <td>دو تکه در طرف محور</td> <td>تاج ریل</td> <td>انتهایی با نالی بوژی به بیرون / به داخل</td> </tr> <tr> <td>A</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>B</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>D</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	نقشه	فاصله عرضی		فاصله طولی		نسبت به محور طولی	نسبت به محور عرضی	نسبت به محور طولی	نسبت به محور عرضی		11mm	12mm	13mm	14ni / 15na		دو تکه در طرف محور	دو تکه در طرف محور	تاج ریل	انتهایی با نالی بوژی به بیرون / به داخل	A					B					C					D				
نقشه		فاصله عرضی		فاصله طولی																																																																											
	نسبت به محور طولی	نسبت به محور عرضی	نسبت به محور طولی	نسبت به محور عرضی																																																																											
	11mm	12mm	13mm	14ni / 15na																																																																											
	دو تکه در طرف محور	دو تکه در طرف محور	تاج ریل	انتهایی با نالی بوژی به بیرون / به داخل																																																																											
A																																																																															
B																																																																															
C																																																																															
D																																																																															
نقشه	فاصله عرضی		فاصله طولی																																																																												
	نسبت به محور طولی	نسبت به محور عرضی	نسبت به محور طولی	نسبت به محور عرضی																																																																											
	11mm	12mm	13mm	14ni / 15na																																																																											
	دو تکه در طرف محور	دو تکه در طرف محور	تاج ریل	انتهایی با نالی بوژی به بیرون / به داخل																																																																											
A																																																																															
B																																																																															
C																																																																															
D																																																																															
<p>مقرشکرت ریلی</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <p>مقرشکرت ریلی / (N°)</p> <p>..... /</p> <p>..... /</p> </div> <p>کندن و جابجایی روی بارنامه (RIV شماره 11)</p>																																																																															

زمینه آبی، اندازه تقریبی ۵۰/۲۱۰۰۵۲۱

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 تکه دارنده های مخصوص درد و طرف قرار می گیرند.

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 ۱۲
- 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 کونی 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 می‌نماید. این ضمیمه از سه فصل تشکیل شده است.

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

- 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 می‌باشد.

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 می‌تواند منجر به عدم ادامه حرکت واگنها مطابق با ضمیمه ۹ گردد.

الف) تعمیر و نگهداری اصلاحی

اصول

نگهداردهای 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 می‌باشد.

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

صرف نظر از علت خروج از سرویس واگن، رعایت مقررات ستاره‌دار* نیز در هر بار که واگن به کارگاه اعزام می‌شود 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:

• ۱۴۶۸ میلیمتر برای چرخ و محور واگن‌های دوماحوره، 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 بانداها یا تاج چرخهای منوبلوک:

- حداکثر ۱۳۶۲ میلیمتر؛

- حداقل ۱۲۵۷ 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 ۱۳۳ میلیمتر.

- ۱-۴ ارتفاع فلنج چرخها نسبت به دایره غلتشی باید حداکثر ۳۶ میلیمتر باشد.
- ۱-۵ فلنج چرخ که بوسیله شابلون اندازه گیری 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 می‌شود که حداقل حائز یکی از شرایط ذیل باشد:

- جابجایی بانداژ با چرخش بر روی تاج چرخ، در صفحه دایره‌وار 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 $1/3$ محیط چرخ؛

۱-۱۰-۲ در بانداژ نباید آثار جابجایی عرضی رویت شود (تنها در صورتی جابجایی عرضی می‌تواند 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 ورقه‌های فلزی محافظ بین چرخ و بانداژ ممنوع است.

۱-۱۱ توبی هسته نباید ترک خورده باشد.

۱-۱۲ تاج یک چرخ پره‌دار نباید شکسته شده باشد.

۱-۱۳ هیچیک از پره‌های 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 ریخته‌گری 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.

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

۱-۱۶ در هر اعزام به کارگاه، مجموعه چرخ-بانداژ کلیه واگنهای مجهز به چرخهای بانداژ شده باید مورد بررسی قرار گیرند. تاریخ این بررسی‌ها، همچنین تاریخ بررسی قبلی، در برگه تعمیر و نگهداری طبق ضمیمه ۱۱ بند ۷-۵، مقابل نشانه شرکت‌های ریلی و کارگاهی که این بررسی‌ها را انجام داده‌اند، درج می‌شود.

۱-۱۷ فاصله میان سطوح داخلی بانداژها 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 $1/3$ محیط چرخ پس از هر بار اندازه‌گیری) اندازه گرفته شود.

زمانی که اختلاف این اندازه‌ها 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 زنگ‌زدگی تازه، یا

- گداختگی کفشک ترمز، یا

- از بین رفتگی سطح غلتشی با روکش فلزی،

فاصله صفحات داخلی تاج چرخ از محورها باید طبق شماره‌های ۱۷-۱ و ۲۰-۱-۱ اندازه‌گیری شود.

چنانچه این فاصله در محدوده تolerانس مجاز باشد، ترمز هوا باید عایق‌بندی شده و واگن مجهز به برچسب مدل‌های 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 می‌شوند و بر روی جعبه یاتاقان با خط سفید عمودی منقطع نشانه‌گذاری شده اند، انجام نمی‌شود. (ضمیمه ۱۱، بند ۱-۶)

۱-۱۹ باید چرخها را از لحاظ بیضی‌گونی 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 «از بین 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 بیضوی‌شدگی چرخها نباید از ۰/۶ میلیمتر تجاوز نماید.

جعبه یاتاقان:

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

۱-۲۱ لبه‌های 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- روش‌های 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 رنگ‌آمیزی 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 ۱، ۲، ۶).

۱-۲۴ میله‌های 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 عایق‌بندی شده و به برچسب‌های مدل ک. آر. ۱ تجهیز گردد (طبق ضمیمه ۹).

۱-۲۵ لبه‌های تیز در یک فلنج چرخ را می‌توان با ماشین تراش یا با سنگ‌زنی از بین بروند.

بریدگی چرخ و روکش‌های فلزی صفحات چرخشی، را می‌توان 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 مخزن‌دار و واگنهای بارگیری‌شده 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 منوبلوک 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 منوبلوک فولاد آر. ۲، آر. ۳، آر. ۸، 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 منوبلوک فولادی آر. ۲، آر. ۳، آر. ۸، 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 تویی هسته چرخ، بطور حتم ایجاد دلیل لقی بانداژ نیست. ولی باید حتما وقوع جابجایی تشخیص داده شود.

۱-۳۲ در صورت وجود هرگونه 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 در جعبه یاتاقانها انجام گیرد.

۱-۳۵ چنانچه بر اساس فرم اچ. ان (به ضمیمه ۷ رجوع شود) تقاضای تعویض محور شود، باید در فرم اچ. ان 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. ان 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 می‌شوند، لزومی به تعویض هر دو فنر نیست. در درخواست این گونه فنرها، حتماً نوع فنر موردنظر باید در مدل اچ. ذکر شود.
- ۲-۱۱ تعمیر فنرهای سیستم تعلیق با جوشکاری ممنوع است.
- ۲-۱۲ فنرهای پارابولیک و استاندارد برای بار محوری ۲۲ یا ۲۲/۵ تن بار محوری در صورت آسیب دیدگی، به سادگی قابل تعویض می‌باشند.

۳- ترمز

حداقل وضعیت و حدود ابعاد

ترمز هوای فشرده

۳-۱ در واگنهای مجهز به ترمز هوای فشرده، زمانی که ترمز کار می‌کند، 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.

۳-۲ 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

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

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

۳-۶ 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.

۳-۷ 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 نمی‌شود.

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

۳-۸ 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 برچسبهای 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 پایین تر 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 - روشهای 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 برچسب های آر. ۱ و ک. به واگن زده شود.

۳-۱۴ انجام اقدامات بر روی تجهیزات پنوماتیک سیستم ترمز (از قبیل توزیع کننده ها، سوپاپهای رله، سوپاپهای توزین، سیلندرهای ترمز) و تعویض آنها توسط شرکت ریلی استفاده کننده مگر در صورت موافقتنامه های دو یا چند جانبه مجاز نمی باشد.

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

۳-۱۶ لنت ترمزهای دیسک دار صرفاً توسط نگهدارنده واگن تعویض می شوند. نگهدارنده بر این که ترمز بدون کنترل شرکت ریلی استفاده کننده در وضعیت عملکردی صحیح باشد، نظارت مستمر دارد.

۳-۱۷ نیم کوپلینگهای ترمز غیر موجود یا آسیب دیده می بایست با نیم کوپلینگهای یدکی شرکت ریلی استفاده کننده جایگزین گردند.

۳-۱۸ عملیات جوشکاری بر روی بست های تثبیت کننده ایمنی مجاز نمی باشد.

۲- شناسی واگن و بوژیها

حداقل وضعیت و حدود ابعاد

شناسی ها

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

۴-۲ بازوهای تیرهای حامل طولی، تراورس کله گی و تیر عرضی که توسط قلاب درگیر می شوند نباید دارای ترک هایی (ترک عرضی) باشد که از لبه بازو شروع و تا بیشتر از نصف عرض بازو ادامه یافته است. ترک های طولی می توانند بغیر از نقاطی که پایه های فنر بر روی تیر اصلی تثبیت شده اند به ۱۵۰ میلیمتر برسند. در این نقاط، ترک های 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 ترکی داشته و نقطه شروع ترک در قطعاتی که بدین ترتیب نصب شده اند 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 شبکه های 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 نیم‌بیدک‌کشها 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 درآمده 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 نگهدارنده های 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 یاتاقان 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 آسیب‌دیدگی طبق بند ۱۹-۱ مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۴-۲۱ هیچ یک از فنرهای بارگیری نباید جابجا یا شکسته باشد. اینگونه آسیب‌دیدگی طبق بند ۱۹-۱ مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۴-۲۲ پیچش تمامی فنرهای وزن بوژی می‌بایست در یک راستا باشد.

۴-۲۳ پیچش تمامی جفت فنرهای مارپیچی استوانه‌ای بوژی (از قبیل فنر وزن/فنر بارگیری) می‌بایست در جهت مخالف باشد.

۴-۲۴ هیچیک از رینگهای ضربه‌گیر 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 آسیب‌دیدگی طبق بند ۱۹-۱ مورد بررسی قرار می‌گیرد.

ملاحظات - روش‌های مجاز و غیر مجاز

۴-۲۷ رکاب‌های ترک برداشته شده باید توسط کارگاه شرکت ریلی استفاده‌کننده تعویض گردد. تعمیراتی از قبیل جوشکاری مجاز نمی‌باشند.

۴-۲۸ زمانی که ورقه‌های فلزی جرقه‌گیر در یک واگن خراب یا آسیب‌دیده باشند، بدون احتمال انجام تعمیرات مناسب، باید ترمز را جدا نموده و با واگن طبق ضمیمه ۹ (برچسب‌گذاری) رفتار شود.

۴-۲۹ پارگی، آسیب‌دیدگی و ترک تیر طولی، تیر عرضی میانی، تیر کله‌گی 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 استفاده‌کننده استثنائاً مجاز به انجام عملیات جوشکاری فقط برای تعمیر ترکها یا شکستگی پروفیل‌های شاسی می‌باشد تا امکان استرداد واگن خالی به مبدا خود وجود داشته باشد.

۴-۳۰ واگنهایی که شاسی آنها کج شده یا تغییرشکل یافته و مناسب بهره‌برداری نیستند، می‌بایستی با موافقت نگهدارنده آن مورد بررسی ویژه قرار گیرند.

۴-۳۱ به هنگام آسیب‌دیدگی صفحات محافظ محور و نگهدارنده فنرهای سیستم تعلیق که توسط پیچ و مهره بر روی شاسی تثبیت شده، کارگاه شرکت ریلی استفاده‌کننده آنها را اصلاح یا تعویض می‌کند.

۴-۳۲ چنانچه میخ پرچها یا پیچ‌های تثبیت‌کننده صفحات محافظ شل یا مفقود شده یا از طرف شرکت ریلی استفاده‌کننده با مهره‌ها 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 (ضربه گیر) و سیستم کشش

حداقل وضعیت و حدود ابعاد

دستگاه ضربه گیر

۵-۱ ارتفاع مرکزی دستگاه ضربه گیر که بطور عمودی در زمان توقف از نوک زیل اندازه گیری می شود، باید به مقادیر ذیل باشد:

حداکثر ۱۰۶۵ میلیمتر

- در واگنهای خالی

حداقل ۹۴۰ میلیمتر

- تحت حداکثر بار

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 مهره های تثبیت کننده تامپونها مفقوده 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 مفقوده 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 جعبه های 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 میله های تامپون نباید نشانی از ترک در جوشکاری قسمت تحتانی تامپون دیده شود.

۵-۷ در صفحات تامپونها نباید هیچگونه پرچ یا پیچ مهره ی تثبیت کننده مفقود یا شل شده باشد. این امر در قلابهای ثابت نیز رعایت می گردد.

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

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

۵-۱۰ اجزای ضدضربه در واگنهای مجهز به این اجزا، نباید دارای علامات نشان دهنده عکس العمل در برابر تحریکات و نیز نشانی از تغییر شکل داشته باشند.

اجزای ضدضربه در صورتی تحریک می شوند که:

- فلش (نشانگر رنگی) کاملاً قابل رؤیت نباشد.
- شاخص تغییر شکل، مفقود یا تغییر شکل داده شده باشد.
- میله طولی تامپون بطور واضح کوتاه شده باشد.
- محفظه تامپون تغییر شکل 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 آسیب دیده 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 ترک خورده باشند. غلاف‌ها، پیچ مهره‌ها یا خارهای غلاف نباید شکسته یا مفقود شده باشند.

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

۵-۱۷ 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 رینگی؛

- خرابی در یک فنر لاستیکی.

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

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

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

ملاحظات - روش‌های مجاز و غیر مجاز

۵-۲۱ تعمیر دستگاههای کشش با جوشکاری ممنوع می‌باشد.

با اینحال، میله‌های کشش شکسته شده یا ترک خورده 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.

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

۵-۲۳ وقتی که یک تامپون در یکی از انتهای واگن آسیب دید، بایست هر دو تامپون را تعویض نمود. تامپونهای جایگزین شده باید مثل هم باشند (با این حال به بند ۲-۵ رجوع شود). در صورتی که تامپونهای با کورس ۱۰۵، ۱۲۰ یا ۱۵۰ میلیمتر باشند، تامپونهای تعویضی باید از همان نوع تامپونهایی که پایین آورده شده‌اند، باشند. بعلاوه، در تامپونهای با کورس ۱۲۰ 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 بیاندازد.

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

۳-۶ هیچیک از قسمت‌های کوپلینگ گرمایش و سایر کوپلینگ‌ها (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، ترک خورده یا آسیب دیده باشد.

۶-۶ درب‌های کشویی باید بگونه‌ای واقع شوند که نتواند از شیارهای خود خارج شوند. جداره‌های جانبی تاشو باید 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.

۱۰-۶ 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.

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

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

۱۳-۶ 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 برجسب 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 - خطر برق‌گرفتگی» 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 آریبی در واگنهای مجهز به ضربه‌گیر.

مقررات تکمیلی برای واگنهای مسقف :

- ۶-۱۵ دریچه‌های تهویه هوا نبایست مفقود یا صدمه دیده باشد.
- ۶-۱۶ دنده کنترل، شاترها، گیره‌های نگهدارنده نباید جدا، رها شده و یا تغییر شکل یافته باشد.
- ۶-۱۷ پوشش سقف و کانال آب نباید بالا آمده یا تغییر شکل 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، تغییر شکل یافته یا ناکارآمد باشند. سقفها بایستی در شیارهای مربوطه قرار بگیرند.
- ۶-۱۹ دریچه‌های سقف باید بطور صحیح مورد استفاده قرار گیرند.

مقررات تکمیلی در واگنهای لبه بلند:

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

مقررات تکمیلی در واگنهای مسطح :

- ۶-۲۴ درب دیواره جانبی واگن را بایست بتوان بلند نمود و در همان حالت نگهداشت.

۶-۲۵ لولاها، پین‌ها و سیستم قفل درب دیواره جانبی واگن نبایست مفقود، شکسته بوده و باید قابل استفاده باشند.
۶-۲۶ 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 می‌گردد.

بستههای ستون باربندی باید سالم باشند
۶-۲۷ تکیه گاههای تاشونده نبایستی شل باشند.

مقررات تکمیلی در واگنهای مخزن‌دار:

- ۶-۲۸ مخزنها نباید دارای تغییر شکل با لبه‌های تیز باشد (حتی اگر باعث هدررفتگی بار نشود).
۶-۲۹ ترک‌های زین مخزن مجاز نیستند. چنانچه مخزن بر روی شاسی با پیچ یا میخ پرچ تثبیت شده، هیچ یک از این پیچ‌ها و میخ‌ها نباید مفقود شده باشند.
۶-۳۰ در بخشهای جوشکاری شده مخزن و شاسی نبایست هیچگونه ترک خوردگی وجود داشته باشد.
۶-۳۱ نردبان‌ها، سکوها و گاید ریل باید برای استفاده نمودن کاملاً امن 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 نشستی داشته باشند. و باید بطور محکم آببندی شوند به استثنای دستگاههای اتوماتیک تهویه هوا (ضمیمه ۱۱، بند ۲-۶).
۶-۳۴ درپوشهای پیچی نباید مفقود شده باشند.
۶-۳۵ فلنج‌های کور نبایست 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 بوزی‌دار 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 واکنشهای مجهز به سیستم اتوماتیک کنترل قطار (ای. سی. تی. اس.):

۶-۲۳ شاسی‌های گردان نباید آسیب‌دیده باشند به طوری که نتوان آنها را به طور مناسب تثبیت کرد و قفل نمود.

۶-۲۴ قفل‌های فنری باید درست عمل کنند.

۶-۲۵ قفل‌های میانی باید عمل کرده و بطور واضح وضعیت «قفل شده» در آنها مشخص باشد.

۶-۲۶ ستونهای باربندی باید در محل اصلی خود قرار بگیرند.

مقررات تکمیلی مربوط به واکنشهای حمل اتومبیل:

۶-۲۷ دربهای کله‌گی واگن و نردبانهای عبوری بینابینی را باید بتوان بلند کرده و قفل نمود.

۶-۲۸ سطح بارگیری فوقانی باید بر روی گیره های نگهدارنده قرار گرفته و به طور مناسب مهار شوند. سیستم شاخص باید عمل نماید.

۶-۲۹ هیچیک از قطعات نباید شل باشند (از قبیل گوه- میله‌های کشویی گوه‌های چرخ، دستگیره هندل، دستگاه بالابر یا پایین آور، دربهای کله‌گی واگن، نردبان‌های ارتباطی بینابینی).

مقررات تکمیلی مربوط به واکنشهای تخلیه خودکار:

۶-۵۰ سوپاپها و دریچه‌ها باید قابلیت بسته شدن و قفل شدن را داشته باشند.

۶-۵۱ هیچ بخشی از دستگاه قفل‌بندی و تخلیه نباید شل باشند.

ملاحظات - روش‌های مجاز و غیرمجاز

۶-۵۲ 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 واکنشهای ساخته‌شده طبق فیش ۵۰۵ یو. آی. سی. و واکنشهایی 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 دستورالعمل‌های بارگیری ضروری است.

۶-۵۳ قطعات پلاستیکی و تخته‌سه‌لا (برای مثال پوشش سقف‌ها و پانلهای جداره‌های جانبی) نباید با میخکاری تعمیر شوند. این واکنش‌هاوی علامت مورد اشاره در ضمیمه ۱۱، بند ۱۴-۲ هستند.

۶-۵۴ میخ پرچهای تثبیت‌کننده مخزن در مقر مخزن واکنشهای مخزن‌دار را می‌توان در صورت مفقود شدن با پیچ و مهره جایگزین نمود.

۶-۵۵ عملیات جوشکاری بر روی مخزنها تنها توسط کارگاه مجاز و با توافق نگهدارنده انجام می‌گیرد.

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

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 برحسب 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 ۱-۳ برابر می‌باشد.

۱-۲ در سیستم تعمیر و نگهداری برحسب عملیات، بازدید زمانی انجام می‌شود که واگن دچار محدودیت کاری برحسب 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 ۱-۳ 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.، دلیو. ای.، دلیو. ای.، دلیو. یو. دی. کی.؛

- تنظیم‌کننده اتوماتیک اهرم بندی ترمز؛

- سیستم تعلیق با گوشواره های دویل 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 ۲ ام. «ام ۲» طبق (ضمیمه ۱۱، بند ۲-۳) را داشته باشند. واگنهای بدون علامت مثبت ۲ ام. «ام ۲» 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.

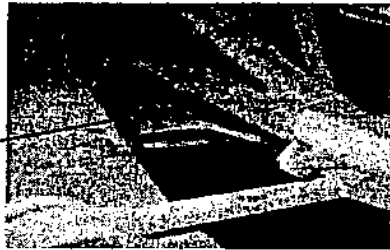
علامات مربوط به بیضی‌گونی چرخها



تصویر ۱
بین بریده

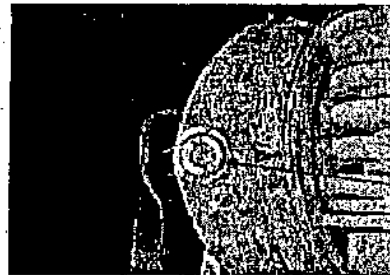
تصویر ۲

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
رویت از بیرون نقاط سائیده شده
تیغه های فنر سیستم تعلیق
پارابولیک



شده

یا شل شده



دفتر هیئت دولت

تصویر ۷

پلاکهای فرسوده منگنزی در
جبهه یا تاقام یا گایدها -





تصویر ۸
سطح تماس نامنظم بالبه تاج
جرخ (با بانداژ)

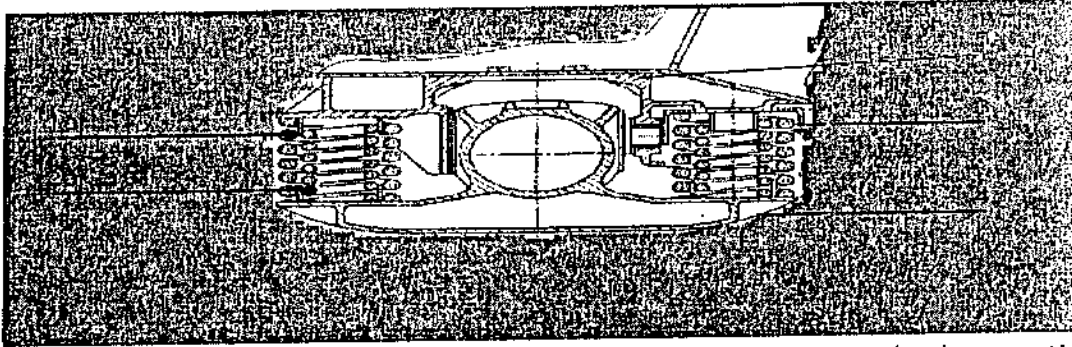


تصویر ۹
تورفتگی شدید و نامنظم لبه
تاج جرخ (با بانداژ)

دفتر هیئت دولت

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

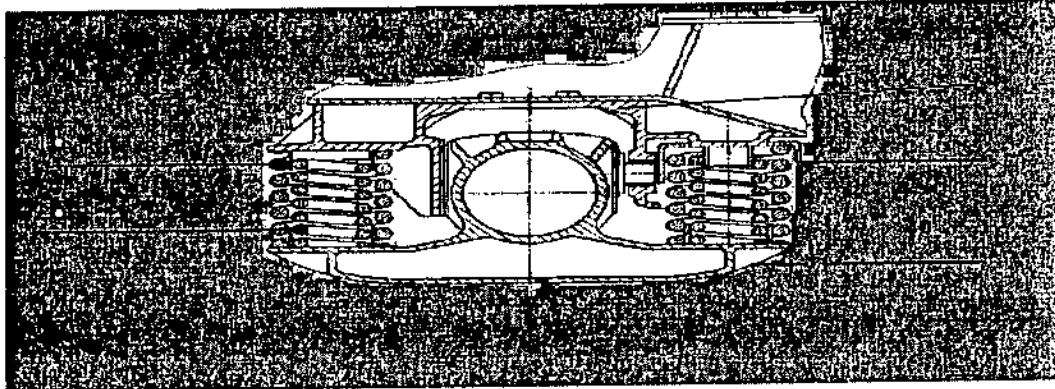
۲ الف فنر بارگیری برای بار محوری ۲۰ تن، چرخش به طرف چپ

۳ کلامک فنر

۴ جعبه یاتاقان

۵ گاید جعبه یاتاقان

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



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

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

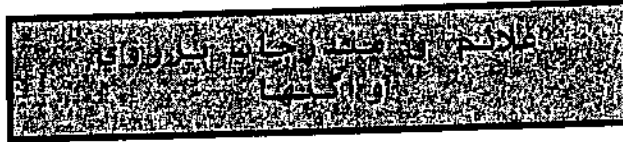
۳ کلامک فنر

۴ جعبه یاتاقان

۵ گاید جعبه یاتاقان

ضمیمه ۱۱

قرارداد بهره برداری یکنواخت از واگنها (جی سی یو)



قابل اجراء از ۱۳۸۵/۳/۱۶ (۱ جولای ۲۰۰۶)

دفتر هیئت دولت

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 نافی 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 ۱۴۳۵ 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 کانتینر دار (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	
۴-۱	طول تامپونهای بیرونی	
۴-۲	ترمز واگن خالی و بارگیری شده	
۴-۳	دستگاه تغییر سیستم ترمزگیری با هوای 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)	

شماره	موضوع	صفحه
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 ۲۵ 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	بالا بردن واگنها از ۴ نقطه	
۷-۳	بالا بردن 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 پیژنه	
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	

۱-۱- در این ضمیمه نشانه گذاری ها و علائم درج شده روی واگن‌های باری و همچنین محل درج این گونه نشانه ها و علائم روی واگن‌ها تعیین شده است. این سند براساس نشانه ها و علائم مرتبط با نکات فهرست شده در پایین در زمینه یک فرآیند، برای ارائه خدمات ویژه یا یک استفاده کننده برای فرآیند بارگیری واگن‌ها، 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 واگن‌هایی که حمل آنها توسط قری بوت یا روی خطوط با فاصله‌های متفاوت مجاز می‌باشد ارائه می‌شود.

۱-۲- بر روی واگن‌ها (در مکانهای تعیین شده) باید دستورالعمل‌ها و علائم به زبان مالک واگن، 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 واگن‌های بدون دیواره‌های جانبی، نوشته‌ها روی صفحات ویژه نصب می‌شوند. در خصوص شرایط مربوط به صفحات ویژه علامت زنی واگن‌های 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- واگن‌هایی 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 واگن 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.

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

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

31 RIV
80 Q-DB
0691 235-2
Tanoos

32 RIV
80 Q-BASF
7369 553-4
Zcs

33 RIV
84 NL-ACTS
4796 100-B
Slpss

43
87 E
4273 361-3
Laeks

در صورت کافی نبودن فضای کافی برای اینگونه علامت گذاری (به ویژه در واگن‌های کفی) علامت زنی

به شکل زیر روی بدنه انجام می‌شود:

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 واگن‌های فاقد جداره‌های جانبی (بعنوان مثال: واگن‌های مخزنی).

مفهوم (براساس مثال فوق):

۲۱	مناسب برای بهره برداری یکسان (۲ رقمی)
۸۰	کشوری که در آن واگن ثبت می‌شود (۲ رقمی)
۰۶۹۱	مشخصات فنی بسیار مهم (۴ رقمی)
۲۳۵	شماره واگن در سری تولید آن (۲ رقمی)
-۲	رقم کنترل خودکار (۱ رقمی)
ریو	علامت ریو روی واگن یعنی اینکه واگن علاوه بر اینکه قوانین و مقررات جاری پذیرفته می‌شود، مقررات "واحد فنی" در حوزه راه آهن و مفاد فیش یو آی سی را رعایت کرده و در نتیجه، با تمامی دستورات عمل‌های کاربردی برای نوع مربوطه در حمل و نقل ریلی بین‌المللی را برآورده می‌نماید. این واگنها قابلیت بهره برداری متقابل را دارا می‌باشند.
دی	کشوری که در آن واگن به ثبت می‌رسد، 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 می‌کند (با حرف بزرگ)
	انوس: حروف شناسایی؛ (حروف کوچک) خصوصیات اصلی استفاده از واگن را توصیف می‌کند.

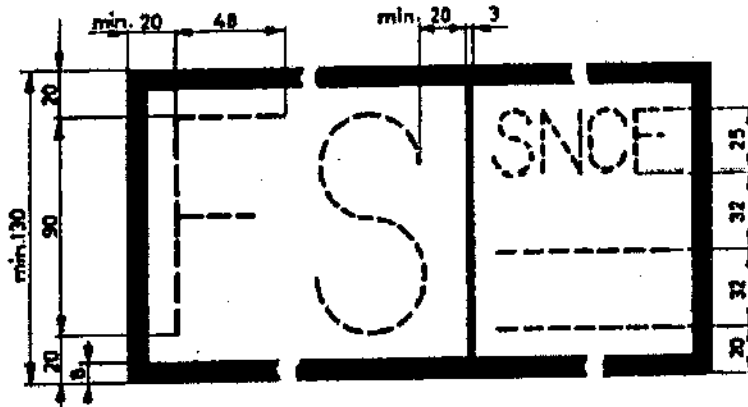
نکات مهم:

- ۱- سایر جزئیات در فیش یو آی سی ۲-۴۳۸ درج شده است.
- ۲- واگن‌های مجهز به بیش از ۸ محور می‌توانند علامت ریو 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 وسیله نقلیه ریلی در حال سرویس دهی را درگیر کند برخوردار نباشند. موارد استثناء برای این واگن‌ها، با توجه به موقعیت علامت زنیها مجاز می‌باشد.

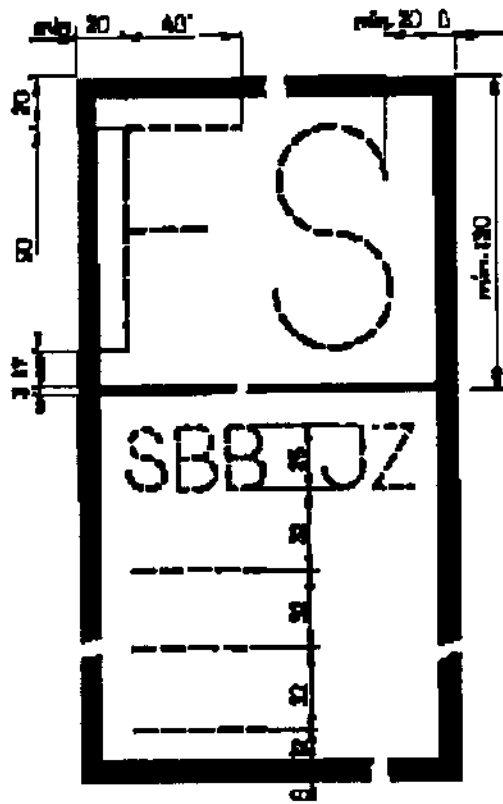
دفتر هیئت دولت

۲-۲- برچسب تخطی واکن

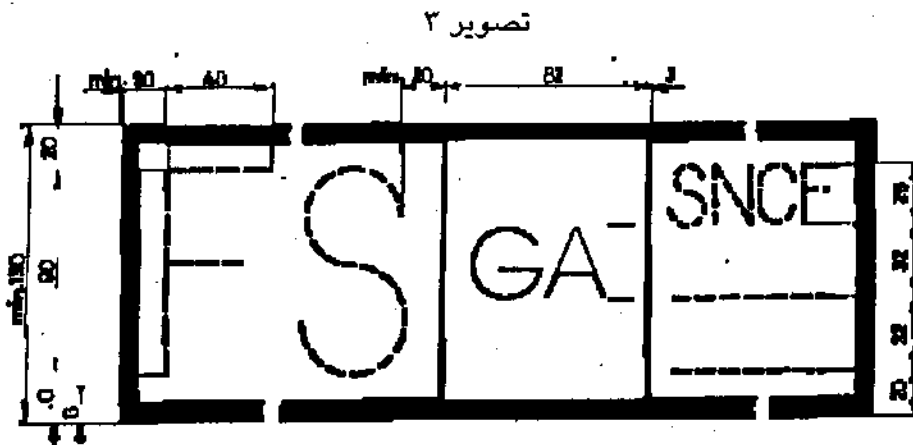
تصویر ۱



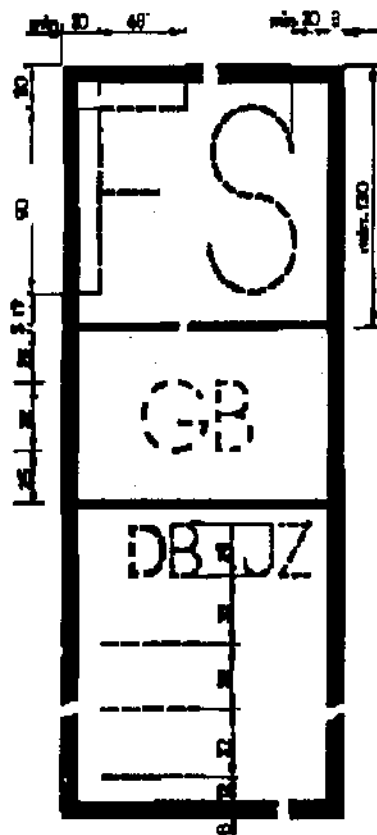
تصویر ۲



دفتر هیئت دولت



تصویر ۴



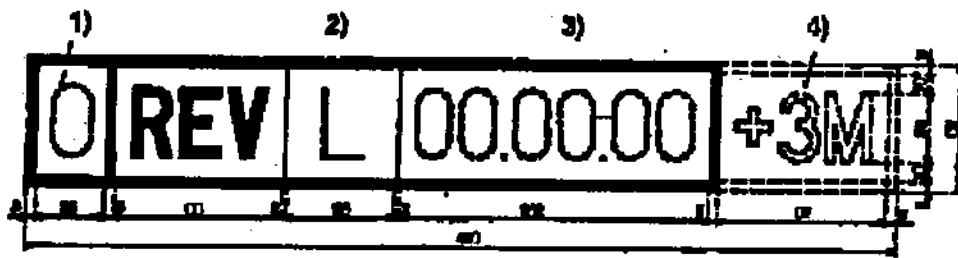
محل نصب : سمت راست هر دیواره جانبی

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 بهره‌برداری متقابل نمی‌باشند.

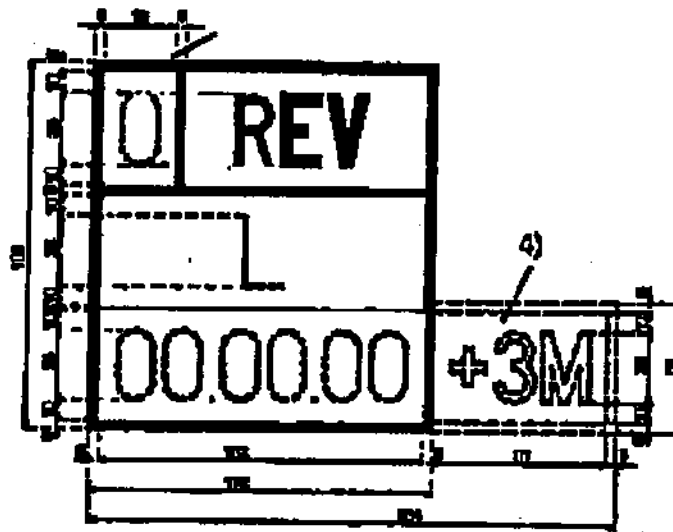
حروف جی آی جی بی ، مطابق با فیش یو آی سی ۵۰۶، حکایت از گاباری دارد که براساس آن واگن‌ها ساخته شده‌اند.

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

تصویر ۱



تصویر ۲



محل نصب: سمت راست هر تیر اصلی (شاسی)، 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.

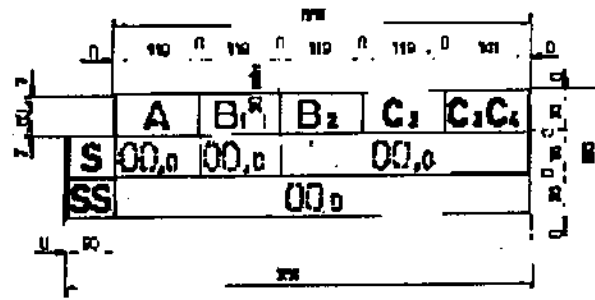
۱- مهلت اعتبار نقشه تعمیر و نگهداری: مندرج در ضمیمه ۱۰، پاراگراف ج، بند ۱-۲ برای جزئیات اضافی

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

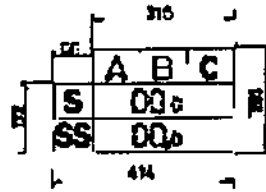
۳- تاریخ انجام عملیات تعمیر و نگهداری (روز، ماه، سال)

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

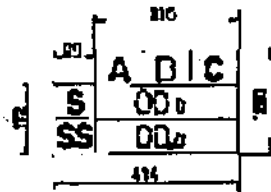
تصویر ۱



تصویر ۲



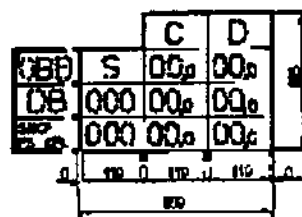
تصویر ۳



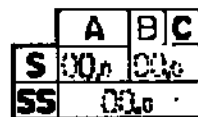
تصویر ۴



تصویر ۵



تصویر ۶



تصویر ۷

	A	B ₁	B ₂	C ₁	C ₂	D ₁	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

دفتر هیئت دولت

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	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 واگن های ارسال شده در قطارهایی که می توانند با شرایط اس تردد کنند (حداکثر سرعت ۱۰۰ کیلومتر / ساعت) بدون هرگونه محدودیت خاص در زمینه بهره برداری 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.

واگنهایی که فقط مجاز به سیر و حرکت بدون بار با سرعت ۱۲۰ کیلومتر/ساعت می باشند (t) ۱۲۰/ (۰.۰۰۰) (شکل ۳ و ۹)

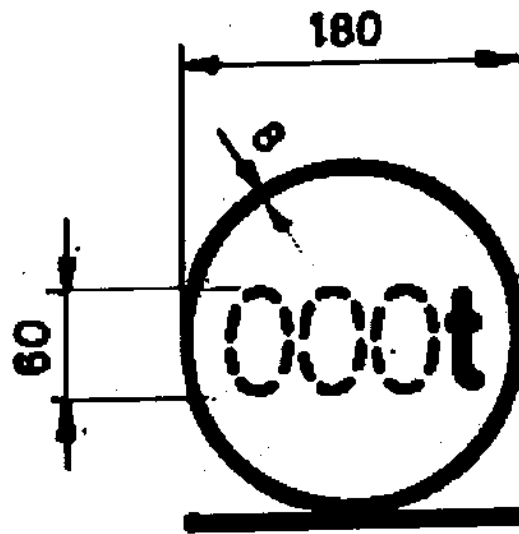
شکل ۵ و ۴ حداکثر بار مجاز با مقیاس "تی" (تن) و حداکثر سرعت (به کیلومتر/ساعت) مورد توافق میان شرکتهای راه آهنی و فراتر از حد مجاز بار تعیین شده در مقررات یو آی سی.

** 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.

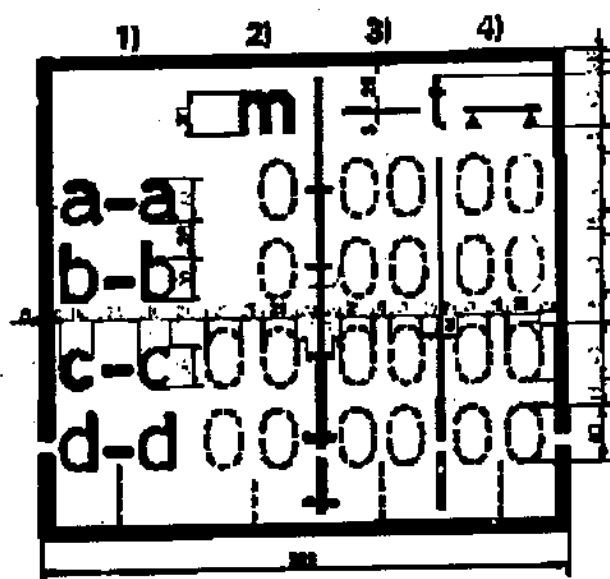
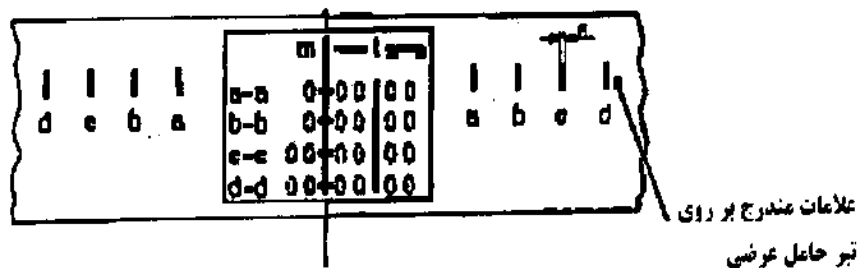
نکته شماره ۲: در مورد واگن هایی که علامت "*" دارند، شرکت های ریلی قوانین و مقررات لازم را در خصوص آرایش قطار تعریف خواهند کرد. اخذ درصد صحیح ترمز، در صورت مقتضی اصلاحات برنامه حرکت قطارها و غیره الزامی است.



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 حامل با طول های مختلف
- ۲-۶-۱- مثال از بارهای متمرکز در سطوح مختلف حامل با طول های مختلف توزیع شده و بارهای قرار گرفته روی دو نقطه جداگانه (عرض سطح حامل ≥ 2 متر)



حداکثر وزن بار برای طول های مختلف

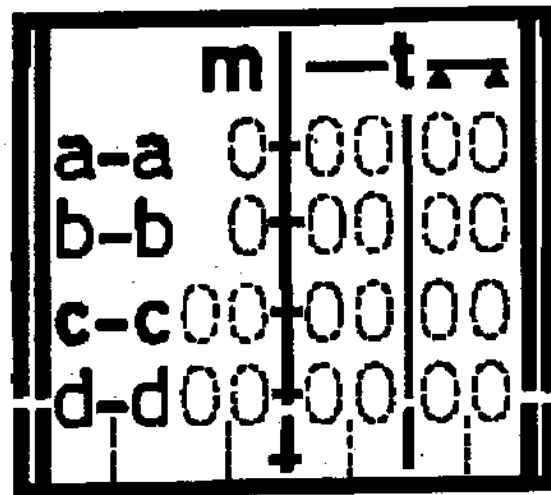
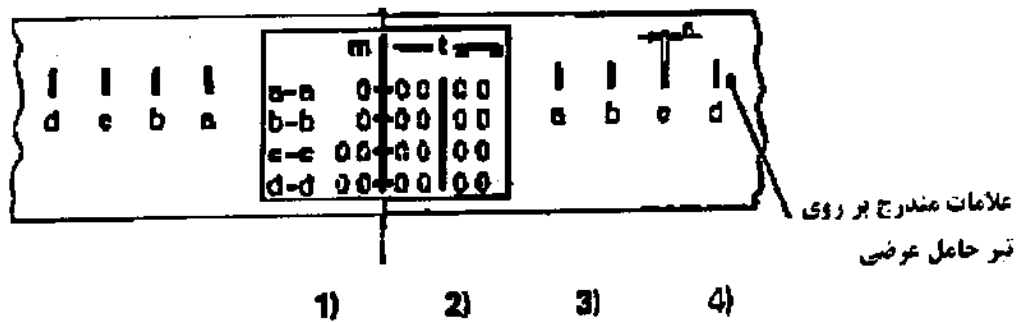
- بارهای متمرکز توزیع شده در طول سطح تکیه گاه
- بارهای توزیع شده روی دو نقطه تکیه گاهی
- ۱- علائم مربوط به طول سطوح حامل بارهای متمرکز یا فاصله بین نقاط تکیه گاه
- ۲- فاصله (به متر) بین علائم طول
- ۳- حداکثر وزن بار (به تن) بارهای متمرکز
- ۴- حداکثر وزن بار (به تن) بارهای توزیع شده روی دو نقطه تکیه گاهی

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

دفتر هیئت دولت

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 ≤ 0.2 متر)



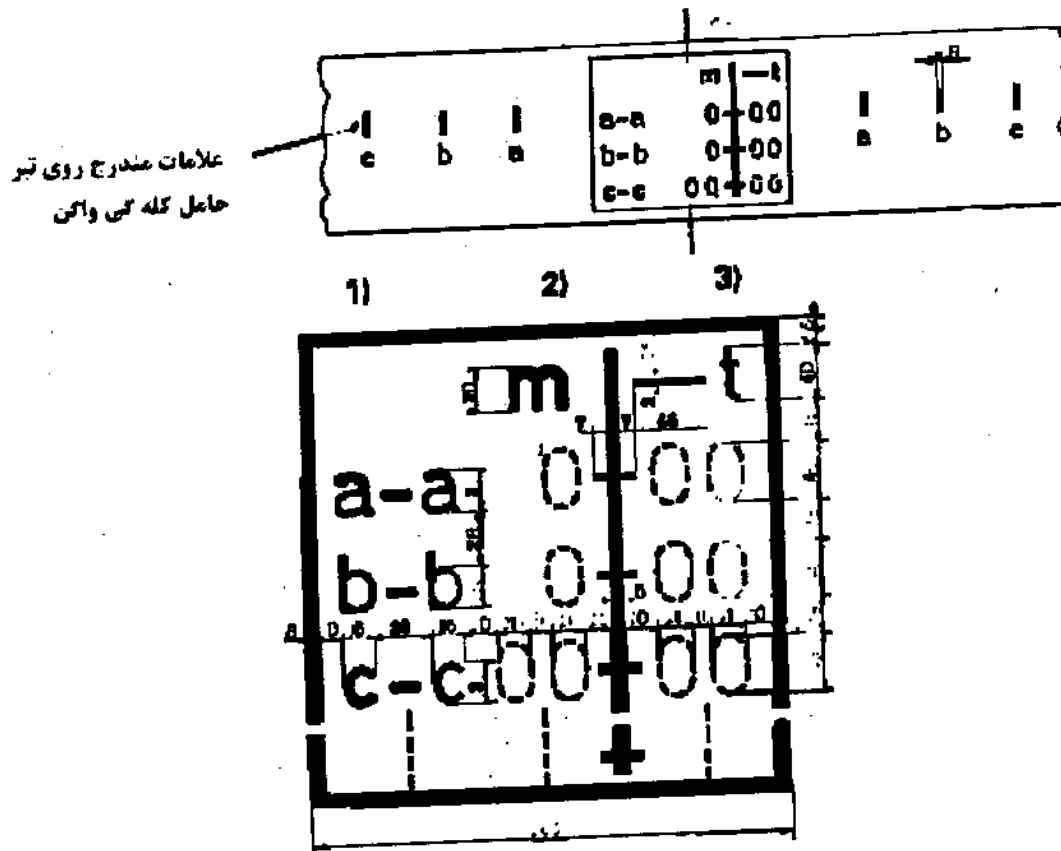
حداکثر وزن بار برای طولهای مختلف

- بارهای متمرکز پخش شده روی طول سطوح حامل
- بارهای قرار گرفته 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 هر یک 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 ۱-۶-۲ و ۲-۶-۲: روی واگنهای 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 واگنهای دیگر اختیاری است که در صورت نیاز می توانند علامت پیش بینی شده در بندهای ۱-۶-۲ یا ۲-۶-۲ یا ۳-۶-۲ یا ۴-۶-۲ را داشته باشند.

۳-۶-۲- مثالی از بارهای متمرکز توزیع شده روی سطوح حامل با طول های مختلف (طول سطح حامل ۲ 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

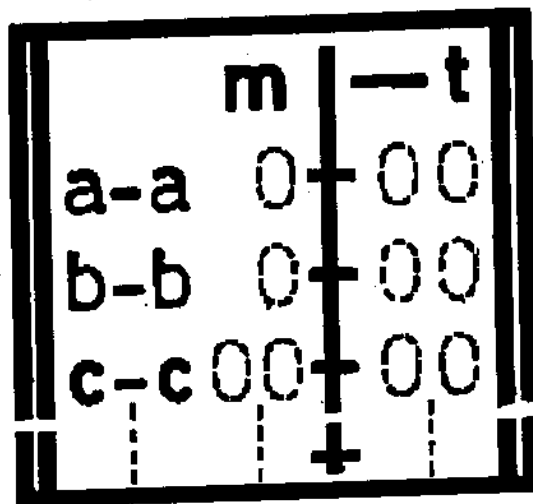
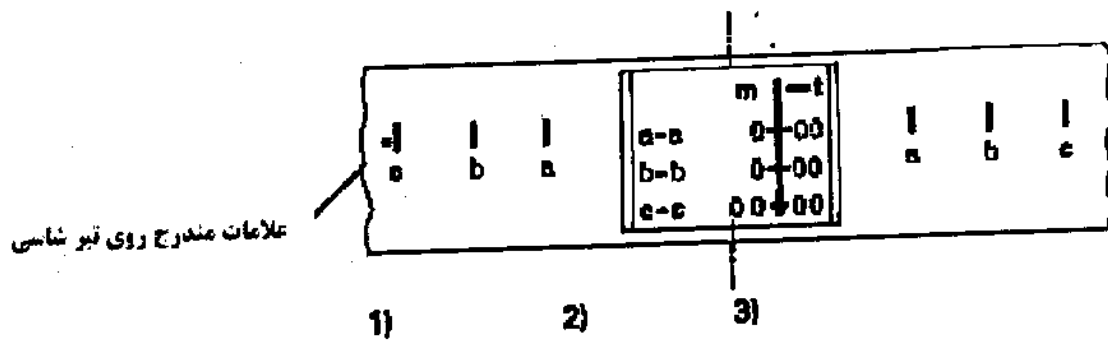
۲- فاصله (به متر) بین علائم مربوط به طول

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

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



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

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

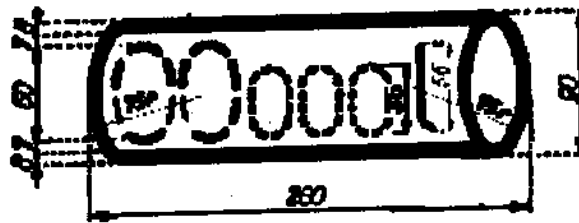
۲- فاصله (به متر) بین علائم مربوط به طول

۳- حداکثر وزن (به تن) بارهای متمرکز شده

محل نصب علائم: وسط هر یک از ستون‌های اصلی (شاسی) یا روی قطعات پوشاننده ستون اصلی (شاسی) یا روی صفحه‌های ویژه قرار داده شده همسطح ستون‌های 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 ۳ طول می‌باشد، توزیع شود، این علامت برای واگن‌های دیگر اختیاری است.

۷-۲- علامت مربوط به ظرفیت واکنهای مخزن و واکن های بشکه

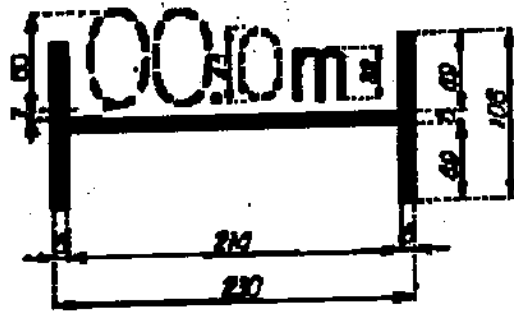


محل نصب علامت : سمت چپ هر دیواره جانبی (روی مخزن واکنهای مخزنی یا روی صفحه‌های ویژه)

مفهوم علامت : ظرفیت به مترمکعب، هکتولیتتر یا لیتر

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

۸-۲- علائم مربوط به طول بار و سطح کف واگن
تصویر ۱

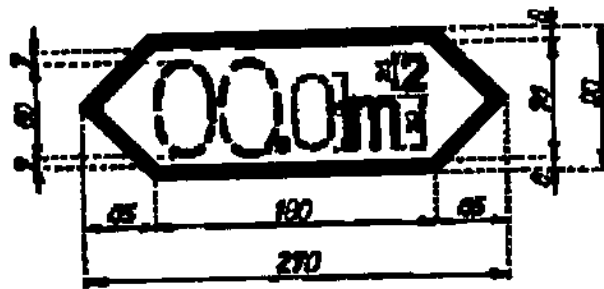


محل نصب علامت: در سمت چپ روی هر یک از دیواره‌های جانبی

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

تصویر ۲

سطح کفه واگن



محل نصب علامت: سمت چپ هر یک از دیواره‌های جانبی

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

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

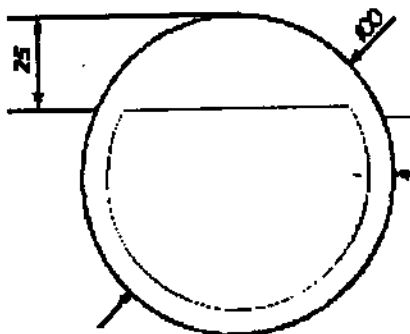


محل نصب علامت : سمت راست هریک از تیرهای اصلی (شاسی) یا روی قاب بوژی (کافی است که علامت روی سمت چپ بوژی و طرفین واگن دیده شود) یا روی قسمت های پوشاننده تیر اصلی یا روی صفحه های ویژه همسطح تیرهای اصلی (شاسی)

مفهوم علامت : معرف فاصله :

- بین چرخ و محورهای انتهایی بوژی ها و واگن های دیگر
- بین نافی های واگن های بوژی دار

۲-۱۰ علامت مربوط به شبکه های توری جرقه گیر



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

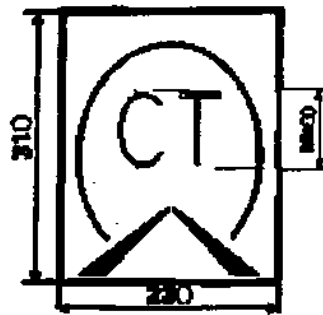
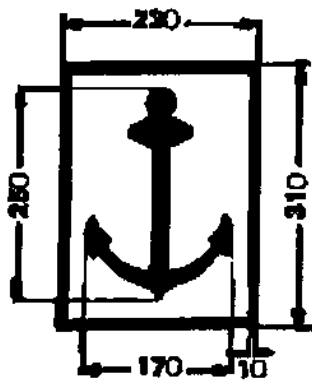
مفهوم علامت : واگن مجهز به شبکه های توری جرقه گیر (مطابق با ضمیمه الف فیش یو آی سی ۵۴۳)؛ این ورقه های فلزی برای واگن های چرخ و محور مناسب حمل کالاهای کلاس ۱، زیرکلاس های ۱-۱، ۱-۲، ۱-۳، ۱-۵، ۱-۶ و برخی کالاهای خاص کلاس های ۱-۴ و ۱-۵ (آر آی دی، بخش هفتم، بندهای ۴-۲-۷ و دبلیو ۸) بکار می روند.

دفتر هیئت دولت

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

شکل ۲- برای واکن‌های مجاز به تردد در تونل مانس

شکل ۱- برای واکن‌های پذیرفته شده در فری بوت

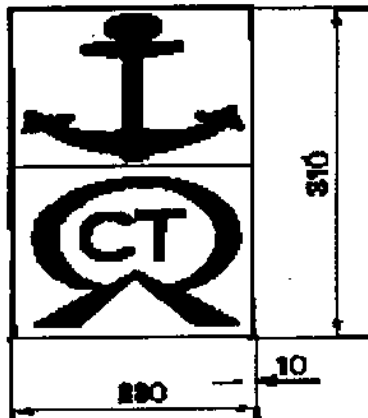


شکل های ۳- الف، ۳- ب و ۳- ج برای واکن‌های پذیرفته شده در خدمات فری بوت و مجاز به تردد در تونل مانس

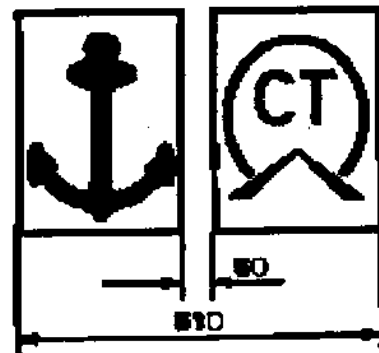
تصویر ۳- ج- واکن های مجاز به تردد در تونل مانس

تصویر ۳- الف- واکن های پذیرفته شده در فری بوت

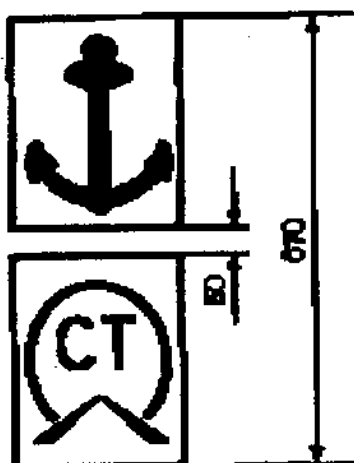
تصویر ۳- ا



تصویر ۳- ب



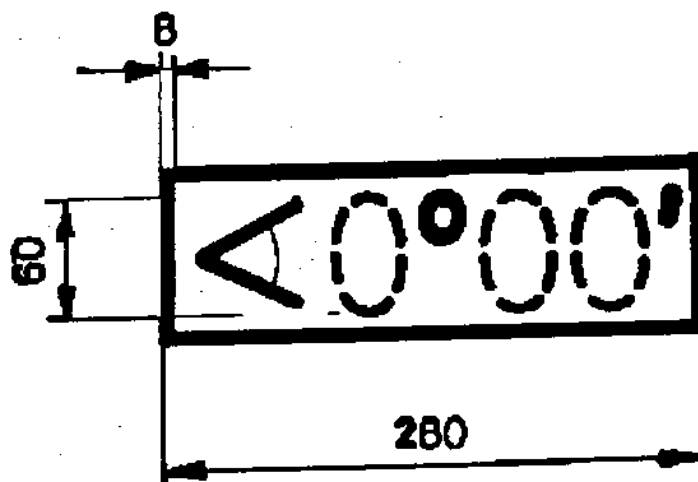
تصویر ۳- ج



محل نصب علائم : سمت چپ هر دیواره جانبی

مفهوم علامت : این علائم منحصراً برای واکن‌های 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]).

۲-۱۲ 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 همسطح ستون های اصلی (شاسی).

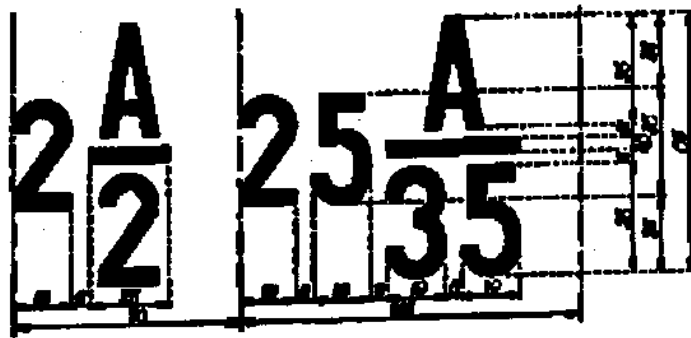
مفهوم علامت: علامت مخصوص واگن های دارای بوژی که فقط می توانند به هنگام رسیدن به فری ها از زاویه ای کمتر از $2^{\circ}30'$ عبور نمایند؛

این علامت برای واگن های بوژی دازی به کار می رود که در صورت عبور ورودبه فری - بوت فقط می توانند از زاویه کمتر از $2^{\circ}30'$ عبور کنند. علامت زنی باید حداکثر زاویه رامپ را مشخص نماید.

نکته مهم: دستورالعمل های مربوط به واگن هایی که از فری - بوت استفاده می کنند 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

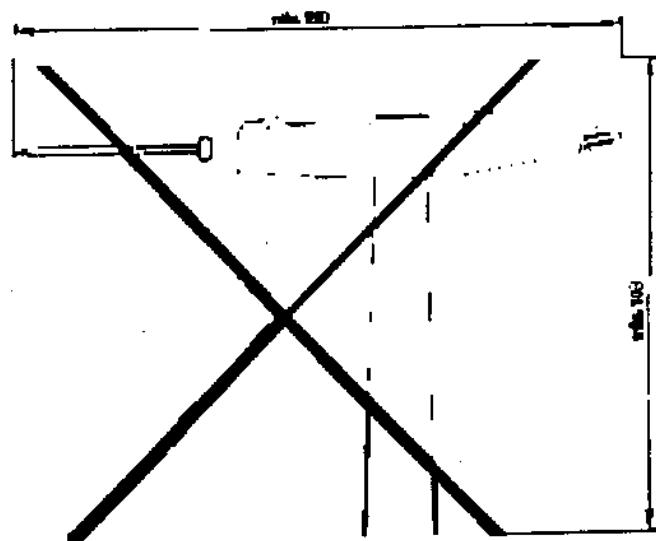
مفهوم علامت : شماره و نوع تجهیزات جداشدنی باید ذکر شوند. در مورد واگن های دارای قطعات یدکی جداشدنی، شماره این قطعات باید درج شوند. شماره ای که قبل از کسرنوشته می شود نشان دهنده شماره قطعات یدکی جداشدنی متعلق به واگن می باشد:

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

شماره ترتیب	معرفی قطعه جداشدنی واگن
۱	ستون باربندی جداشدنی
۲	دیوار جانبی جداشدنی برای واگن کفی
۳	دیواره انتهایی جداشدنی برای واگن کفی
۴	پانل جانبی جداشدنی
۵	ستون میانی جداشدنی برای محکم کردن بار
۶	زنجیر برای ستون باربندی
۷	لنگی (هندل) مخصوص واگن های حمل خودرو
۸	بعداتکمیل خواهد شد
۹	گهواره گردان همراه با ستون های 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

شماره ترتیب	معرفی قطعه جداشدنی واگن
۱۸	بعداتکمیل خواهد شد
۱۹	بعداتکمیل خواهد شد
۲۰	بعداتکمیل خواهد شد
۲۱	بعداتکمیل خواهد شد
۲۲	بعداتکمیل خواهد شد
۲۳	بعداتکمیل خواهد شد (منتهی تاشو برای واگن اصطبل از فهرست برداشته می شود)
۲۴	میله قلاب (قلاب صلب)
۲۵	بعداتکمیل خواهد شد
۲۶	مخزن یخ
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 کشک، 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»



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

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

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

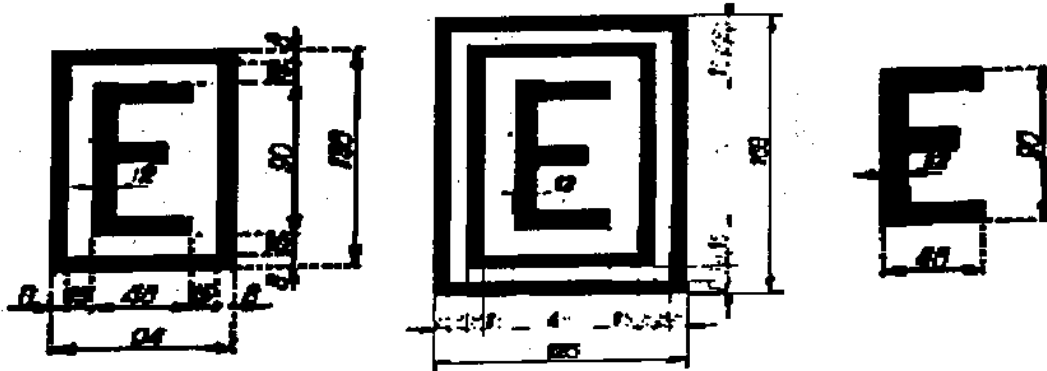
۲-۱۵ واگن‌های مجهز به تجهیزات ویژه (واگن‌های دارای سیستم تخلیه خودکار، واگن با سقف باز و غیره)

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.



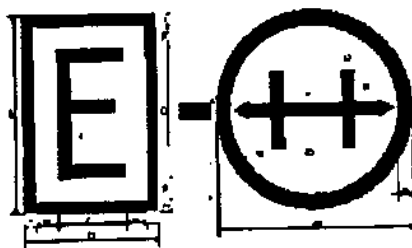
کشورهای با عرض خط
۱۵۲۰ میلیمتر (بغیر از فنلاند)

فنلاند
با عرض خط ۱۵۲۴ میلیمتر

اسپانیا، پرتغال
با عرض خط ۱۶۶۸ میلیمتر

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

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)

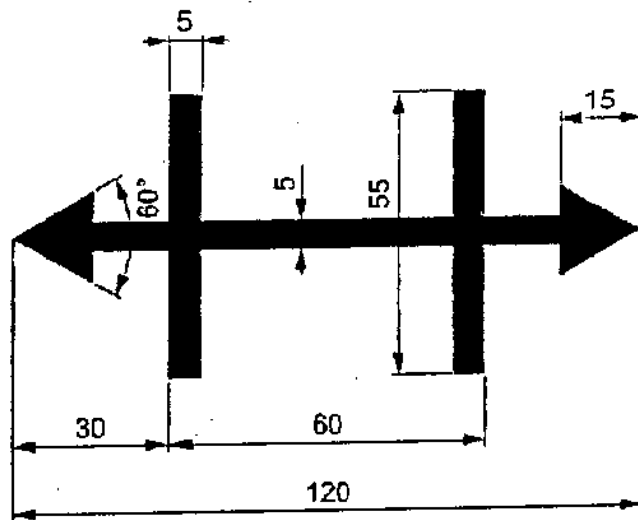


محل نصب علامت : سمت راست روی دیواره‌های جانبی. علامت سمت راست روی شاسی بوژی. مفهوم علامت : این علامت به همراه علامت ارائه شده در بند ۲-۱۶ (مطابق با فیش ۱-۴۳۰ با فیش ۳-۴۳۰) روی واگن‌هایی نصب می‌شود که برای تردد بین کشورهای دارای عرض خطوط متفاوت مناسب می‌باشند. برای واگن‌های مجهز به تجهیزات تغییر خودکار عرض خط. علامت ارائه شده در بند ۲-۱۶ در کنار علامت بند ۲-۱۷ قرار داده می‌شود.

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 یاتاقان باید بر خارج هر جعبه یاتاقان با رنگ سفید و کاملاً قابل رویت درج شود. بوژی‌های قابل تغییر عرض باید در برکه 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 ۳ 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 شرکت‌های ریلی استفاده می‌شود که موافقتنامه تبادل واگن (پ پ دبلیو) را امضاء کرده‌اند.

شرایط بند ۲-۱۷ به طور کلی کاربرد دارد.

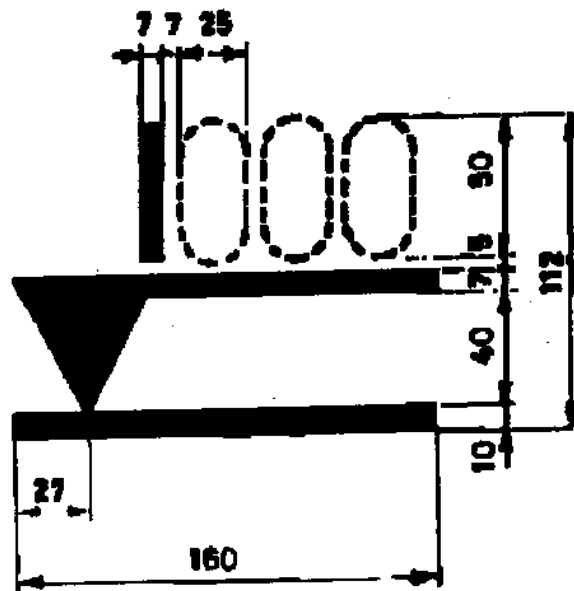
این علامت روی واگنهایی نصب می‌شود که بوژی‌های مجهز به چرخ و محورهای قابل تنظیم با فاصله اسمی ۱۵۲۰ میلی متر دارند. واگنهای مجهز شده به چنین بوژی‌ها باید در سمت راست دیواره جانبی خود ترکیبی از علامات نشان داده شده در بند های ۱۶-۲ و ۱۸-۲ داشته باشند.

* پ پ دبلیو 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.

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



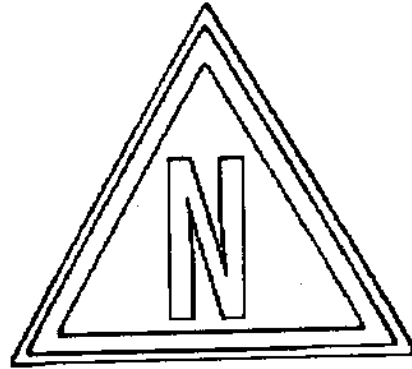
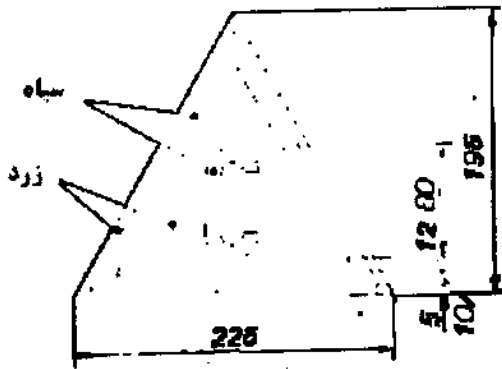
محل نصب علامت : سمت راست هریک از تیرهای اصلی (شاسی)

مفهوم: این علامت مخصوص واگن‌های کانتینر داری است که کانتینرهای بزرگ و/یا اتاقک‌های قابل تعویض را حمل می‌کنند و ارتفاع به میلیمتر سطح بارگیری در وضعیت بدون بار واگن را نشان می‌دهد.

۳-۲ علامت های مخصوص واگن ها حمل و نقل ترکیبی مطابق با فیش یو آی سی ۴-۵۷۱

واگنهای حامل اتاچک های قابل تعویض و
 واگنهای حامل دارای چرخ و محور مستقل که
 برای کدگذاری واحدهای بارگیری، از
 ویژگی ها شاخص مطلوبتری برخوردارند.

واگن کمرشکن برای حمل نیمه یدک کش ها



روی واگنهای جیبی نوع ۱ الف و ۱ ب و/یا روی

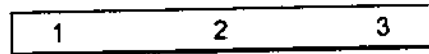
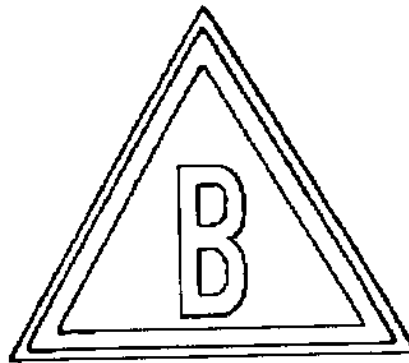
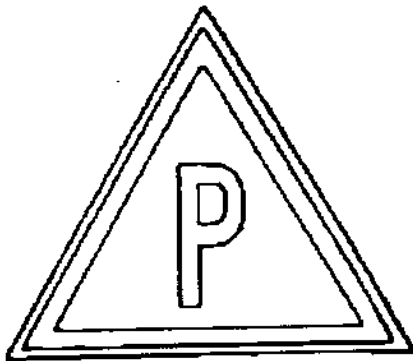
در واگنهای حامل و واحد های استوانه ای

سایر موارد

مشابه برای حمل نیم یدک کشها که از ظرفیت

مشخص

تجاوز کرده باشند.



محل نصب علائم: سمت چپ روی هر یک از دیواره های جانبی

دفتر هیئت دولت

برای واگن‌های مخصوص حمل و نقل ترکیبی ریلی / جاده ای، علامت‌های زیر به کار می‌رود:



روی واگن‌های جیبی برای حمل نیم تریلرهایی که مشخصات آنها در بند ۲-۳-۲ و ضمیمه ۳-۴ فیش ۵۹۶-۶ سی ۰۹۶-۶ درج شده است.



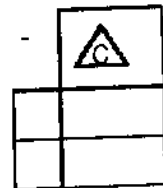
روی واگن‌های جیبی برای نیم تریلرهایی که مشخصات آنها در بند ۲-۳-۲ و ضمیمه ۳-۴ فیش ۵۹۶-۶ سی ۰۹۶-۶ درج شده است:



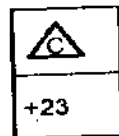
روی واگن‌های حامل اتاقک‌های قابل تعویض که مشخصات آنها در بند ۲-۳-۳ و ضمیمه ۳-۳ فیش ۵۹۶-۶ سی ۰۹۶-۶ درج شده است.



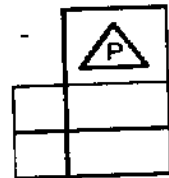
روی واگن‌های حامل واحدهای استوانه‌ای که مشخصات آنها در بند ۲-۳-۲ و ضمیمه ۳-۳ فیش ۵۹۶-۶ سی ۰۹۶-۶ درج شده است.



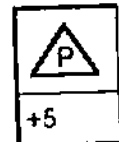
روی واگنهایی که حامل اتاقک قابل تعویض که خصوصیات آنها با شرایط مندرج در بند ۲-۳-۲ از فیش ۵۹۶-۶ UIC مطابقت ندارد،



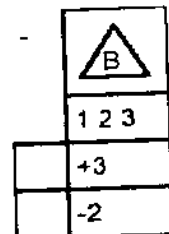
روی واگنهای حامل اتاقک تعویض که مشخصات آنها مطلوب تر از شرایط مندرج در بند ۲-۳-۲ از فیش ۵۹۶-۶ UIC می‌باشد.



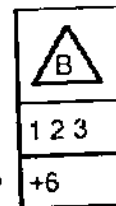
روی واگن‌های جیبی که مشخصات آنها در حمل و نقل نیمه یکدکشا، مطلوب تر از شرایط مندرج در بند ۲-۳-۲ از فیش ۵۹۶-۶ UIC نمی‌باشد



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

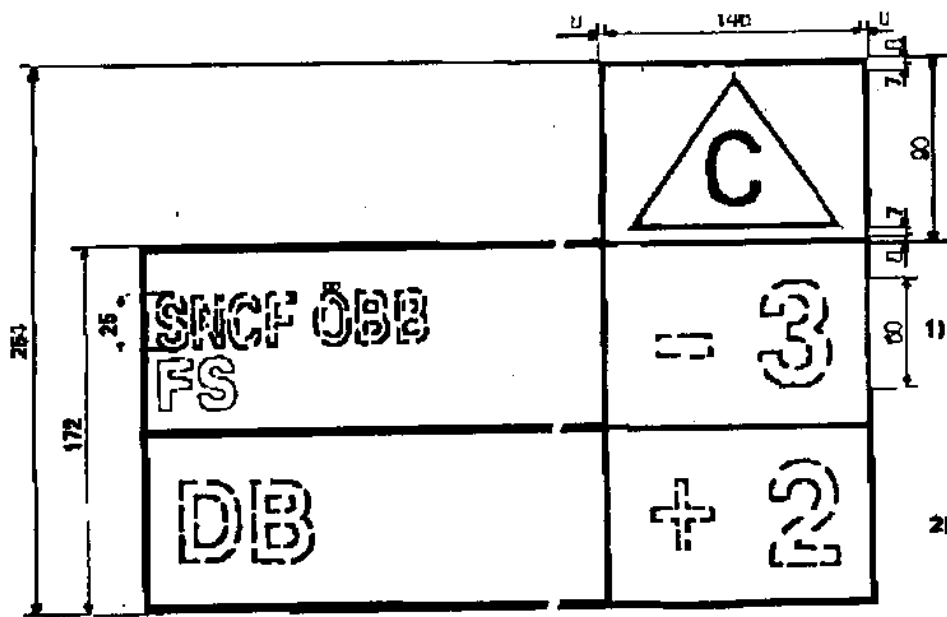


روی واگن حامل اتاقک تعویض که مشخصات آنها با شرایط مندرج در بند ۲-۳-۲ از فیش ۵۹۶-۶ UIC مطابقت ندارد.

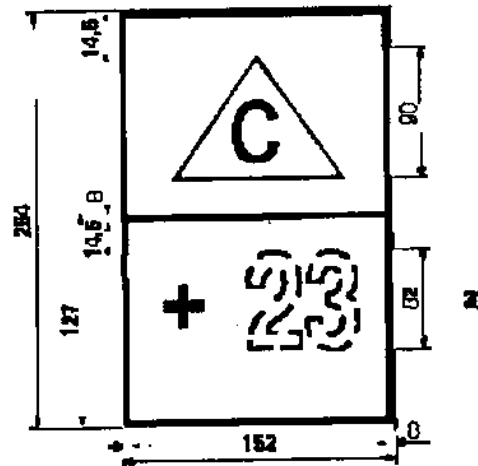


روی واگن‌های حامل صندوق اتاقک‌های قابل تعویض که مشخصات آنها مطلوب تر از شرایط مندرج در بند ۲-۳-۲ از فیش ۵۹۶-۶ UIC است.

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



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



مفهوم :

«-۳» :

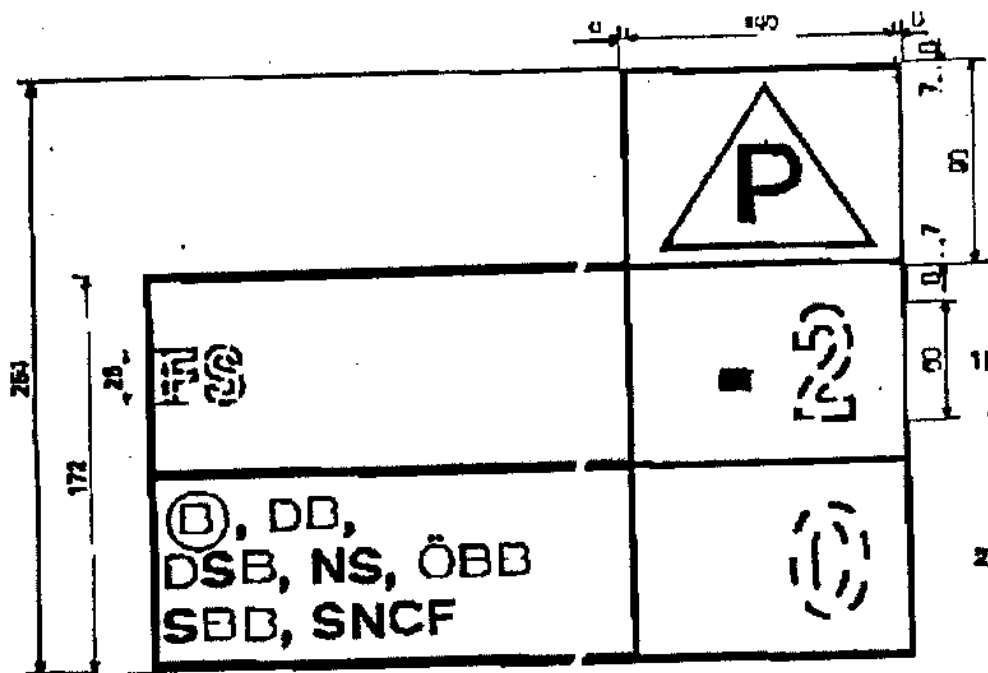
واگن فقط مجاز به بارگیری اتاقک های قابل تعویض است که شماره پروفیل آنها کمتر از (در این مثال دست کم ۳ شماره) شماره تعیین شده برای شرکت ریلی (یا شرکت های ریلی) ذیربط باشد.

«+۲» :

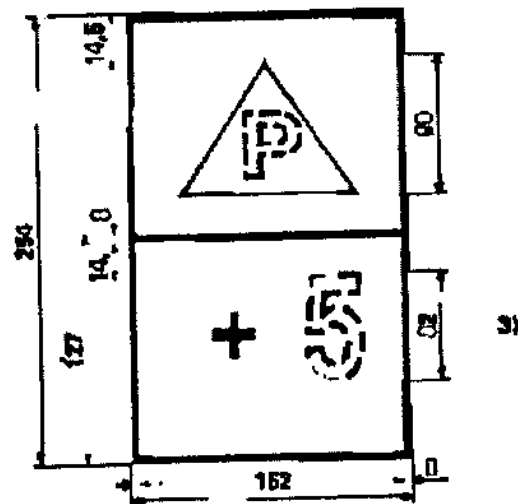
واگن مجاز به بارگیری اتاقک های قابل تعویضی است که شماره پروفیل آنها بیشتر از (به عنوان مثال حداکثر ۲ امتیاز) شماره اعلام شده به شرکت ریلی (یا شرکت های ریلی) مربوطه باشد.

«+۲۲» : واگن مجاز به بارگیری اتاقک های متحرکی است که شماره پروفیل آنها بیشتر از (به عنوان مثال حداکثر ۲۲ شماره) شماره پروفیل اعلام شده به شرکت ریلی (یا شرکت های ریلی) ذیربط باشد.

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



روی واگن‌های جیبی که مشخصات آنها در حمل و نقل نیمة تریلرها با شرایط مندرج در بند ۲-۲-۲ فیش ۵۹۶-۶ مطلوب تر است.



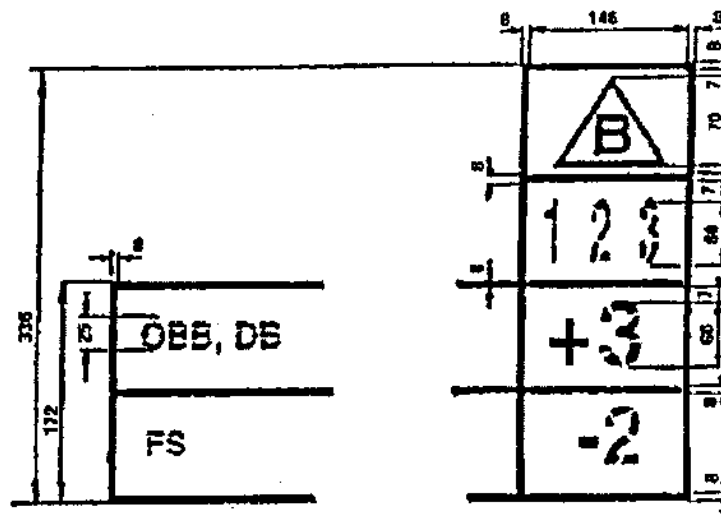
مفاهیم :

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 می‌باشد.

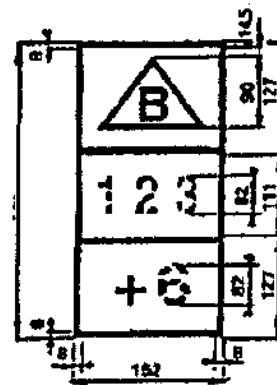
۰ : واگن فقط مجاز به بارگیری نیم تریلرهایی است که شماره پروفیل آنها خیلی از شماره اعلام شده به شرکت ریلی (یا شرکت‌های ریلی) مربوطه بیشتر نیست.

+۵ : واگن مجاز به بارگیری نیم تریلرهایی است که شماره پروفیل آنها بیشتر از (به عنوان مثال حداکثر ۵ شماره) شماره اعلام شده به شرکت ریلی (یا شرکت‌های ریلی) ذیربط باشد.

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



روی واگن‌های دارای اتاقک‌های قابل تعویض که مشخصات آنها از شرایط مندرج در بند ۲-۳-۲ فیش یو آی سی ۵۹۶-۶ مطلوب تر است.



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 شرکت‌های ریلی) مربوطه می‌باشد.

۲- : واگن مجاز به بارگیری اتاقک‌های قابل تعویضی است که شماره پروفیل آنها (به عنوان مثال حداقل ۲ شماره) کمتر از شماره تعیین شده برای شرکت ریلی (یا شرکت‌های ریلی) ذیربط می‌باشد.

۶+ : واگن مجاز به بارگیری اتاقک‌های قابل تعویضی است که شماره پروفیل آنها (برای مثال حداکثر ۶ شماره) بیشتر از شماره پروفیل تعیین شده توسط شرکت ریلی (یا شرکت‌های ریلی) می‌باشد.

۱-۲ علامت طول واکن از بالای تامپون ها
 طول تامپون های (ضربه گیرهای) بیرونی



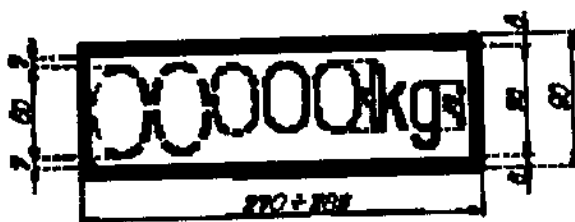
محل نصب علامت: سمت چپ هریک از دیواره های جانبی

مفهوم علامت: طول تامپون از بالای واکن به متر (ام) مشخص می شود.

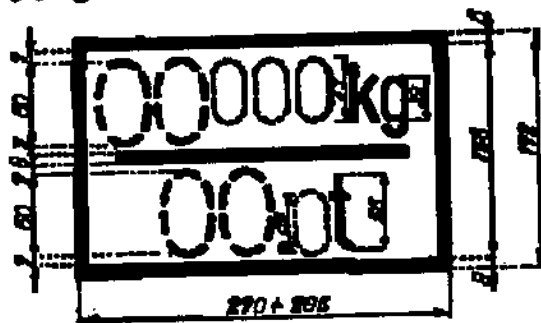
روی واکن های متشکل از واحدهای مجزا که توسط قلاب های دایم به هم جفت می شوند، طول کلی واکن باید مشخص شود.

۲-۲ علامت وزن واکن خالی و وزن ترمز

تصویر ۱: وزن خالی واکن

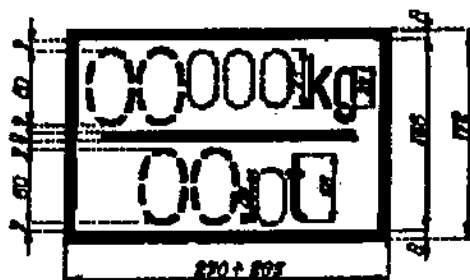


تصویر ۲: وزن خالی واکن و جرم ترمزگیری با استفاده از ترمز دستی در واکن کفی.



دفتر هیئت دولت

تصویر ۲: وزن واگن خالی و جرم ترمز گیری وارده به ترمز با استفاده از ترمز دستی با بکاراندازی از زمین (مورد دوم با کادر قرمز مشخص می شود).



محل نصب علامت: سمت چپ روی هر یک از دیواره های جانبی

مفهوم علامت: ترمزگیری واگن خالی (رقم بیشتر) و ترمزگیری واگن با بار (رقم کمتر) را نشان می دهد. علامت مرتبط با نمودارهای ۲ یا ۳ زمانی درج می شود که جرم ترمزگیری کمتر از وزن کل واگن باشد (وزن واگن خالی + بار مربوط به حداکثر وزن)

جرم ترمزگیری واگن (رقم پایین تر) طبق نمودار ۳ باید وقتی مربوط به سیستم ترمز گیری دستی با بکاراندازی از زمین می باشد درون کادر قرمز قرار گیرد.

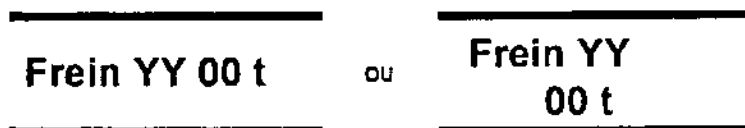
اگر واگن به سیستم های متعدد ترمز دستی مستقل از یکدیگر مجهز باشد، تعداد این ترمزها باید در جلوی علامت جرم ترمزگیری درج شود. (به عنوان مثال تی ۰ ۰۰×۲).

نکته مهم ۱: علامت مندرج در نمودار ۱ تا زمانیکه که واگن باید علامت مندرج در نمودار ۲ را حمل کند، روی آن نصب نمی شود.

نکته مهم ۲: به واگن هایی که تفاوت وزن خالی آنها با وزن خالی واقعی بیش از ۲ درصد است، باید برچسب "مدل ام" چسبانده شود.

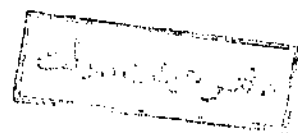
۳-۲ علائم نشان دهنده دستگاه تغییر وضعیت ترمز های فشرده، درج وزن ترمز روی واگن ها. علامت اختصاری نوع ترمز

۳-۳-۱ درج وزن ترمز واگن ها بدون دستگاه تغییر وضعیت ترمزگیری

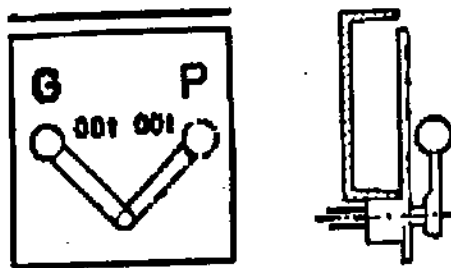


محل نصب علائم: روی هر یک از ستون های اصلی (شاسی)، نزدیکی محل درج سیستم ترمز.

مفهوم علائم: علامت مرتبط با نوع ترمز (وای وای YY) مطابق با بند ۹-۳-۴ و درج جرم ترمزگیری (تی) (استفاده از واژه "ترمز" بعد از این علامت اختیاری است).



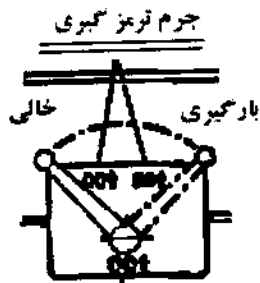
۲-۳-۴ دستگاه تغییر وضعیت «باری - مسافری» (جی/پی G/P) (دستی)



محل نصب علامت: روی صفحه فلزی پشت اهرم تنظیم، در امتداد اهرم، اگر جرم ترمز (تی) در موقعیت «بار» یا «مسافر» متفاوت باشد.

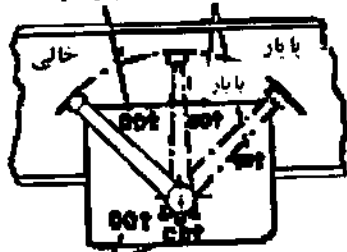
مفهوم علامت: زمانی که یک واکن دارای مکانیسم تغییر حالت «بار/ مسافر» باشد، تغییر حالت از یکی به دیگری با استفاده از اهرم یا دستگیره تعبیه شده میسر خواهد بود (شکل موجود در بند ۲-۳-۴).
 در وضعیت ترمزگیری «کالا»، اهرم یا دستگیره در موقعیت متمایل به بالا و سمت چپ قرار می‌گیرد.
 در وضعیت ترمزگیری «مسافر»، اهرم یا دستگیره در موقعیت متمایل به بالا و سمت راست قرار می‌گیرد.

۲-۳-۳ تغییر وضعیت «خالی/ بارگیری» (قابل حرکت با دست)
 وسائط نقلیه ریلی مجهز به اهرم تغییر نظام «خالی/بار» (نمودارهای ۱ و ۲)



نظام تغییر وزن

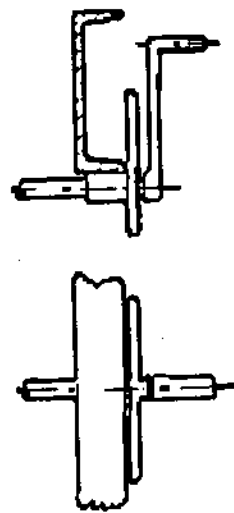
جرم توزع‌گیری



نظام تغییر وزن

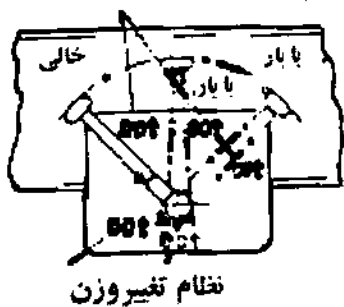
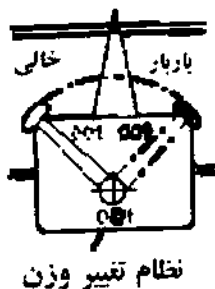
تصویر ۳:
 نظام توزع‌گیری خالی و نظام
 توزع‌گیری با بار

تصویر ۴:
 نظام توزع‌گیری
 خالی و چند حالت
 (برای مثال، دو نظام توزع
 گیری با بار)



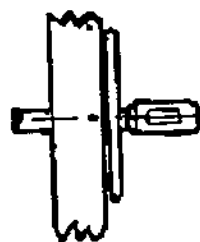
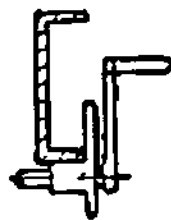
وسائط نقلیه ریلی دارای دو یا بیش از دو حالت تغییر "خالی - با بار" (نمودارهای ۳ و ۴)

جزم توغز گیری



تصویر ۵:
نظام توغز گیری
خالی و
نظام توغز گیری
با بار

تصویر ۶:
نظام توغز گیری
خالی و چند حالت
(برای مثال، دو
نظام توغز گیری
با بار



محل نصب علائم: (اشکال ۱ تا ۴) روی هر یک 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 در هر محوری هر بوژی کمتر از میانگین نظام تغییر وزن مندرج باشد.

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 می گیرد.

موقعیت های مرتبط با سایر حالت های ترمزگیری با بار جایی میان این موقعیت های نهایی قرار دارد و با افزایش تدریجی قدرت ترمزگیری از سمت چپ به راست افزایش می یابد.

دفتر هیئت دولت

۴-۳-۴ علامت مخصوص واگن‌های دارای یک سیستم ترمزگیری خودکار تابع وزن بار

تصویر ۱

YY - GP - A
MAX : 00 t

محل نصب علامت : درون یک کادر روی هریک از ستون‌های اصلی (شاسی).

مفهوم علامت : نشانه نوع ترمزگیری (وای وای)، مطابق با بند ۹-۳-۴، اطلاعات تکمیلی مطابق با بند ۹-۴-۳ (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 هریک از تیرهای اصلی (شاسی) بعد از مندرجات مربوط به سیستم ترمز.

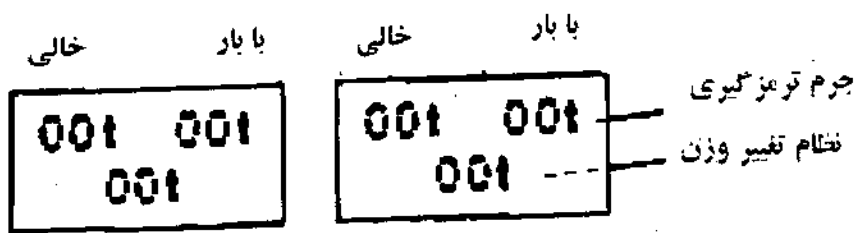
مفهوم علامت : روی برخی از واگن‌های قدیمی، وزن ترمزگیری مرتبط با وضعیت‌های مختلف بار (حداکثر تاه وضعیت) به شکل جداول درج می‌شود، در هر ستون جدول دو رقم به چشم می‌خورد:

- بالا : ارزش یا میزان بار ترمزگیری {تی}
- پایین : حداقل وزن ترمزگیری ناخالص {تی} ارائه دهنده یک بار ترمزگیری {تی} حداقل معادل این مقدار

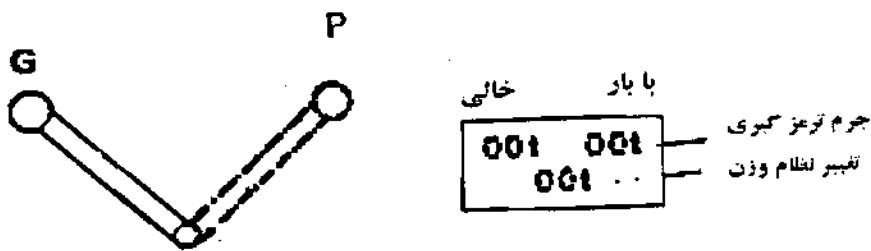
دفتر ثبت دولت

۴-۳-۵ علائم مخصوص واکنش‌های دارای سیستم تغییر خودکار وضعیت واکن «خالی- با بار»

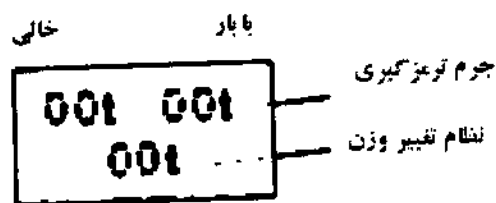
تصویر ۱: وسائط نقلیه دارای وزن ترمزگیری متعدد در وضعیت های بار و مسافر



تصویر ۲: واکن های دارای یک وزن ترمزگیری در وضعیت های «بار» و «مسافر»



تصویر ۳: واکنهای تنها دارای یک وزن ترمزگیری با بار یا مسافر



محل نصب نمودارهای ۱-۳: روی تیرهای اصلی (شاسی) نزدیک علامت سیستم ترمز

مفهوم علائم: روی این واکن ها، تغییر «خالی/ با بار» به شکل خودکار صورت می گیرد، وقتی که وزن

ناخالص (وزن واکن و وزن بار) {تی}، از وزن تغییر وضعیت درج شده {تی} بیشتر باشد.

۴-۳-۶ تعیین موقعیت چرخ و محورهای واکنهای مجهز به یک توزیع کننده

درواکنهای 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.

۷-۳-۴ 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) و اژه
اختصاری نوع ترمز، مطابق با بند ۹-۳-۴ (وای وای)؛ حروف تکمیلی مطابق با بند ۹-۳-۴ (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

Max. 43 t¹⁾

9 - 12 t²⁾

محل نصب نمودارهای ۱ و ۲: روی تیر اصلی (شناسی) 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.

۸-۳-۴ 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 (شناسی) برای نشان دادن موقعیت

دفتر هیئت دولت

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 با ید اعمال گردد.

۹-۳-۴- حروف اختصاری مراجع برای ترمزهای بادی پذیرفته شده در حمل و نقل بین المللی از

تاریخ ۲۰۰۵/۳/۱

۱- نوع ترمز

کی کی	ترمز کونز-کنور
دی آر	ترمز درول شامر
بی اُ	ترمز بوزیچ
اچ آی کی	ترمز هیلدبراند-کنور
بی دی	ترمز بردا
سی اچ	ترمز چارمایلز
اُ	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
	(تأیید شده تا ۲۰۰۰/۱/۱ برای واگنهای جدید)
دبلیو ای *	ترمز داویس و مت کالف، توزیع کننده دی ام دی ۲
دی ام	ترمز ام زد تی اچ ای پی اُ اس
ام اچ	ساب- واپکو، تیپ اس دبلیو ۴/۳، اس دبلیو ۴/اس دبلیوسی
اس دبلیو	توزیع کننده ۴۸۳- کی ای ** (در وضعیت ۴۸۳، ترمز با شرایط
	شبکه های راه آهنهای مشترک المنافع انطباق دارد). ۴۸۳ کی ای **

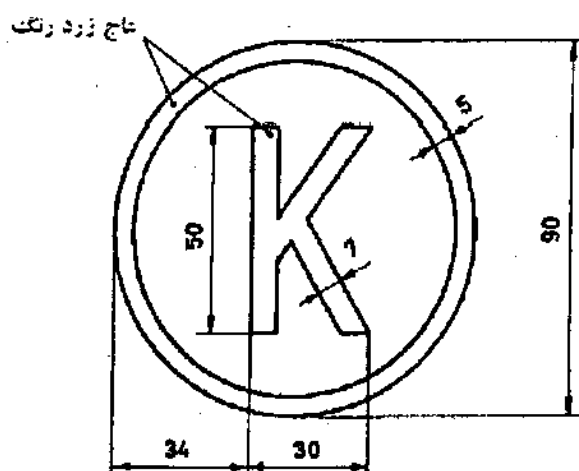
۲- مرجع های تکمیلی

جی	ترمز قطار باری
پی	ترمز قطار مسافری
آر	ترمز قدرت بالا
جی پی	سیستم تغییر وضعیت ترمز جی ای پی
پی آر	سیستم تغییر وضعیت ترمز پی آر
جی پی آر	سیستم تغییر وضعیت ترمز جی ای پی / آر
آ	سیستم ترمزگیری با قابلیت تغییر وضعیت خودکار متناسب با بار
ام جی	ترمز ریل الکترومغناطیس

محل نصب علائم :

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 با سایر علایم ترمزگیری.

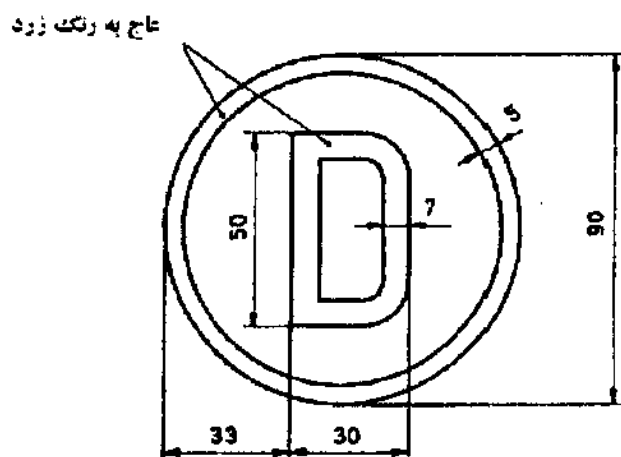
۴-۴- علامت مخصوص واگنهای مجهز به لنت های ترمز ساخته شده از مواد ترکیبی



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.

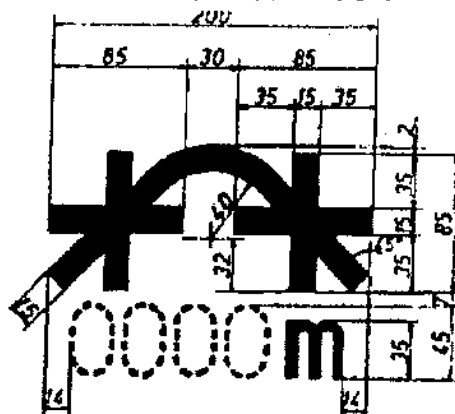
۴-۵- علامت مخصوص واگنهای مجهز به ترمزهای دیسکی



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.

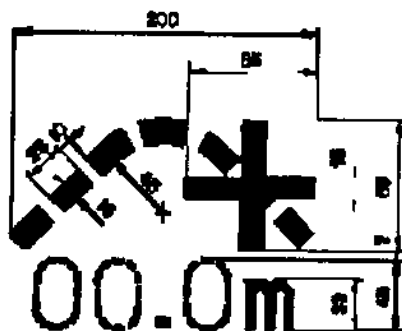
۱- ۵ علامت مخصوص واگنهایی که مجاز به عبور از تپه های مانوری نمی باشند



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.

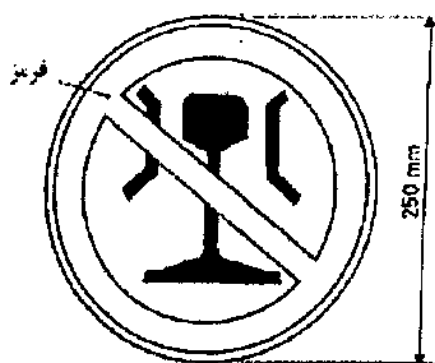
۲- ۵ علامت مخصوص واگنهای بوژی دار که فاصله بین دو محور داخلی بیشتر از ۱۴ متر مجاز به عبور از تپه های مانوری هستند



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

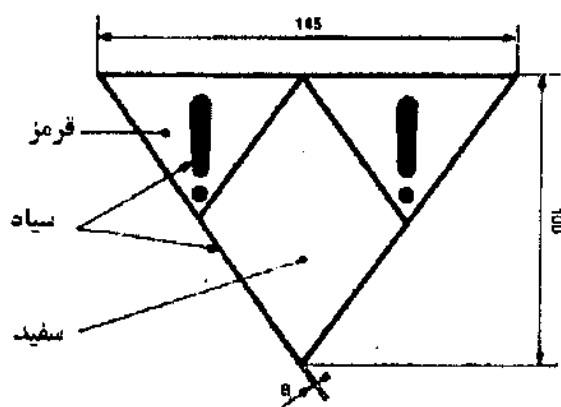
۵-۳ علامت مخصوص واگنهایی که مجاز به عبور از سرعت گیرها یا سایر تجهیزات مانور و بازدارنده در وضعیت فعال نمی باشند.



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 واگن نباید از سرعت گیرها یا سایر تجهیزات مانور و بازدارنده در وضعیت فعال عبور کنند.

۵-۴ علامت برای واگن های جهت جلوگیری از برخورد تامپون ها



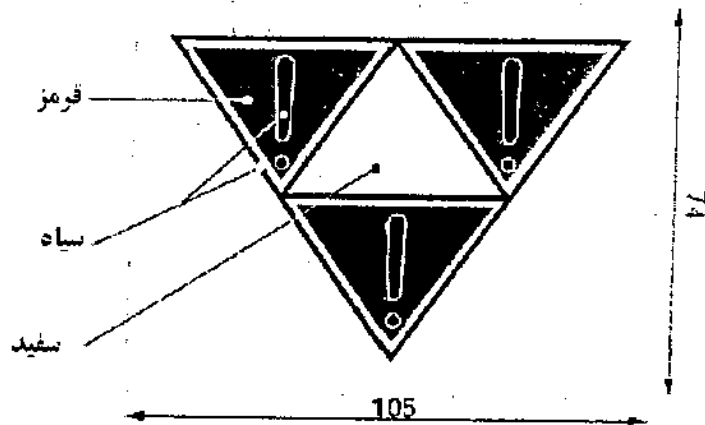
محل نصب علامت:

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 واگن 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 ممنوعیت عملیات مانور تپه ای یا مانور ضربه ای برای واگن ها



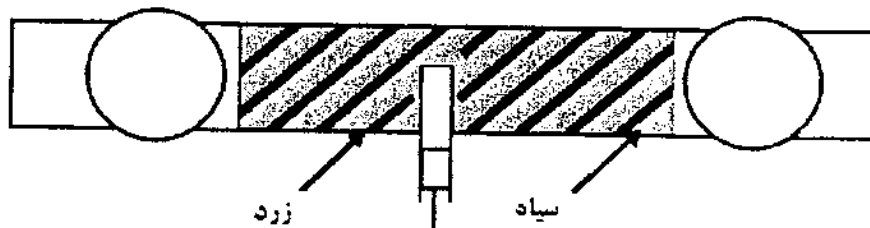
محل نصب علامت: سمت چپ تیر اصلی (شاسی) یا روی بخش ها پوشاننده تیر اصلی (شاسی) یا روی تخته ها ویژه قرار داده شده در ارتفاعی مشابه به ارتفاع تیر اصلی.

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 علائم دائمی جابجایی (علائم 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 برون ممکن است رعایت نشود. دستورالعمل های مانور را رعایت کنید.

۷-۵- علامت واکنهای مجهز به تجهیزات ضربه گیر با کورس بلند

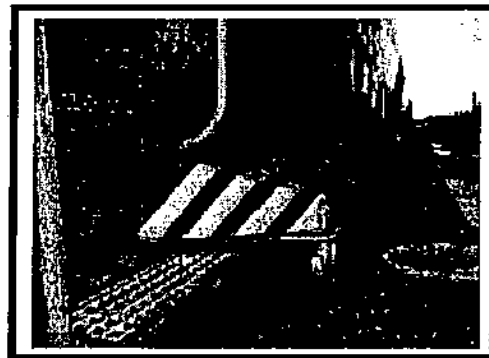
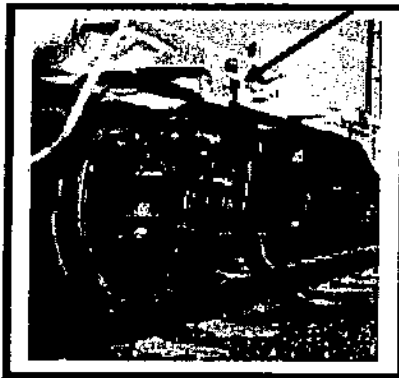


سطح راه راه
سیاه و زرد
بایستی پاک
شود.

محل نصب علامت: نوارهای اریب مشکی روی زمینه ای زردرنگ پوشش دهنده ی نواحی خطرناک واکنهای 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 واکن 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.

۸-۵- علامت مخصوص واکنهای مجهز به قلابهای کابلی برآمده

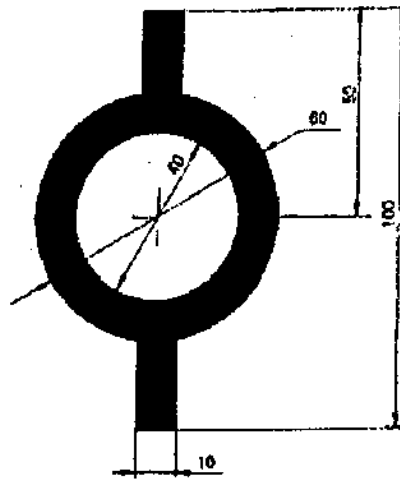


محل نصب علامت: قلابهای کابلی برآمده، و سپر های قلاب که بیش از ۱۵۰ میلی متر بیرون زده باشند و هرگونه نگهدارنده و کنسول باید به قرار زیر با رنگ علامت گذاری شوند:

- 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

۵-۹- علامت مخصوص واگنهای با ترکیب ثابت

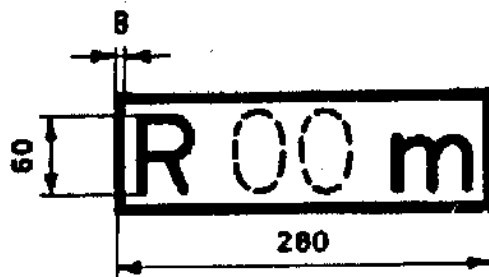


رنگ متضاد با
رنگ واگن

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.

۵-۱۰- علامت مخصوص واگنهای بوژی دار مجاز به عبور از پیچ هاب با شعاع بیش از ۳۵ متر



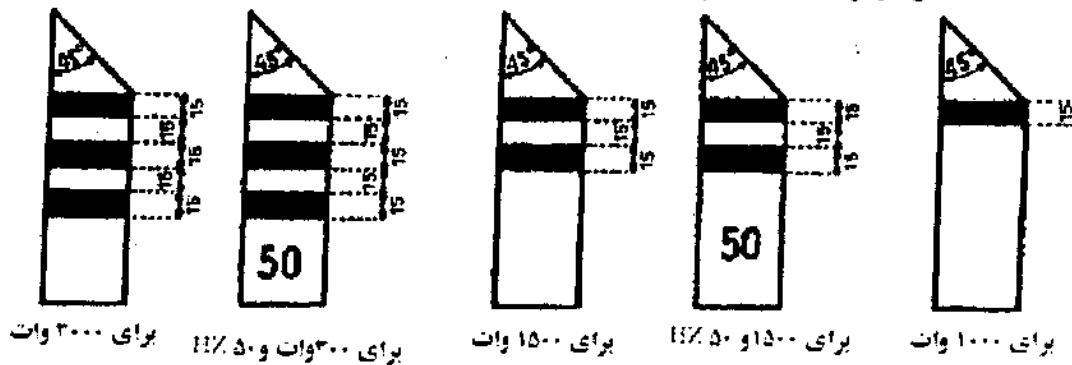
محل نصب علامت: سمت چپ هر تیر اصلی (شاسی) یا روی بخش های پوشاننده تیر اصلی (شاسی) یا روی تخته های ویژه قرار داده شده در ارتفاع مشابه ارتفاع شاسی.

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 جایجایی جانبی و/یا حداکثر فاصله نافی های بوژی اطلاق می گردد.

دفتر هیئت دولت

۱۱-۵ علامت مخصوص واکنهای مجهز به خط برق قطار (شین)

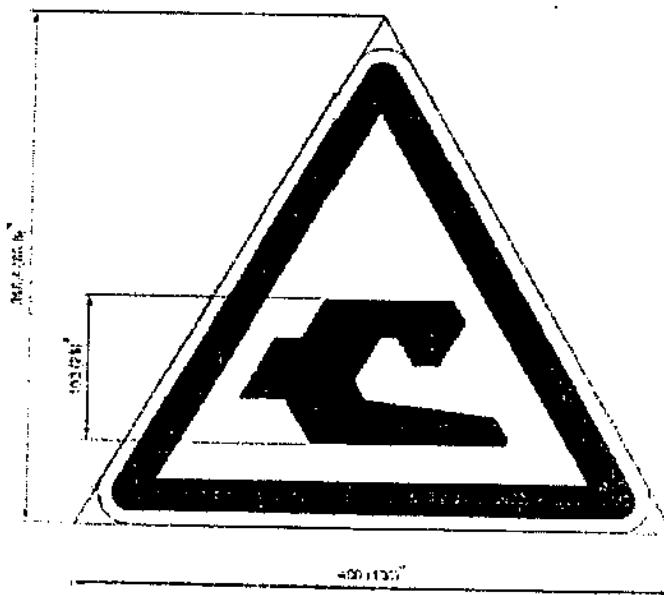


محل نصب علامت: روی بخش پایینی ستونهای گوشه، روی هر دو سطح این ستونها، در واکنهای بدون ستون های گوشه، نصب اینگونه علائم که روی صفحه های فلزی توصیه می شود.

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 واکن 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 واکن به یک خط برق قطار مجهز است. یک نوار مشکی رنگ علامت کابلی با جریان برق سیستم ۱۰۰۰ ولت یا 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 واکنهای مجهز به قلاب اتوماتیک (مطابق با استاندارد اس جی د)



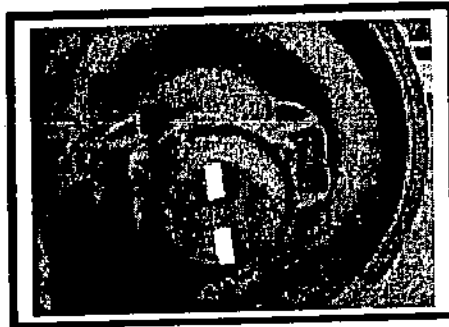
محل علامت: در انتهای واکن یا تیر اصلی (شاسی) و در انتهای دیوارهای کله کی

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.

* اس جی د: سازمان همکاری راه آهن، که مقر آن در شهر ورشو لهستان است.

۶-۱ علامت مخصوص چرخهای مقاوم در برابر تنشهای حرارتی شدید



محل نصب علامت: روی درپوش جعبه یاتاقان.

مفهوم علامت: محورها دارای چرخهایی با قابلیت مقاومت در برابر تنشهای حرارتی شدید هستند مطابق با فیشهای ۵-۵۱۰ و ۲-۵۱۰ (ضمیمه اچ).

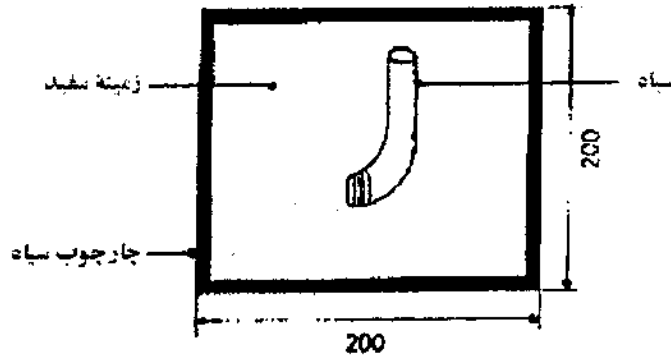
۶-۲ علامت چرخهای با بانداژ جداگانه (مونتاز شده)



محل نصب علامت: علایم کنترل (چهار نوار رنگی، با زاویه ای ۹۰ درجه نسبت به یکدیگر) در سطح بیرونی بانداژ و تاج چرخ.

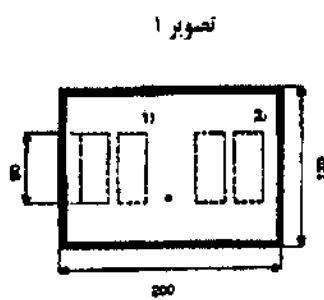
مفهوم علامت: علامت کنترل وضعیت بانداژ روی تاج چرخ.

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.

۲-۶- علامت مخصوص آزمایشات واکن مخزن، کد گذاری واکن های مخزن و دستورالعملهای ویژه

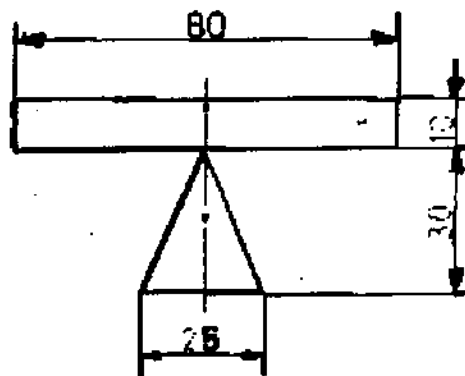


تصویر ۲ (نمونه)

TE 5

محل نصب علامت: سمت راست، هر دو سوی واکن مخزن
مفهوم علامت (نمودار ۱): علامت آزمایش بعدی واکن 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 واکن به مواد غیر قابل اشتعال مجهز می باشد.
*نکته مهم: همچنین کد واکن 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 واکن 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.

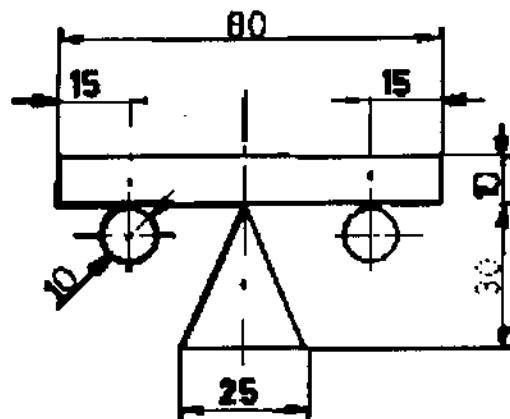
۷-۱- علامت مربوط به نقاط مخصوص بالابردن بدنه واگن در کارگاه شستشوی واگنها



محل نصب علامت: نقاط تخصیص یافته در تیرهای اصلی (شاسی)

مفهوم علامت: علامت زنی نقاطی که جکها، تجهیزات بالابر و غیره برای بلند کردن کل اتاقک واگن قرار می گیرند.

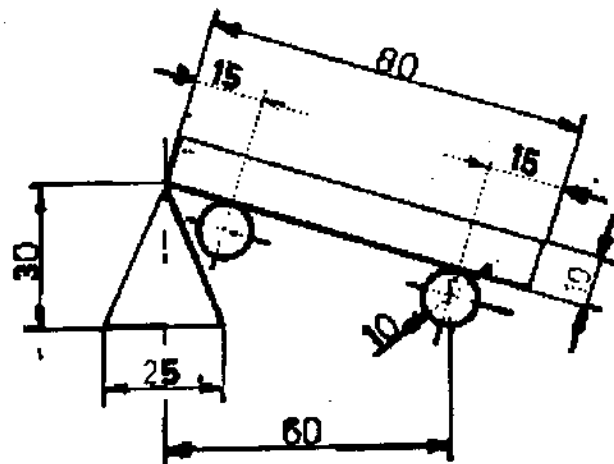
۷-۲- علامت مربوط به بالابردن در چهار نقطه با یا بدون سیستم حرکت



محل نصب علامت: در نقاط تخصیص یافته در تیرهای اصلی (شاسی)

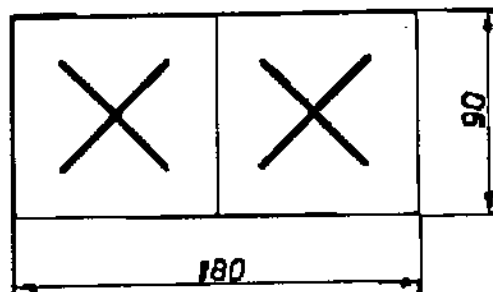
مفهوم علامت: علامت زنی برای نشان دادن محل قرار دادن جکها، تجهیزات بالابر، غیره برای بالابردن کل بدنه واگن، شامل سیستم حرکت در صورت مقتضی.

۷-۳- علامت مخصوص بالابردن 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.



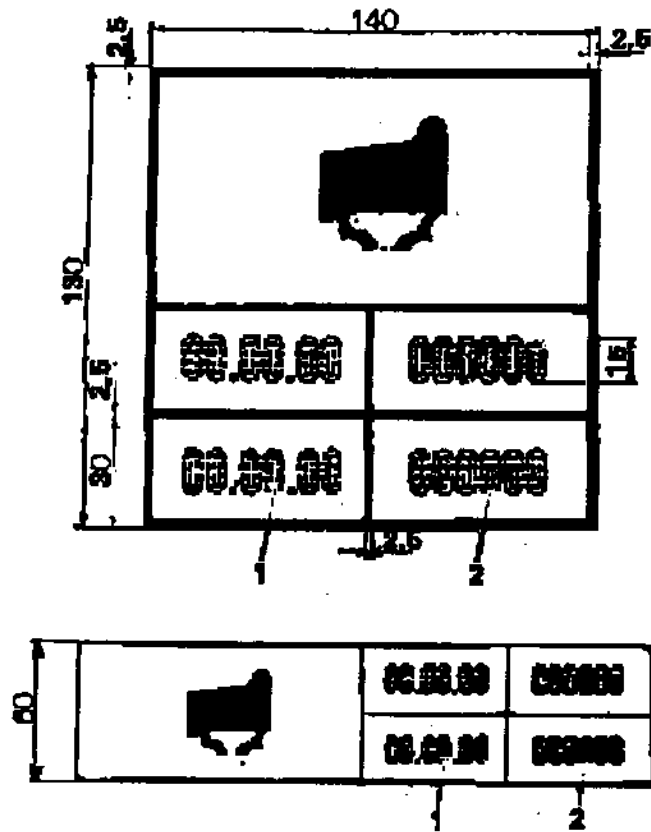
محل نصب علامت: در نقاط تخصیص یافته در دو سوی تیرهای حامل کله گی یا در نزدیکی آن
 مفهوم علامت: مخصوص نقاطی که جک ها، تجهیزات بالا، غیره برای بالابردن کل اتاقک واگن از یک قسمت انتهایی یا نزدیک به انتها، به همراه بالابر (جک) پیچی (در صورت مناسب بودن) قرار می گیرند.

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.

۵-۷- 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 در محل قرار داشتن بانداژ چرخ انجام شده است درج می شود. علاوه بر تاریخ، حروف اختصاری شرکت ریلی و کدکارگاه (۲) نیز مشخص می شود.

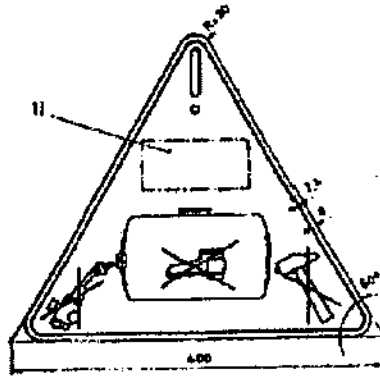


حروفی آبی رنگ در زمینه ای سفید

محل نصب علامت: سمت راست روی دیواره های جانبی، زیر علامت یو آی سی یا یو آی سی اس تی.

مفهوم علامت: در واکنشهای مخصوص حمل و نقل مواد غذایی فاسد شدنی این علامت نشانه متمایز کننده سیستم کنترل درجه دما طبق توافقنامه "آ ت پ" نشان می دهد و در آن تاریخ سر رسید (ماه یا سال) گواهینامه واکن درج شده است.

۷-۷- علامت مخصوص حفاظت از واکنشهای مخزنی دارای پوشش داخلی



نصوب: حاشیه و علامت سیاه بر روی زمینه زرد رنگ

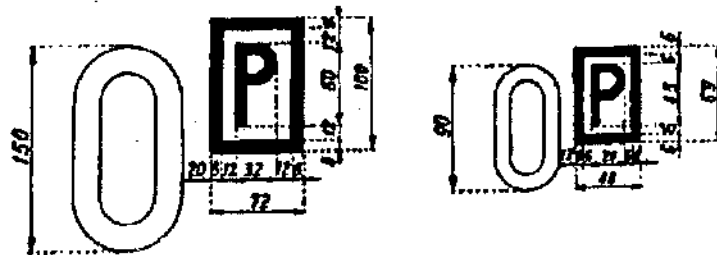
محل نصب علامت: روی مخزن در نقاط مناسب که کاملاً قابل رؤیت باشند.

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.

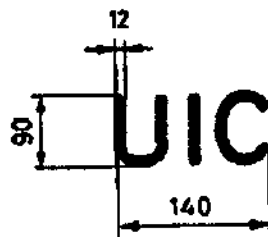


محل نصب علامت: سمت چپ دیواره های جانبی، پس از عدد کنترل خودکار واگن.

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.

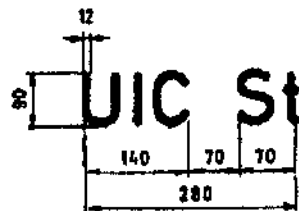
تصویر ۲ علامت مخصوص واگنهای متحدالشکل



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 آی ساخته می شوند) ممکن است این علامت را دریافت کنند.

۷-۹ علامت مربوط به قطعات تعویضی (بدکی)

۷-۹-۱ قطعات بدکی استاندارد علامت^{۱۱} و چرخ و محورها و ضربه گیرها نیز حروف اختصاری یا شماره کد مالک را حمل می کنند. برای چرخ و محورهایی که تاریخ تولید آنها به قبل از استاندارد سازی باز می گردد علامت^{۱۱} باید در بازدید بعدی از واگن (در صورت مطابقت داشتن اینگونه قطعات با ضوابط استاندارد سازی) روی آنها نصب شود. در کوپلرهای پیچی نیز علامت "اس تی" درج می شود.

۷-۹-۲ چرخ و محورهایی مناسب برای بارهای محوری بیش از ۲۰ تن از علامت $2Q=60. 0T$ (مؤید بار مجاز در محور) برخوردار می باشد :

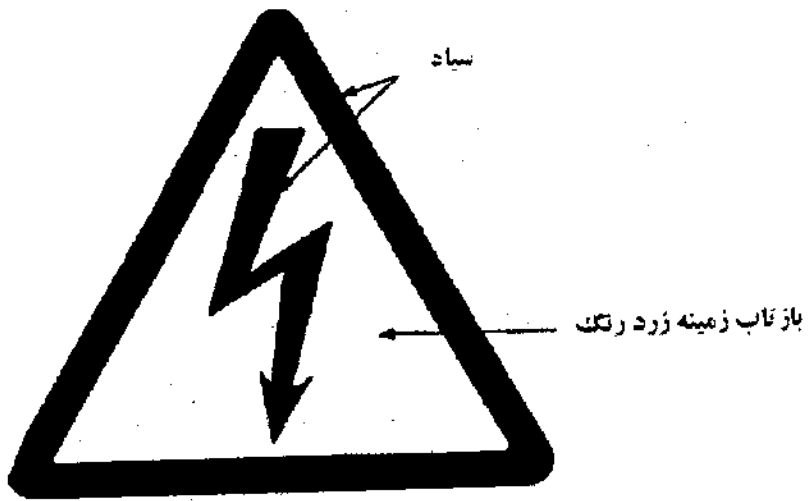
- روی حلقه شناسایی چرخ و محورهایی که با یک رینگ (بست) دور محور قرار می گیرند.
- روی سطح داخلی تویی هسته چرخ برای چرخ و محورهایی بدون پلاک شناسایی

۷-۹-۳ سیستم فنربندی با تیغه های مناسب برای تحمل بار محوری بیش از ۲۰ تن دارای علامت $2Q=00/0$ (معرف بار مجاز در هر محور) می باشد.

۷-۹-۴ جوشکاری یا کاری که با گرمای شدید همراه است یا نزدیکی به ضربه گیرهای 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 105-X باید روی بدنه تامپون زیر علامت^{۱۱} 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.

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 وابسته به محلی خواهد بود که نصب می شود.

شرایطی که باید برای حمل و نقل واگن از طریق فری- بوت لحاظ شود

گروه ۱

شرکت ریلی اارلیه 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 :

ترابورگ - سابیتز هاف

ملسینگبورگ سید - کوبنهاگن

کوتنبورگ - فردریک شاون

سوننوجسی - پستادت

کنسائتا - سامسون

رجیوکالابریا - مسینا

ویلاست 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 دارای 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 زمانی که 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 بیش 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 تی)

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.

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	۲	۳	۲	۱
	۲۳۰	-	-	-	۳	ترابورگ - سابیتز هاف
		-	-	-	۵	
	۲۳۰	۱۹۰	۰	۱۹۰	۵	هلستنگبورگ سید - کوبنهان
		۱۹۰	۱۱.۷	۱۹۰		
	۲۳۰	۱۵۰	۱۲	۱۵۰	۳۰۲	گوتبورگ - فردریک شاون
					۵	مانعو - تراوموند
	۲۳۰	۱۸۰	۱۳	۱۸۰		سونوجسی - پستات
					۳	
	۱۳۰	۱۲۰	۲.۵	۱۲۰	۵۰۱	کنستانتا - سامسون
					۳	رجیوکالابریا - مسینا
	۱۳۰	۱۵۰	۱۵.۵	۱۵۰	۳	ویلاست جوانی - مسینا
		۱۲۰	۱۹.۶	۱۲۰		
	۱۳۰	-	-	-	۳	سیویتاویچیا - گولفو اراتچی
					۳	سیرکسی - حیدرپاسا
					۲	تاتوان - وان
	۱	۱۲۰	-	۱۲۰	۲	
					۱	

مسیرهای فری - بوت بین شرکت‌های ریلی گیج استاندارد و کشور فنلاند :

لوبیک - اسکاندیناوین کای (آلمان) - تورکو (فنلاند).

استکهلم (سوئد) - تورکو (فنلاند)^۱

هارگ شان (سوئد) - بوسی کاویونکی (فنلاند)^۲

واگنهایی که ممکن است بدین 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	۲	۱۵۰	۲	استکهلم - تورکو
	۰	۱۵۰	۰	۱۵۰	۲	
	۲۳۰	۱۵۰	۳.۸	۱۵۰	۱	هارگ شان - اونسکاوپونی
	۲۳۰	۱۵۰	۵	۱۵۰	۱	
	۲۳۰	-	-	-	۱	
	۲۳۰	۶	۶	۱۵۰	۱	

بستور 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

دفتر هیئت دولت

دستورالعمل های مربوط به استفاده از واگنهایی دارای چرخ و محورها با قابلیت تغییر پذیری برای عبور از مسیر پیرونه

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 شرکتهای ریلی هستند که در همین راستا شرکتهای ریلی ذیربط یا صاحبان واگنها از قبل موافقتنامه ای را با شرکتهای ریلی فرانسوی و ایبریایی (ایبریا، 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 علایم 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:

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 محورهای یاد شده باید به صاحبان شان باز گردانده 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 آنها انجام دهد.

۱- در متن بعدی، از واژه "چرخ و محور" هم برای گیج استاندارد و هم گیج پهن (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.

۲-۲-۳ 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 ۲-۲-۳-۱) 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.

۲-۳ 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 محورها 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.

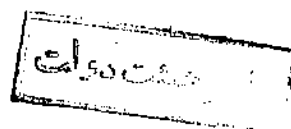
اگر شرکت ریلی خودش چرخ و محورها تعویض نکند، با حضور در محل عملیات تعویض را صرفاً به لحاظ ایمنی کنترل کند.

۳-۲ واگنها باید (ترجیحاً) در محل تعویض، به چرخ و محورهایی 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.



۲-۴-۳ 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 ۳-۴-۴: 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 آرایه شوند با توجه 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.

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.

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.

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 تورینو را فراهم سازد.

۱-۱- در ادامه متن واژه های چرخ و محور و بوژی هم برای تجهیزات مربوط به گنج استاندارد و هم گنج عریض استفاده می شود

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 ۳-۴-۱: توسط شرکت ریلی مسئول،


- طبق مفاد بند ۳-۴-۲: توسط مالک،

- طبق مفاد بند ۳-۴-۳ و ۳-۴-۴: توسط راه آهن فنلاند اگر این نهاد طبق ماده ۱۱ سی یو نیو 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 ۳-۴۰ 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 "

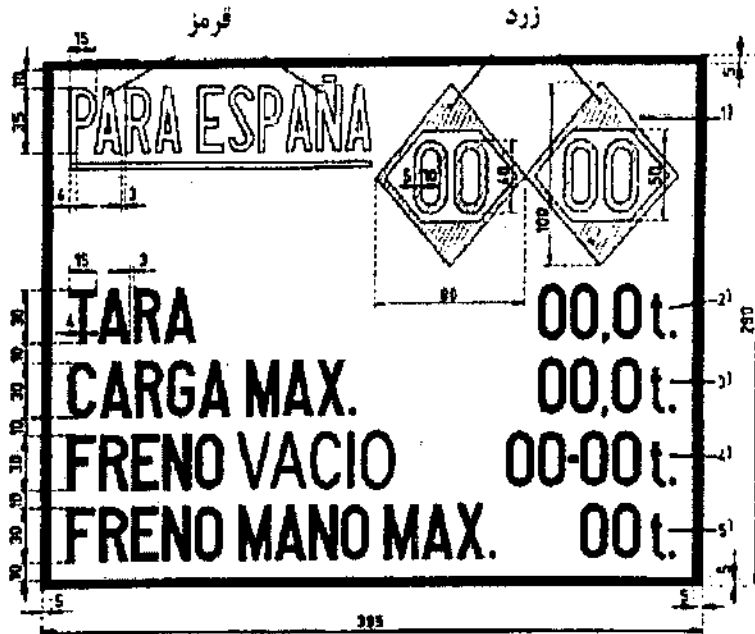
۵-۴ چرخ و محورها با قابلیت تعویض باید شماره کد یا حروف اختصاری مالک همراه با بازرسی دوره ای و تاریخ (ماه و سال) آخرین بازدید باشند که موارد یاد شده روی پوسته محفظه چرخ و محور درج می شود.

سازمان حمل و نقل ریلی

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 علائم مربوط به بازدید طبق بند ۲-۲ 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.

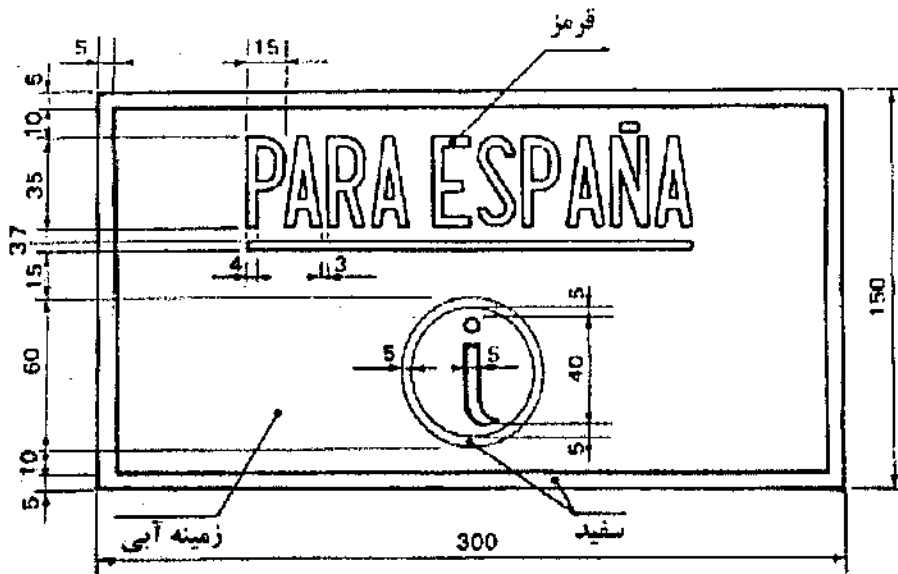
مفهوم علامت: ۱. لوزی سمت چپ
حداکثر سرعت با حداکثر بار
لوزی سمت راست
حداکثر سرعت بدون بار، در صورت یکسان بودن
حداکثر سرعت بدون بار و حداکثر سرعت با بار تنها
یک لوزی ترسیم خواهد شد.

۲-تارا وزن وسیله نقلیه ریلی
۳-کارکا ماکس وزن مجاز بارگیری
۴-فرنو ترمز خلاء

عدد سمت چپ = وزن ترمز گیری در وضعیت " خالی"
عدد سمت راست = وزن ترمز گیری 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.

دفتر مهندسی دولت

ضمیمه ۱۲
قرارداد کشتی بهره‌برداری واگن‌ها
فهرست آسیب دیدگی واگن‌ها

گروه	قطعه	نوع آسیب دیدگی	اطلاعات اضافی	تحت مسئولیت		
				نگهباننده	شرکت راه آهن	
سیستم حرکت	چرخ یا بانداژ جداگانه	شل شدن بانداژ، جابجایی جانبی و ترک خوردگی	نشانی از اضافه بار حرارتی نمی باشد	X		
			علامت قابل مشاهده اضافه بار حرارتی (تجهیزات ترمز معیوب)	X		
			علامت قابل مشاهده اضافه بار حرارتی (تجهیزات ترمز قابل بهره‌برداری)		X	
	بانداژ / هسته چرخ / یک تکه دایره حرکت	اضافه بار حرارتی	اضافه بار حرارتی	نشانی از اضافه بار حرارتی نمی باشد	X	
			تجهیزات ترمز قابل بهره‌برداری	تجهیزات ترمز قابل بهره‌برداری		X
			اضافه بار حرارتی نمی باشد	نشانی از اضافه بار حرارتی نمی باشد	X	
			اضافه بار حرارتی	نشانی از اضافه بار حرارتی نمی باشد	X	
			ترک خوردگی در هسته چرخ	علامت قابل مشاهده اضافه بار حرارتی (تجهیزات ترمز معیوب)		X
			اضافه بار حرارتی	علامت قابل مشاهده اضافه بار حرارتی (تجهیزات ترمز قابل بهره‌برداری)		X
	بدنه محور (شفت)	بست ماشین تراش چرخ، بریدگی دایره اندازه گیری غیر قابل مشاهده	بست ماشین تراش چرخ، بریدگی	فرسایش بیش از حد هسته چرخ (قطر بسیار کوچک است)	X	
			بریدگی یا نوک تیز در بانداژ و تاج و یا تاج تحتانی آن	بریدگی یا نوک تیز در بانداژ و تاج و یا تاج تحتانی آن		X
			علامت ساییدگی، قانچ های آسیب دیده	صدمات اتفاقی		X
			سوراخ شدن، پوسته پوسته یا ورقه ورقه شدن	اضافه بار حرارتی را شامل نمی شود	X	
			جوشکاری، بریدگی ها	تجهیزات ترمز معیوب	X	
			حفره های موضعی در دایره حرکت	تجهیزات ترمز قابل بهره‌برداری	X	
در پهن شدن (بیضی گونی)			صدمات اتفاقی		X	
وجود نشانه های از ساییدگی در بدنه محور			چنانچه آسیب دیدگی را بتوان آشکارا به شرکت راه آهن نسبت داد		X	
ترکهای خمیده			آسیب به واگن	X		
			عدم آسیب به واگن	X		
جمبه یا اتاقان (محور)	جمبه یا اتاقان داغ	عدم ناشی از فشار	عدم ناشی از فشار	X		
		تأخیر	تأخیر	X		
		عدم تأخیر	عدم تأخیر	X		
		نشست اخیر ماده روغن کاری	نشست اخیر ماده روغن کاری		X	
صفحه سنگری	جوش های ترک خورده	علامت حاکی از برخورد پوسته جمبه یا اتاقان (برخورد فوقانی یا بوزی)	فاز بندی و دامپرها در شرایط مطلوب بوده و واگن اضافه بار ندارد		X	
		کم شده	کم شده	X		

دفتر مدیریت دولت

اصدمات اتفاقی در ضمیمه ۱۲ به معنای آسیب دیدگی های ناشی از فرسایش نیست بلکه ناشی از جابجایی نامناسب واگن (مانند تصادفات مانور، 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 بدنی	اطلاعات اتفاقی	تحت مسئولیت	
				تکلیف‌کننده	شرکت راه آهن
فنزبندی	فنزها	شکسته ترک خورده، غیره		X	
		خسته		X	
		نصب نادرست (موازی)		X	
		نصب نادرست (انحنای منحنی مشخصه) یا نوع اشتباهی از فنر تیغه ای (برگی)		X	
		هر گونه آسیب دیدگی		X	
ترمز	قطعات پنوماتیکی و مکانیکی ترمز	کدک فنر مالشی	صدمات اتفاقی ^۱	X	
		اهرم بندی معیوب ترمز	فرسایش و سایش	X	
		دستگاه تبدیل معیوب	صدمات اتفاقی ^۲	X	
		ترمز دستی معیوب	فرسایش و سایش	X	
		بلوک های ترمز (کلیه انواع آسیب دیدگی)		X	
		ترمز دستی معیوب	صدمات اتفاقی ^۲	X	
		حلقه ایمنی مفقود	فرسایش و سایش	X	
		حلقه ایمنی آسیب دیده یا معیوب	صدمات اتفاقی ^۲	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	
			فرسایش و سایش	X	
			صدمات اتفاقی ^۲ (شکسته، معیوب)	X	
			ترک خورده، نشئی	X	
			اتصالات ترمز معیوب	X	
			تائید شده بواسطه آزمایش ترمز	X	
	قطعات معیوب ترمز هوا	عدم تائید بواسطه آزمایش ترمز	X		

۱- صدمات اتفاقی در ضمیمه ۱۲ به معنای آسیب دیدگی های ناشی از فرسایش نیست بلکه ناشی از جایابی نادرست واگن (مانند تصادفات ماتوری، برخورد از طرفین یا دیگر حوادث ناگهانی) بوده یا بتوان آن را به تعلق در تعهدات نگهداری واگن بوسیله شرکت راه آهن نسبت داد.



گروه	قطعه	نوع آسیب دیدگی	اطلاعات اضافی	تحت مسئولیت		
				نگهباننده	شرکت راه آهن	
بوژی و شناسی	شناسی واگن تیر حامل کله گی یا تیر اصلی	شکستگی های ناشی از خستگی، شکاف تغییر شکل داده	به جز آثار خستگی	X	X	
	صفحه حفاظ محور	خمیده شکسته یا شل شده		X		
	تیر عرضی صفحه حفاظ محور	خمیده یا شکسته شل شده		X		
	پایه فتر	شل شده، ترک خوردگی های ناشی از خستگی	صدمات اتفاقی ^۱	X		
	اتصال شناسی / بوژی	قطعات اتصال شل شده یا آسیب دیده		X		
	شناسی بوژی	خمیده		X		
	بالشتک های جانبی بوژی	ترک خوردگی های ناشی از خستگی		X		
	پلاک بازبید	هر گونه آسیب دیدگی وسیله به اشتباه پیش از اتمام دوره بازبید از سرویس خارج شده است	هزینه های لازم برای صدور مجوز حرکت / حمل و نقل ویژه	X		
	علامت گذاری های کلی مطابق با قانون	ناقص			X	
		ناخوانا	مانند موارد ریختن بار، پوشیده شدن، خط خطی شده و غیره	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.

دفتر هیئت داوران

گروه	قطعه	نوع آسیب دیدگی	اطلاعات اضافی	تحت مسئولیت	
				تکهارنده	شرکت راه آهن
تامپون	انواع مختلف	وضعیت تامپون خارج از حد ترانس / گیر کردن پلانجر	اخیراً توسط شرکت راه آهنی تعویض نشده است	X	X
			اثرات ضربه (تماس میان پلانجر و غلاف)	X	
سیستم ضربه گیر	معيوب	شکسته یا خمیده	ترک خوردگی های قلیبی / جوش خوردگی های نادرست	X	
			ضربه مانور در سرعت بسیار بالا	X	
سرتامپون			فرسایش و سایش طبیعی	X	
غلاف تامپون	شکسته یا ترک خورده	شل شده	فرسایش و سایش طبیعی	X	
			در اثر فشار	X	
اتصالات تامپون	شکسته	شکسته	فرسایش و سایش طبیعی	X	
			عدم وجود ترک خوردگی های ناشی از خستگی	X	
اجزای فشار تامپون قلاب کشش / میله کشش	شکسته	شکسته	می توان یا دست فشرده کرد	X	
			فرسودگی (ترک خوردگی های قلیبی)	X	
بستگاه کشش	تاییده	گسسته	صدمات اتفاقی ^۱ (شکستگی اخیر)	X	
			صدمات اتفاقی ^۱		
قلاب پیچی	تاییده، شکسته	فرسایش و سایش	صدمات اتفاقی ^۱	X	
			فرسایش و سایش	X	
تکیه گاه قلاب پیچی	تاییده، شکسته	فرسایش و سایش	صدمات اتفاقی ^۱	X	
			فرسایش و سایش	X	
به طور کلی	فرسایش و سایش	صدمات اتفاقی ^۱ (هنگامی که در اختیار شرکت راه آهن است)	صدمات اتفاقی ^۱ (هنگامی که در اختیار شرکت راه آهن است)	X	
			صدمات اتفاقی ^۱ (هنگامی که در اختیار شرکت راه آهن است)	X	
نزدبان، پیاده رو، پلکان، نرده های حفاظتی، حلقه های نگهدارنده، نگهدارنده برکه	صدمات اتفاقی ^۱ (هنگامی که در اختیار شرکت راه آهن است)	صدمات اتفاقی ^۱ (هنگامی که در اختیار شرکت راه آهن است)	صدمات اتفاقی ^۱ (هنگامی که در اختیار شرکت راه آهن است)	X	
			صدمات اتفاقی ^۱ (هنگامی که در اختیار شرکت راه آهن است)	X	
مخزن	صدمات اتفاقی ^۱ (هنگامی که در اختیار شرکت راه آهن است)	صدمات اتفاقی ^۱ (هنگامی که در اختیار شرکت راه آهن است)	صدمات اتفاقی ^۱ (هنگامی که در اختیار شرکت راه آهن است)	X	
			صدمات اتفاقی ^۱ (هنگامی که در اختیار شرکت راه آهن است)	X	
کابل اتصال زمین (بر روی مخزن)	مفقود، معيوب	فرسایش و سایش	صدمات اتفاقی ^۱ (هنگامی که در اختیار شرکت راه آهن است)	X	
			فرسایش و سایش	X	

سیستم
ضربه ای
و کشش
رو ساخت

^۱ صدمات اتفاقی در ضمیمه ۱۲ به معنای آسیب دیدگی های ناشی از فرسایش نیست؛ بلکه ناشی از جایجایی نادرست واگن (مانند تصادفات مانوری، برخورد از طرفین یا دیگر حوادث ناگهانی) بوده یا بتوان آن را به تخلف در تمهیدات نگهداری واگن بوسیله شرکت راه آهن نسبت داد.

تعمیرات و نگهداری

