
СПОРАЗУМЕНИЕ

ЗА РАЗМЯНАТА И ИЗПОЛЗВАНЕТО НА ПЪТНИЧЕСКИ ВАГОНИ
В МЕЖДУНАРОДНО СЪОБЩЕНИЕ

RIC

UIC МЕЖДУНАРОДЕН ЖЕЛЕЗНИЧАРСКИ СЪЮЗ

ISBN 978-2-7461-2455-4 (ФРЕНСКА ВЕРСИЯ)

ISBN 978-2-7461-2456-1 (немска версия)

ISBN 978-2-7461-2457-8 (английска версия)

Предупреждение

Всяко копиране, възпроизвеждане или разпространение, дори и частично, по какъвто и да е начин, в това число електронен, освен за частни и лични цели, без изричното съгласие на Международния Железничарски съюз, е забранено. Същото важи и за превода, адаптацията или преработката, възпроизвеждането чрез изкуство или какъвто и да е процес. Разрешени са само, с посочване на името и източника, „анализи и кратки цитати, обосновани от критичния, полемичен, педагогически, научен или информационен характер на работата, в която са включени“. (Членове L 122-4 и L 122-5 от кодекса за интелектуалната собственост)

Авторско право: Международен Железничарски съюз (UIC) – Париж, 2016

Оригинална версия от 01.01.2014

Корекции на Споразумението

Корекции

№	от
01	01.01.2015
02	19.01.2015
03	01.01.2016

СЪДЪРЖАНИЕ

Предварителни бележки

Списък на съкращенията

Глава I - Предварителни разпоредби

1. Предмет на RIC
2. Обозначение на вагоните

Глава II - Доставка и размяна на вагони

3. Обслужване, доставка и качество
4. Условия за композиране на влаковете и обслужване на вагоните
5. Предаване – Приемане – Отказ

Глава III - Позициониране на влаковете

6. Спедиция (транспортиране) на вагоните
7. Почистване, изхвърляне на отпадъци и дезинфекция на вагоните

Глава IV – Третиране на нередности

8. Изтегляне, подмяна и повторно връщане в експлоатация на вагони
9. Превозване на вагони без служба
10. Вътрешно оборудване и принадлежности
11. Повредени вагони
12. Резервни (подменни) части
13. Възстановяване на щетите – Изчисляване на разходите за подмяна

Глава V - Компенсации и приключване пробезите на вагоните - Плащане

14. Отчет на услугите (Statement of vehicle services)
15. - Запазва се –
16. - Запазва се -

Глава VI - Технически разпоредби

17. Общи разпоредби
18. Въвеждане на нови превозни средства и нови технологии в пътническите вагони
19. Състояние и поддръжка на вагоните
20. Колооси
21. Буксови лагери
22. Талиги
23. Теглични и отбивачни съоръжения
24. Захранване със сгъстен въздух
25. Спирачка със сгъстен въздух (пневматична спирачка)
26. Дискова спирачка
27. Магнитно-релсова спирачка
28. Внезапна спирачка
29. Ръчна спирачка
30. Лостова спирачна система - спирачни калодки
31. Присъединителни ръкави
32. Рама - Вагонен кош - Вътрешно оборудване
33. Врати - Затварящи механизми - Прозорци
34. Преходни мостове - Междувагонни гумени мехове - Хармоники
35. Сигнали на края на влака (Задни светлини)
36. Електрическа инсталация
37. Тоалетни – Мивки

Глава VII - Надписи върху вагоните

- 38. Надписи вътре във вагоните (Вътрешна маркировка)
- 39. Надписи върху външната страна на вагоните (Външна маркировка)

Глава VIII - Обяви - Обозначаване на запазените места - Маршрутни табели и номерация (плацкартни номера)

- 40. Публични съобщения, илюстрации и реклами вътре във вагоните
- 41. Отбелязване номерата на местата - Обозначаване на запазените места
- 42. Маршрутни табели и номерация (плацкартни номера)

Глава IX - Система за управление на качеството

- 43. Обща част
- 44. Каталог на щетите
- 45. Система за управление на качеството
- 46. Включване в споразумение на ЖП, член на RIC

Приложения

Приложение I	Списък с адресите на членовете
Приложение II	Специални условия за включване на вагони в пътническите влакове
Приложение III	Предписания за превоз на вагони с ферибот
Приложение IV	Препоръки относно почистването на вагоните
Приложение V	Надписи и табели
Приложение VI	Технически преглед за предаване на вагона в международно съобщение
Приложение VII	Определяне на страната, отговорната за щетите на вагоните
Приложение VIII	Счетоводни договорености
Приложение IX	Каталог на щетите

Образци

Образец В	Етикет за репатриране на вагони
Образец В ¹	Етикет за изпращане на части
Образец С	Придружителен документ за вагони, принадлежности и резервни части
Образец D ¹	- Запазва се –
Образец G ¹	Отчет за корекции на разходите за наем на пътническите вагони
Образец Н	Искане за резервни части
Образец К	Етикет; „За ремонт - след разтоварване”
Образец L	Етикет: „Повреден - Да се репатрира празен”
Образец М	Етикет; „За проверка”
Образец О	Сметка за наем на пътнически състав
Образец Р	Отчет на работата на RIC вагоните във вагон-километри (kv)
Образец R ¹	Етикет: „Неизползваема спирачка”
Образец R ³	Етикет: „Неизползваем електропровод”
Образец S	Етикет: „Неизползваема врата”
Образец S ¹	Етикет: „Неизползваема тоалетна”
Образец Т	Обобщение на услугите на състава спални вагони
Образец W	Международен опис на вагоните в пътническите влакове
Образец X	Бордна книга

Образец Y	Лист за предложение: Изменения на Споразумението RIC
Образец Z	Заявление за присъединяване към Споразумението RIC

Листа

Лист 1	Проверка на qR величината
Лист 2	Положение на дръжката на изолиращия клапан на автоматичната спирачка (извадка от фиш UIC 541-1)
Лист 3	Двоен ключ
Лист 4	Индикаторни панели за резервирани места
Лист 5	Маршрутни табели (извадка от фиш UIC 580)
Лист 6	Външна маршрутна табела (извадка от фиш UIC 580)
Лист 7	Плацкартен номер (извадка от фиш UIC 580)

Предварителни бележки

1. **Списъкът с адреси на членовете** на RIC се намира в **Приложение I**.
2. На всички места различните категории вагони са обозначени със съкращенията, дадени в точка 2.1.
3. В разпоредбите на Споразумението под номер на вагон се разбира пълният 12-цифрен номер, на базата на стандартната цифрова маркировка за тягов пътнически състав (виж Приложение Р от Техническа спецификация за оперативна съвместимост за Експлоатация и управление на железопътния трафик)
4. - Запазва се -
5. Разпоредби, отбелязани с удебелен шрифт в полето, показват измененията, въведени на датата, посочена в долната част на страницата.
6. Ако Споразумението RIC се позовава на документи на Европейския съюз (ЕС), то същите трябва да се тълкуват и прилагат въз основа на най-новата им версия.

Списък на съкращенията

ANS	Национален орган по безопасността
BCC	Централна клирингова къща в Брюксел (служба за разплащане)
COTIF	Конвенция за международен железопътен транспорт
CUU	Общ договор за ползване на вагони
CUV	Общи правила относно договорите за използване на вагони в международно съобщение (Приложение D към Конвенцията)
EF	Железопътно предприятие (ЖП)
EVF	Бюро за размяна на железопътни вагони
EWP	Европейска таблица на директните транспортни услуги
FTE	Европейски влаков форум
GI	Управител на инфраструктура
kv	вагон-километър
NVR	Национален регистър на вагоните
STI OPE	Техническа спецификация за оперативна съвместимост за експлоатация и управление на железопътния трафик (STI експлоатация)
UIT	Международен Железничарски съюз
UT	Техническа единица
VKM	Маркировка на притежателя на вагона

I. Предварителни разпоредби

1 Предмет на RIC.

1.1 RIC регулира размяната на пътнически влакове, състоящи се от

- вагони, в това число спални вагони, кушет вагони и вагон-ресторанти,
- багажни вагони или
- фургони за превоз на автомобили

между железопътните предприятия (ЖП) в рамките на обхвата на приложение на действащата Конвенция за международен железопътен транспорт (COTIF) и тяхното използване. RIC регулира също условията за използване и обработка на вагоните между съответно ЖП и притежателите.

Списъкът на подписалите RIC (ЖП и притежатели) се намира в **Приложение I**. В членския лист (**Приложение I**) трябва да бъде посочен статуса на всеки от подписалите (ЖП и/или притежател). Когато се касае за ЖП, страните, в които ЖП е получило сертификат за безопасност за превоз на пътници трябва да бъдат посочени.

По смисъла на настоящето Споразумение терминът „ЖП” или „притежател” се прилага единствено за обозначаване на ЖП и притежатели, изброени в **Приложение I**.

1.1.1 ЖП могат да се споразумеят за размяна и използване на други вагони, използвани в пътническия превоз (например автомотриси) на основата на RIC.

1.1.2 - Запазва се-

1.2 - Запазва се-

1.3 - Запазва се-

1.4 RIC определя разпределянето на отговорностите в случай на щети, нанесени на вагоните и причинени от вагоните.

1.5 Вътрешните правила на RIC са дадени в Допълнение към **Приложение I на RIC.**

1.6 Споразумението влиза в сила на 01.01.2014 г. и отменя споразумението за размяна и използване на пътнически вагони в международно съобщение, издание от 01.01.2001 г.

1.7 Ако няма противоречащи задължителни разпоредби в единните международни правила на CUV (Приложение D COTIF 99), прилага се RIC.

1.8 Разпоредбите на настоящото многостранно Споразумение са валидни между партньори, прилагащи RIC , освен ако между тях няма постигнати други договорености.

2 Обозначение на вагоните

2.1 При обмена на информация, в Европейската таблица на директните транспортни услуги (**ЕWP**), както и в предложения, дневен ред, протоколи и др. трябва да се използват следните съкращения за различните вагони:

2.1.1 Серийни букви

A	Вагон със седящи места I-ва класа
B	Вагон със седящи места II-ра класа
AB	Вагон със седящи места I-ва / II-ра класа
WL	Спални вагони, с букви A, B или AB според предлаганите места. За спалните вагони с купета „специално“ към обозначението се добавя буквен индекс „S”
WR	Вагон-ресторант
D	Фургон
DD	Открит фургон на 2 нива за превоз на автомобили
Salon	Салон
SR, WG, AS	Вагон клуб
WSP	Вагон Pullman

Разрешено е комбинирането на поредица букви. В допълнение, буква „R” се използва за обозначаване на вагон с ресторант, бюфет или бар.

2.1.2 Буквени индекси

b, h	Вагон, пригоден за превоз на хора с намалена подвижност
c	Купета, които се преобразуват на кушети (например: Ac, Bc, AcBc)
d, v	Вагон с място за велосипеди
ee, z	Вагон с централно захранване
f	Вагон със съоръжение за управление от тяговата подвижна единица (команден вагон)
p, t	Вагон със седящи места и централен коридор
m	Вагон с дължина над 24,5 м
s	Страничен коридор във фургоните и вагоните с багажни отделения (например Ds)

2.1.3 Кодове за размяна съгласно Приложение P7 от STI OPE

Вагоните, чиито кодове са изброени по-долу са годни за международно съобщение:

51	Неклиматизирани вагони с постоянно междурелсие
52	Неклиматизирани вагони с променливо междурелсие (1435/1520 mm),
54	Неклиматизирани вагони с променливо междурелсие (1435/1668 mm),
56*	Вагони с постоянно междурелсие (чиито притежател не е RIC ЖП)
61	Климатизирани вагони с постоянно междурелсие
62	Климатизирани вагони с променливо междурелсие (1435/1520 mm),
64	Климатизирани вагони с променливо междурелсие (1435/1668 mm),
66*	Вагони с променливо междурелсие (чиито притежател не е RIC ЖП)
73	Климатизирани вагони с постоянно междурелсие, устойчиви на високо налягане

2.1.4 Вагони автовози

Le	Двуосен открит двуетажен вагон
Leq	Двуосен открит двуетажен вагон с главен електропровод
Laeq	Триосен открит двуетажен вагон с главен електропровод

2.2 Ако е необходимо, броят на купетата е посочен като индекс (напр.: Вс9).

2.3 Маршрутите трябва да бъдат обозначени с номера, който носят в **ERP**.

*Това обозначение се среща при вагони, регистрирани преди 26.10.2010 г. съгласно приложение P7 от STI OPE.

II. Доставка и размяна на вагони

3 **Маршрут, доставка и качество**

- 3.1 Маршрутът, доставката и качеството на вагоните са предмет на споразумения между ЖП и са предварително потвърдени за даден период от разписанието в рамките на **FTE** и са обозначени с идентификационен номер в **ERP**.
- 3.2 За кушет-вагоните, нощният пробег, броят на наличните купета и броят на купетата, преобразувани в кушет, трябва да бъдат предмет на договореност и да фигурират в **ERP**.
- За кушет-вагони, спални вагони и вагон-ресторанти, в споразумение между ЖП са определени операторите, осигуряващи обслужването и те присъстват като такива в **ERP**.
- 3.3 Допълнителни услуги, включително превоз на вагони без служба, могат също да бъдат уредени извън **FTE**
- в средносрочен план, в рамките на специализирани срещи,
 - в краткосрочен план, съответно писмено или по телефона, чрез службите, изброени в **Приложение I**, ред 6.
- 3.4 ЖП трябва да използват вагоните в съответствие с разпоредбите на точки 3.1. и 3.3. Вагони без служба трябва да бъдат върнати в най-кратки срокове на притежателя.

4 Условия за композиране на влаковете и обработка на вагоните

- 4.1# Влаковете трябва да включват само вагони, които се приемат за размяна. Вагоните, определени в точка 1.1 се приемат за размяна
- що се отнася до техните конструктивни характеристики, номера 17.1 и 17.2,
 - когато отговарят на условията, предвидени в **Приложение II** на RIC с оглед на планирания пробег,
 - в случай на превоз с ферибот, когато удовлетворяват условията на **Приложение III**,
 - за движение по трасе с широко междурелсие, когато отговарят на изискванията на **Приложение II**, в частност, на неговото Допълнение,
 - по отношение нивото на техническо обслужване, когато са спазени условията на Глава VI.

4.1.1# Технически спецификации

Притежателят трябва да има вагони, притежаващи разрешение за пускане в експлоатация, признато (за подвижен състав RIC преди 19.07.2008 г.) или издадено от компетентните органи на територията на експлоатация (за Европейския съюз, от Националните органи за безопасност, компетентни за територията, където вагоните ще оперират) и съответните инфраструктурни управители.

Притежателят е длъжен да гарантира, че неговите вагони отговарят технически на действащите европейски регламенти и да са такива през целия период на експлоатация.

Идентификацията на вагона трябва да бъде съобразена с приложение P от STI OPE.

Името на притежателя (VKM) също трябва да фигурира върху вагона.

Надписите и знаците, фигуриращи от външната и вътрешна страна на вагоните, трябва да са съгласно Глава VII на RIC.

Вагоните трябва да отговарят на специалните условия на **Приложение II** на RIC, с оглед на предвидените ротации.

В случай на транспортиране с ферибот, вагоните трябва да отговарят на условията на **Приложение III** на RIC.

4.1.2# Състояние на вагоните

За целите на настоящото споразумение, притежателят е основен контакт на ЖП за всички въпроси, свързани с поддръжката на вагоните. Той трябва да осигури предаването и обмена на информация, необходима за поддръжката между членовете на ЖП и органа, отговарящ за поддръжката (ECM).

Вижте точка 9.2.

- 4.1.3# Вентилацията, отоплението, климатичната система и осветлението, както и съответните свързващи системи, трябва да бъдат в работен състояние (изправност) през цялата година.

- 4.2# Вагоните, които не отговарят на изискванията на точка 4.1 се приемат само въз основа на специални споразумения.

- 4.3# Задължителната максимална скорост за вагоните, евентуалното задължително оборудване като електромагнитна спирачка, минимална спирачна маса, изразена в процент спрямо тарата на вагона и условията на захранване с енергия, както и други специални изисквания (включително тези от **Приложение II**) са съответно посочени в **EWP** или следва да се договорят отделно между ЖП.

- 4.4 Свързването на вагоните на влака трябва да бъде правилно извършено. Трябва да се гарантира изискващата се непрекъснатост на различните вериги и тръбопроводи.
- Подвижните връзки между вагоните трябва да са правилно направени и обезопасени.
- Главната спирачна тръба трябва да е свързана с една връзка.(съединител).
- Връзките за винтове трябва да бъдат затегнати по начин, който позволява буферите да бъдат леко компресирани. Винтовите съединения, които не се използват, трябва да бъдат окачени на специално предназначения за това устройства.
- 13- или 18-проводниковите UIC кабели трябва да бъдат двойно свързани, доколкото това е възможно.
- Кабелните връзки (връзките на отоплителните вериги) следва да останат свързани през цялата година, независимо от предоставяната услуга. Захранването на влака трябва да бъде включено, когато вагоните са в експлоатация. Прекъсванията трябва да бъдат сведени до абсолютния минимум.
- 4.5 Когато не се използват, връзките и свързващите кабели, трябва да бъдат поставени в устройствата и кутиите за съхранение.
- 4.6 На тръгване, всеки вагон в режим на отопление и климатизирани вагони трябва да бъдат с приемлива вътрешна температура през цялата година. Същото важи и за вагоните, добавяни по пътя.
- 4.7 При тръгването на влака водните резервоари трябва да бъдат пълни. Забранено е използването на промишлена вода за пълненето на резервоарите.
- 4.8 Позицията на вагоните в състава на влака трябва да отговаря на плана за композиране, договорен между съответните ЖП.
- Ако по изключение това правило е нарушено, гарите за размяна, крайната гара на влака и службите, посочени в Приложение I, ред 6 трябва да бъдат уведомени.
- 4.9 Състоянието на почистване, както и изпразването (дренирането) на тоалетните трябва да отговаря на разпоредбите на точка 7, а поставянето на маршрутни табели плацкартни номера на тези на точка 42.
- 4.10 Всяко ЖП е длъжно да гарантира, че вагоните се обработват с необходимото внимание и грижа. Действия на ... са забранени.
- 4.11 Влаковете, включващи вагони със знак **ee**, трябва да бъдат захранвани с електричество съгласно долната таблица.

За влаковете, включващи вагони с обозначение (p), **Приложение V/17** или (wc), **Приложения V/15 и V/19**, допълнително трябва да бъдат осигурени връзки за захранване със сгъстен въздух в съответствие с долната таблица:

Действие	Ел. захранване	Основен въздухопровод [bar]	Общ въздухопровод [bar]
Почистване			
- вътрешно почистване	да	$\geq 6^{1)}$	$5^{1)}$
- почистване на тоалетни	да	≥ 6	$5^{1)}$
Маневра			
- До 2 часа	—	—	5
- Над 2 часа	да ³⁾	≥ 6	5
Престой			
- До 2 часа	—	—	—
- Над 2 часа	да ³⁾	$\geq 6^{1)}$	$5^{1)}$
- Готов за потегляне ²⁾	да	≥ 6	5
- Предварително отоплен/охладен	да	≥ 6	—
- Размразен	да	≥ 6	—
- Дренаж - празни тоалетни	да	≥ 6	—
Спирачен тест Mg	да	≥ 7.5	5

4.12 При риск от замръзване трябва да се спазва следната процедура:

Водните резервоари на вагоните, отбелязани с жълт пръстен (виж номер 37.1), трябва да бъдат изпразнени, веднага след спиране на отоплението.

Водните резервоари на вагоните, отбелязани с жълт пръстен (виж номер 37.1), трябва да бъдат изпразнени, когато вагони бъдат оставени на открито без отопление за повече от 12 часа при външна температура под $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ и при условие, че вътрешната температура е достигнала около $+20\text{ }^{\circ}\text{C}$ преди изключване на отоплението.

4.13# Включването на товарни вагони в състава на пътническите влакове е предмет на споразумение между съответните ЖП.

4.14# Вагоните с кабина за управление могат да се движат с кабина в експлоатация, само ако има специално споразумение между съответните ЖП и ако притежават необходимите разрешителни.

¹⁾ Само за отваряне на вратите, ако основният въздухопровод е останал несвързан повече от 2 часа.

²⁾ Всички функции във влака трябва да бъдат напълно гарантирани.

³⁾ За вагоните, снабдени с фризери и хладилници, ако захранването е било прекъснато за 2 часа, непосредствено след това електрозахранването трябва да остане включено поне 2 часа. Допускат се кратки прекъсвания на електричеството.

Неспазването на условията от точка 4, последвани от знак # представлява основание за отказ на вагон

5 Предаване – Приемане – Отказ

Подписалите ЖП приемат вагоните на притежателите в рамките на търговско споразумение

5.1 ЖП могат да откажат вагоните, когато:

- тяхното приемане е забранено от компетентните органи или след публикуване на специални изисквания, вагоните не отговарят на тях. Тези специални изисквания трябва своевременно да бъдат доведени до знанието на засегнатите ЖП и притежатели.

- изключителни обстоятелства (в частност непреодолима сила) временно възпрепятстват тяхното приемане:

- Влакове, пристигащи от райони, където има карантина;
- Вагони, използвани за специален транспорт, за които санитарните и хигиенни мерки (дезинфекция, почистване и обеззаразяване) не са приложени.

- вагони, които не отговарят на изискванията на точка 4 от RIC, отбелязани със знак #.

- временно е невъзможно да бъдат приети по конкретна за съответното ЖП причина.

- състоянието на вагоните не отговаря на техническите изисквания на Глава VI от RIC.

- повредените вагони не са обработени в съответствие с точка 11 от RIC.

Отказаните вагони винаги трябва да бъдат приети обратно от прехвърлящия ЖП, независимо от тяхното състояние на поддръжка и без значение на щетите, довели до отказа.

ЖП, което отказва вагоните, трябва да информира притежателя относно основанията за отказ на вагона или вагоните му.

5.2 Обработка на вагоните

5.2.1 Технически преглед

Приемането на влаковете изисква технически преглед, който се извършва според изискванията на **Приложение VI** на RIC. Този технически преглед трябва да се извършва по един и същ начин, независимо кои са притежателите на влаковете или ЖП –възложители.

Въпреки това, националните органи по безопасността (ANS), могат да изискат изпълнението на допълнителни стъпки в контекста на тази техническа инспекция.

ЖП могат да се договорят да се преустановят тези инспекции, на базата на двустранни или многостранни споразумения.

5.2.2 Вагон, собственост на неподписал притежател

5.2.2.1 Настоящите разпоредби се прилагат и за вагони на собственици, които не са подписали RIC, които са приети за предаване или размяна от ЖП - член (съгласно условията, определени от ЖП, подписало RIC, в съответствие с **Приложение II.2**).

В този случай, ЖП – член, което се е договорило съгласно **Приложение II.2** с притежателя, който не е подписал RIC се счита за заместник на действителния притежател на вагоните по отношение на ангажиментите и задълженията, произтичащи от RIC спрямо останалите ЖП, участващи в изпращането на вагоните за предвидения по договор срок (**Приложение II.2**).

5.2.2.2 Същото важи и за вагоните, предадени от Железопътни предприятия, които не са подписали RIC на ЖП, което е страна по RIC. В този случай, ЖП, което ги представя, гарантира пред другите партньори, прилагащи RIC, че инструкциите на RIC са били спазени за тези вагони.

5.2.3 Предаване на вагон на страни, неподписали RIC

5.2.3.1 Когато дадено ЖП предава вагони на други притежатели на ЖП, което не е присъединено към RIC, то е отговорно за използването и обработката на тези влакове от страна на ЖП, освен ако между притежателя и неприсъединеното ЖП, на което се прехвърлят вагоните, няма други споразумения относно размяната на вагони.

5.2.3.2 ЖП, което поверява вагон на предприятие, което не е част от RIC, без разрешение на притежателя, е отговорно спрямо последния за произтичащите от това щети. Гражданската отговорност на неподписалата страна остава непроменена.

5.3 Отговорност

Отговорността на ЖП започва от момента на приемане на вагона.

Отговорностите на ЖП и на притежателите са описани в Глава IV „Третиране на нередности“.

5.4 Дефектите, установени по време на пътуване, особено такива, водещи до ограничения в експлоатацията и използването на даден вагон, включително засягащи пожарогасителите и съобщителната система, задължително трябва да бъдат съобщени на ЖП, което поема отговорност за вагоните, в момента на тяхното предаване.

5.5 За да се улесни размяната на подвижен състав се препоръчва ЖП да ползват „Международен опис на пътническите влакове“, съгласно **образец W** от RIC.

5.6 Контрол на качеството

За да се направи оценка на състоянието на влаковете, разменяни между ЖП, проверките на качеството трябва да бъдат направени при условията, предвидени в глава IX и **Приложение IX** от RIC.

III. Позициониране на влаковете

6 Транспортиране на вагони

6.1 ЖП са освободени от превозване на договорените вагони в следните случаи:

- когато линията, която трябва да се използва е непроходима или фериботът, с който трябва да се превози вагона не може да бъде използван,
- когато превозът е възпрепятстван в случай на непреодолима сила (форсмажорни обстоятелства),
- когато състоянието на почистване или техническото състояние противоречи на разпоредбите на точка 10 или Глава VI.

6.2 ЖП трябва да осигури пълното зареждане на резервоарите за питейна вода на междинни гари или гарите за размяна, когато е налице достатъчен престой (виж също т. 4.7).

6.3 Що се отнася до почистването по време на пътуване, виж точка 7.5.

6.4 В изключителни случаи и само със съгласието на притежателя вагон може да бъде изпратен отвъд крайната гара.

6.5 ЖП определят предварително със споразумения:

- маршрутите на вагоните и/или влаковете в случай на планирани или извънредни отклонения,
- лицата за контакт на ЖП за поръчка, изпълнение и премахване на отклоненията,
- компенсацията от ЖП, което е причина за отклоняването, на разходите и/или допълнителните разходи, които действително е понесло ЖП, извършващо отклоняването.

Трябва да се спазват правата, произтичащи от договорите или от RIC, които касаят засегнатите ЖП (виж също Приложение VIII).

6.6 За страна, отговорна за отклонението се счита ЖП, което поради ограничения по линиите на ЖИ, с която е в договорни отношения,

- нарежда изпращането на вагони и/или влакове, както е предвидено в точка 6.5, на ЖП, което не участва в редовния график,
- нарежда на ЖП, което не е включено в редовния график, предаването и/или приемането на вагони и/или влакове, както е предвидено в точка 6.5, в гара за размяна, различна от тази, която е предмет на договора.

7. Почистване, изпразване и дезинфекция на вагоните

- 7.1 ЖП, което пуска в експлоатация вагоните, отговаря за тяхното почистване. Това ЖП трябва да следи в началната гара на курса за това, вътрешната и външна чистота на вагоните да отговаря на изискванията за качество, посочени в **Приложение IV** на RIC. Следва да се обърне особено внимание на хигиената и зареждането с консумативи на тоалетните и мивките.
- 7.2 Всяко ЖП трябва да гарантира, че на крайните гари вътрешното почистване отговаря на изискванията за качество, посочени в **Приложение IV** на RIC.
- 7.3 Почистването на вагон-ресторантите, спалните вагони и кушет вагоните (подготвени за нощно ползване) е отговорност на оператора.

Операторът трябва да организира също така:

- доставката, събирането и почистването на спалното бельо и завивките, както и поставянето в нощно и връщането в дневно положение на купетата в спалните и кушет-вагони.

Възможни са специални споразумения между ЖП, както и между ЖП и доставчиците на услуги.

- 7.4 Международни влакове с време на пътуване, превишаващо 6 часа трябва да бъдат почиствани по време на пътуването в съответствие с **Приложение IV**.

Условията за почистването по време на пътуване се определят от ЖП за целия период на разписанието.

- 7.5 Вагон, ползван от хора със заразни болести или починали по време на пътуването трябва да бъдат обработени в съответствие с хигиенните и санитарни изисквания на страната, в която е бил констатиран случая или най-късно, в крайната за влака гара.
- 7.6 Ако ЖП установи, че даден влак многократно включва вагони, които не отговарят на изискванията за качество, то този пропуск трябва да бъде отстранен между съответните ЖП.
- 7.7 Вагоните, които са в незадоволително състояние по отношение на почистването трябва да имат етикет **Образец М**. Нередностите следва да бъдат посочени в дневника (**образец X**). Когато поради недостатъчно почистване, общото състояние на вагона вече не позволява използването му от пътници, например наличие на втвърдена мърсотия, неговото изтегляне е оправдано.

Такъв вагон трябва да бъде снабден с етикет **образец К** и обработен съгласно раздел 8.

Ако са извършени извънредни работи, свързаните с това разходи могат да бъдат фактурирани за сметка на ЖП, което е пуснало в движение вагона.

- 7.8 ЖП, което пуска в експлоатация вагони, оборудвани с тоалетни със затворена система трябва, като общо правило, да осигури източването им. Изключенията от този принцип, включително евентуално поемане на разходите, трябва да бъдат съгласувани между ЖП на договорна основа.

IV. Третиране на нередности

8 Изтегляне, замяна и повторно връщане в експлоатация на вагони

- 8.1 Етикетите **образци К, L червен, М и R¹** за ползване в случай на нередности трябва да бъдат залепени от всяка страна на вагона на мястото, предвидено в **Приложение V/1**. Другите етикети следва да се поставят на мястото, посочено в текста за всеки един случай.

Етикетите **образци К, L червен и М** трябва да бъдат напечатани на френски, немски или италиански език. Етикетите **образци S и S¹** трябва да бъдат напечатани на френски, немски, италиански и английски език.

Разрешено е добавяне на текста на друг език.

- 8.2 Изтеглен вагон трябва, доколкото е възможно, да бъде заменен с годен за размяна вагон от същия вид и същата класа. Службите на съответните ЖП и притежатели се договарят относно размяната и връщането на този вагон.
- 8.3 Когато даден вагон не може да се движи в следствие на авария, липса на връзка, отказ за приемане, прекъсване на линията или каквато и да е друга причина, службите на притежателя и ЖП, участващи в пътуването, трябва да бъдат уведомени съгласно **Приложение I**, ред 6.

Съответните ЖП имат задължение да информират собствените си служби и клиентите.

- 8.4 Известието, издадено съгласно точка 8.3, трябва да съдържа:

- датата на изтеглянето,
- номера на вагона, както и маркировката на притежателя (**VKM**) и серийния номер,
- номера на влака,
- гарата, където вагонът е бил изтеглен от експлоатация,
- причината за изтеглянето или естеството на аварията и, ако е възможно, вероятната продължителност на задържане,
- вида и маршрута на заместващия вагон.

- 8.5 При повторно включване в експлоатация на изтеглен вагон или неговото връщане, съответните служби на ЖП и притежателя трябва да бъдат уведомени съгласно **Приложение I**, ред 6.

9 Транспортиране на вагони без служба

- 9.1 Спрените от експлоатация вагони трябва да бъдат транспортирани приоритетно с пътническите влакове , като се вземе предвид полезния пробег.

Транспортирането с товарни влакове се извършва по изключение и подлежи на съгласие от страна на притежателя.

Разходите по транспортирането се поемат от притежателя, освен в случаите на повредени вагони; в тези случаи разходите се поемат от страната, отговорна за щетата.

Службите на притежателя и ЖП, участващи в движението на вагона, трябва да бъдат уведомени в съответствие с **Приложение I**, ред 6.

- 9.2 Вагоните без служба, които се транспортират трябва да бъдат снабдени с етикети (**образец В**), посочващи гарата получател.

Тези етикети се поставят от двете страни на вагона на мястото, определено в **Приложение V/1**.

10 Вътрешно оборудване и принадлежности

10.1 Вътрешното оборудване, по смисъла на този раздел, включва:

- трайно фиксираните към вагона части от оформлението, като тапицерията, покритието на стените, подовата настилка, завесите и др.,
- плакати, предупреждения, надписи, знаци и пиктограми, както е посочено в точка 39.

Частите от вътрешното оборудване не са изписани върху вагона, нито са изброени в опис; те не се ремонтират, нито подменят от ЖП потребител.

10.2 Под принадлежности, по смисъла на този раздел, се разбират подвижните части на вагона, включително пожарогасители, подвижни елементи от интериора и инструменти. Те трябва да бъдат изброени в опис, поставен вътре във вагона, ако е възможно, в контролното табло на електрическата инсталация (т. 39.3.11).

10.3 Когато части от вътрешното оборудване или принадлежностите са повредени или липсват, това трябва да бъде записано в бордната книга **образец X** (т. 19.3).

10.4 Нито частите от вътрешното оборудване, нито принадлежностите трябва да бъдат отделяни от вагона.

Ако, обаче, са били отстранени, било поради повреда или по друга причина, то им се поставят етикети и се връщат с товарителница и придружителен лист **образец С** на службата на притежателя, посочена в Списъка с адреси. В товарителницата трябва да се отбележи „виж приложения **образец С**“ в мястото, предвидено за митнически указания. Документът описва подробно предметите, които придружава, тяхното състояние и, ако е възможно, вагоните, към които принадлежат.

Транспортните разходи се поемат от изпращащото ЖП.

10.5 Ако всички или голяма част от вътрешното оборудване и принадлежностите са повредени или липсват, или ако повредите или липсите се повтарят често, ЖП ползвател трябва да отговаря за щетите; то, обаче, отговаря за загубата на принадлежности само ако последните са включени в опис. Разходите се пресмятат и начисляват от притежателя съгласно точка 13.1.4.

10.6 По правило, на пунктовете за размяна не се прави кръстосана проверка за определяне наличието и състоянието на елементите, описани в точки 10.1 и 10.2.

Въпреки това, ЖП, което приема вагона може да изиска от притежателя или предаващото ЖП да изготви констативен протокол за щети:

- непосредствено при приемането, когато всички или голяма част от вътрешното оборудване и принадлежностите са повредени или липсват,
- след предизвестие до притежателя или предаващото ЖП, когато повреди или липси от второстепенно значение се повтарят често.

Съответните ЖП и притежателят получават протокола.

11 Повредени вагони

- 11.1 Грижата за ремонта на повредените вагони по принцип е на притежателя. Въпреки това, ЖП, където повредите са настъпили или са констатирани трябва да върне вагона в състояние, позволяващо вагоните без служба, които се транспортират на собствен ход да бъдат експедирани до определената от притежателя дестинация без това да повлияе негативно (накърни) на безопасността на движение.

ЖП ползвател трябва да направи вагона годен за експлоатация, ако това е възможно.

Конструкцията на вагоните не трябва да бъде променяна в резултат на тези ремонти.

Ако стойността на ремонта (без резервните части и транспортните разходи, които се осигуряват от притежателя) превишава 1000 евро, ремонтът не може да се извърши без съгласие на притежателя.

Ако собственикът не отговори в рамките на 4 работни дни (без съботите), предадената от ЖП спецификация се счита за приета и ремонтните работи се извършват.

Притежателят трябва да осигури елементите, за да може цехът да ремонтира вагона в съответствие с правилата.

- 11.2 Като цяло, всички разходи за ремонт на вагоните трябва да бъдат поети от страната, отговорна за щетите.

Разходите за ремонт след повреда, настъпила по време на експлоатация са отговорност на притежателя или ЖП ползвател, както е посочено в **Приложение VII** на RIC.

При уреждане на щетите на вагоните, страните по Споразумението следва да спазват общите принципи, отнасящи се до задължението за свеждане до минимум на щетите.

- 11.3 При съобщение с ферибот, ако приемането се извършва само след прехода, получаващото ЖП трябва да третира представените за размяна вагони в съответствие с разпоредбите на точка 11.1.

- 11.4 Третирането на различните повреди за всяка една част на вагона е уточнено в Глава VI.

- 11.5 Вагоните с повреди, които, без да са били отстранени, не пречат на тяхното използване, трябва да имат етикети **образец М**, посочващи щетите.

- 11.6 Вагони с пътници или празни, както и празни или натоварени фургони, които поради повреда не могат да бъдат отново заети или натоварени след следващата гара, но които могат да продължат да се движат в състава на влаковете, трябва да бъдат снабдени с етикети **образец К**.

- 11.7 При искането на резервни талиги и връщането на повредени талиги се прилагат разпоредбите на точка 12.

- 11.8 Повредите се докладват с вписване в бордната книга, **образец Х** (т. 19.3).

- 11.9 За вагоните, които не могат да бъдат репатрирани съгласно точка 11.5 или точка 11.6, условията на обработка трябва да бъдат съгласувани между ЖП и притежателя.

В случай на репатриране, ЖП, където е настъпила повредата, трябва да снабди вагона с етикети **образец К**, заедно с инструкциите на ЖП.

ЖП, което поема вагона трябва да реши дали той е в състояние да се движи или трябва да бъде натоварен на друго превозно средство, като предаващото ЖП няма право на обжалване.

- 11.10 Когато даден вагон или талига не могат да бъдат ремонтирани от ЖП ползвател така, че да се движат на собствен ход без да представляват опасност за движението, ЖП ползвател трябва да снабди вагона или талигата с етикети **образец L** (червен) и да ги натовари на вагон.

Когато вагон или талига са повредени до степен, че да бъде възможно разрушаването им, ЖП ползвател трябва да информира притежателя относно тежестта на щетите.

При липса на споразумение между притежателя и ЖП, то последното трябва да предприеме необходимите мерки и да информира притежателя.

- 11.11 Повредените вагони, които се транспортират с товарни влакове, както и вагони или талиги, натоварени на вагони се изпращат с товарителница и придружаващ бюлетин **образец С** до адреса, договорен с притежателя или в съответствие с точка 9.1. В товарителницата трябва да се отбележи „виж приложения **образец С**” в кутийката, предназначена за митническа информация.

Всички транспортни разходи се поемат от страната, отговорна за щетите.

- 11.12 Ако **образец К** липсва при предаването на повреден вагон и ако предаващото ЖП отказва да постави този етикет, страните съвместно съставят констативен протокол. ЖП, което поема вагона поставя **образец К**, като посочва в него резултата от констативния протокол.

Този протокол се изпраща на притежателя.

Тези разпоредби не се прилагат за повредени талиги, които се репатрират върху вагон.

Притежателят е упълномощен да издири, посредством кореспонденция, виновното ЖП. Това разследване трябва да бъде извършено в рамките на три месеца от връщането на вагона.

12 Резервни (подменни) части

- 12.1 Резервните части, които са необходими за да се върне вагона годен за движение или за експлоатация, трябва да бъдат поискани с писмо **образец Н** от службата на притежателя, посочена в Списъка с адреси, дадени в **Приложение I**, ред 7.

В искането трябва да се посочи:

- номера на повредения вагон и номера и инициалите на притежателя и
- адреса, на който трябва да бъдат изпратени резервните части.

Подменните части трябва да бъдат обозначени с етикет възможно най-точно. Ако исканите части липсват във вагона, това трябва да се посочи в искането.

- 12.2 Важно е да бъдат доставени, доколкото е възможно, резервни части, които да се използват без преработка. Те трябва да бъдат изпратени по най-бързия начин. Ако не могат да бъдат доставени веднага, ЖП получател трябва да бъде незабавно уведомено.

- 12.3 С цел да не се забавя движението на повреден вагон, ЖП, което извършва работата или нарежда нейното извършване, може по изключение, като се вземе предвид точка 11.1, да използва свои собствени части, с изключение на лагерите на осите. В този случай, вагонът трябва да има етикети **образец М**, уточняващи броя и естеството на доставените части. На тези етикети трябва да се подчертае точка 14 и обозначението на частта на вагона, за която са заменените части.

- 12.4 Повредените части трябва да бъдат върнати, ако такова искане е изразено в придружаващия лист **образец С** (ред 8 от **Приложение I**).

- 12.5 Всяка резервна част или повредена част трябва да има етикет **образец В¹**, поставен в найлоново джобче; изпращането се извършва с товарителница и придружителен лист **образец С**. В товарителницата трябва да се отбележи „виж приложения **образец С**“ в кутийката, предназначена за митническа информация. Когато придружителен лист **образец С** се използва за изпращане на резервна част, информацията за получателя трябва да отговаря на тази, фигурираща в искането **образец Н**. В придружителния лист трябва да е записан номера на повредения вагон, както и номера и инициалите на притежателя.

Стойността на резервните части, които не могат да бъдат ремонтирани и всички транспортни разходи се поемат от страната, отговорна за щетата.

- 12.6 Части, които не са върнати, не са посочени като липсващи в искането за подменни части (т. 12.1, трета алинея) или чието връщане не е доказано, могат да се фактурират по себестойност.

13 Уреждане на щетите

13.1 Щети, причинени на вагоните

- 13.1.1 Притежателят има право на обезщетение, когато някой от неговите вагони или талиги са били повредени и той е доказал, че тази повреда не е причинена от състоянието на превозното средство при съвместна експертиза с ЖП ползвател. В такъв случай, обезщетението се дължи от ЖП, отговорно за щетата.

Обезщетение не се дължи, когато ЖП ползвател не е отговорно за щетата. В този случай, ЖП ползвател има право да фактурира разходите на притежателя на превозното средство.

Приложение VII съдържа списък на повредите, които могат да бъдат приписани на притежателя или на ЖП ползвател, като отговорни за щетата, без да е необходимо прилагане на други доказателства.

В случай на спор между ЖП и притежател, трябва да се извърши съвместна оценка за определяне на отговорностите.

Когато се касае за вагони със сменяеми талиги, притежателят на вагона трябва да възстанови на доставчика на талигите сумата, която е получил като обезщетение за последните.

- 13.1.2 В случаите, когато дадено ЖП претендира отговорност към трета страна поради специфична щета, при която, съгласно точка 13.1, отговорността за разходите е на ЖП ползвател, притежателят трябва да делегира правата си на ЖП ползвател или да предаде правата си на последното по стандартния начин, което може да направи такова прехвърляне ефективно за заинтересованата трета страна.

Споразумения и признаване на отговорности обвързват ЖП, което в съответствие с точка 13.1 трябва да поеме разходите за щетите, само ако са били сключени с негово съгласие или това ЖП не е декларирало това в разумен срок. ЖП може да бъде обвързано с решение по подразбиране само при официално споразумение от негова страна.

- 13.1.3 ЖП, отговорно за щета, независимо дали тя води до бракуване на вагона или талигата или не, заплаща по-малката от следните две компенсационни суми:

- обезщетение за ремонт, изчислено съгласно точка 13.1.4, на всички повреди, причинени на вагона или талигата до връщането им на притежателя;

- обезщетение за бракуване, изчислено съгласно точка 13.1.5.

Ако собственикът реши, че повреден вагон или талига не трябва да му бъдат връщани (т. 11.10), той има право на обезщетение за бракуване (т.13.1.5)

- 13.1.4 Обезщетението за ремонт трябва да съответства на действителните разходи за ремонт. Когато разходите за ремонт надвишават 50 000 евро, трябва да се представи уведомление на ЖП, отговорно за повредата, преди извършване на работата.

Това ЖП може да направи възражение в срок до 14 дни от датата на получаване.

- 13.1.5 Обезщетението за бракуване трябва да бъде изчислено, както следва:

Взима се стойността за подмяна на вагоните към момента на повредата или тази на талигите, когато само те са разрушени.

Приспада се от стойността за подмяна на вагоните 5% амортизация за всяка година употреба на вагона и/или талигите, до максимум 80%.

За изчисляване амортизацията на една талига трябва да се вземат под внимание годините на експлоатация на вагона, под който тя се е намирала в момента на повредата.

При изчисляване годините на експлоатация, годината на производство и годината, през която вагонът и талигите са били повредени, се считат като една година.

Така получената сума се изважда от стойността на частите, върнати на притежателя след постигане на договореност между него и ЖП, отговорно за повредата.

13.1.6 Притежателят трябва да издаде фактура за повредените или бракувани вагони или талиги. Той изпраща фактура на задълженото ЖП:

- за вагоните и талигите, които са повредени и ремонтирани, в срок от 8 месеца от връщането им на собственика, освен ако съответните ЖП не са договори продължение преди изтичане на този срок,

- в срок от 8 месеца от датата на изпращане на известието, с което собственикът заявява отказ ЖП ползвател да му възстанови повредения вагон или талига (т. 11.10).

Общата стойност на фактурата е във валутата на държавата на притежателя.

13.1.7 Фактурата трябва да посочва годината на производство на вагона, стойността на подмяната, както и стойността на върнатите части.

13.1.8 Възраженията трябва да бъдат представени в едномесечен срок от получаване на фактурата, в противен случай последната се счита за одобрена.

13.1.9 Когато даден вагон или талига са върнати на притежателя, а той ги бракува, стойността на ремонта, който би бил необходим, също трябва да фигурира във фактурата.

13.2 Щети, причинени от вагоните.

Притежател, който е поверил вагон за използване като транспортно средство, отговаря за щетите, причинени от вагона, освен ако може да докаже, че състоянието на неговото превозно средство не е причина за щетите.

Тази отговорност се отнася по-специално за случаите, посочени в **Приложение VII**.

В случай на спор между ЖП и притежателя, трябва да се извърши съвместен оглед и оценка за определяне на отговорностите.

**V. Компенсационни и счетоводни договорености за обслужване
на вагоните – Разплащане**

14. Отчитане на услугите

14.1 ЖП определят счетоводните си условия, позовавайки се на препоръките, дадени в Приложение VIII.

Услугите за превозните средства, посочени в точка 1.3 на Приложение VIII, осъществени

- в съобщение, предмет на споразумение съгласно точка 3,
- в съобщение, изпълнявано съвместно,

могат да бъдат отчетени и осчетоводени в съответствие с точка 2 на Приложение VIII.

Въз основа на специални споразумения е възможно да бъдат отчетени услуги на други вагони съгласно това правило.

Съгласувани маршрути без служба или които не са планирани по разписание в съответствие с точка 6.4., могат също да бъдат отчетени по този начин.

Повредени вагони, които се движат без служба и са част от тези съобщения, трябва да бъдат документирани, но не и включени в отчетността.

Ако се налага вагони или влакове да бъдат отклонени, трябва да бъде отразяван действително извършения от превозните средства пробег (виж също т. 6.5).

VI. Технически разпоредби

17. Общи разпоредби

17.1 Вагоните, използвани в рамките на настоящето споразумение, трябва да отговарят на структурните технически изисквания:

- За вагоните, въведени в експлоатация преди 19.07.2008 г., трябва да отговарят на фишовете на МЖС , които им позволяват да имат RIC маркировка (съгласно изискванията на техническото звено и кодекса на RIC),

- За вагоните, въведени в експлоатация след 19.07.2008 г., според техническите изисквания, валидни на територията на движение (STI за ЕС или еквивалентни препоръки за страни извън ЕС, както и технически условия от фишовете на МЖС, които не противоречат на гореспоменатите технически изисквания, което да позволи оперативна съвместимост). Тези изисквания се прилагат и по отношение частите, обновени или модернизирани, които касаят основните параметри на вагоните, произведени преди 19.07.2008 г.

Освен това, те трябва да отговарят на изискванията на **Приложение II** за мрежата, за която е предназначено тяхното използване.

17.2 Прилагат се техническите разпоредби на Глава VI, освен ако няма други разпоредби в съответните STI(TCOC).

17.3 Размерите са дадени в милиметри. Препоръчват се размери, които нямат означение „min“ и „max“ .

18 Въвеждане на нови вагони и нови технологии във вагоните

Притежателите се задължават да представят на съответните ЖП, достатъчно време преди първата доставка за размяна, новото пътническо оборудване или техническите изменения, направени на съществуващите вагони. На съответните ЖП трябва да се даде възможност да обучат своя персонал в техническите умения, необходими за работа с новите технологии във вагоните.

Също така трябва да се организират съвместни срещи, ако е необходимост.

Преди първото използване в размяна на нови вагони или в случай на значителни промени е важно да се изпрати на съответните ЖП:

- точното описание и монтажната схема на новото оборудване, включено към електрическата инсталация,
- инструкциите за употреба на електрическата и климатична инсталации.

19 Състояние и поддръжка на вагоните

19.1 По време на експлоатация превозните средства трябва да бъдат в състояние, отговарящо на утвърдените технически норми.

19.2 Вагоните трябва да бъдат редовно поддържани.

Прилаганата система за поддръжка е отговорност на органа, отговарящ за поддръжката. Той трябва да гарантира, че вагоните са в състояние, което им позволява да се движат безопасно с посочената скорост, като същевременно осигуряват задоволително качество по отношение на возене и комфорт.

Притежателят трябва да гарантира, че неговите превозни средства се поддържат от компетентен орган по поддръжката и той осигурява, чрез съответната система, безопасното експлоатационно състояние на своите вагони.

При поискване от ЖП ползватели на вагоните, притежателят трябва да докаже, че поддръжката на неговите вагони е в съответствие с действащата нормативна уредба, гарантираща необходимото ниво на безопасност, както и че проверките са извършени.

Притежателят трябва да даде възможност на ЖП да извършват всички необходими действия за контрол на неговите вагони, по-специално тези, описани в **Приложения VI и IX** на RIC.

Притежателите трябва да спазват допълнителните условия, посочени в **Приложение II**.

19.3 Бордна книга

В шкафа с таблото за управление на електрическата инсталация трябва да има бордна книга, в съответствие с **образец X**, в която се записват възникналите по време на експлоатация повреди. Книгата е изготвена на езика на собственика на вагона.

Тя се допълва от минимум 4 „форми за докладване“ по една на всеки от следните езици: немски, английски, френски, италиански, като според нуждите могат да бъдат добавени други езици. Формите са поставени в защитен плик (джоб). Също така се посочват и повредите, отстранени от ЖП ползвател.

19.4 Ако се налага проверка на габарита (напречния профил), трябва да се прилагат размерите от Указанията за натоварване на МЖС.

19.5 Нито една част от винтовия спряг и другите съединители (спирачка, отопление и т.н.) не трябва да отстои на по-малко от 140 мм от върха на релсите.

19.6 Задължително е да бъде осигурен достъп на ЖП ползватели до всички компоненти, които са от значение за работата на превозното средство, с цел контрол и проверка.

19.7 Превантивната и ремонтна поддръжка на вагоните трябва да се извършва от фирми за поддръжка, признати от националната система за акредитация.

19.8 В случай на повреди по вагоните на други собственици, притежателят да бъде уведомен в съответствие с ред 6 от **Приложение I** на RIC и по възможност да се ремонтира вагона, за да остане във влака или да се извади от експлоатация и да се приложат мерките, предвидени в раздел 8.

Условията, свързани с ремонтите са описани в член 11.

20 Колооси

20.1 Разстоянието между колелата, измерено на най-високото ниво на релсите, на празен или натоварен вагон, както и дебелината на ребордите трябва да отговарят едновременно на следните четири условия:

20.1.1 Разстояние между външните части на ребордите на колелата, измерено 10 мм под кръга на търкаляне:

- максимално 1426 мм

- минимално 1410 мм (1412 мм¹⁾)

20.1.2 Разстояние между вътрешните повърхности на бандажите или венца на моноблоковите колела:

- максимално 1363 мм

- минимално 1357 мм (1358 мм¹⁾)

20.1.3 Дебелина на реборда на колелото, измерена на 10 мм под кръга на търкаляне:

- минимално 22 мм (25 мм¹⁾)

20.1.4 Височина на реборда на колелото спрямо кръга на търкаляне:

- максимално 36 мм

- минимално 27.5 мм

20.2 Широчина на бандажите или венците на моноблоковите колела:

- максимално 140 мм, включително евентуалната издатина, образувана от външния ръб на кръга на търкаляне

- минимум 133 мм

20.3 За колелата с набит бандаж се разрешава скорост ≤ 160 км/ч.

Дебелината на набития бандаж на колелата, измерен в равнината на кръга на търкаляне, като този кръг е кръгът на пресичане на вертикалната равнина, отдалечен на 70 мм от вътрешната страна на бандажа с повърхността на въртене на колелото, трябва да бъде минимално 35 мм.

Колелата с бандаж, чиято външна повърхност на бандажа представлява концентричен кръгов жлеб към колелото, показващ предела на износване на бандажа, не се допускат.

¹⁾ Приложимо за открити двуетажни фургоны тип UIC за превоз на автомобили

За моноблоковите колела, границата на износване на венеца трябва да е посочена от основата на кръгъл жлеб концентрично към колелото и обозначен на външната страна. Жлебът трябва винаги да остава изцяло видим.

20.4 - Запазва се –

20.5 Ребордът на колелото, измерен с шублер, трябва винаги да има стойност на qR величина по-голяма от 6.5 мм, както и никакви ръбове или грапавини по външния профил на реборда на разстояние повече от 2 мм от върха му. (лист 1).

20.6 Повърхността на търкаляне на колелото не трябва

- да бъде частично деформирана,

- да има плоскост с дължина повече от 60 мм (влакове, движещи се със скорост $V \leq 160$ км/ч,

- да има окопавания с дължина повече от 30 мм (влакове, движещи се със скорост $V \geq 160$ км/ч,

- да има метални напластявания с повече от 60 мм дължина или 1 мм дебелина

- да има пукнатини по ръба на протектора.

Дефектите по повърхността на търкаляне (отронвания, шупли, обелвания, лющене) не трябва да са с дължина повече от 60 мм.

При наличие на метално напластяване, отговарящо на описаното по-горе, спирачката със съгъстен въздух трябва да бъде изолирана и на вагона да има етикети **образци R¹ и M**, носещи означение „напластен метал по повърхността на търкаляне“.

20.7 Острите ръбове по реборда (т. 20.5) трябва да бъдат отстранени чрез престъргване, шлайфане или изпиляване. Неравностите по повърхностите на търкаляне могат да се премахнат чрез престъргване, а напластяванията чрез престъргване или шлайфане при спазване на всички необходими предпазни мерки и при условие че максимално допустимите граници, определени в точка 20.6 не са превишени.

Ако тези граници бъдат превишени, възможно е повторно профилиране със съгласието на притежателя на вагона.

Профилът на колелото, зададен от собственика на вагона трябва да бъде спазен, доколкото е възможно.

Ако не е договорено и връщането на вагона с ниска скорост не е възможно, колостата трябва да се замени.

В тези случаи на вагоните трябва да бъдат поставени етикети **образец M**.

Възстановяване на профила по принцип трябва да се извършва на кух (бандажен) струг; ако не е възможно да се процедира по този начин, трябва да се вземат необходимите мерки, за да се предотврати влизането на стружки в лагерите.

20.8 При поставяне на колосите на струга, ЖП ползвател има право да отстрани само капаците на кутиите, ако те нямат отвори за центриране.

Всички други операции по буксовите лагери могат да бъдат извършвани само от притежателя.

¹⁾ Приложимо за открити двуетажни фургони тип UIC за превоз на автомобили

- 20.9 В случай на възстановяване на профила,
- да се открият и отстранят чрез повторно оформяне всички пукнатини по ръба на протектора и всякакви сериозни вдлъбнатини(следи с остри ръбове) по реборда на колелото,
 - да се премахнат всички сериозни радиални следи, оставени от зъбците на струга,
 - да се премахнат всички останали остри ръбове.
- 20.10 Бандажът не трябва да бъде скъсан, нито да има надлъжна или напречна пукнатина.
- 20.11 На бандажните колооси:
- бандажът не трябва да бъде разхлабен.
- Бандажът се счита за разхлабен, когато е налице поне едно от следните условия:
- изместване на бандажа върху джантата, в равнината на протектора на колелото, причинено от въртенето и видимо по разминаването на контролните маркировки (знаци) върху гумата и колелото (т. 38.24) една спрямо друга;
 - липса на ясен звук при почукване;
 - разхлабени укрепващи пръстени (клипове, щипки);
 - поява на ръжда между бандажа и джантата (звездата на колелото)върху повече от 1/3 от дължината на окръжността;
 - не трябва да има следи от напречно изместване на бандажа(напречно изместване на една гума може да има само, ако липсва клип или е разхлабен, ако е счупен или явно деформиран);
 - по укрепващия пръстен не трябва да има пукнатини. Когато е закрепен с помощта на клин, то той не трябва да липсва.
- 20.12 Не трябва да има следи от изместване на колелото върху оста.
- Просмукване на масло между осите и главината не доказва със сигурност, че има разхлабване; необходимо е настъпилото изместване да бъде установено.
- 20.13 По главината на колелото не трябва да има пукнатини.
- 20.14 По моноблока или диска на колелото не трябва да има:
- никакви дефекти, ремонтирани чрез заваряване;
 - никакви пукнатини.
- 20.15 Осите не трябва:
- да имат никакви пукнатини или дефекти, ремонтирани чрез заваряване,
 - да бъдат изкривени (за осите на дерайлирали вагони , виж т. 20.17),
 - да имат части, износени в резултат на триене, които имат остри ръбове,
 - да имат части, чието износване достига повече от 1 мм дълбочина.
- 20.16 Спирачните лостове или други части не трябва да имат триене с осите. Повредените компоненти трябва да бъдат отстранени или укрепени с лигатури, така че да бъде избегнато всякакво триене. В този случай вагонът трябва да е снабден с етикет **образец М** и маркер върху оста, дори когато следите от триене не достигат споменатата по-горе дълбочина.

- 20.17 Дерайлиралите вагони, дори ако не се предполага, че са повредени, трябва да бъдат подложени на проверка, за да се констатира дали са годни за движение.

Разстоянието между вътрешните повърхности на бандажите или венеца на моноблоковите колела на дерайлирвали вагони трябва да бъдат измерени с помощта на шублер на нивото на релсите в най-малко три точки, отдалечени на 120° една от друга. Вагонът трябва да бъде преместван с 1/3 от обиколката на колелото при всяко измерване.

Ако измерените разлики не превишават 2 мм, като са спазени минималните и максимални разстояния, определени в точка 20.1.2 и ако няма други повреди по ходовата част, вагонът може да продължи движението си, но след поставяне на етикет **образец М**.

Ако разлика в разстоянието е по-голяма от 2 мм, колосите трябва да бъдат подменени.

Във всички случаи, вагоните трябва да бъдат снабдени с етикети **образец М**.

- 20.18 В случай на съмнение за термично претоварване на моноблоковото колело поради спиране, характеризиращо се с:

- скорошно увреждане на боята или наличие на прегряване на връзката между венеца и диска на колелото или

- следи от окисление по ръба на бандажа (колела, чиито дискове не са боядисани), или

- топене на вложката на спирачната челюст, или

- влошаване на повърхността на търкаляне поради напластяване на метал

разстоянието между вътрешните повърхности на бандажите на оста трябва да се измери, съгласно точка 20.17.

Ако това разстояние е в рамките на допустимите отклонения, автоматичната спирачка трябва да бъде изолирана и вагонът снабден с етикети **образци R¹ и М** и надпис „да се провери спирачка и повърхност на търкаляне, поради термично претоварване“.

21 Буксови лагери

- 21.1 Не трябва да има повреда по лагера до степен, която позволява изтичане на смазка или проникване на прах и вода.
- 21. 2 Фланците на буксата трябва, при всички положения на кутията, да обхващат направляващите плоскости на предпазната плака или на съответните части на талигата.
- 21.3 Буксовият лагер не трябва да се нагрива до степен, която не позволява да бъде докоснат с външната страна на ръката.
- 21. 4 Буксовите лагери трябва да бъдат смазвани и ремонтирани само от притежателя. В случай на повреда, винаги трябва да се монтира подменна ос.

22 Талиги

- 22.1 Никоя винтова пружина не трябва да бъде счупена.
22. 2 Нито един ресорен лист в скобата не трябва да бъде разбит или изместен надлъжно с повече от 10 мм спрямо обтегача.
22. 3 Пружините трябва да бъдат правилно поставени на местата им.
22. 4 Демпферите не трябва да са увредени, нито да показват признаци на неизправност, като например открит теч или следи от триене по корпуса.
- Вагоните, чиито демпфери имат повреди могат да бъдат изтеглени от експлоатация или отказани, ако това води до ограничаване на максималната скорост на превозното средство, което не позволява да се осигури движението на влака в съответствие с планираното разписание.
22. 5 Люлчените подвески и направляващите букси не трябва да бъдат изкривени, пукнати или счупени. Техните връзки не трябва да са разхлабени.
22. 6 Надлъжните и напречни греди, балансерите и гредите на люлката не трябва да имат пукнатини.
22. 7 Заварките на надлъжните и напречни греди, както и на люлковите и ленкерни лагери не трябва да имат никакви пукнатини, нито да дават начало на пукнатина в елементите.
22. 8 Счупвания, повреди и пукнатини по надлъжните и напречни греди на рамката, люлковите греди и връзките на талигите могат да бъдат ремонтирани чрез заваряване само от притежателя.
- Въпреки това, след предварително споразумение с притежателя на превозното средство, на ЖП ползвател може по изключение да бъде разрешено да извършва заваръчни работи единствено за ремонт на пукнатини или скъсвания по профила на талигите (конструктивните елементи), така че да стане възможно връщането на вагона празен (за репатриране) в съответствие с разпоредбите на точка 11.9.
22. 9 Механичните връзки между вагонния кош и талигата не трябва да бъдат разрушени.
- 22.10 Не трябва да има пресни следи от контакт между:
- елементи на окачването и талигата,
 - колелата или талигата и вагонния кош.
- 22.11 Следите от контакт, посочени в точка 22.10 не обосновават нито отказ, нито преправяне, ако те са стари.
- 22.12 Във вагони с пневматично окачване, всички пневматични пружини трябва да бъдат изправни.
- Вагони, чието пневматично окачване показва неизправности, могат да останат в състава на влака, само ако пневматичното окачване е източено, те ползват аварийното окачване и са им поставени етикети **образец М**.
- 22.13 Вагоните, които се изпращат празни на притежателя с повреди, неотговарящи на условията, описани в точки 22.1 до 22.12 и са приведени в състояние да се движат безопасно, не могат да бъдат отказани.

23 Теглични и отбивачни съоръжения

23.1 Височината на средата на отбивачните съоръжения, измерена вертикално от върха на релсите и в покой, трябва да бъде:

- за празни вагони.....максимално 1065 мм

- при максимално натоварване.....минимално 980 мм

За двуетажни товарни фургони за превоз на автомобили, които отговарят на изискванията на UIC при максимално натоварване тази стойност може да бъде намалена до 960 мм, при условие че е спазен кинематичния габарит.

23.2 Разстоянието между буферите, измерено от ос до ос, трябва да бъде:

- нормално..... 1750 мм

- максимално..... 1760 мм

- минимално..... 1740 мм

23.3 Не се допуска липса на буфер или укрепващ болт. Всички фиксиращи елементи трябва да бъдат затегнати.

23.4 Частите, които възпрепятстват изпадането на буферните бутала не трябва да липсват или да са повредени.

23.5 Пружината и другите части на буфера не трябва да бъдат счупени или така повредени, че да пречат на действието на буфера.

На всеки край на вагона се допуска пропадане само на един буфер на максимално 15 мм.

23.6 Буферният кош не трябва да бъде повреден до степен, която да нарушава здравината на укрепване или правилното водене на гилзата.

Буферният кош и гилзата не трябва да имат в прехода към основата пукнатини, които превишават $\frac{1}{4}$ от тяхната обиколка.

23.7 Не трябва да има разхлабване на повече от $\frac{1}{3}$ от укрепващите нитове на буферния талер.

23.8 Винтовите спрягове и тегличните куки не трябва да имат пукнатини или повреди, които правят куплирането с другите вагони невъзможно или затрудняват правилната им работа.

23.9 Тегличната кука или водилото не трябва да бъдат износени до степен, която позволява куката да се завърти около оста си във водилото.

23.10 Тегличните съоръжения не трябва да имат никоя от следните повреди:

- скъсване или дефект на винтова, конусовидна или пръстеновидна пружина,

- увреждане на каучукова пружина (металогумен пакет)

Забранен е ремонт чрез заваряване на тегличните съоръжения. Въпреки това, счупени или пукнати теглични щанги могат да бъдат временно ремонтирани чрез електрическа заварка. В този случай, на вагоните трябва да се поставят етикети **Образец К** и те да бъдат изпратени празни в края на влака на ЖП собственик.

23.11 Диаметърът на болта на винтовия спръг трябва да бъде най-малко 50 мм.

23.12 Вагоните, които се изпращат празни на притежателя с повреди, които не отговарят на условията, описани в точки 23.3 до 23.11 и могат да се движат безопасно в края на влака не могат да бъдат отказани.

24 Захранване със сгъстен въздух

- 24.1 Главният захранващ въздухопровод на спирачката трябва да бъде изправен.
- 24.2 Вагони, чийто захранващ въздухопровод е неизправен могат да бъдат отказани или изтеглени от експлоатация, ако неговото използване се изисква според Европейския план за композиране (EWP).

25 Автоматична спирачка със сгъстен въздух

- 25.1 Главният въздухопровод трябва да бъде изправен.
- 25.2 Ръкохватката на спирателния кран на спирачката трябва да бъде насочен вертикално надолу, когато спирачката е включена. Спирачката трябва да може да се изолира чрез завъртане ръкохватката на клапана на максимум 90°. Необходимо е ръкохватката да отговаря на изискванията на **фиш UIC 541-1 (лист 2)**.
- 25.3 Начинът на работа на командните елементи на обръщателните съоръжения трябва да бъде ясно обозначен, както е според указанията на **фиш 541-1**.
- 25.4 Вагоните, на които автоматичната спирачка не работи, могат да бъдат отказани или извадени от експлоатация, ако спирачните условия не позволяват на ЖП ползвател или приемащото ЖП да осигурят движението на влака по график.
- Първият и последният вагон на влака (включително евентуалните тягови единици) трябва да имат добре работеща автоматична спирачка.
- 25.5 Вагон, на който автоматичната спирачка не функционира, но може да бъде поставена в положение „на провод“ трябва да бъде снабден с етикети **образец М и R¹**, като е премахната лявата страна. Установените неизправности следва да се посочат в етикетите.
- 25.6 В случай на неизправни ПБВ на повече от една ос, спирачката на съответния вагон трябва да бъде изолирана. Ако тази повреда се появи на първия или последен вагон от влака, спирачката може да бъде активирана в режим Р.

Вагонът трябва да е снабден с етикети **образец М и R¹**.

26 Дискава спирачка

- 26.1 Не се допуска непрекъсната пукнатина от долния ръб до външния ръб на спирачния диск, колооста трябва да бъде подменена.
- 26.2 Спирачните дискове не трябва да бъдат разхлабени ; в случай на разхлабване, колооста трябва да бъде сменена.
- 26.3 Притежателят трябва да гарантира, че спирачните накладки са в добро състояние, без да бъдат наблюдавани и проверявани от ЖП ползвател.
- Накладките на дисковите спирачки се подменят единствено от притежателя.
- 26.4 В случай, че накладките на дисковите спирачки липсват, износени са или са счупени, ЖП ползвател трябва да изолира съответната спирачка и да осигури за вагона етикет **образец R¹**.

27 Магнитно-релсова спирачка

- 27.1 Вагоните с магнитно-релсова спирачка, която не работи или липсва могат да бъдат спрени от движение или отказани във влаковете, за които такава спирачка е предвидена в Европейския план за композиране (**EWP**).
- 27.2 Вагон, чиято електромагнитна спирачка не работи, но който има работеща спирачка със сгъстен въздух, трябва да получи етикети **образец R¹**, with both slips detached, както и етикети **образец M**. На етикета образец **R¹**, в началото на ръкописния текст, трябва да има знака „Mg”.
- 27.3 Износените обувки на магнитно-релсовата спирачка се сменят единствено от притежателя. Последният е длъжен да гарантира, че спирачката е в състояние да функционира правилно, без да бъде наблюдавана от ЖП ползвател.

28 Внезапна спирачка

На внезапната спирачка и дръжките на спирачния клапан, до които имат достъп пътници трябва да бъдат поставени оловни пломби.

От съображения за безопасност и за опазване на околната среда, пломбирането може да бъде осъществено с други материали или по друг начин.

Вагони с повреди по внезапната спирачка не могат да бъдат използвани. Ако повредите бъдат установени по време на експлоатация, трябва да се гарантира неизползването за търговско обслужване на частите от превозното средство, където функцията на внезапната спирачка не е осигурена.

29 Ръчна спирачка

- 29.1 Вагон с повредена ръчна спирачка не следва да бъде отказан или изваден от експлоатация.
- 29.2 Вагон, на който ръчната спирачка е негодна за експлоатация, трябва да бъде снабден с етикети **образец М** и **R¹** и премахната дясна част (за управление).

30 Лостова спирачна система - спирачни калодки

30.1 Счупени или липсващи предпазни пояси, защитаващи лостовата спирачна система не представляват основание за отказ, ако тяхното функциониране е осигурено чрез временен ремонт. Вагонът трябва да бъде оборудван с етикети **образец М**.

30.2 Повредени или откъснати части от спирачката, които биха могли да застрашат безопасността или да причинят повреди, трябва да бъдат премахнати или укрепени.

Отстранените части се третираат съгласно раздел 12.

30.3 Вагоните със странично изместени спирачни калодки трябва да бъдат снабдени с етикети **образец М** и спирачките им следва да се изолират в съответствие с вътрешните правила на ЖП ползвател.

Спирачните калодки се считат за странично изместени, когато външната страна достига външната повърхност на бандажа или, при моноблоковите колела, външната част на бандажната джанта.

30.4 Чугунени спирачни калодки

В началната за влаковата услуга гара, притежателят трябва да гарантира за вагоните дебелина на спирачните калодки най-малко 20 мм в най-тънката им част. Ако по време на пътуването дебелината е по-малка от 10 мм, или ако калодките са счупени, износени или липсват, спирачката на вагона трябва да бъде изолирана и превозното средство оборудвано с етикети **образец R¹**.

Спирачна калодка

- с наченка на пукнатина не се счита за счупена,

- счита се за счупена, дори когато се държи само на металната си вложка (арматура).

30.5 Композиционни спирачни калодки

Когато спирачни калодки, изработени от композиционни материали

- липсват,

- счупени са радиално от повърхността на триене до ръба на металната вложка (освен под прав ъгъл с жлеба),

- имат видими следи на разпадане по материала на триене на повече от ¼ от дължината на накладката или металните вложки,

- дебелината в зоната на спирачната обувка е по-малка от 10 мм,

ЖП ползвател трябва да изолира спирачката и да оборудва вагона с етикети **образец R¹**.

Констатираната неизправност се нанася в тези етикети.

В началната за влаковата услуга гара, притежателят трябва да гарантира, че нито един спирачен блок от композиционни материали не показва някой от описаните по-горе дефекти.

31 Междувагонни спирачни съединения (със сгъстен въздух)

- 31. 1 Всеки вагон, представен за размяна трябва да бъде оборудван със спирачни съединения. Вагоните, които имат две съединителни връзки във всеки край на въздуховода със сгъстен въздух трябва да имат и две междувагонни спирачни съединения на всеки край на всяка тръба.
- 31. 2 Съединителните сглобки, които са повредени или липсват в момента на размяната трябва да бъдат заменени от предаващото ЖП; тези, които се повредят или изчезнат по маршрута трябва да бъдат заменени от ЖП ползвател.

32 Рама – вагонен кош – вътрешно оборудване

32. 1 Фланшовете на надлъжните, челните и натоварените от тегличните съоръжения напречни греди на вагоните не трябва да имат никакви пукнатини (напречни пукнатини), започващи от ръба на фланша и разпростиращи се на повече от половината от широчината му.
32. 2 По заваръчните шевове на напречните и надлъжни греди не трябва да има никакви пукнатини, нито да има пукнатини по елементите, които започват от точките на заваряване.
32. 3 Частите на носещата конструкция, стените на тялото, пода и тавана не трябва да имат повреди, които могат да ограничат използването на вагона или да застрашат безопасността.
32. 4 Вагоните не трябва да имат азбестова изолация или компонент с ронлива структура, който да бъде в контакт с околната среда.
32. 5 Счупвания, повреди и пукнатини по напречните и челни греди на рамата и сглобките на рамата могат да бъдат ремонтирани чрез заваряване само от притежателя. Въпреки това, след предварително съгласие на притежателя, ЖП ползвател има право по изключение да извършва заваръчни работи само за ремонт на пукнатини и счупвания по профила на рамата, за да стане възможно изпращането на празен вагон за репатриране в съответствие с разпоредбите на раздел 11. 9.
32. 6 Вагоните, които се изпращат празни на притежателя с повреди, които не отговарят на условията, описани в раздели 31. 1 до 31. 3 и са в състояние да се движат безопасно не могат да бъдат отказани.
32. 7 Печките с пламък, използвани от фирмата за кетъринг или от персонала трябва да бъдат разположени по такъв начин, че да не могат да се движат или да паднат по време на пътуването. Те могат да бъдат захранвани само от инсталация с втечен газ.

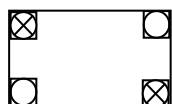
Тези инсталации трябва да се поддържат в добро работно състояние.
32. 8 Всеки вагон трябва, съгласно фиш UIC 564-2, да бъде оборудван с най-малко един пожарогасител. Спалните вагони и вагон-ресторантите трябва да бъдат оборудвани с два пожарогасителя.

Пожарогасителите задължително трябва да са в постоянна готовност за използване и в обсега на пътниците.
32. 9 Съществуващото във вагоните оборудване, предназначено за използване в случай на злополука, трябва да се съхранява в затворен шкаф.

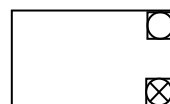
33 Врати – Затварящи механизми – Прозорци

33. 1 Всички странични входни врати трябва да бъдат оборудвани с блокиращ механизъм, който да предотвратява неволното отваряне на вратите по време на движение.
33. 2 Вратите на вагоните, както и техните водещи и заключващи механизми, както и, ако има такова, електромагнитното устройство за затваряне и заключване на вратите, не трябва да имат повреди, които биха могли да ограничат значително използването на вагона или да застрашат безопасността. Входните врати и вратите между вагоните, в които има пътници не могат да бъдат заключени, когато са в експлоатация, освен в случай на повреда. Вратите на централния и страничен коридор не трябва да бъдат блокирани в затворено положение, когато са повредени.
33. 3 Затварящите устройства трябва да бъдат поддържани по време на експлоатация в състояние, което гарантира:
- Достатъчно припокриване между гнездото и езичето
 - Сигурност на автоматичното блокиране на бравата, в случай на задействане на системата за автоматично блокиране.
33. 4 В случай на повреда на входните врати, вагон може по изключение да остане в експлоатация за едно пътуване отиване и връщане, при условие че най-малко една врата във всеки край на вагона може да бъде използвана без ограничение:

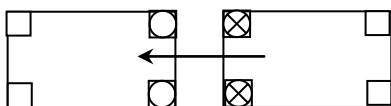
Това значи:



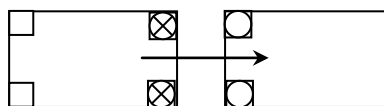
или



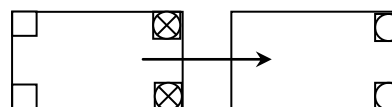
или, че в края на вагона с повреда е осигурен достъп до съседния вагон и първите две входни врати на съседния вагон могат да се използват без ограничение:



или



или



Неизползваемите врати не трябва да представляват опасност за пътниците. Те трябва да бъдат заключени и оборудвани с етикет **образец S**, ясно видим за пътниците отвън и отвътре. Освен това, този вагон трябва да бъде оборудван с етикети **образец M**.

Легенда:

Заключена врата

Функционираща врата

Друга врата



- 33. 5 Вагоните, изпратени на притежателя с повреди, които не отговорят на условията, описани в раздели от 33. 1 до 33. 3 , но които са годни да се движат безопасно, не могат да бъдат отказани.
- 33. 6 В случай на повреди по остъкляването, ЖП ползвател трябва да вземе необходимите мерки, за да се избегне, доколкото е възможно, изтеглянето от експлоатация на превозното средство.
- 33. 7 Отварящите се прозорци, които имат функция на аварийен изход не могат да бъдат запечатани по време на експлоатация, освен в случай на повреда. Помещенията или купетата, които в този случай вече нямат прозорци, служещи за аварийен изход, не могат да се ползват с търговска цел.
- 33. 8 В близост до фиксираните стъклени прозорци, определени за аварийни изходи трябва да бъдат разположени чукчета за разбиване на стъкло, лесно разпознаваеми и достъпни за пътниците.

34 Преходни подвижни мостове – Междуввагонни гумени мехове – Хармоники

Преходните мостове, хармониките и междуввагонните гумени мехове трябва да бъдат изправни.

35 Сигнализация на края на влака (задни светлини)

- 35. 1 Всяка задна стена трябва да бъде оборудвана най-малко с една изправна стандартна сигнална стойка (светлинна конзола).
- 35. 2 Най-малко един от електрическите сигнали трябва да е в изправност на всяка задна стена.

36 Електрическа инсталация

36. 1 Таблото за управление на вагона съдържа, ако е възможно на няколко езика, следните документи, отнасящи се за електрическата инсталация и климатичната система:

- инструкция за работа (раздел 39.3.6),
- указания за отстраняване на неизправности.

Всички съоръжения, за които не се допуска достъп на неупълномощени лица, трябва да бъдат защитени или заключени с глух ключ съгласно с **лист 3** (например, врати на електрическо табло, врати на шкаф с резервни материали).

36. 2 Таблото за управление на инсталацията за високо напрежение, разклонителните кутии, слепите кутии за съхранение на съединителните щепсели, както и шкафове с оборудване, съдържащи компоненти под напрежение от 1000 V са обозначени, както е посочено в **Приложение V/7**.

36. 3 Всеки вагон трябва да бъде оборудван с два резервни предпазителя за всеки от видовете , използвани при стандартни ремонти; достатъчен е един резервен главен предпазител. По правило, предпазители се намират в шкафчето с резервни материали. Ако предпазители се съхраняват на друго място, то мястото се указва с обозначение в това шкафче.

36. 4 Ако устройствата за настройка изискват използването на специални ключове, те трябва да се намират във вагона.

36. 5 Ако по време на пътуването отоплението или климатичната система във вагона липсват изцяло, то той може да бъде оставен за кратки разстояния. Ако планираният маршрут е дълъг и повредата не може да бъде отстранена веднага, вагонът трябва или да бъде отказан на следващата гара за размяна или да се изтегли от експлоатация на следващата голяма гара, на която спира. В зависимост от това дали обстоятелствата изискват превозното средство да остане заето или не, то е оборудвано с етикети **образец М** или **К**. Ако отоплението или климатичната система не работят само частично, вагонът трябва да продължи до крайната гара и, ако е възможно, да се използва и за връщане до началната гара. В този случай вагонът трябва да бъде оборудван с етикети **образец М**.

36. 6 Вагони с повреден главен електропровод (свързващ кабел и/или разклонител) трябва да бъдат осигурени:

- като повреденият кабел бъде поставен и закрепен в глух контакт;
- като се забрани използването на повредените еднополюсни контакти.

Етикет образец R³ „Неизползваем главен електропровод“ трябва да се постави в близост до еднополюсните контакти в четирите ъгъла на вагона, който трябва също да бъде оборудван с етикет **образец К**.

36. 7 Акумулаторните батерии трябва да бъдат зареждани, при възможност, ако захранването не е достатъчно за обратното пътуване. Забранено е да се заменят акумулатори.

36. 8 Ако по време на пътуването осветлението на вагона се повреди изцяло, то той може да бъде оставен да продължи за кратки разстояния. Ако повредата не може да се отстрани, превозното средство може да бъде отказано на гарата за размяна или да бъде изтеглено от експлоатация на следващата голяма гара, на която спира. . В зависимост от това дали обстоятелствата изискват превозното средство да остане заето или не, то е оборудвано с етикети **образец М** или **К**. Ако осветлението не работи само частично, вагонът трябва да бъде оставен да продължи до крайната гара и, ако е възможно, да се използва на връщане. В този случай вагонът трябва да е оборудван с етикети **образец М**.

Багажните фургони не следва да бъдат изтегляни от експлоатация, когато нямат осветление.

- 36. 9 Ремонт на силовата електроника и контролните съоръжения на хладилните инсталации, на генератора, на карданения вал и редукторите се извършва от притежателя.
- 36.10 Вагони, при които 12- или 18-жилният UIC кабел не работи или липсва, могат да бъдат изтеглени от експлоатация или отказани, ако според EWP (Европейски план за композиране) този кабел трябва да бъде в изправност.
- 36.11 Системите за комуникация(за осведомяване на пътниците), при условие че са необходими съгласно раздел 4. 3, трябва да са в изправност, особено когато влакът е с изменен състав.
- 36.12 Устройствата за електрическо захранване на вагоните, както и тези за защита от контакт с високо напрежение трябва да бъдат налични и в изправност.

37 Тоалетни – Мивки

37. 1 Устройствата за пълнене и източване трябва да бъдат маркирани с един от следните знаци, изобразени на бял фон и поставени на стената или на табела в близост до тези устройства:

- за вагоните, в които резервоарите за вода са разположени така че не може да има замръзване на водата след загряване, независимо от външната температура:

- жълт пръстен

- за вагоните, в които водните инсталации са оборудвани по начин, който позволява вагоните да останат на открито без да бъдат отоплявани в продължение на дванадесет последователни часа при външна температура от -10° C без да се образуват вредни натрупвания от лед в инсталацията при възобновяване на работа, като се приема, че вътрешната температура на вагоните е била от около 20° C преди прекъсване на отопляването

- жълт диск

Външният диаметър на тези цветни знаци трябва да бъде най-малко 40 мм.

37. 2 Вагоните, оборудвани с херметични тоалетни, са снабдени с индикатор за нивото на напълване от всяка страна на вагона, за всеки резервоар с отпадна вода, който показва, когато е необходимо изпразване на този резервоар (виж раздел 7.10).

37. 3 В случай на повреда на тоалетната, вратата ѝ трябва да бъде заключена и за информация на пътниците да има етикет **образец S¹**. За предприятието ползвател, ако повредата не може да бъде отстранена, в допълнение на етикет **образец S¹** да се постави етикет **образец M**.

VII. Надписи върху вагоните

38 Надписи върху външната страна на вагоните

38. 1 Вагоните трябва да имат от всяка страна, поставени на видно място, надписи и знаци съгласно точки 38.5 до 38.28, които трябва да са с латински букви и арабски цифри, на езика на страната на притежателя.

Надписите и знаците трябва да бъдат така поставени, че да бъдат винаги видими и четливи.

Надписите и табелите винаги трябва да имат един-единствен, уникален смисъл.

38. 2 Надписите и знаците, различни от тези, предвидени в **Приложение V/1** трябва да бъдат поставени на съвсем различни места от тези, предназначени за последните.

38. 3 Липсата на надписи и знаци, отбелязани в точки 38.6 до 38.28 със звездичка, представлява основание за отказ.

Случайната липса на други надписи и табели, обаче, не е основание за отказ.

38. 4 При констатиране на нередност по отношение на надписите и знаците, фигуриращи върху вагона, той трябва да бъде оборудван с етикети **образец М**.

Тези етикети трябва да уточняват неправилния надпис или маркировка.

38. 5 Надписите и знаците (табелите), които трябва да се намират от външната страна на вагона и чието естество, цвят и местоположение са уточнени в **Приложение V/1**, са следните:

38. 6* - инициалите на притежателя, чиято собственост е вагона,

38. 7* - идентификационната маркировка трябва да съответства на **Приложение Р** към STI OPE „Експлоатация и управление на движението”.

38. 8* Един от следните знаци RIC, съгласно **Приложение V/2**:

- 38.8.1 - знакът, в съответствие с **Приложение V/2**, фигура 1, удостоверяващ, че вагонът

- отговаря на разпоредбите от раздели 17.1 и 17.2,
- може да се движи с максималната скорост, изписана в квадратчето (полето), вляво от знака RIC,
- може да бъде включен в състава на даден влак, само ако той отговаря на условията, посочени в **Приложение II** на RIC по време на целия планиран маршрут.

- 38.8.2 - знакът, в съответствие с **Приложение V/2**, фигура 3, удостоверява, че вагонът отговаря на изискванията на **Приложение III** за преминаване с фериботи и е в състояние да бъде прехвърлен на фериботи с подвижни рампи с ъгъл във вертикалната равнина по-малък или равен на 2° 30' и радиус на кривата от 150 м.

Когато е необходимо в полето се вписва, винаги съгласно **Приложение V/2**, фигура 3, съкратените наименования на фериботните с по-големи ъгли и по-малък радиус, на които вагоните могат да бъдат прехвърлени.

Знак Е в съответствие с **Приложение V/2**, фигура 4, удостоверява, че вагонът отговаря на изискванията на допълнението към **Приложение II** за преминаване по линиите с широк габарит в мрежата на Испания и Португалия.

- 38.8.3 - превозните средства могат да получат знак RIC, независимо от тяхното захранващо оборудване, ако те отговарят на всички други условия за поставянето на този знак.

38. 9* Тара, включително 50 % от зареждането с вода, заедно с общото тегло в тонове и:

- за вагоните, седящите места (с изключение на допълнителните седалки и детските седалки) в съответствие с **Приложение V/3**, фигура 1 или 2,

- за фургоните, максималният товар, съгласно **Приложение V/3**, фигура 3:
Фургоните, оборудвани с автоматична спирачка, варираща в зависимост от натоварването, трябва да имат маркировка в съответствие с **фиш UIC 545**

- за вагоните с отделения за багаж, броят на седящите места (с изключение на допълнителните (сгъваеми) седалки и детските седалки) и максималният товар в съответствие с **Приложение V/3**, фигура 4.

38.10* - За автоматичната спирачка, знаци и надписи, съгласно **Приложения V/4 и V/5**.

- В допълнение, спирачните маси и маркировка в съответствие с **Приложение V/1**.

38.11 - За вагони със седящи места и кушет-вагони, обозначение на класата; освен това, трябва да бъде поставена жълта лента с ширина около 100 мм в горната част на страничните стени по продължение на купетата и платформите на 1-ва класа.

Ако цветът на материала или други характеристики позволяват да се разпознае недвусмислено, че вагонът е 1-ва гласа, то тази цветна лента може да не се поставя.

38.12* - Запазва се -

38.13* - За обозначение на захранването, маркировките в съответствие с **Приложения V/6, V/7 и V/8**.

38.14 - Разстоянието между буферите на вагона, чрез знака в съответствие с **Приложение V/9**, фигура 1, разстоянието между осите и за талигите, разстоянието между техните оси, чрез използване на знак съгласно **Приложение V/9**, фигура 2.

38.15 - На всички разклонителни кутии и слепи съединителни кутии за кабели на влака, както и на вагони със степенки на височина над 2000 мм над нивото на релсите или стълби, чиито край надвишава този размер, знак в съответствие с **Приложение V/7**, поставен в близост до това оборудване и разположен по начин, който го прави видим преди достигане до опасната зона.

38.16 - За вагони с високоговорителна система, знаците съгласно **Приложение V/10**; за обозначаване на UIC кабели, както и на дистанционното управление на системата, знаците в съответствие с **Приложение V/11**.

38.17 - За обозначаване на устройствата за задействане на алармения сигнал, когато са поставени във външни кутии, знаците съгласно **Приложение V/12**.

Ако устройството за задействане на системата или кутията, в която се намира са трудни за откриване, на стената в края на вагона трябва да бъде поставена схема, показваща местоположението на устройството.

38.18 В зоната за достъп, където се намира ръчната спирачка, пиктограмата и надпис, съгласно **Приложение V/13** в близост до вратите за достъп от двете страни на вагона.

38.19 За идентификация на оборудването за пълнене и изпразване на водните резервоари и техните тръби, знаците, определени в раздел 37.1.

38.20* - Запазва се –

38.21 - За вагоните с херметичен санитарен възел, знак WC, съгласно **Приложение V/15**, разположен от двете страни на вагона в близост до капачките за източване.

38.22 - За вагоните, които поради естеството на тяхната конструкция или оборудване могат да получат повреди, преминавайки през маневрени гърбици с радиус на кривата от 250 м, знак съгласно **Приложение V/16**, като се посочи най-малкият радиус на кривата, който може да бъде преодолян.

- 38.23 - Годината на производство на вагона, в близост до стъпалата за достъп или върху надлъжната греда, както е показано във **фиш UIC 580**.
- 38.24 - За колела с набит бандаж, 4 марки в ъглов интервал от 90° една от друга, от външната страна на бандажа и звездата, в съответствие с **фиш UIC 580**.
- 38.25 - За означаване на вагони, устойчиви на високи налягания, маркировка „(p)“ съгласно **Приложение V/17**.
- 38.26 - За означаване на вагони, които не са устойчиви на високи налягания, но които отговарят на всички технически изисквания, посочени в **Приложение II** за движение по линии с висок дял на тунели, знакът „)p(„ съгласно **Приложение V/18**.
- 38.27 - За означаване на неустойчиви на високи налягания вагони, които са със затворена тоалетна система, „(WC)“, в съответствие с **Приложение V/19**.
- 38.28 - На 18-жилните връзки (щекери и контакти) има червена маркираща лента с минимална ширина от 15 мм, в съответствие с **Приложение V/20**.

39 Надписи вътре във вагоните

- 39.1 Надписите съгласно раздел 39.3, както и всички други надписи, предназначени за пътниците трябва да бъдат на националния език на притежателя, на френски и на немски, както и на италиански, за вагоните, които се движат в Италия. За надписите трябва да бъдат използвани латински букви и арабски цифри.

Допуска се добавянето на текст на няколко други езика.

За вагони, за които се изисква одобрение съгласно STI (TCOC) следствие на изграждане или съществено изменение (модификация), отнесете се към TCOC (техническа спецификация за оперативна съвместимост).

- 39.2 Липсата на надписи съгласно STI (TCOC) или повтарящата се липса на надписи, отбелязани със звездичка в точка 39.3 може да представлява основание за отказ.

Случайното отсъствие на други надписи, знаци и пиктограми обаче не е причина за отказ.

Надписите отбелязани с *, знаците и пиктограмите трябва да бъдат така поставени, че да не могат да бъдат скрити от пътници или предмети.

- 39.3 Следните надписи, знаци и пиктограми трябва да бъдат поставени вътре във вагоните:

- 39.3.1 - означението на класата, в страничния коридор, на вратата на купето или до нея, на нивото на очите и на всяка от платформите за достъп, на стената срещу свързващата врата. В смесените вагони означението на двете класи трябва да е поставено на всяка от платформите.

- 39.3.2* - забраната за навеждане навън, изразена с пиктограмата В 9.6 съгласно **Приложение V/22** или с надписа:

« Ne pas se pencher au-dehors (Не се навеждайте навън)
Nicht hinauslehnen
E' pericoloso sporgersi »

за прозорците, отварянето на които позволява някой да се наведе навън. Този надпис трябва да бъде поставен на рамката на подвижния прозорец или в непосредствена близост до него.

Забраната за изхвърляне на нещо през прозореца, изразена с пиктограма В 9.7, трябва да бъде поставена на същото място, в съответствие с **Приложение V/22**.

- 39.3.3* - забраната за отваряне на страничните врати за достъп по време на движение на влака, изразена с пиктограмата В 9.3, в съответствие с **Приложение V/22**, както и надписа:

«Ne pas ouvrir avant l'arrêt du train (Не отваряйте преди спирането на влака)
Nicht öffnen, bevor der Zug hält
Non aprire prima che il treno sia fermo»,

- 39.3.4* - обозначението на крайните положения на дръжката за затваряне на страничните врати за достъп:

« Ouvert – Fermé (Отворено – Затворено)
Offen – Zu
Aperto – Chiuso »

39.3.5* - обозначението на внезапната спирачка и предупреждение, че всяка злоупотреба се наказва:

« Alarme, Notbremse, Freno d'emergenza	(Аларма)
Ne tirer la poignée qu'en cas de danger	(Издърпайте дръжката в случай на опасност)
Tout abus sera puni	(Всяка злоупотреба се наказва)
Handgriff nur bei Gefahr ziehen	
Jeder Mißbrauch wird bestraft	
Tirare la maniglia solo in caso di pericolo	
Ogni abuso verrà punito	

39.3.6 - Обозначенията за включване или изключване на електрическото оборудване (точка 36.1);

39.3.7 - В непосредствена близост до устройствата за управление на електрическата инсталация и системата за климатизация:

„0” за позиция на превключвателя или бутона „спиране”,
„1” за позиция на превключвателя или бутона „пускане”,
„1/2” за позиция на превключвателя или бутона „частично пускане” (работа)

В случай на превключватели, задвижвани чрез въртене само в една посока, стрелка трябва да оказва тази посока.

Ако има дистанционно управление на осветлението, ключовете или бутоните за управление трябва да бъдат допълнително обозначени с надпис:

« Eclairage train (Осветление влак)
Beleuchtung Zug
Illuminazione treno ».

Ключовете или бутоните за управление на осветлението на всеки вагон трябва да бъдат обозначени с надпис:

« Eclairage voiture (Осветление вагон)
Beleuchtung Wagen
Illuminazione veicolo ».

39.3.8 Номиналната мощност на предпазителите трябва да бъде изписана върху подвижната им част.

За вагоните, произведени преди 1 януари 1969 г., следните букви, показващи разпределението на предпазителите трябва да бъдат изписани върху неподвижната част на предпазителите, както и върху съответните предпазни обвивки:

„В” за предпазителите на акумулатора,
„L” за предпазителите на веригата на осветлението.

За вагоните, произведени след 1 януари 1969 г., на всеки предпазител и всеки прекъсвач трябва да има обозначение, посочващо защитеното оборудване. Този надпис трябва да бъде видим, дори ако съответните предпазител и прекъсвач не са на местата си.

Ако даден предпазител се намира в труднодостъпен шкаф, то на шкафа трябва да бъде изписана номиналната мощност на предпазителя. Предпазителите на акумулатора трябва да имат маркировка „В”.

Ако предпазителите на веригите са номерирани, до всяка електрическа схема трябва да има отделна таблица, показваща връзката на всяка верига с всеки от консуматорите.

На шкафа с резерви трябва да бъде поставен надпис:

« Placard à réserves (Резервни части)
Ersatzteile
Pezzi di ricambio ».

- 39.3.9 - Забраната за ползване на тоалетната, докато влакът престоява на гара (не се отнася за системи с плътна тоалетна, оборудвани с резервоар за отпадни води).

« L'usage du WC¹⁾ est interdit pendant l'arrêt en gare (Забранено е използването на WC¹⁾ по време престой на гара)
Während des Aufenthaltes auf den Bahnhöfen ist die Benutzung des WC¹⁾ nicht gestattet
Durante le fermate nelle stazioni è vietato servirsi del WC¹⁾ ».

- 39.3.10* - - Запазва се –

- 39.3.11 - Списъкът на аксесоарите, посочени в точка 10.2.

- 39.3.12 - В близост до чука за разбиване на стъкло:

« Marteau brise-vitres (Чук за разбиване на стъкло)
Nothammer
Martello frangivetri »

- 39.3.13 - Във всички зони за пътници на вагона, пиктограми „Пушенето забранено“ съгласно фиг. В 11.1, **Приложение V/22.**

- 39.3.14 - Ако съоръженията за контрол на ръчната спирачка не са лесно видими и с пряк достъп, на вратата или панела, зад който се намират трябва да има пиктограма, както е показано в лявата част на **Приложение V/13.**

- 39.3.15 - Когато устройството за повторно активиране на внезапната спирачка се намира в кутия, на нея трябва да има знак в съответствие с **Приложение V/12.**

- 39.3.16 - Номер на вагона на всяка входна платформа, виж раздел 38.7.

- 39.3.17 - Следните пиктограми в съответствие с **Приложение V/22:**

Общи

N° В 4.4	Вертикална или хоризонтална посока
N° В 5.1	Вагон-ресторант
N° В 5.2	Вагон-бюфет
N° В 6.13	Запазено за хора с инвалидни колички Международният символ за инвалидна количка, съгласно STI PMR
N° В 10.5	Място за хора с увреждания Символът за място с приоритет, съгласно STI PMR
N° В 10.9	Място за багаж
N° В 10.14	Място за пътници с малки деца
N° В 11.8	Не може да се използва (Не работи)

¹⁾ Термините « Cabinet », « Abort » et « Ritirata » могат да бъдат запазени във вагоните, произведени преди 1 януари 1973 г.

Електрическа, звукова инсталация и врати

N° В 6.2	Отваряне на вратата
N° В 6.3	Затваряне на вратата
N° В 6.4	Ключ за осветление
N° В 6.5	Ключ за вентилацията
N° В 6.6	Ключ за регулиране на високоговорителя
N° В 6.7	Устройство за регулиране на температурата
N° В 6.8	Контакт за електрическа самобръсначка
N° В 6.11	Автоматична врата
N° В 11.4	Използването на мобилни телефони е забранено

Хигиенни съоръжения

N° В 7.1	Тоалетни
N° В 7.2	WC – Жени
N° В 7.3	WC – Мъже
N° В 7.4	Мивка
N° В 7.5	Душ / Баня
N° В 7.6	Пускане на вода за тоалетната
N° В 7.12	Не изхвърляте нищо в тоалетната
N° В 9.2	Водата не е за пиене
N° В 12.1	Контейнер за отпадъци

39.3.18 - Знаци, подобни на тези от Приложение V/10, поставени на вратите на шкафове, както и на кутиите, в които се намира оборудването на високоговорителната система.

39.3.19* - Указание за устройството за аварийно отключване на вратите:

« Déblocage des portes	(Отключване на вратите
N'utiliser qu'en cas d'urgence	Използвайте само в случай на авария)

Aufhebung der Türblockierung
Nur im Notfall benutzen

Dispositivo di apertura di sicurezza
Da utilizzare solo in caso di emergenza »

Това указание трябва да бъде допълнително илюстрирано с пиктограми, ако действието, позволяващо деблокиране на вратата не е достатъчно очевидно.

39.3.20* - Указване местоположението на пожарогасителите с пиктограмите, показани в **Приложение V/22** (В 9.4 или В 9.5). Ако е необходимо, тези пиктограми трябва да бъдат допълнени от указателни стрелки (В 4.4), в съответствие с **Приложение V/22**.

39.3.21 - Наличието на мегафон в даден вагон се указва с пиктограма, в съответствие с **Приложение V/22**.

39.3.22 - Надпис „Товарна врата. Забранено за пътници”.

39.3.23 - Разположението на аварийните изходи се означава посредством пиктограми В 9.8, както е посочено в **Приложение V/22**. При нужда тези пиктограми могат да бъдат допълнени от указателни стрелки (В 4.4), в съответствие с **Приложение V/22**.

**VIII. Обяви - Обозначаване на запазените места - Маршрутни
табели и номерация (плацкартни номера)**

40 Обяви, илюстрации и реклама във и върху превозните средства

Рекламата във и върху превозните средства не трябва да бъде в противоречие с националните законодателства и етични норми на страните, както и на съответните ЖП и инфраструктури.

Реклама с политически или религиозен характер не е разрешена.

41 Указване номерата на местата – Обозначаване на запазени места

41.1 За да бъде възможно предлагане на запазени места, вагоните със седящи места и кушет-вагоните трябва да бъдат оборудвани със следните средства за индикация:

- вагони със седящи места със страничен коридор и кушет-вагони

- над всяко седящо място: табелка с постоянен номер,

- в коридора до всяко купе: рамка (панел) за резервации, в която се поставят фишовете с резервации (точка 41.3); препоръчва се използването на рамки в съответствие с **UIC фиш 580** (виж **лист 4**).

- вагони със седящи места с централен коридор

- над всяко място: рамка за резервации на места с постоянен номер, в която се поставя фиш с резервация (виж точка 41.3). Вагоните с обръщащи се седалки могат да бъдат оборудвани със сменящи се номера.

41.2 Панелът за резервации може да бъде заменен с електронни дисплеи (екрани), съгласно **UIC фиш 176**. Специфични решения са посочени за влаковете със задължителна резервация, например.

41.3 Местата трябва да бъдат номерирани в съответствие с принципите, съдържащи се в **UIC фиш 580** (виж **Приложение V/23**).

41.4 ЖП или притежателите се информират относно наличието на купетата и местата в техните вагони с цел резервиране на места.

41.5 Фишове с резервации могат да бъдат поставени в панела за резервации за обозначаване на запазените места.

41.6 На фишовете за резервации трябва да бъде посочена следната информация:

- номер на запазеното място,

- маршрут или маршрути, които за резервирани,

- дата на пътуването,

- пореден номер на вагона.

41.7 Фишовете за резервации трябва да бъдат отстранени най-късно при пристигане в крайната гара на двупосочния маршрут.

41.8 Разпоредбите на точки 41.6 и 41.7 се прилагат по аналогия за електронните дисплеи съгласно **UIC фиш 176**.

42 Маршрутни табели и плацкартни номера

- 42.1 Собствениците и ЖП ползвател, при предоставяне на превозните средства, трябва предварително да се споразумеят кой е отговорен за поставянето отвътре и отвън на влака на информация за маршрута на влака, в съответствие със следните членове.

Всеки вагон, с изключение на пощенските, трябва да бъде снабден с маршрутни табели и с външни и вътрешни плацкартни номера в съответствие със следните изисквания (**UIC фиш 580**).

Маршрутните табели, както и външните и вътрешни плацкартни номера могат да бъдат заменени с електронни дисплеи съгласно **UIC фиш 176**.

- 42.2 Маршрутните табели, които са от външната страна, трябва да бъдат поставени:

- или на страничните външни страни на превозното средство в близост до всяка дясна входна врата съгласно **Приложение V/1, лист 5**, фигура 1,

- или, ако има съответно оборудване, на вътрешната страна на прозореца на дясната входна врата, в съответствие с **Приложение V/1, лист 5**, фигура 2.

Маршрутните табели от вътрешната страна, според **лист 5**, фигура 2, трябва да бъдат поставени на всяка платформа в близост до входните врати. Надписите върху външните и вътрешните маршрутни табели трябва да съответстват на предписаните форма и текст.

- 42.3 Освен ако няма други споразумения, етикетите на табелите трябва да отговарят на колона 2 на **ЕWP**. Що се отнася до представянето на надписите, в сила е **лист 6**.

- 42.3.1 Имената на гарите трябва да бъдат изписани с латински букви на езика на страната, в която се намират гарите.

- 42.3.2 В случай че номерът и/или името на влака ще бъдат изписани допълнително, то тези надписи трябва да бъдат отделени от маршрута с хоризонтална линия.

- 42.3.3 На табелите с дребен шрифт трябва да бъде поставено логото на техния собственик.

- 42.4 Плацкартните номера трябва да бъдат поставени:

- или на външната стена на вагона, в близост до всяка врата,

- или, при наличие на подходящо оборудване, на вътрешната страна на прозорците на всяка входна врата.

В допълнение, вътрешна табела със серийния номер на вагона трябва да бъде поставена вътре в превозното средство, в близост до вътрешните маршрутни табели.

Вътрешните плацкартни номера трябва да се поставят, доколкото е възможно, над маршрутните табели.

Външните плацкартни номера трябва да се виждат дори при отворени врати. По отношение на своя размер и шрифт, външните и вътрешни плацкартни номера трябва да бъдат изработени в съответствие с **лист 7**, а на лицевата част или на гърба на табелата трябва да бъде изписано името на нейния собственик.

Допуска се серийният номер да бъде поставен на маршрутната табела.

- 42.5 Разпоредбите на точки 42.2, 42.3 и 42.4 се прилагат също по отношение на фиксираните услуги съгласно точка 3.3. По изключение, на тези превозни средства, включително вагоните за превоз на автомобили, използвани във влакове за превоз на автомобили, могат да бъдат поставени малки плакати, указващи крайната гара.
- 42.6 Когато даден вагон се изтегля от експлоатация, неговите маршрутни табели и плацкартни номера трябва да бъдат поставени в този вагон и върнати заедно с него. Импровизирани табла/табелки или малки плакати трябва да бъдат поставени на заменящото превозно средство в съответствие с точка 42.5.
- 42.7 Изгубени или грешно поставени табелки, които бъдат намерени, трябва да бъдат незабавно върнати на техния собственик.

IX. Система за управление на качеството

43. Общ преглед

- 43.1 Настоящата глава описва процедурата за осигуряване на качеството, която се прилага, когато ЖП оперират в рамките на RIC. Тя също описва условията, при които дадено ЖП, член на RIC може да се включи в двустранно или многостранно споразумение, в съответствие с точка 5.2.1.
- 43.2 Техническото състояние, което задължително се изисква от превозните средства (съгласно точка 2: „Обозначение на вагоните“), от своя страна е включено в Глава VI „Технически разпоредби“.

44 Каталог на повредите

- 44.1 Каталогът на повредите е включен под формата на таблица в **Приложение IX**. Той не съдържа изчерпателен списък на всички повреди, които могат да възникнат. Всички неописани в каталога аномалии (нередности) трябва да бъдат оценени на базата на код 99 от каталога.
- 44.2 При установяване на повредите е необходимо да се вземат предвид и тези, които са вписани в бордната книга и не са обработени адекватно (правилно).

45 Система за управление на качеството (СУК)

45.1 Общи определения

Системата за управление на качеството (СУК) позволява да се гарантира качеството при размяна на влаковете. Целта е да се определи постоянно ниво на техническо качество чрез проверка на образци в съответствие с ISO 2859.

Това техническо качество трябва да се формализира и мерките следва да имат за цел то да бъде запазено или повишено.

45.2 Планиране на качеството

Изискванията и качествените характеристики са определени във фазата на планиране и са посочени в каталога на щетите. Целта на качеството,

- кумулативна стойност на дефекти (КСД) $\leq 1\%$ за клас 5;

- кумулативна стойност на дефекти (КСД) $\leq 1\%$ за клас 4 от 01.01.2018 г.

- кумулативна стойност на дефекти (КСД) $\leq 4\%$ за клас 3 от 01.01.2018 г.

Тези стойности могат да се променят в зависимост от обратната връзка.

45.3 Осъществяване на проверките на качеството

Проверките на качеството се извършват от технически персонал, обучен специално по настоящата система за управление (СУК).

За осъществяване на тези проверки на качеството, техническият персонал трябва внимателно да провери партидата превозни средства на базата на **Приложение IX**.

45.4 Дефекти и (каталог на) повреди

45.4.1 За дефект се счита всяко отклонение, описано в каталога на повредите, което води до съществено несъответствие на материала спрямо поставените изисквания. Вагоните, при които са установени дефекти, трябва да бъдат третираны в съответствие с глави IV "Третиране на нередностите" и VI "Технически разпоредби".

45.4.2 Класификация на дефектите

Дефектите са класифицирани в зависимост от тяхната тежест (незначителни, основни или критични) и са определени по следния начин:

Клас дефект	Определение	Величина на дефекта
1	Маловажни дефекти, които не оказват влияние върху годността за движение и върху безопасността	0,002
2	Дефекти с незначително влияние върху годността за движение	0,05
3	Незначителни дефекти Дефекти, които оказват значително влияние върху годността за движение и дефекти, които повлияват експлоатацията на вагоните	0,125
4	Значителни (основни)дефекти Дефекти, които не позволяват повече да се гарантира възможността за обслужване или могат да застрашат функционирането	0,4
5	Критични дефекти Дефекти със сериозни последствия за безопасността на движение и дефекти, които могат да представляват непосредствена опасност за безопасността на движение	1,0

Нива клас 1 и 2 на дефектите не са взети предвид в системата за управление на качеството, приложена в настоящата глава.

45.4.3 Каталогът на повредите, даден в **Приложение IX**, включва списък на свързаните дефекти за класове 3, 4 и 5, които се откриват по време на проверките.

45.5 Планиране на проверките

Изчисляването на броя на превозните средства за проверка, наричани „теоретична маса за контрол“, се определя въз основа на „обща маса“.

- 45.5.1 Обща маса (количество)- Редовни влакове или такива, чиито график е известен за календарната година.

Общата маса включва броя на всички вагони, необходими да покрият планираното движение между едно и друго ЖП за една календарна година. Тази обща бройка трябва да се увеличи с 10%, за да бъдат включени и резерви.

- 45.5.2 Обща маса – Специални влакове

Тази обща маса (пакет) включва всички вагони (population), които се предават от едно ЖП на друго, включително и чрез едно или няколко транзитни ЖП, за период от една календарна година.

- 45.5.3

Маса за контрол

Теоретичната маса за проверка се определя въз основа на ISO 2859 с помощта на:

- Таблица I, в която се взема предвид общо ниво на проверка II

Extrait du Tableau I : lettres précisant l'ordre de grandeur des échantillons

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

Легенда :

Extrait du Tableau I : lettres précisant l'ordre de grandeurs des échantillons=

Извлечение от Таблица I: букви, показващи величината на извадката

Population= **Population**

Niveau de contrôle général= **Общо ниво на контрол (проверка)**

- Таблица II, въз основа на която се определя размерът на извадката

Extrait du Tableau II - A directives d'échantillonnage simple pour essais ou contrôles normaux

	NQA	1	2,5
Lettre d'identification	Taille de l'échantillon	Seuils d'acceptation pour	
		classe défauts 5	Classe défauts 4
A	2	0	0
B	3	0	0
C	5	0	0
D	8	0	0
E	13	0	1
F	20	0	1
G	32	1	2
H	50	1	3
J	80	2	5
K	125	3	7
L	200	5	13
M	315	7	17
N	500	-	-
P	800	-	-
Q	1250	-	-
R	2000	-	-

Легенда:

Extrait du Tableau II – A : directives d'échantillonnage simple pour essais ou contrôles normaux=

Извлечение от Таблица II-A: насоки за единични извадки за тестове или нормални проверки

Lettre d'identification= **Идентификационна буква**

NQA= **AQL**

Taille de l'échantillon= **Размер на извадката**

Seuils d'acceptation pour classe défauts= **Прагове на допускане (приемане) за клас дефекти**

Например:

В ЖП А броят на вагоните (включително 10% резерв), предавани годишно е 900 (обща маса):

Таблица I

Имаме популация в диапазон 501 – 1200.

Следователно, идентификационната буква за общо ниво на контрол II е: **J**

Таблица II

На идентификационна буква **J** отговаря размер на извадката 80

Теоретичната маса за контрол, следователно, ще бъде: 80 за обща маса от 900 вагона.

45.6 Контрол на качеството

Техническото съответствие на разменяните вагони се измерва чрез проверки на случаен признак. (извадки)

Броят на случайните проверки, които трябва да се извършат се определя след изчисляване на теоретичната маса за контрол (виж точка 45.5). Минималният размер на масата за контрол трябва да отговаря на буква D от Таблица II.

След размяната, тези проверки се извършват най-късно в крайната гара.

Транзитните (междинните) ЖП също могат да осъществяват проверки на качеството, ако условията на движение на влака позволяват това.

- 45.7 Методът за контрол на качеството се прилага за движението в рамките на RIC, но също така и в контекста на Споразуменията, постигнати в съответствие с раздел 5.2.1 от RIC.

45.8 Методи за проверка

Проверката се състои в подробен вътрешен и външен оглед от двете страни на видимите части на вагона, когато е на глух коловоз.

При възможност, освен визуален оглед трябва да бъдат извършени функционални проверки и измервания.

За проследяване се препоръчва да използването на протокола за проверка на качеството от допълнение 6 към **Приложение IX** на RIC.

45.9 Въвеждане на данните за дефекти и експлоатация

- Запазва се –

- 45.10 Дефекти, които вече са били етикетирани или взети под внимание (записи в бордната книга **Образец X**, съгласно точка 19.3) от дадено ЖП, предаващо или транзитно, например, не трябва да бъдат взимани предвид при проверките на извадки (на случаен принцип), за да се изчисли кумулативната (с натрупване) стойност на дефектите (КСД).

Еднакви дефекти, открити на няколко устройства на един и същи вагон (напр.: износен заземяващ кабел на две оси на вагона) трябва да се вземат предвид само веднъж за всеки вагон.

Ако дефектите на даден компонент могат да бъдат различно оценени (интерпретирани), трябва да се отчете този дефект, който е от най-висок клас.

45.11 Анализ на резултатите

45.11.1 Кумулативна стойност на дефектите (КСД)

Стойност КСД се изчислява като процент от дефекти и се използва като мярка за дефектите на проверяваната маса (проверяваните партии). За тази цел, дефектите са обединени в клас, в зависимост от тяхното въздействие върху експлоатационната годност и безопасност, а именно:

- Клас 3 процент 0,125/1

- Клас 4 процент 0,4/1

- Клас 5 процент 1/1

Стойността КСД се изчислява по клас дефекти по следната формула:

КСД дефекти клас 3 (%)= $\frac{0,125 \times \sum \text{дефекти от клас 3}}{\text{Общ брой на проверените вагони}} \times 100$

Общ брой на проверените вагони

КСД дефекти клас 4 (%)= $\frac{0,4 \times \sum \text{дефекти от клас 4}}{\text{Общ брой на проверените вагони}} \times 100$

Общ брой на проверените вагони

КСД дефекти клас 5 (%)= $\frac{1,0 \times \sum \text{дефекти от клас 5}}{\text{Общ брой на проверените вагони}} \times 100$

Общ брой на проверените вагони

45.11.2 Ако откритите нередности по време на проверка на извадката водят до стойност КСД, която е по-висока от допустимите отклонения, описани в точка 45.2, ЖП, извършило проверката трябва да предаде тази информация като използва допълнение 1 от **Приложение IX** „запис на нередностите“ за осъществения трафик:

В рамките на RIC

- на ЖП, член на RIC или дори Железопътно предприятие, което не е член (точка 5.2.2.2), което е предало влака,
- председателите на ГП 1 и 5 трябва да бъдат информирани всяко тримесечие

В рамките на Споразумение (по смисъла на точка 5.2.1)

- на ЖП и на транзитните ЖП, ако има такива,
- на председателя на споразумението, ако посочените ЖП са назначили такъв.

ЖП, информирани за нередностите, трябва да предприемат коригиращи мерки.

45.11.3 Ако КСД е в рамките на допустимите отклонения, описани в точка 45.2, ЖП, което е извършило проверката трябва да предаде запис с проверки като използва допълнение 2 „обобщение на проверките“ от **Приложение IX** един месец преди годишните срещи по експлоатацията:

В рамките на RIC

- на ЖП, член на RIC или дори Железопътно предприятие, което не е член (точка 5.2.2.2), което е предало влака,
- председателите на ГП 1 и 5 трябва да бъдат информирани

В рамките на Споразумение (по смисъла на точка 5.2.1)

- на ЖП и на транзитните ЖП, ако има такива,
- на председателя на споразумението, ако посочените ЖП са назначили такъв.

45.12 Ако въпреки коригиращите мерки, поискани от ЖП, извършило проверката, не се установява подобрене, действието, следващо в зависимост от естеството на трафика (RIC или Споразумение, съгласно точка 5.2.1) е представено в диаграмата на допълнение 3 към **Приложение IX**.

46 Включване на ЖП, член на RIC в Споразумение

46.1 Общи положения

Тази процедура се препоръчва за ЖП, които предвиждат сключването на споразумения. Тази процедура не се прилага за ЖП, които вече са неразделна част от Споразумение по смисъла на точка 5.2.1.

С цел да се включат нови ЖП в Споразумение и независимо от кумулативната стойност на дефектите, ЖП прилагат процедура, на базата на ISO 2859 (Правила за вземане на проби за проверка според приемливо ниво на качество (ПНК)).

Въпреки това, дадено ЖП може да бъде включено в Споразумение, само когато приемливостта на проверената маса на неговия трафик е проследена за определен период от време.

Приемливостта на контролната маса зависи от броя на откритите дефекти за клас изследвани дефекти. Контролната маса се определя за период на движение от 3 месеца и се изследват дефекти само от клас 4 и 5. Тази контролна маса трябва да бъде разпределена между всички влакове, предадени от ЖП, което желае да се присъедини към Споразумението.

46.2 Методология

Размерът на масата, която се изследва в продължение на 3 месеца, се определя с помощта на таблици I и II, намиращи се в точка 45.5., както и за определянето на теоретичната маса за проверка.

След като размерът на масата бъде определен, праговете на приемане, които не трябва да бъдат превишавани за дефекти от клас 4 и 5 се определят с помощта на таблица II.

Пример:

За период от 3 месеца ЖП А предава 225 вагона.

Според таблица I, представена в точка 45.5., за общото ниво на проверка II идентификационната буква е **G**.

Според таблица II, представена също в точка 45.5., размерът на извадката за идентификационна буква **G** е **32** вагона и прагът на допустимост за дефекти от клас 5 е **1**, а за дефекти от клас 4 е **2**. В този пример, ако са намерени 2 дефекта в клас 5 или 3 в клас 4 от контролната извадка по време на проверката, то ЖП не може да бъде прието веднага в рамките на Споразумение. Документът в допълнение 4 „Доклад относно включването на ЖП в Споразумение” може да се използва за проследяване на констатациите, направени по време на проверката на качеството, извършена на контролната маса.

Това позволява да се потвърди надеждността на условията, които се изисква да изпълни едно ЖП за присъединяване към споразумение, в съответствие с 5.2.1.

46.3 Анализ на резултатите

Условия за изпращане на съответните документи и утвърждаване на членството на дадено ЖП в споразумение, въз основа на проверките, осъществени чрез допълнение 4 на **Приложение IX**, трябва да бъдат уредени в договора между включените ЖП.

Модел на процеса на приемане на страна в Поверително споразумение е включен в допълнение 5 на **Приложение IX**.

След като станат страна по Споразумение, ЖП трябва да спазват договореното равнище на качество по отношение кумулативната стойност на дефектите, включено в точка 45.2, за дефекти от класове 3, 4 и 5.

Ако КСД надвишава допустимите отклонения от точка 45.2, последващите действия са показани на диаграмата в допълнение 3 на **Приложение IX**.

Процедурата за изключване на член, който не спазва тези отклонения трябва да бъде определена в рамките на Споразумението. Въпреки това, се препоръчва да се проведе специална среща на всички членове на дадено споразумение преди всяко изключване на ЖП.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Списък на членовете RIC 2016 / Liste des adhérents RIC 2016 / Verzeichnis der RIC-Partner 2016 / List of RIC signatories 2016

RICS Код	Инициали / Sigle / Kürzel / Initials	Наименование на фирмата / Libellé de l'entreprise / Name des Unternehmens / Company Name	
1120	FPC	JSC "Federal Passenger Company" – subsidiary of JSC "Russian Railways"	I-1
0043	GYSEV	GYSEV / Raaberbahn – Győr-S opron-Ebenfurt Railways.	I-2
0044	BIH- ŽRS	Željeznice Republike Srpske.	I-3
1062	ZPCG	Željeznički prevoz Crne Gore.	I-4
0050	ŽFBH	J.P. Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine d.o.o.	I-5
1251	PKPIC	PKP Intercity S.A.	I-6
1152	BDŽ PP	BDŽ Passengers EOOD.	I-7
1153	CFR	S.N.T.F.C. C.F.R. Călători S.A.	I-8
1154	CD	České dráhy, a.s.	I-9
3426	RJ	Regiojet a.s.	I-10
1155	MÁV-START	MÁV-START AG.	I-11
	H-MNOS	MÁV Nosztalgia Ltd.	I-12
3381	CRSSHU	Continental Railway Solution Kft.	I-13
1156	ŽSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.	I-14
	WSt	Wagon Service travel s.r.o.	I-15
1171	RENFE	Renfe Operadora.	I-16
0072	ZS	JP Železnice Srbije AD.	I-17
1073	TRAINOSE	TrainOSE S.A.	I-18
1174	SJ	Statens Järnvägars AB.	I-19
0075	TCDD	National Railway Administration of Turkish Republic.	I-20
0076	NSB	Norges Statsbaner AS.	I-21
1178	HŽ	Hrvatske Željeznice Putnički prijevoz d.o.o.	I-22
1179	SŽ	Slovenske železnice d.o.o.	I-23
1180	DB	Deutsche Bahn Fernverkehr AG.	I-24
	D-BTEX	Bahn Touristik Express GmbH.	I-25
	D-EURO	Euro-Express Sonderzüge GmbH&Co.KG.	I-26
1181	ÖBB	ÖBB Personenverkehr AG.	I-27
0082	CFL	Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois.	I-28
0083	TI	Ferrovie dello Stato Italiane – Trenitalia S.p.A.	I-29
3280	SAD	SAD Trasporto Locale SpA.	I-30
1184	NS	Nederlandse Spoorwegen N.V.	I-31
	WCB	Wagon Care B.V.	I-32
3356	BLS	Railways BLS AG (Switzerland)	I-33
1185	SBB / CFF / FFS	Swiss Federal Railways.	I-34
	CENTRALBAHN	Centralbahn AG.	I-35
1186	DSB	DSB SOV.	I-36
1187	SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français.	I-37
3216	THELLO	Thello S.A.S.	I-38
	VSOE	Venice Simplon-Orient-Express LTD.	I-39
0094	CP	CP - Comboios de Portugal, E.P.E.	I-41
3141	SNCB / NMBS	Société Nationale des Chemins de Fer Belges.	I-40

Приложение I

(т.1, 3, 4, 8, 9, 12, 19, 45.11.2, Приложение VIII)

Попълненият формуляр на всеки от членовете е на разположение на интернет сайта на UIC на следния адрес : <http://uic.org/RIC#documents> и на UIC екстранет.

	RICS (Код)		
2	Инициали на държавата/ Sigle du pays/ Country Initials		Държава/Pays/Land/Country:
3	ЖП/EF/EVU/RU		Държава/Pays/Land/Country: Инициали/Sigle/Kürzel/Initials :
	Собственик/Détenteur/Keeper		Инициали/Sigle/Kürzel/Initials :
4	Наименование на фирмата/Libellé de l'entreprise/ Company name		
5	Кореспонденция за счетоводство и разплащане/Correspondance pour décomptes et redevances/ Correspondence for accounting and settlements (Ann./Anl./App. VIII)	Имена/Noms/Names : ✉	 @
6	Известия за движението на вагоните/Communications sur la circulation des voitures/Notices about the running of coaches (Art. 3+4+8+9 +19)	Имена/Noms/Names : ✉	 @
		Постоянно 24 ч./Permanence 24 h /Monitored 24 hours a day Имена/Noms/Names : ✉	 @
7	Повредени вагони. Искане за резервни части/Voitures avariées. Demandes de pièces de rechange / Damaged coaches. Request for spare parts (Art. 12)	Имена/Noms/Names : ✉	 @
8	Повредени части на вагони/Parties de voitures avariées/Damaged parts of coaches (Art.12.4)	Имена/Noms/Names : ✉	 @
9	Лице за контакт ТЕГ1 et ТЕГ5 (Общи въпроси RIC)/ Contact person WG1 and WG5 (general RIC-related issues)	Имена/Noms/Names : ✉	 @
10	Представител упълномощен да гласува на ОС на RIC/Représentant dûment habilité à voter à l'AG RIC/Duly authorized natural person as a representative for the votes at the RIC GA (Art. 6 R.I. /GO /I.R.)	Имена/Noms/Names : ✉	 @
11	Лица за контакти за докладите, свързани с глава IX/ Interlocuteurs pour les rapports en lien avec le chapitre IX/Contact persons for reports related to Chapter IX	Имена/Noms/Names : ✉	 @
Забележки/ Remarques/Comments:			

Вътрешен правилник на специална група RIC

Съдържание

Член 1	Наименование Членство в RIC
Член 2	Предмет
Член 3	Участие в специална група RIC
Член 4	Органи на специална група RIC
Член 5	Общо събрание на RIC
Член 6	Бюро
Член 7	Роля и отговорности на работните групи RIC и техните председатели
Член 8	Процедури за вземане на решения на органите на специалната група - Електронно гласуване
Член 9	Езици
Член 10	Уреждане на спорове
Член 11	Финансови аспекти
Член 12	Правен статут на специална група RIC и отношения с UIC
Член 13	Общи разпоредби

Член 1 - Наименование

Групата RIC е специална група (по-нататък „СГ“) на Международния Железничарски съюз (UIC) по смисъла на член 10.2. b) от Устава на UIC.

Член 2 - Предмет

Споразумението RIC урежда размяната на пътнически влакове, съставени:

- от вагони, включително спални вагони, кушет - вагони и вагон-ресторанти,
- от багажни фургони или
- от фургони за превоз на автомобили

между железопътните предприятия (ЖП), попадащи в обхвата на приложение на действащата Конвенция за международен железопътен транспорт (COTIF) и тяхното използване.

Споразумението RIC урежда също условията за използване и обработката на превозните средства между ЖП и притежателите.

Ролята на Специалната група по отношение на Споразумението RIC е да управлява Споразумението RIC по отношение на промените в законодателството и тези, изискани от членовете и се председателства от Председател на СГ.

Член 3 - Членство в специална група RIC

3.1 - Членство

3.1.1 - Членове на СГ RIC могат да станат железопътните предприятия, осъществяващи пътнически железопътни транспортни услуги, както и собствениците на пътнически вагони, членуващи или нечленуващи в UIC, които се задължават да прилагат Споразумението RIC и неговите Приложения.

3.1.2 - Заявленията за членство трябва да бъдат подадени в писмен вид до Бюрото, което представлява секретариата на СГ RIC (виж член 6 по-долу), като се ползва Образец Z на Споразумение RIC.

3.1.3 - Филиал на железопътно предприятие или собственик, които са членове може също да се присъедини директно. Едно ЖП или един собственик имат възможност да представляват други фирми от същата група. Всеки член трябва да посочи субектите, които представлява

3.2 - Оттегляне

За да се оттегли от СГ RIC даден член, той трябва да заяви това в писмена форма до бюрото.

За да влезне оставката в сила в края на текущата годината, тя трябва да бъде представена най-късно до края на февруари същата година. В противен случай, тя ще влезне в сила в края на година N + 1.

3.3 - Изключване

Изключването на член може да бъде гласувано от Общото събрание RIC на СГ RIC, в съответствие с член 8.3 на настоящия ВП, в случай на:

- неспазване на правилата на настоящия Вътрешен правилник,
- неспазване на споразумението RIC,
- неплащане на вноската 2 месеца след напомняне от страна на Бюрото.

Член 4 - Органи на Специалната група RIC

Органите на СГ RIC са:

- Общо събрание RIC (по-нататък „ОС RIC”),
- Бюро,
- Експертни групи RIC (по-нататък „ЕГ RIC”).

Член 5 - Общо събрание RIC

5.1 - Общото събрание RIC е върховен орган за вземане на решения, състоящ се от всички членове на СГ RIC.

5.2 - Всеки член назначава представител в ОС RIC, надлежно упълномощено физическо лице, посочено в Приложение I, ред 10, на Споразумение RIC.

5.3 - ОС RIC взема решения по всички предложения, внесени от Бюрото, в съответствие с процедурата, описана в член 8, и по-специално:

- избира Председателите,
- утвърждава предложените изменения на Споразумението RIC,
- регистрира присъединявания и оставки на членове,
- гласува изключване на членове,
- гласува предложенията за изменение на настоящия ВП,
- одобрява бюджета на Специална група RIC,
- решава разпускането на СГ RIC и информира Генерална дирекция на Специална група RIC (съгласно член 4.1 с/ от Вътрешен регламент 3 на UIC).

5.4. - ОС на RIC по принцип не заседава официално. Всички негови решения се взимат по електронен път . Електронното гласуване се организира от Бюрото , в съгласие с председателите на работните групи и се извършва най-малко веднъж годишно . Възможно е, по искане на Председателите или на най-малко една трета от членовете да се организира извънредно електронно гласуване или среща.

Член 6 - Бюро

6.1 - Общи положения

6.1.1 - Специална група RIC и Споразумение RIC се административират от Бюрото, което е част от отдел Пътническа дейност на МЖС (UIC).

6.1.2 - Бюрото е основен контакт за членовете по всички въпросите, свързани със Споразумението RIC. То е също така координиращ орган за експертните групи RIC.

6.2 - Функции

Бюрото отговаря за следните задачи.

6.2.1 - Изготвя и публикува (на сайта на МЖС) Споразумението RIC и Приложенията към него, както и евентуалните им корекции, след предварително получаване на изискващите се от настоящия Вътрешен правилник одобрения, както и списък с адресите на членовете на RIC , обновен на 1-во число на всяко тримесечие.

6.2.2 - Обработва молбите за присъединяване и оттегляне и внася за утвърждаване в ОС на RIC предложенията за изключване на членове.

6.2.3 - Обработва всички поставени от членовете въпроси и ги предава, ако е необходимо, на експертните групи за отговор.

Бюрото си запазва правото да създаде работна група (специална) за решаване на общи въпроси, свързани със Споразумението RIC.

6.2.4 - Следи новите законодателни разпоредби и сезира компетентните органи на RIC за евентуална актуализация на Споразумението.

6.2.5 - Предприема необходимите мерки за прилагане на член 14 на RIC по предложение на експертна група 1 – RIC след утвърждаване от ОС RIC.

6.2.6 - Разглежда направените от членовете предложения за изменение на Споразумението RIC, в съответствие с член 6.

6.2.7 - Организира процедурата за електронно гласуване, предвидена в член 8.

6.2.8 - Изработва проектобюджета на RIC съвместно с Председателя на СГ и го представя за одобрение пред ОС RIC.

Вноската на всеки от членовете към бюджета е неотменима и е пропорционална на броя гласове, с които разполага по силата на член 8.1. Евро
се използва като валутна единица за всички счетоводни плащания.

6.3 - Обработка на предложенията за изменение и допълнение на Споразумение RIC

6.3.1 - Всеки член може да представи на Бюрото надлежно мотивирани искания за изменение съгласно „Лист за предложения“ Образец Y от Споразумение RIC.

6.3.2 - Бюрото, съвместно с председателя на съответната експертна група, определя срокове за процедурата по обработка на предложенията за изменение; процедурата трябва да бъде открита в рамките на три месеца от депозиране на искането.

6.3.3 - Бюрото внася проектите за изменения, разработени от експертните групи за гласуване от ОС на RIC, освен промените в списъка на членовете и членските формуляри (**Приложение I**) и на специалните условия, наложени за приемане на вагони в пътнически влакове (**Приложение II.1**).

Член 7 - Роля и отговорности на работните групи RIC и техните председатели

7.1 - Създадени са две експертни групи RIC

- Техническа експертна група „Размяна на вагоните“, наречена ТЕГ 1 - RIC,

- Техническа експертна група „Състояние на вагоните“, наречена ТЕГ 5 - RIC.

7.2 - Експертните групи се отчитат пред ОС на RIC и действат на базата на Устава и Вътрешния регламент на МЖС и настоящия Вътрешен правилник.

7.3 - Експертните групи са съставени само от членове на RIC. По принцип всяка ТЕГ се състои максимално от 12 души. Членове, които обикновено не участват в ТЕГ могат да участват в решаването на важни въпроси, които те са повдигнали или са от особен интерес за тях.

7.4 - Експертните групи ТЕГ 1 - RIC и ТЕГ 5 - RIC се събират най-малко един път годишно. По повод на тази годишна среща се организира съвместна среща за важни въпроси, които касаят и двете експертни групи.

7.5 - Експертните групи са отговорни за следните задачи:

7.5.1 – Подготвят измененията и допълненията, произтичащи от хармонизирането на Споразумението RIC с решенията, издадени от други органи на МЖС и с разпоредбите на европейското законодателство и на други международни конвенции, определят датата на тяхното прилагане и ги изпращат на Бюрото за публикуване.

7.5.2 - Посочват на Бюрото необходимите редакционните поправки преди публикуване.

7.5.3 - Проучват и разрешават различия в мненията относно тълкуването на Споразумението RIC, подадени им от Бюрото.

7.5.4 - Разглеждат всички въпроси, изпратени до тях от Бюрото.

7.5.5 - Изготвят проекти за изменения на Споразумението RIC въз основа на предложенията на членовете и посочват датата на тяхното прилагане. Тези проекти се внасят в Бюрото, което ги подлага на процедурата за електронно гласуване от ОС на RIC (съгласно член 8) и посочва датата за тяхното прилагане.

7.5.6 - Предават своевременно на Бюрото резултатите от работата си в съответствие с членове 7.5.1 до 7.5.5, под формата на изменения на Споразумението RIC или на обосновани предложения за продължаване на работата.

7.5.7 - Експертна група ТЕГ 1 - RIC разработва условията за обслужване на вагони съгласно „Методи за изчисление разходите за доставка на материал в международно съобщение – Пътнически подвижен състав” в съответствие с фиш UIC 383-1.

7.5.8 - Председателят на всяка експертна група RIC трябва:

7.5.8.1 - да представя ежегодно пред всички членове на СГ RIC, Генерална дирекция на МЖС, а при поискване, и на други органи на RIC и МЖС (UIC), доклад за резултатите от работата на своята група,

7.5.8.2 - да предприеме необходимите мерки, за да бъде представена групата му при необходимост, на срещите на други органи на МЖС (UIC) или други структури, като посочи експерт от държава членка, представена в съответната ТЕГ.

7.5.9 - Председателят на СГ:

7.5.9.1 - представлява СГ пред външните органи,

7.5.9.2 - председателства годишното пленарно заседание,

7.5.9.3 - сътрудничи на Бюрото при изготвяне на бюджета на СГ и проследява бюджета.

Член 8 - Процедури за вземане на решения от органите на Специалната група – Електронно гласуване

8.1 - Разпределението на броя гласове за член на Споразумението RIC се определя в съответствие с Вътрешен регламент 1 на МЖС (UIC), член 4.4.

При липса на предоставени данни, необходимите за това изчисление, член на Споразумението RIC, който не е член на МЖС (UIC), разполага с минималния брой гласове, които има член на Споразумението RIC, който е член на МЖС (UIC).

8.2 - Само един представител от държава, подписала Споразумението RIC упражнява право на глас. Всеки член може да бъде представляван от друг член, при условие че притежава и представи на Бюрото пълномощно.

8.3 - Решенията се взимат с обикновено мнозинство. Въпреки това, решенията на ОС на RIC се вземат с мнозинство от 2/3 от гласовете, когато касаят предложенията за изменения на Споразумението RIC , изключване на член, разпускане на СГ RIC и изменение на настоящия вътрешен правилник.

8.4 - Представителите, упълномощени да представляват членовете в съответствие с член 5.2 в процедурата за гласуване, получават предложенията за изменения по електронната поща, изпратени от Бюрото. Те трябва да дадат гласа си за всяко от измененията на адреса, посочен в имейла.

Представителите на членовете трябва да се произнесат в рамките на един месец от изпращане на уведомлението за поставените на гласуване въпроси. Липсата на отговор в рамките на срока се счита за един глас „За“ или „Да“. За всяко изменение, положителен („да“) и отрицателен („не“) вот се отчитат на базата на броя на гласовете на всеки член в съответствие с чл. 8.1.

Най-късно 2 седмици след приключване на гласуването, Бюрото трябва да информира по електронната поща членовете на СГ RIC за резултата от гласуването (брой гласове „за“ и „против“).

8.5 - Председателите на СГ и РГ са физически лица, притежаващи необходимите знания относно размяната на подвижен железопътен състав. Те се избират за тригодишен мандат, с право на подновяване.

След покана за представяне на кандидатури от Бюрото, всеки член може да предложи кандидат за председател на СГ или на РГ. Предложението се изпраща до Бюрото най-малко 6 седмици преди пленарното заседание, на което ще бъдат представени кандидатите.

8.6 – Избирането на председатели се организира от Бюрото чрез електронно гласуване в съответствие с членове 8.2, 8.3, 8.4 от настоящия правилник, за СГ, както и за съответните РГ, при следните условия:

- Избор чрез мажоритарно гласуване в два кръга от съответното ОС.
- Лицата, имащи право на глас гласуват за групата (групите), които ги касаят.
- В първи кръг, гласуващият избира един кандидат,
- Ако кандидат получи абсолютно мнозинство (повече от 50 % от гласовете), той е избран; в противен случай се организира втори кръг, най-малко 5 седмици по-късно, на който се гласува за двамата кандидати, получили най-много гласове на първия кръг;
- На втори кръг, кандидатът, получил повече от подадените гласове е избран.

Всеки член има право на един глас за всеки избор.

Бюрото документираща резултатите от гласуването и ги съобщава на членовете.

8.7 - В случай на оставка на председател или невъзможност той да упражнява правомощията си в продължение на три месеца, се свиква извънредно Общо събрание за избор на наследник, след представяне на кандидатури при горните условия. Гласуването се извършва по електронен път в рамките на три месеца от подаване на оставката или констатиране на невъзможността.

8.8 - По време на отсъствието на Председател, член на Бюрото поема временно изпълнение на функциите.

Член 9 - Езици

9.1 - Споразумението RIC се публикува само в електронен формат на френски, немски, английски. Разрешава се превод на Споразумението RIC от неговите членове на други национални езици. Тези преводи могат да бъдат публикувани на интернет страницата на МЖС (UIC), но отговорност за тях не носи МЖС (UIC), а авторите на преводите.

9.2 - Ако няма друга предварителна договореност, работен език за кореспонденция трябва да бъде един от трите езика на публикуване на Споразумението RIC.

9.3 - Въпросите, които трябва да бъдат гласувани от ОС на RIC са написани на френски, немски и английски.

9.4 - Работните езици на експертните групи са френски и немски.

9.5 - Исканията за изменение от членовете трябва да бъдат изготвени на френски или немски.

Член 10 - Уреждане на спорове

10.1 - Членовете могат да се споразумеят да подложат своите спорове относно прилагане на Споразумението RIC на процедурата за помирение и арбитраж от Вътрешен регламент 4 на МЖС (UIC), доколкото това не е в противоречие с тяхното национално законодателство.

10.2 – В случай на несъгласие относно използване на процедурата, посочена в член 10.1, и ако не е договорено друго, компетентна юрисдикция е този, в която е седалището на ответника.

Член 11 - Финансови аспекти

11.1 - Бюджет

Специална група RIC има свой собствен бюджет, който Бюрото изготвя ежегодно за следващата година и подлежи на одобрение от Общото събрание на Специална група RIC, след което се ратифицира от Общото събрание на МЖС (UIC), в съответствие с член 10.2 b) от неговия Устав.

11.2 - Вноски

Сумата на годишния бюджет се определя от ОС на RIC по предложение на Бюрото. Членовете трябва да плащат своите вноски, изчислени според чл. 6.2.8, най-късно до 30 юни на текущата година.

Членовете участват в различните срещи безплатно и разходите (пътни, дневни, хотели и т.н.) са за тяхна сметка в съответствие с чл. 1.4 от Вътрешен регламент 3 на МЖС (UIC).

11.3 - Отчети на RIC

МЖС (UIC) следи за фактурирането и отчитането в съответствие с действащата нормативна уредба.

Отчетите на RIC се одобряват на ОС на RIC.

След това те се проверяват и сертифицират от одиторите на МЖС (UIC) и се включват в отчетите на МЖС (UIC).

Член 12 - Правен статут на Специална група RIC и отношения с МЖС (UIC).

Специална група RIC е група, съставена от железопътни транспортни предприятия, които могат да бъдат или да не бъдат членове на МЖС (UIC).

В съответствие с член 4.1 от ВР 3 на МЖС (UIC), ДСГ на МЖС (UIC) назначава UIC директор, който отговаря за мониторинга на Специалната група и представлява МЖС (UIC) в нея. Последният може да присъства или да бъде представен на всички срещи на работните групи и Общите събрания на група RIC, определени в настоящия Вътрешен правилник. Същият Директор, или негов официален представител, получава всички свързани със заседанията документи (дневен ред, протоколи и други свързани със срещите документи).

Член 13 - Общи разпоредби

13.1 - В случай на различия в тълкуването, френският текст на Споразумението RIC и ВП на RIC се счита за автентичен.

13.2 - Настоящият Вътрешен правилник влиза в сила на 01.01.2016 г.

Специални условия, наложени за приемане на превозни средства в пътническите влакове

Възможно е в Приложение II да има препратка към линк. Съдържанието на тези линкове има задължителен характер. В този случай, позоваването на линка трябва да бъде последвано от кратко обобщение на основните разпоредби. Това обобщение име информативен характер.

Код на държ.	ЖП/EF/GI	Специални условия
1. Общи специални условия		
50	ŽFBH	N° Система за снабдяване с вода: От 1 септември до 15 юни, във влакове в редовно движение (включително увеличенията) се приемат само вагони, означени съгласно т. 37.1.
51	PKP	Двата последни вагона на влака трябва да бъдат със спирачки.
54	Drážní úřad ČR (ANS tchèque)	1. Возилата не трябва да генерират паразитни токове или смущения в честотите между съоръженията на релсите. Стандарт ČSN 34 2613 определя величината на паразитните токове, честотните диапазони, както и максималната продължителност на импулсите, които са допустими. 2. Като цяло, приложимите за возилата условия са формулирани в текущата версия на директива n°173/1995 Sa на Република Чехия (<i>интернет сайт</i> : www.mdcz.cz/cs/Legislative/Legislative/Legislative_CR_drazni/).
	SŽDC (GI)	
	ČD (EF)	Превозни средства без автоматична система за избор на напрежение не се допускат повече в мрежата на SŽDC.
55	MAV-PÜ	
	NKH	
	MAV-START	N° 17 Кабелът UIC на вагона трябва да бъде в изправност. Главният електропровод на дизелови вагони, движещи се по засегнатия релсов път, трябва да са годни за работа при отоплително напрежение 1500 V ; 30-51 Hz.

	ЖП/EF/GI	
65	MŽ	N° 37 Превозни средства без автоматично превключване на напрежението не се допускат по мрежата на MŽ. Система за снабдяване с вода: От 1 септември до 15 юни, във влакове в редовно движение (включително увеличенията) се приемат само вагони, означени съгласно т. 37.1.
72	ZS	N° 37 Вozила без автоматично превключване на напрежението не се допускат по мрежата на ZS. Система за снабдяване с вода: От 1 септември до 15 юни, във влакове в редовно движение (включително увеличенията) се приемат само вагони, означени съгласно т. 37.1.
73	OSE	Във влакове, движещи се със скорост, по-висока от 80 км/ч, пътническите вагони, багажните фургони и вагон пощите трябва да имат собствено тегло най-малко 16 т.
74	SJ	N° 36 Ръкохватки за маневриста: Всички вагони трябва да имат под буферите ръкохватки за маневриста (стрелочника). Отопление : Електрическа отоплителна система съгласно точка 36. Отоплителната мощност на пътническите вагони трябва да позволява достигане на температурна разлика между вътрешна и външна температура от 35 °C за вагоните, които се движат до Стокхолм и от 50 °C за тези, които се движат по-далеч на север от Стокхолм.

Код на държ.	ЖП/EF/GI	Специални условия
75	TCDD	N° 36 Осветление : електрическо (24 V).
76	NSB	N° 25 По линиите Осло- Берген и Осло- Трондхайм пътнически вагони могат да се движат само със специално разрешение на NSB.
78	HŽ	N° 37 Система за снабдяване с вода: От 1 септември до 15 юни, във влакове в редовно движение (включително увеличенията) се приемат само вагони, означени съгласно т. 37.1.
79	SŽ	N° 37 Система за снабдяване с вода: От 1 септември до 15 юни, във влакове в редовно движение (включително увеличенията) се приемат само вагони, означени съгласно т. 37.1.
80	DB Netz AG	N° 4 Главният електропровод, електрическата отоплителна система и климатичната инсталация трябва да бъдат проектирани променливо еднофазно напрежение 1000 V с честота от 15 до 51 Hz. N° 17 Всички пътнически вагони, които се движат в участъците с висок дял на тунели: • Вюрцбург - Хановер, • Нантенбах - Роорбах по линията Вюрцбург – Франкфурт/М (Нантенбахска крива), • Манхайм - Щутгарт, както и други участъци, обявени за такива с висок дял на тунели , трябва да бъдат снабдени със система за преодоляване на внезапната спирачка и електропневматична спирачка (ер-спирачка). (Маркиране съгласно Приложение V/5, фиг.5 и Приложение V/21). Съответните споразумения са включени в рамките на FTE ; Във всички гореизложени случаи вагоните трябва да имат работещи високоговорители ; освен това, поне един вагон на влака трябва да разполага с интерком . N° 25 Изискване за спирачката със сгъстен въздух : За вагони, включени в пътнически влакове със скорост по-висока от 120 км/ч, спирачки категория R, обозначени със знак :  N° 27 Магнитнорелсова спирачка : необходима за вагони, включени във влакове със скорост на движение по-висока от 140 км/ч.
	Eisenbahn Bundesamt	

Код на държ.	ЖП/ЕФ/ГІ	Специални условия
	DB Fernverkehr AG	N° 3 Персоналът, който обслужва спалните вагони и кушет вагоните, движещи се по цялата мрежа на DB AG трябва да владее немски език в степен, достатъчна за да се разбере с немския оперативен персонал в случай на авария и опасност. Текстовете, представени в картите за аварийни ситуации (NotfallCard) дават представа за нивото на езикови познания, което се изисква. N° 17 Всички пътнически вагони, които се движат в участъците с висок дял на тунели • Вюрцбург – ХанOVER , • Нантенбах - Роорбах по линията Вюрцбург – Франкфурт/М (Нантенбахска крива), Манхайм – Щутгарт трябва да бъдат херметични. Необходимо е те да имат означения съгласно Приложение V/17. Ако някои курсове включват само определени участъци от тези високоскоростни линии с голям дял на тунели е възможно, в рамките на съответните двустранни споразумения, да се движат и вагони, които на са устойчиви на налягане. Тези возила трябва да имат маркировка, в съответствие с Приложение V/18. Всички кушет и спални вагони, движещи се в състава на влаковете на DB Fernverkehr AG трябва да бъдат снабдени с оборудване за ранно откриване на дим и пожар. Такова оборудване задължително трябва да има в следните зони : - купета, - тоалетни, - умивални, - сервизни помещения, - страничен коридор, - електрически кутии. При засичане на дим или пожар, съответната инсталация трябва автоматично да задейства алармен сигнал във вагона. Тази сигнализация задължително трябва да може да бъде задействана чрез ръчно устройство, разположено в страничния коридор. Дисплеите за изправност или повреда на системата трябва да са видни както по време на движение, така и при технически проверки, които се правят по време на престой.

Код на държ.	ЖП/ЕФ/ГИ	Специални условия
81	ÖBB Infra- struktur AG	N° 17 Всички вагони на влак, който превозва пътници и/или оператори и се движи в участък, изискващ наличие на система за преодоляване на внезапната спирачка (SAFI) трябва да имат възможност за дезактивиране на алармения сигнал за пътниците. Съвместимостта на дезактивиране на алармения сигнал на различните возила (мотриси, вагони) в състава на влака трябва да се вземат под внимание от ЖП при споразуменията за движение на влаковете (напр.: FTE...). Списъкът по-долу съдържа основните линии, с участъци, които изискват наличие на система за дезактивиране на внезапната спирачка (SAFI), без да претендира за изчерпателност: • Wien Hauptbahnhof et Wien Westbahnhof – Salzburg • Wien Hauptbahnhof – Villach – Tarvisio Boscoverde • Wien Hauptbahnhof - Wien Nordbahnhof • Linz – Leoben • Salzburg – Villach Hbf – Jesenice • Kufstein – Innsbruck - Brenner • Innsbruck – Lindau • Innsbruck – Mittenwald • Wörgel – Bischofshofen – Selzthal Всички вагони трябва да разполагат с работеща система за съобщения и вътрешна комуникация (интерфон). <u>Изисквания към обслужващия персонал, който не участва в евакуацията на влака.</u> Персоналът на обслужващите фирми трябва да бъде обучен относно собственото си спасяване и запознат с разпорежданията SAFI (относно дезактивиране на спирачката) <u>Изисквания към обслужващия персонал, който участва в евакуацията на влака</u> От 01.07.2013 г., всички придружаващи спални и кушет вагони трябва да бъдат обучени в съответствие с изискванията на наредбата за проверка на уменията и квалификацията на персонала на железниците (§23 Експлоатационно обслужване, §34 Евакуация на влака) и може да бъде изискано активното им съдействие при евакуацията на влак в случай на опасност (самоспасяване). Преходният етап за персонала, обучен преди 1-ви юли 2013 г. изтича на 30 юни 2015 г. Персоналът трябва да има достатъчни познания по немски език, които да позволяват общуване със съответните австрийски служители на ÖBB по оперативни въпроси. В зоната за качване или в краищата на страничния коридор на пътническите вагони трябва да има пиктограма, свързана с инструкциите за безопасност, която да съдържа следните елементи : • Лице(а) за контакт в случай на нередност(и), • Инструкции относно средствата за безопасност и използването им, • Действия при пожар, • Действия при напускане на влака (в случай на евакуация).

	ÖBB Personen- verkehr AG	N° 17 След промяната на разписанието от декември 2014 г., всички спални и кушет вагони, включени във влаковете на ÖBB Personenverkehr AG трябва да бъдат оборудвани с устройства за откриване на дим и пожар. Такова устройство трябва да има задължително в следните зони: • купета • тоалетни • умивални • сервизно отделение • страничен коридор • електрически кутии При засичане на дим или пожар, съответната инсталация трябва автоматично да задейства алармен сигнал във вагона. Тази сигнализация задължително трябва да може да бъде задействана чрез ръчно устройство, разположено в страничния коридор. Дисплеите за изправност или повреда на системата трябва да са видни както по време на движение, така и при технически проверки, които се правят по време на престой. Маркирането на вагоните относно звуковата уредба за съобщения и вътрешна комуникация, както и устройствата за дезактивиране на алармения сигнал и електропневматичната спирачка трябва да бъде направено в съответствие с Приложения V/21 и V/10, N° 27 Магнитнорелсова спирачка: задължителна за вагоните, включени във влакове, чиято скорост надвишава 140 км/ч N° 32.8 Всички вагони, включително и тези без маркировка RIC, трябва, в мрежата на ÖBB, да бъдат оборудвани най-малко с един пожарогасител фиш UIC 564-2. N° 36.10 За вагоните е необходима система за дистанционно управление с 13 или 18-жилен кабел, съгласно фиш UIC 558.
83	RFI	Вагоните могат да се движат при условие че не съдържат азбестова изолация или компоненти, с ронлива при контакт с околната среда структура.
	ANSF	От 01.01.2013 г., всички движещи се в Италия вагони, трябва да имат осигурено изборително отключване на вратите само от дадена страна на влака и централно заключване от кабината за управление чрез 18-жилен команден кабел.
	TI*	Вратите за достъп на всички спални вагони, разположени в краищата на влака или разделителната секция трябва да бъдат поставени в крайно положение.
84	NS	Возила без автоматичен превключвател за напрежение се допускат в мрежата на NS само след предварително споразумение.

Код на държ.	ЖП/EF/GI	Специални условия
85	CFF/ SBB/FFS	N° 17 <u>Нови участъци (NBS)</u> Всички пътнически влакове, включително тези без маркировка RIC, които оперират по следните участъци : • Mattstetten - Rothrist • Solothurn - Wanzwil трябва да бъдат оборудвани с тоалетни със затворена система и да се движат с минимална скорост от 200 км/ч. Считано от 11.12.2005 г., се допускат само вагони с устройство за деактивиране на внезапната спирачка, съгласно фиш UIC 541-5. Устройството за деактивиране на внезапната спирачка трябва да има допълнителна функция за задействане на спирачката, за да се гарантира, че в аварийна ситуация влаковете няма да спират на неподходящи места.
		N° 17 <u>Базов тунел Lötschberg (LBT), нов от 09.12.2007 г.</u> Всички пътнически влакове, включително тези без маркировка RIC, които се движат в следния CFF/BLS участък : • Frutigen - St. German – Visp, трябва да бъдат оборудвани с тоалетни със затворена система и да се движат с минимална скорост от 200 км/ч. Допускат се само вагони с устройство за деактивиране на внезапната спирачка, съгласно фиш UIC 541-5. Устройството за деактивиране на внезапната спирачка трябва да има допълнителна функция за задействане на спирачката. Самостоятелно задвижваните возила на други ЖП трябва да имат устройство за задействане на внезапната спирачка съгласно концепцията на CFF за мотриси, за да се избегне спиране на влака на място, неподходящо за евакуация. Возилата на други ЖП, включени във влакове на CFF, трябва да бъдат оборудвани с устройство за задействане на внезапна спирачка според CFF. Трябва да се спазва ниво на защита от пожар 2 по DIN 5510 или сравним стандарт. Всички вагони трябва да имат работеща високоговорителна система. Детектори за дим и пожар, които задействат локална звукова аларма, трябва да бъдат разположени в : тоалетни ; спални/кушет вагони, купета за почивка на вагоните, придружаващи ПЖПС, багажни отделения с достъп на пътници, кухня и сервизни отделения (вагон-ресторант, бюфет, вагони, придружаващи ПЖПС). Вентилационната инсталация и климатичната система трябва да могат да бъдат изключени незабавно. Контейнерите за отпадъци трябва да бъдат с автоматични пожарогасители. Пожарогасителите на всяка платформа трябва да бъдат достъпни за пътниците и/или персонала.. Движението трябва да може да продължи аварийно 15 минути след избухване на пожар (15 минути в случай на общ пожар). Електрическо захранване от акумулатор : осигуряване на аварийно осветление и комуникация в случай на повреда на контактната мрежа, чрез влаковия кабел или бордовата мрежа в продължение на поне 60 минути. Защитни стени: краят на возилото да бъде така проектиран, че при затворени задни врати, разпространението на огъня да бъде ограничено достатъчно дълго, за да позволи всички да бъдат евакуирани на безопасно място. Сегментиране на вентилацията: за да се намали разпространението на дим, вентилационната система не трябва да позволява проникване в повече вагони.

Код на държ.	ЖП/EF/GI	Специални условия
		За да се осигури контрол на влака и способност за движение, съответните връзки и кабели трябва да бъдат защитени от пожар по цялата им дължина с помощта на изолационен материал. Вратите, разделящи зоните за пътници трябва да могат да се отворят и затварят ръчно в аварийна ситуация. Трябва да има ръчни пожарогасители във всяка входна зона на вагона. Аварийни изходи: входните врати на вагоните трябва да могат да се използват като аварийни изходи. Те трябва да могат да се отворят ръчно от вътре, когато влакът е спрял. <u>Базов тунел Gothard (GBT)</u> N° 17 Специални условия се прилагат за маршрутите, включващи преминаване през базов тунел Gothard (GBT) между Rynächt – северен вход тунел – Giustizia. Тези „технически условия на линията и изисквания за подвижния състав“ се намират на началната интернет страница на CFF, линк: http://www.sbb.ch/sbb-konzern/sbb-als-geschaeftpartnerin/angebote-fuer-evus/onestopshop/strecken-bahnanlagen.html
86	DSB	N° 17 Возилата, които трябва да се движат в тунела Grand Belt между Sprøego и Kørsog следва да бъдат оборудвани съгласно двустранни споразумения. Всички возила, които се движат в мрежата на Дания трябва да бъдат оборудвани тоалетни със затворена система.
87	SNCF RESEAU	Условия за достъп до железопътната мрежа на Франция На разположение на сайта на SNCF , тази извадка от „Референтен документ на мрежата“ включва задължителните допълнителни проверки, които са само за тягов състав . Използва се „Референтен документ на мрежата“ («Document de référence du Réseau»). Този документ се състои от няколко глави, като се избира глава 2 „Условия за достъп до националната железопътна мрежа“ В тази втора глава са описани условията, на които трябва да отговаря едно железопътно предприятие, за да се движи по националната железопътна мрежа. Глава 2.7. от този документ за тяговия състав третира проверката на съвместимостта на тяговата единица с железопътната инфраструктура. Проверката на съвместимостта на една тягова единица, която Réseau Ferré de France (Железопътна мрежа на Франция) извършва позволява да се удостовери, че участъците от линията, по които се предвижда първото движение на тази машина имат действителни характеристики, съвместими с техническите характеристики на машината. Тази проверка е задължителна, освен разрешението за пускане в търговска експлоатация „Autorisation de Mise en Exploitation Commerciale“ (AMEC), издадено от EPSF. За да видите документа, отидете в електронната библиотека, след това кликнете върху документа на железопътната мрежа : http://www.rff.fr/fr/mediatheque/textes-de-reference-francais-45/document-de-reference-du-reseau/

Код на държ	ЖП/EF/GI	Специални условия
	EPSF	На разположение на интернет страницата на l'EPSF : SAM X 001 и неговите приложения, което представлява „Национален референтен документ“, заменя постановлението от 01.07.2004 г. Настоящият документ изброява последователно техническите правила и норми, които се ползват за получаване на разрешение за пускане в търговска експлоатация „Autorisation de Mise en Exploitation Commerciale“ (AMEC) на превозните средства във Франция. Задължителни изисквания, произтичащи от SAM X 001: Габарит: Возилата, съвместими с габарит G1 могат да се движат по цялата мрежа. Возилата, несъответстващи на габарит G1 подлежат на специфична проверка на съвместимостта на габарита на возилото с този на инфраструктурата, като се вземе предвид предназначението им. Аварийни изходи: Аварийните чукове трябва да бъдат подходящи за използвания вид стъкло. Релсови вериги: возила, които могат да се движат изолирано и чието собствено тегло е под 38 тона (30 тона за возила с чугунени или синтеровани спирачни калодки, съгласно фиш UIC 512) трябва да бъдат оборудвани със сертифицирано помощно устройство shuntage. Адрес на сайта : http://www.securite-ferroviaire.fr/espace-reglementation Достигате до следното: ☒ RECHERCHER DANS LE DESCRIPTIF DES DOCUMENTS ☐ RECHERCHER EN PLEIN TEXTE Effectuez une recherche par mots clés dans le titre des documents TYPE DE DOCUMENTATION Documents de l'EPSF SAM, SAMI, SAI JE VEUX DES RENSEIGNEMENTS SUR ... AMEC - Matériels roulants STATUT - Tout - - Изберете : « Rechercher dans le descriptif des documents » (Търсене в описанието на документите) - От « Type de documentation » (Тип документация), изберете « Documents de l'EPSF » (Документи на EPSF) - В страни се отваря друг прозорец, трябва да изберете « SAM, SAMI, SAI » - Накрая, от « je veux des renseignements sur » (искам информация за), изберете « AMEC – Matériels roulants » (AMEC – подвижен състав) - Стартирайте търсенето („Rechercher“ – „Търси“) и в списъка с документи ще намерите SAM X 001 , който може да изтеглите в PDF формат.

Код на държ	ЖП/EF/GI	Специални условия
	SNCF	N° 17 a) Откриване на пожар Всички спални вагони, включени в състава на пътнически влакове трябва задължително да бъдат оборудвани с автоматична система за откриване на пожар/дим, считано от 1 януари 2006 г. b) Персонал на борда Придружаващият персонал и този на фирмите, предлагащи услуги на борда на нощни влакове, трябва да бъде обучен относно: предпазни мерки по отношение рискове, свързани с хотелиерски услуги, поведение в извънредна ситуация, особено в случай на пожар. Персоналът трябва да има аварийни карти и да може да прави съответните съобщения на френски език. c) Движение със скорост от 200 км/ч При движение със скорост от 200 км/ч, ефективното функциониране на електропневматичната спирачка и системата против приплъзване на всеки вагон от състава на влака е задължително. За тази цел, ЖП собственик трябва да гарантира наличността на оборудването в своите возила. В случай на повреда на някой от тези единици, скоростта на влака се ограничава до 160 км/ч. Забележка: SNCF използва особена електропневматична спирачка с опростено управление. При проектиране на търкалящата повърхност, трябва да се гарантира тяговата единица и тегления състав да позволяват правилната работа на електропневматичната спирачка, задължително условие за движение с 200 км/ч. d) Система за съобщения – интерком Системата за съобщения (предаване на съобщения във всички возила на влака) и интеркомът (връзка между превозния персонал и машиниста) трябва да работят на поне една слушалка, намираща се в един от вагоните на влака. N° 20.3 Вагоните, оборудвани с колела с набит бандаж, чиято скорост е ≤ 160 км/ч се допускат само при сключено двустранно споразумение..
88	SNCF/ NMBS	N° 17 Високоскоростни линии Пътническите влакове, които се движат по високоскоростните линии L1, L2, L3 et L4 подлежат на одобрение от белгийска страна. Пътнически вагони се допускат при условие че има сключено двустранно споразумение. За всички возила на влакове, които се движат по високоскоростни трасета от категория I ($V \geq 250$ km/h) и II ($V = 200$ km/h) е необходимо допълнително разрешение за пускане в експлоатация по смисъла на Директива 2008/57/ЕО от Службата за безопасност и експлоатационна съвместимост на железниците (SSICF) или при липса на такова, решение на SSICF, че допълнително разрешение не е необходимо. Всички ремонтирани или обновени превозни средства по Член 20 на Директива 2008/57/ЕО след 19 юли 2008 г. са предмет на допълнително разрешение за пускане в експлоатация от SSICF или при липса на такова, решение на SSICF, че допълнително разрешение не е необходимо.

2. Допълнителни условия за размяната на вагони от трети страни, които не членуват в RIC

Размяната на вагони от трети страни, които не са присъединени към RIC е предмет на предварително сключване на договор между притежателя и ЖП член, което е въвело вагоните в движението в мрежата RIC.

Този договор трябва да определя :

- условията за използване на вагоните,
- пробезите с товар и празните пробези,
- почистването,
- отстраняване на повредите,
- счетоводни процедури,
- отговорността
 - за повредите на вагоните,
 - за щетите, причинени на трети страни или на железопътното трасе от превозните средства (гражданска отговорност, свидетелство за регистрация на вагоните, задължения на притежателя във връзка със спазване на действащото законодателство по отношение на поддръжката...).

Преди първото пускане в движение на влака, останалите ЖП, които участват в маршрута трябва да бъдат информирани относно съществуването на този договор.

Изисквания относно допускане на вагони в международно съобщение от ЖП, движещи се по мрежи с широко междурелсие

1 Общи положения

- 1.1 С изключение на специалните изисквания, свързани с широкото междурелсие, Споразумението важи за вагони с раздвижени или сменяеми талиги, освен ако не е предвидено друго в настоящето допълнение.
- 1.2 Вагоните, които се допускат транзитно трябва да отговарят на техническите изисквания на МЖС (UIC), и ако е необходимо на STI (спецификация за техническа съвместимост) за съответните превозни средства.
- 1.3 Всяко съобщение(транспорт) между ЖП с широко междурелсие и ЖП с нормално междурелсие изисква предварително споразумение между участващите ЖП.

2 Допълнителни надписи върху сменяемите талиги

На талигите трябва да е нанесен, добре видим, кодовия номер на притежателя, а върху надлъжните греди, с бяла боя, датата на последната проверка, което обаче не е от решаващо значение за приемането на вагоните за размяна.

3 Доставка на сменяеми талиги

- 3.1 Талигите за широко междурелсие и талигите за нормално междурелсие се осигуряват от собственика на вагона.
- 3.2 - Запазва се -
- 3.3 На вагоните трябва отново да се поставят, на мястото за размяна, талигите за нормално междурелсие, с които са пристигнали или, ако конкретно споразумение предвижда друго, талиги от същия вид, които са собственост на притежателя.
- 3.4 Фактът, че един вагон е съоръжен с талига или талиги, принадлежащи на собственик, различен от собственика на вагона с нищо не променя отговорностите, посочени в Споразумението, в случай на инцидент, причинен или понесен от вагона.

4 Буфери

Разстоянието от център до център на буферите трябва да бъде:

- по правило 1850 мм
- максимално 1860 мм
- минимално 1840 мм.

5 Спирачки

По време на преходен период и като дерогация по искане на RENFE и CP:

- вагоните трябва да бъдат оборудвани с тръба (провод) за вакуумна спирачка¹⁾,
- ръкохватките на внезапната спирачка и аварийния клапан трябва да взаимодействат и с тръбата на вакуумната спирачка.

¹⁾ С изключение на вагоните, движещи се по линиите Irun – Madrid – Algeciras и Irun – Vilar Formoso – Lisboa-Porto.

Изисквания за превоз на вагони с ферибот

- 1 Вагоните, носещи знак „котва“, както е показано в Приложение V/2 се приемат по следните фериботни линии:

Rødby Faerge — Puttgarden (DB, DSB)
 Saßnitz Hafen —Trelleborg (DB, SJ)
 Villa San Giovanni — Messina (FS)
 Reggio C. — Messina (FS)

Трябва да бъдат поставени допълнително знаците:

VM, RM — за някои от фериботите на FS по линиите Villa San Giovanni — Messina и Reggio C. — Messina.

- 2 За движение по други фериботни линии трябва да бъдат изпълнени изискванията на ЖП или фирмата, изпълняваща услугата.

- 3 Списък на фериботните линии:

Маршрут	Съкратено означение	Забележки
Rødby Faerge — Puttgarden		Електрическо захранване
Saßnitz Hafen —Trelleborg		Електрическо захранване
Villa San Giovanni — Messina Reggio C. — Messina	  VM, RM	

Препоръки за почистване на вагоните

1. Описания на изискванията за качество и методите за контрол

Пореден номер	Описание на качествения показател	Метод на проверка
1	2	3
1	« Без неприятна миризма »	Помириране
2	« Чисто » По огледала и стъкла не трябва да има ивици и петна Други елементи: след изтриване с бяла хартиена кърпа, по нея не трябва да остават мръсни следи (допуска се стойност на сиво до степен 2 по скалата на Bachara).	Визуална проверка и избърсване с бяла хартиена кърпа
3	« Чист вид » По елемента не трябва да има значителни видими следи от замърсяване. Все пак, трябва да се отчита структурната характеристика на предмета. Проманата на цветовете, слепващите вещества, следите от износване не представляват замърсяване по смисъла на настоящето изискване.	Визуална проверка
4	« Без груби или неприятни замърсявания » По видимите и контактни повърхности не трябва да има неприятно замърсяване (напр., останали петна от напитки) и останали боклуци. Грубите отпадъци (метални кутии, бутилки) трябва да бъдат отстранени.	Визуална проверка
5	« Празно » Контейнерът трябва да е почистен от всякакви отпадъци (дори залепени).	Визуална проверка
6	« Наличие на консумативни материали » В тоалетните и умивалните, диспенсерите за сапун и контейнерите за книжни салфетки трябва да бъдат заредени, както и да има достатъчно тоалетна хартия. В тоалетните със затворена система, които са с електрически сешоари за ръце, не е нужно да има книжни салфетки. Изискването за качество е изпълнено, когато е на разположение повече от 50 % от капацитета за всеки отделен случай.	Визуална проверка
7	« Подредено » Това понятие включва:	
7.1	« В нормално положение » Седалки, облегалки за глава, предпазни калъфи, подлакътници, сгъваеми масички, пердета и пепелници трябва да бъдат в нормално положение.	Визуална проверка
7.2	« Закачени » Рекламните надписи трябва да бъдат подредени и, ако е необходимо, закачени.	Визуална проверка
7.3	« Отстранени » Списания, чашки, метални опаковки и отпадъци трябва да бъдат отстранени.	Визуална проверка
8	« Затворени » В отоплените влакове и при дъжд, отворените прозорци на помещенията, които не се използват, трябва да бъдат затворени.	Визуална проверка

2. Обобщение на изискванията за качество за съответните части на RIC вагоните

Пореден номер	Част от вагона	Изисквания за качество по части от вагона за	
		Почистване в начална гара от маршрута (RIC т. 7.1)	Почистване в крайна гара на влака (RIC т. 7.2)
1	2	3	4
1	WC и умивални	без неприятна миризма	без неприятна миризма
1.1	Тоалетна чиния – вътрешна част.	чист вид дезинфекцирана	чист вид дезинфекцирана
1.2	Тоалетна чиния -външна част – Седалка, капак на тоалетна, мивки, плотове, дръжки, метални тръби, под. Външни повърхности на стените, врати и шкафове	чист вид дезинфекцирано чист вид дезинфекцирано	чист вид дезинфекцирано чист вид дезинфекцирано
1.3	Отходна тръба	без неприятни замърсявания	без неприятни замърсявания
1.4	Контейнер за използвани книжни салфетки за ръце	изпразнен без неприятни замърсявания	изпразнен
1.5	Пепелници, контейнери за отпадъци	изпразнени без неприятни замърсявания	изпразнени
1.6	Кранове, таван, рамки на прозорци, тръби, други елементи	чист вид	без неприятни замърсявания
1.7	Огледала, прозорци (вътрешна част)	чист вид	чист вид
1.8	Консумативи	налични резерви	налични резерви
1.9	Плафониери	чист вид	–
2	Платформи, странични коридори, купета, други пространства		
2.1	Тапицерия на седалки, подлакътници, облегалки . Също, на Р-вагоните, задна част на облегалките, видими части на рамките на седалките, леглата	чист вид	без неприятни замърсявания
2.2	Калъфи на облегалките за глава	чист вид	
2.3	Пепелници, контейнери за отпадъци	изпразнени без неприятни замърсявания	изпразнени
2.4	Таван, повърхности на стени и врати, рамки на прозорци, маси, плотове, дръжки, тръби, резервационни табла, фотографски рамки	чист вид	без неприятни замърсявания
2.5	Плафониери	чист вид	–
2.6	Багажници	чист вид	без неприятни замърсявания
2.7	Огледала, вътрешни страна на прозорци, други стъклени повърхности	чист вид	чист вид

Пореден номер	Част от вагона	Изисквания за качество по части от вагона за	
		Почистване в начална гара от маршрута (RIC т. 7.1)	Почистване в крайна гара на влака (RIC т. 7.2)
1	2	3	4
2.8	Щори	без неприятни замърсявания	—
2.9	Текстилни пердета	чист вид	—
2.10	Снимки	чист вид	—
2.11	Мокети	без неприятни замърсявания	без неприятни замърсявания
2.12	Пътеки, килимчета	без неприятни замърсявания	без неприятни замърсявания
2.13	Непокрит под (без мокет)	без неприятни замърсявания	без неприятни замърсявания
2.14	Стъргалки и изтривалки за обувки	без неприятни замърсявания	без неприятни замърсявания
2.15	Долна част на крилото на вратата	без неприятни замърсявания	без неприятни замърсявания
2.16	Повърхности на преходните врати, междинни врати. Вътрешност на шкафове и табла. Гумени кантове и ленти на ролетни щори	без неприятни замърсявания	без неприятни замърсявания
2.17	Маршрутни табели и плацкартни номера	без неприятни замърсявания	—
2.18	Пожарогасители, кутии за първа помощ (ако се изискват)	чист вид	—
2.19	Тапицерии, облицовки, вентилационни решетки, части на отоплителна система	без неприятни замърсявания	—
2.20	Купето като цяло	подредено	подредено
3	Вътрешна част на вагона като цяло		
	Части, неупоменати другаде	без неприятни замърсявания	без неприятни замърсявания
4	Външна част на коша на вагона		
4.1	Парапети, дръжки на врати	чист вид	
4.2	Входни стъпала, врати	без неприятни замърсявания	
4.3	Маршрутни табели, плацкартни номера	без неприятни замърсявания	
4.4	Външна част на прозорците на вагона	чист вид (при нормални атмосферни условия)	
4.5*	Външна повърхност на вагона Надписи върху вагона *Забележка: да де извършва, доколкото е възможно, със съоръжения за външно почистване.	чист вид (при нормални атмосферни условия)	
4.6	Задни светлини на последния вагон и на <u>voitures directes!!!</u>	чист вид	чист вид

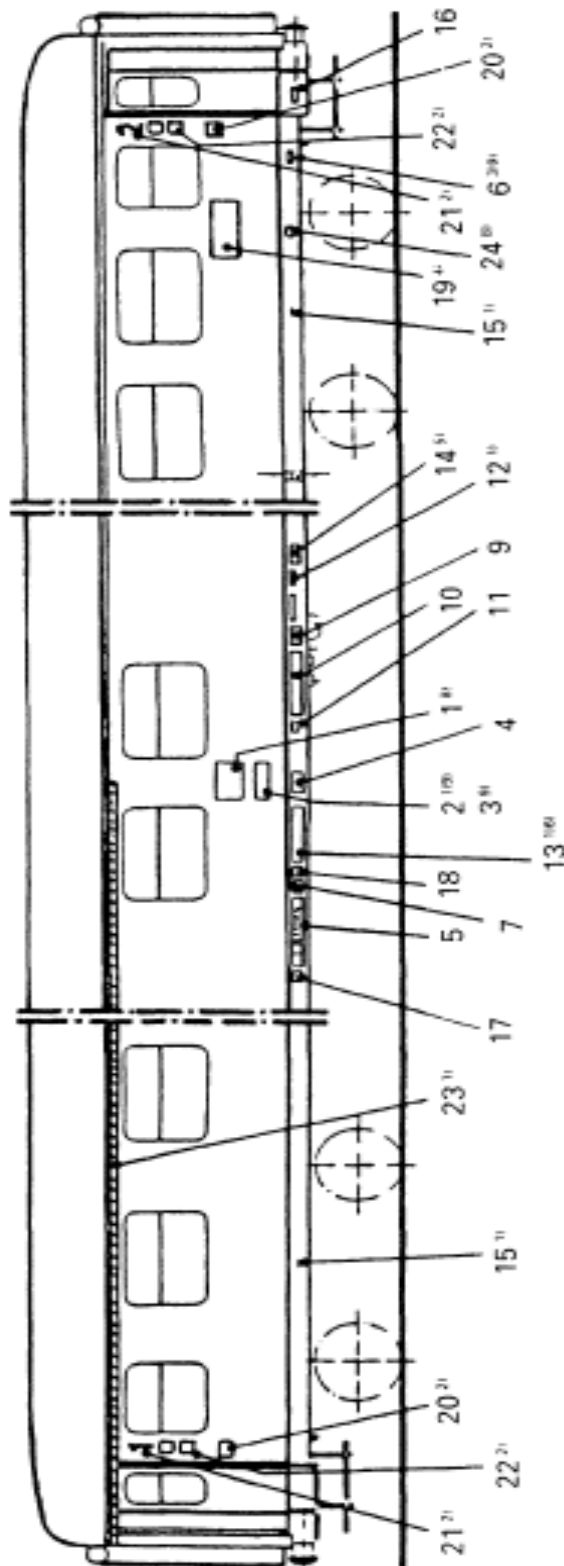
3. Обобщение на дейностите, която да се извърши (Т) и изискванията за качество (Q) при почистване по време на път на съответните части от вагона

Пореден номер	Част от вагона	Почистване по време на път (RIC т. 7.5)	
		Т	Q
1	2	3	4
1	Дейност по поддръждане		
1.1	Седалки	седалките да се изтеглят в предно положение	в нормално положение
1.2	Облегалки за глава	да се изправят	в нормално положение
1.3	Калъфи за облегалките за глава	да се изпънат добре	в нормално положение
1.4	Подлакътници	да се свалят	в нормално положение
1.5	Пердета, шори	да се приберат / вдигнат	в нормално положение
1.6	Пепелници	да се приберат, затворят	в нормално положение
1.7	Капаци на пепелниците	да се затворят	затворени
1.8	Рекламни надписи	да се закачат, ако е нужно	закачени
1.9	Вестници, чаши, опаковки и разпилени боклуци	да се отстранят	отстранени
1.10	Прозорци	в отоплени влакове: да се затворят (когато е необходимо, след консултация с пътниците)	затворени
2	Дейност по почистване		
2.1	Събиране на боклука (включително пълни контейнери в купетата и този, виждащ се от страничния коридор)	да се изпразнят	изпразнени
2.2	Огледала и стъклени повърхности	да се премахнат необичайни замърсявания, ако е необходимо да се изтрие с влажна кърпа	без неприятни замърсявания
2.3	Прозорци, рамки на прозорците, плотове, масички	да се премахнат необичайни замърсявания, ако е необходимо да се изтрие с влажна кърпа	без неприятни замърсявания
2.4	Дръжки, дръжки на врати	да се премахнат необичайни замърсявания, ако е необходимо да се изтрие с влажна кърпа	без неприятни замърсявания
2.5	Тоалетна чиния, включително седалка и капак	да се премахнат необичайни замърсявания, ако е необходимо да се изтрие с влажна кърпа	без неприятни замърсявания
2.6	Мивки	да се премахнат необичайни замърсявания, ако е необходимо да се изтрие с влажна кърпа	без неприятни замърсявания
2.7	Повърхности на стените	да се премахнат необичайни замърсявания, ако е необходимо да се изтрие с влажна кърпа	без неприятни замърсявания
2.8	Тоалетна хартия	допълване на резервата, ако е необходимо	налични резерви
2.9	Сапун	допълване на резервата, ако е необходимо	налични резерви
2.10	Книжни салфетки	допълване на резервата, ако е необходимо	налични резерви
2.11	Зареждане с вода	да се поиска допълване, ако е необходимо	–
3	Други		
3.1	Помещенията – в които важно оборудване не работи поради неизправност, – които не могат да бъдат почистени по време на път, поради значително замърсяване, – или в санитарните възли няма вода, Трябва да бъдат затворени и обозначени с пиктограма съгласно образец С .		
3.2	Персоналът, пренасящ почистващи материали и чували с отпадъци не трябва да смущава пътниците при преминаването си през влака, особено през вагон-ресторанта.		

ПРИЛОЖЕНИЯ V/1 – V/23

НАДПИСИ И ЗНАЦИ

Разполагане на знаците и надписите (на базата на фиш UIC 580)



1) Inscription non obligatoire.

2) Il est également admis de placer cette inscription au même niveau, entre la 1^{ère} et 2^{ème} baie.

Lorsque le niveau inférieur de la première baie est supérieur à celui des autres baies et que la plaque entre ladite baie et la porte d'accès est insuffisante, la place de numérotation peut aussi être placée au-dessus de la plaque d'itinéraire.

3) Cette inscription à apposer côté frein à main, peut être légèrement déplacée pour assurer à tout moment sa visibilité.

4) Emplacements recommandés.

5) Dimensions :

– hauteur minimum : 160 mm

– longueur minimum : 250 mm

6) Réserver l'emplacement nécessaire pour une 2^{ème} inscription en cas de prêt du véhicule.

7) Réserve.

8) Il est admis d'apposer cette inscription à un autre emplacement de la face du véhicule.

9) Il est admis d'apposer cette inscription sur la face du véhicule, à gauche devant le car-touche RIC.

Les inscriptions et marques sont à appliquer dans le même ordre, de gauche à droite, sur chaque face du véhicule.

- 1) Надпис, който не е задължителен 2)
- Допуска се този надпис да бъде поставен на същото ниво между 1-ви и 2-ри прозорец
Когато долното ниво на първия прозорец е над това на другите прозорци и няма
достатъчно място между този прозорец и основната врата, табелата с номера може да бъде
поставена над табелата с маршрута. 3)
- Този надпис се разполага от страната на ръчната спирачка, но може да бъде леко изместен, за
да бъде постоянно видим. 4)
- Препоръчително място на поставяне. 5)
- Размери: -
- минимална височина: 160 мм -
- минимална дължина: 250 мм 6)
- Да се остави необходимото място за поставяне на втори надпис, в случай че превозното
средство е под наем. 7)
- Запазва се. 8)
- Допуска се този надпис да бъде поставен на друго място на страната на превозното средство.
9) Допуска се този надпис да бъде поставен на страната на превозното средство, в ляво и пред
табелата RIC. _____

_____ Надписите и
маркировката трябва да бъдат поставени в същия ред, от ляво на дясно, от всяка страна на
превозното средство.

Идентифик. номер	Предназначение на надписите и знаците	Цвят, който да бъде използван за надписа ²⁾
1	Инициали на притежателя	бял до жълт
2	Означение на вида ¹⁾	бял до жълт
3	Регистрационен номер съгласно STI OPE	бял до жълт
4	Тара, общо тегло, брой седящи места и ограничение на натоварването за фургони и пощенски вагони	бял до жълт
5	Знак RIC и характеристики на електрозахранването	бял до жълт
6	Пиктограма и означение на спирачна маса при ръчна спирачка	тъмен цвят на светъл фон
7	Знак за вагони, оборудвани със звукова система, с електро-пневматично устройство за затваряне на вратите и с дистанционно управление на осветлението	бял до жълт
8	Запазва се	
9	Дължина извън буферите, разстояния между осите на въртене, а на талигите – тяхното междуосие	бял до жълт
10	Надписи и знаци за спирачка	бял до жълт и червен
11	Знак за вагони, оборудвани със спирачка R	бял до жълт
12	Място за национални обозначения, свързани със спирачката ¹⁾	бял до жълт и червен
13	Гара на прикачване на вагона ¹⁾	контрастен цвят
14	Място за етикет	Прозорец в рамка с цвят, контрастиращ с цвета на вагона
15	Обозначение на опорната точка за повдигане ¹⁾	бял до жълт
16	Година на производство на превозното средство ³⁾	
17	Знак MC (Само за членове на OSJD)	
18	Обозначения за вагони, устойчиви на налягане, които могат да се движат по линии с висок дял на тунели, както и за вагони със затворена тоалетна система	бял до жълт
19	Външна маршрутна табела (ако не е заменена с дисплей)	тъмно на бял фон
20	Външна табела с номер (ако не е заменена с дисплей)	червено на бял фон
21	За пътнически състав: обозначение на класата	контрастен цвят
22	Постоянни пиктограми и евентуална писмена информация за пътниците в лентата за информация	контрастен цвят

23	Лента за обозначаване на 1-ва класа ¹⁾	в жълтия спектър
24	Обозначение на накрайници за източване на плътна тоалетна	контрастен цвят

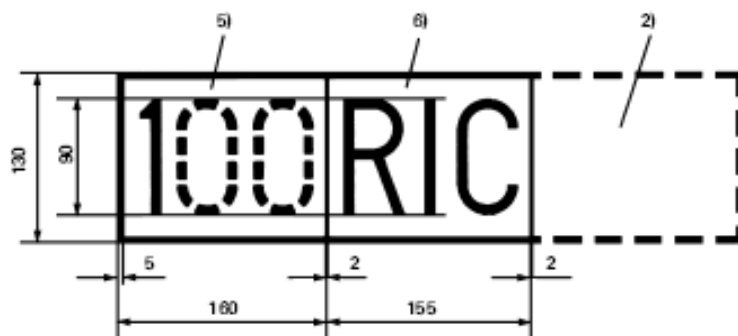
¹⁾ Надписи, които не са задължителни.

²⁾ Ако надписите се нанасят на светъл фон, да се използва контрастен цвят.

³⁾ Годишната на производство трябва да бъде посочена на табелката на производителя на превозното средство.

RIC знаци и надписи (извадка от фиш 580 на UIC)

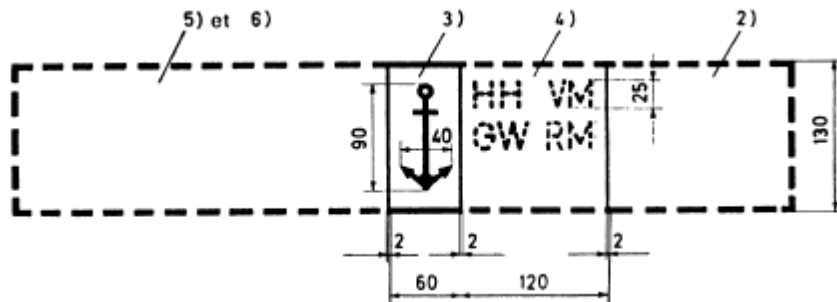
Фиг. 1



Знак за вагони, които:

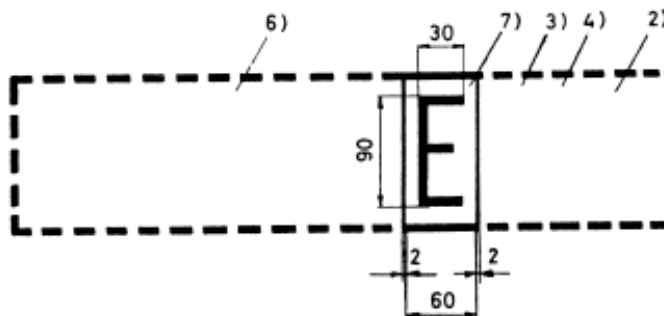
- отговарят на изискванията на точки 17.1 et 17.2,
- могат да се движат с максималната скорост, посочена в карето в ляво на RIC знака,
- могат да бъдат включени в състава на влак само ако отговарят на условията, посочени в **Приложение II** на RIC през целия планиран маршрут.

Фиг. 3



Допълнителни знаци за вагони, отговарящи на изискванията на **Приложение III**.

Фиг. 4

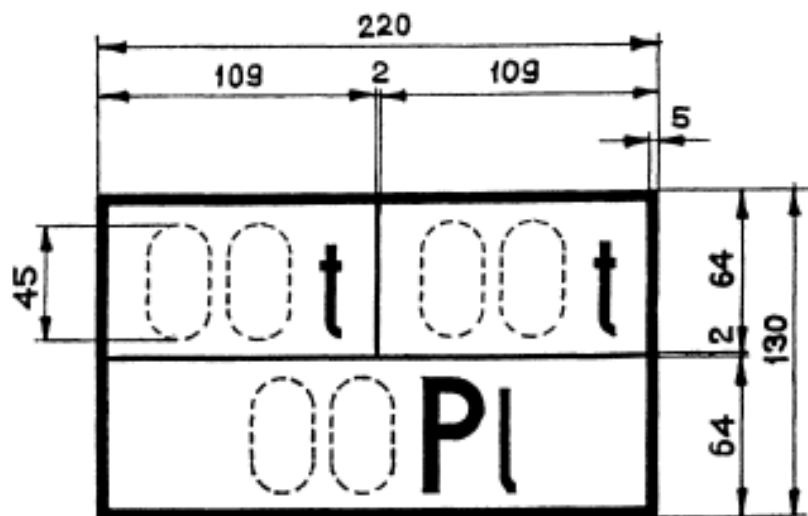


Допълнителен знак за вагони, отговарящи на условията за движение в състава на влакове по линиите на мрежите с широк коловоз на Испания и Португалия (**Приложение II**).

-
- 2) Да се впишат в карето надписите, които се отнасят до електрическото захранване, дадени в **Приложение V/6**.
 - 3) Вагоните, които отговарят на общите условия на **Приложение III** за преминаване на влак-фериботи имат този знак с котва.
 - 4) Съкратено наименование на маршрута на ферибота, съгласно **Приложение III**, за който се допускат вагоните.
 - 5) Максимална скорост, с която може да се движи превозното средство.
 - 6) **RIC** знак, съгласно фигура 1 или 2.
 - 7) Допълнителен знак за превозните средства, отговарящи на условията за движение в състава на влакове по линиите на мрежите с широк коловоз на Испания и Португалия (**Приложение II**).

Надписи за тарата, общата маса и броя на седящите места (извадка от фиш 580 на UIC)

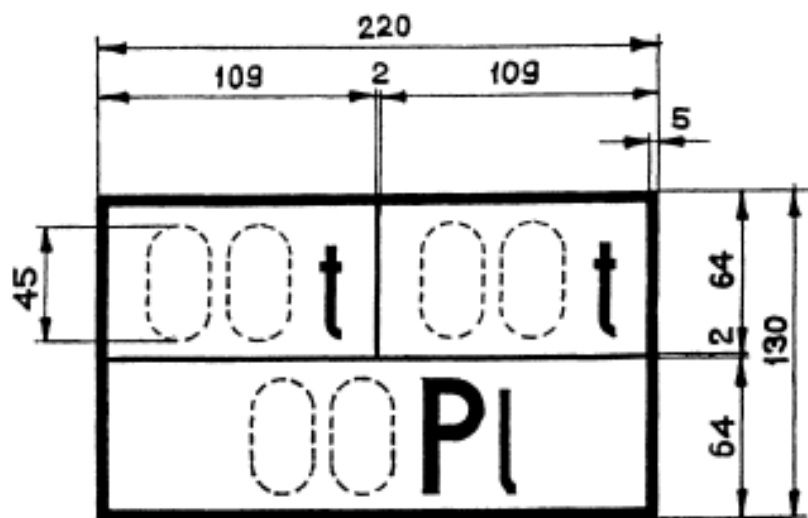
Фиг. 1



Знак за вагоните само с една класа, който показва:

- тара, включително 50 % от запаса от вода (в ляво),
- обща маса,
- брой на седящите места.

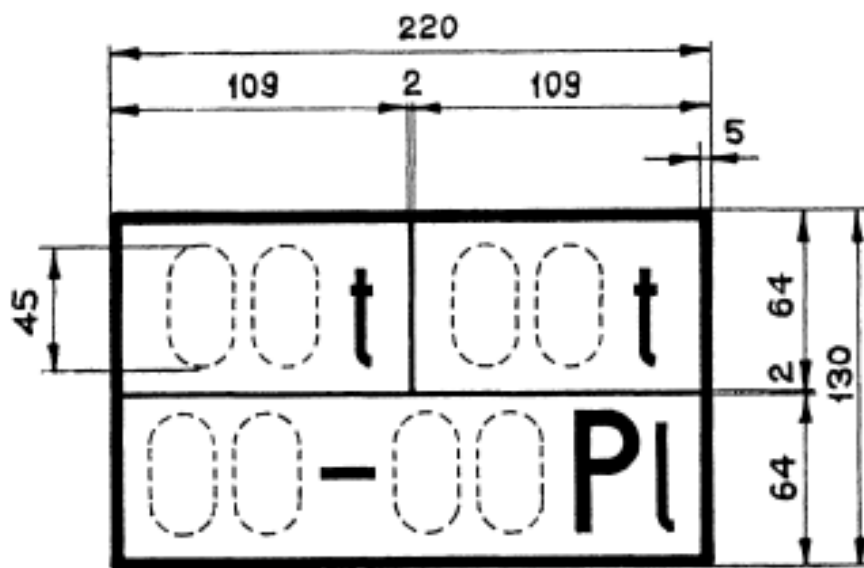
Фиг. 2



Знак за вагоните с две класи, който показва:

- тара, включително 50 % от запаса от вода (в ляво),
- обща маса,
- брой на седящите места (цифрата в ляво се отнася за местата от купета А).

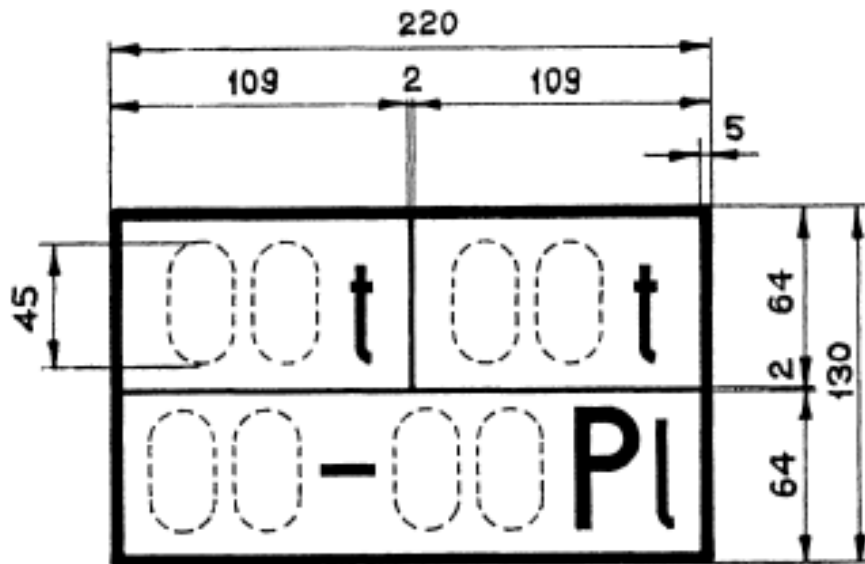
Фиг. 3



Знак за фургоните, който показва:

- тара, включително 50 % от запаса от вода (в ляво),
- обща маса,
- граница на натоварване.

Фиг. 4



Знак за вагоните с багажни отделения, който показва:

- тара, включително 50 % от запаса от вода (в ляво),
- обща маса,
- брой на седящите места (в ляво),
- граница на натоварване.

Обозначения, свързани със спирачките (Изводка от фиш 580 на UIC)

Знаци и надписи, свързани със спирачките

	Спирачка	xx-GPR ¹⁾	x ²⁾	 ³⁾	00t ^{7) 9)}	00%	8) 9)
					00t	00%	
				P ⁵⁾	00t	00%	
				G ⁶⁾	00t	00%	
	Спирачка	xx-PR	x		00t ⁹⁾	00%	9)
					00t	00%	
				P	00t	00%	
	Спирачка	xx-R	x		00t ⁹⁾	00%	9)
					00t (00t) ¹⁰⁾	00%	
	Спирачка	xx-R	x		00t	00%	
	Спирачка	xx-GPR	x	R ⁴⁾	00t	00%	
				P	00t	00%	
				G	00t	00%	
	Спирачка	xx-PR	x	R	00t	00%	
				P	00t	00%	
	Спирачка	xx-GP	x	P	00t	00%	
				G	00t	00%	
	Спирачка	xx-R	x		00t (00t) ¹⁰⁾	00%	
	Спирачка	xx-P	x		00t	00%	

1) Съкратено обозначение на спирачките със състен въздух , приети в международно съобщение

2) Знак за

 Дискови спирачки (Приложение V/5, Фиг. 2),

 Калодки от композитен материал (Приложение V/5, Фиг. 1),

 Електро-пневматична спирачка (Приложение V/5, Фиг. 4).

3)  Спирачка, спирачна маса в проценти: 150... 170 % (Приложение V/5, Фиг. 3).

4) Спирачка с висока мощност: 121... 149 %.

5) Спирачка за пътнически влакове: 105... 120 %.

6) Спирачка за товарни влакове.

7) Спирачна маса, отговаряща на всеки спирачен режим.

8) Спирачен процент за празен вагон, за всеки спирачен режим (по желание).

9) Avec accélérateur de vidange de conduite : надписите се изписват с червен цвят.

10) Спирачна маса само на долното ниво (по желание).

Съкращение на спирачките със сгъстен въздух, използвани в международно съобщение

1. Тип спирачка

Спирачка Kunze-Knorr	Kk
Спирачка Drolshammer	Dr
Спирачка Bozic	Bo
Спирачка Hildebrand-Knorr	Hik
Спирачка Breda	Bd
Спирачка Charmilles	Ch
Спирачка Oerlikon	O
Спирачка Knorr, тип E	KE
Спирачка Westinghouse, тип E	WE
Спирачка Dako	DK
Спирачка Westinghouse, тип U	WU
Спирачка Westinghouse, тип A	WA
Спирачка Davies & Metcalfe, Дистрибутор DMD 3	DM
MZT-HEPOS, Дистрибутор MH 3f...	MH ^{a)}
SAB-WABCO, топове SW 4/SW 4C/SW 4/3	SW
Дистрибутор KE-483	KE-483 ^{b)}

2. Допълнителни обозначения

Спирачка за товарни влакове	G
Спирачка за пътнически влакове	P
Спирачка с висока мощност	R
Превключвател на режим G-P	GP
Превключвател на режим P-R	PR
Превключвател на режим G-P-R	GPR
Автоматична спирачно устройство, вариращо в зависимост от товара	A
Магнитно-релсова спирачка	Mg
Клапан Rihosek-Leuchter	RL
Електро-динамична спирачка	E
Хидродинамична спирачка	H
Директна спирачка (=със спомагателна спирачка)	mZ

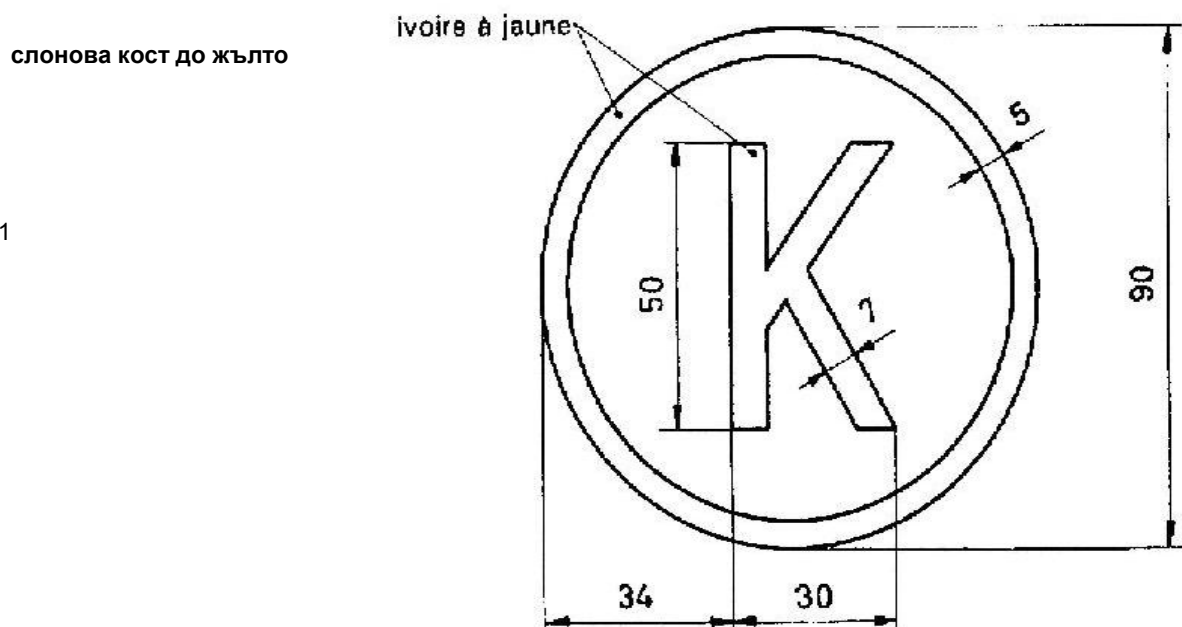
^{a)} Разрешено до 01.01.2000 за вагони за изграждане

^{b)} За позиция « 483 », спирачката отговаря на изискванията на мрежите CEI

**Надписи и знаци за спирачките със сгъстен въздух
(Примерни извадки от фиш 545 на UIC)**

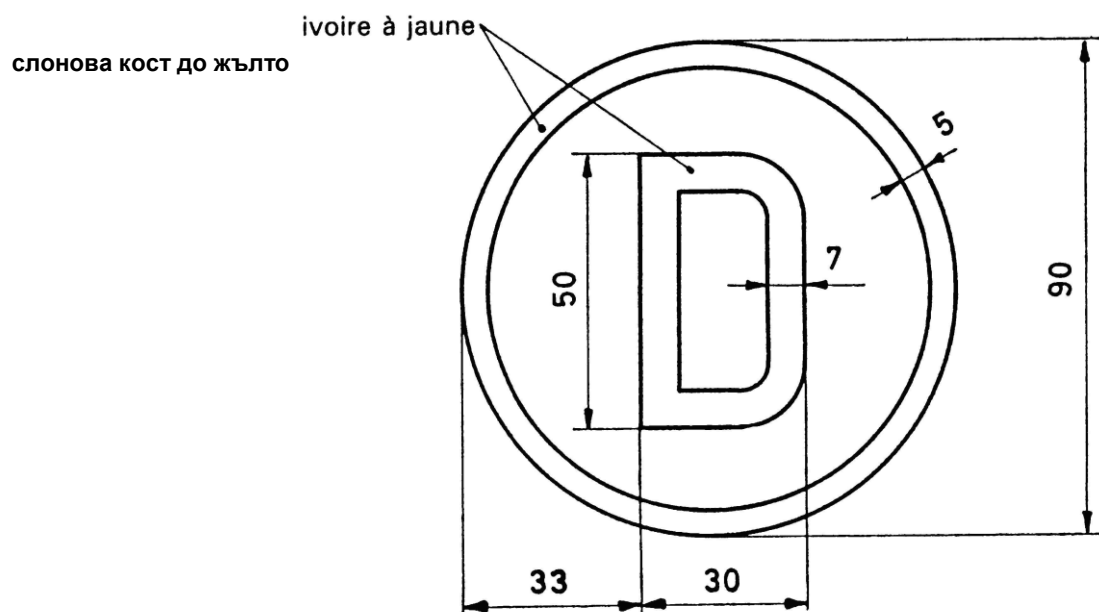
Вагони със спирачни калодки от композитни материали с висок коефициент на триене

Фиг. 1



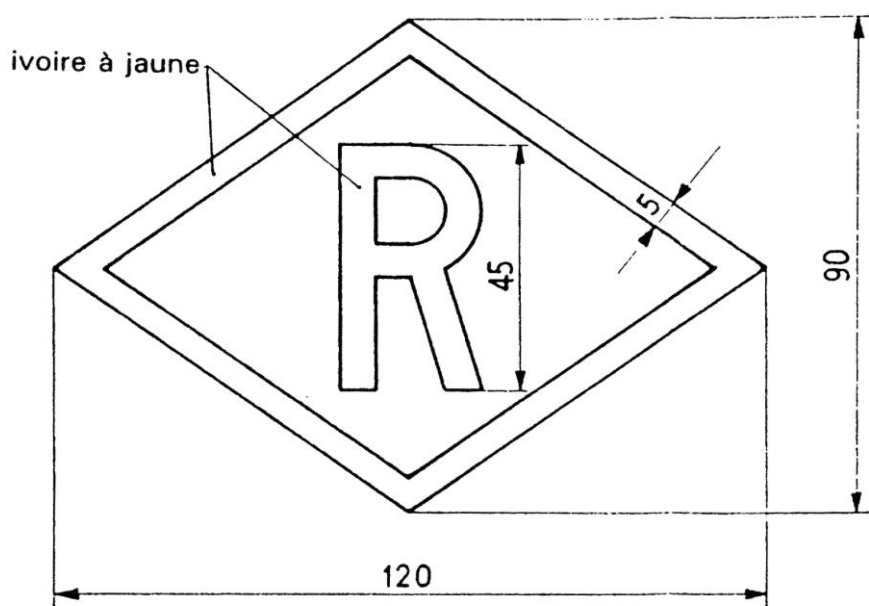
Вагони с дискова спирачка

Фиг. 2



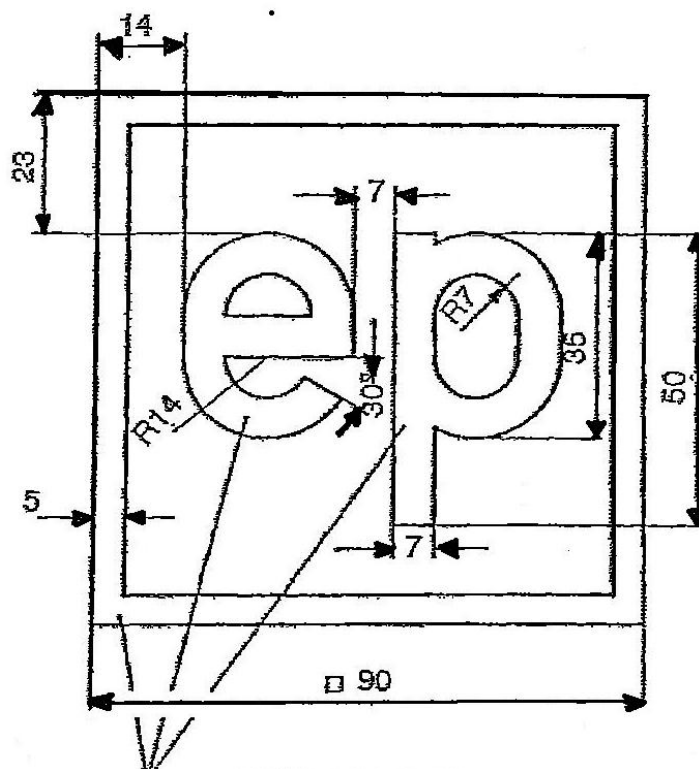
Вагони с R – спирачка

слонова кост до жълто



Фиг. 3

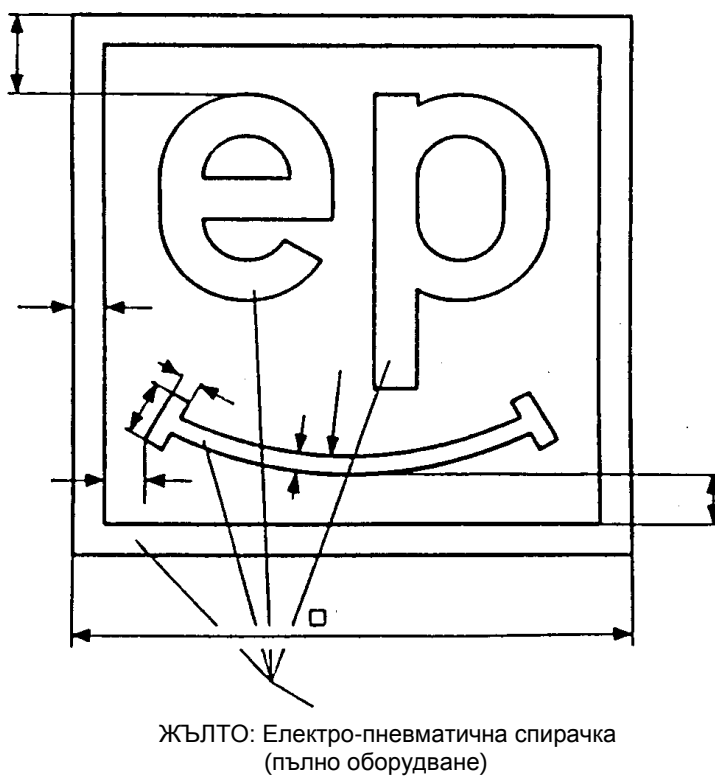
Вагони с електро-пневматична спирачка



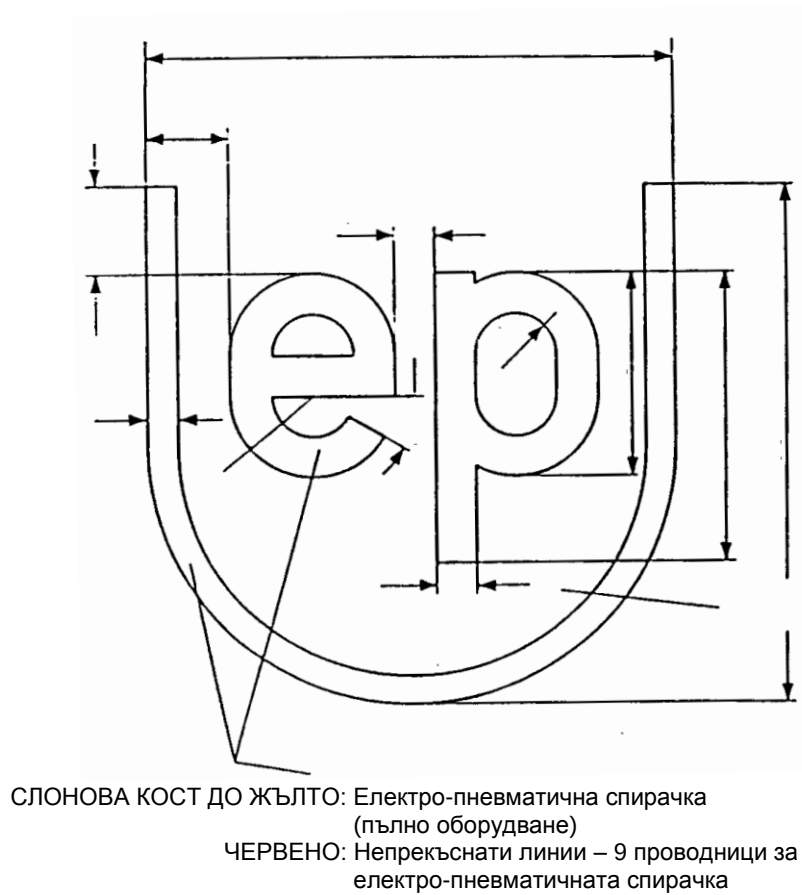
Фиг. 4

ЖЪЛТО: Електро-пневматична спирачка
(пълно оборудване)
ЧЕРВЕНО: Непрекъснати линии за електро-пневматичната спирачка

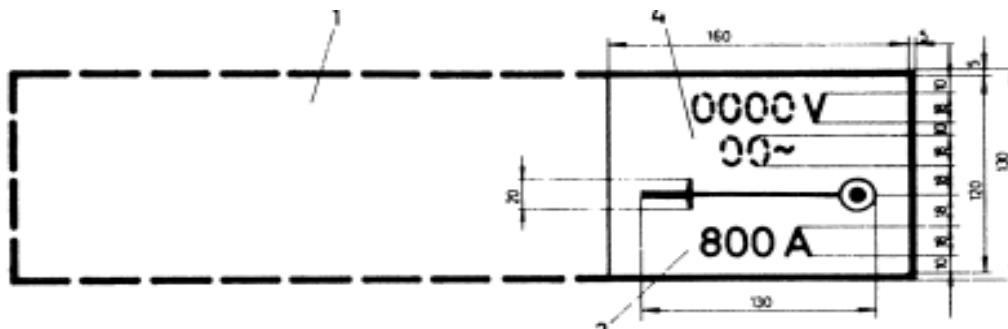
Фиг. 5



Фиг. 6

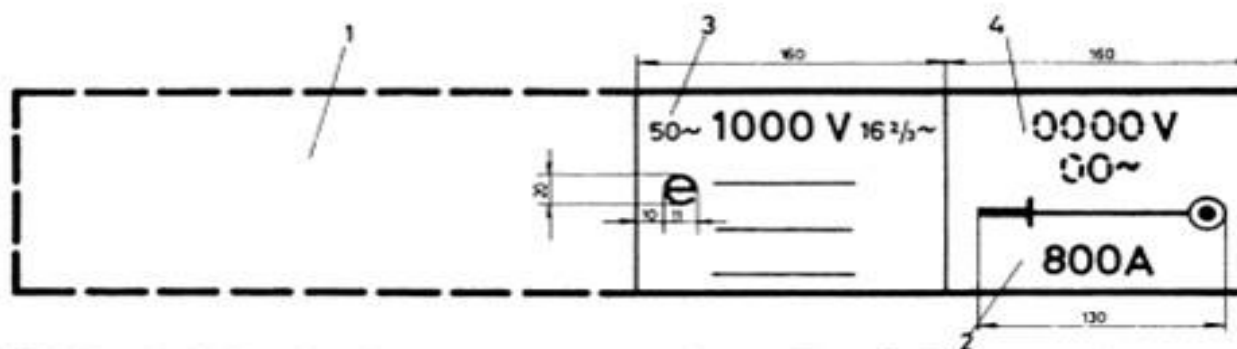


Фиг. 4



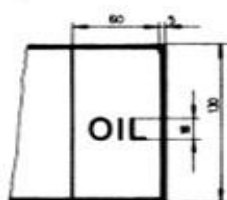
Вагони, които имат само електропровод.

Фиг. 5



Вагони, чиито електропровод може да издържи по-високо напрежение от това на консумиращото оборудване, което е защитено от превишаване на напрежението чрез автоматично реле.

Фиг. 6



Вагони, чието отопление е на гориво.

¹⁾ Знаци и надписи съгласно **Приложение V/2**.

²⁾ Когато електропроводът е за ток 800 A, в дясното поле се нанася 800 A.

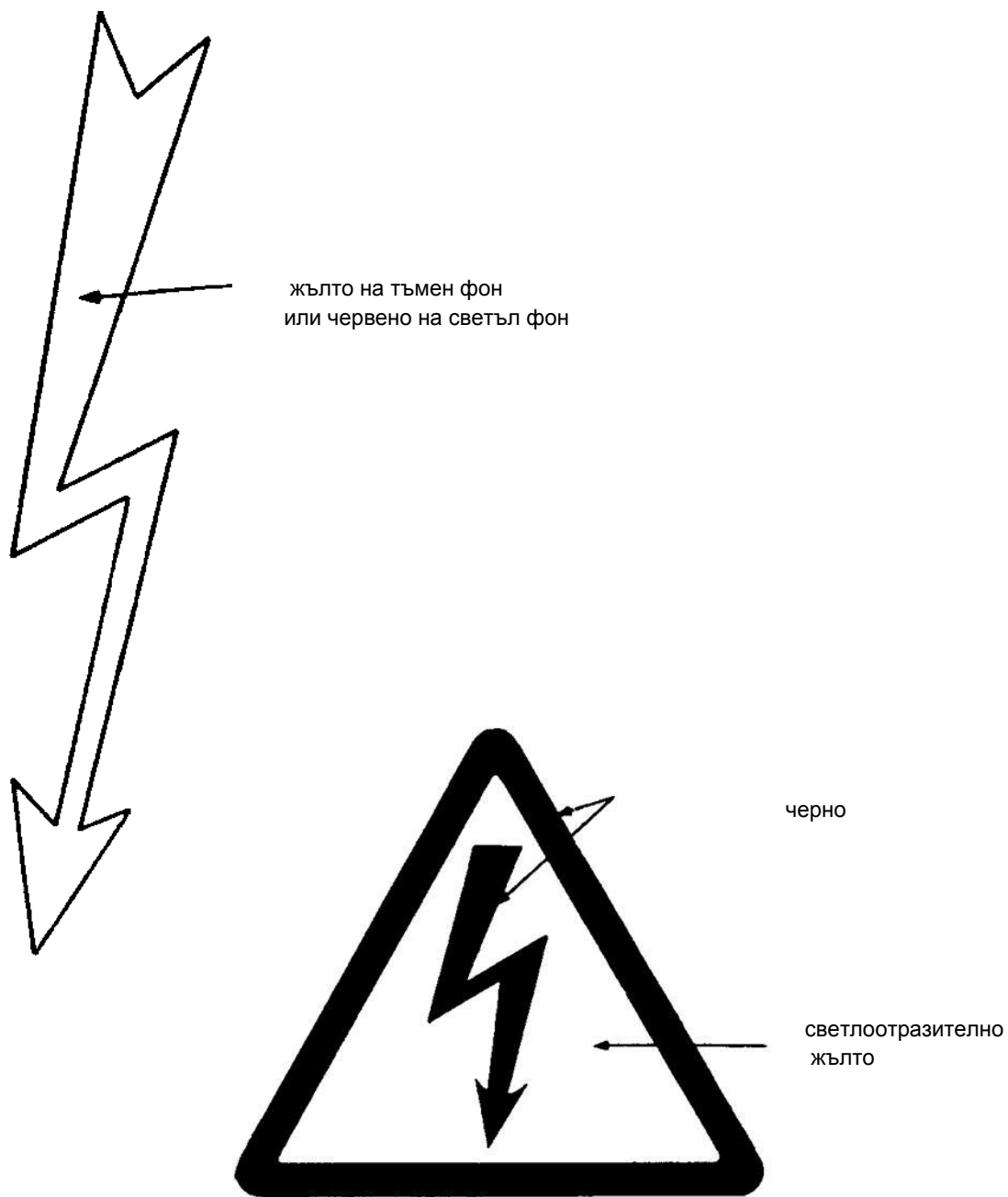
³⁾ Само за вагони, които могат да бъдат захранвани с 1000 V, 50 ~ .

⁴⁾ Означението ... V се отнася за максимално номинално напрежение, за което е електропровода. Ако вагонът не е предвиден за променливо напрежение 50 Hz, означението 50 ~ се заменя от хоризонтална линия.

⁵⁾ Само за вагони, които могат да бъдат захранвани от 1500V, 16 2/3 Hz.

Знаци „Опасност” (от фиш 580 на UIC)

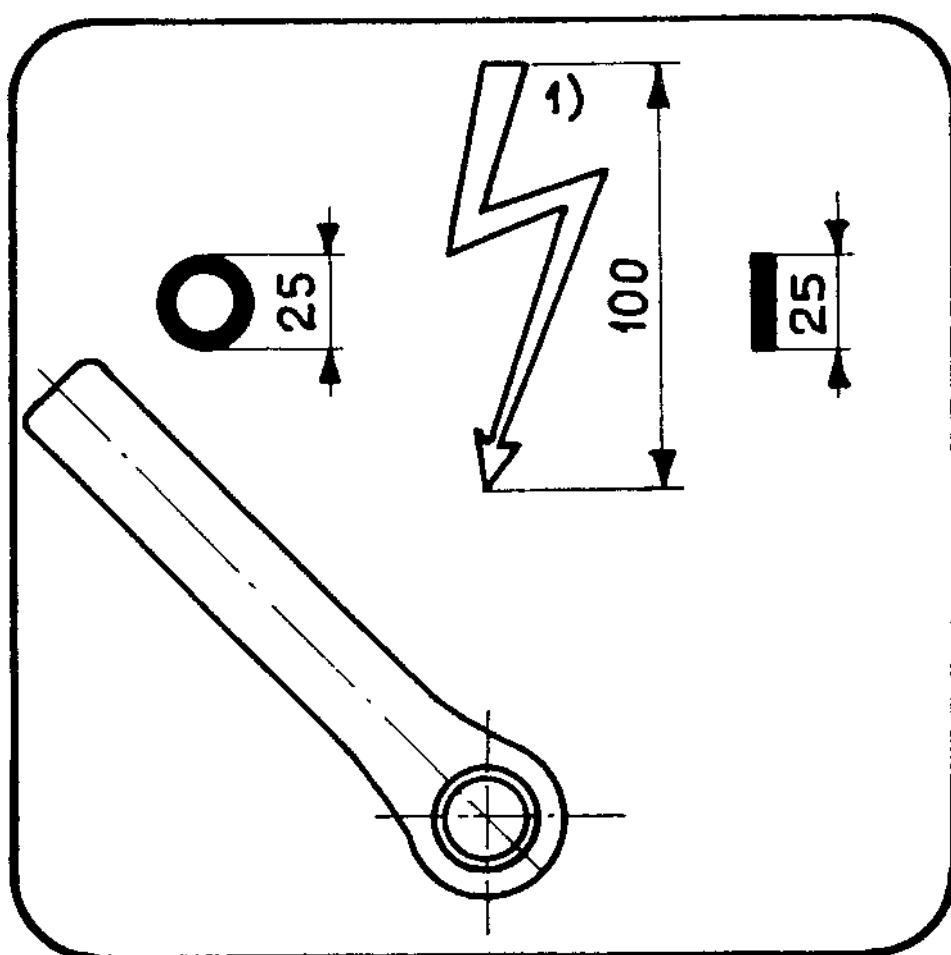
Фиг. 1 за съществуващия състав



Фиг. 2 за подвижен състав произведен след 01.01.1987 г.

Забележки: - размерът на знаците трябва да бъде съобразен с мястото, на което се поставят;
- в случай на подмяна на знака съгласно фиг. 1 на съществуващия състав се препоръчва да бъде поставен знак в съответствие с фиг. 2.

Обозначаване на главния прекъсвач за високо напрежение



¹⁾ Знакът е съгласно Приложение VI/7, фиг. 1

**Знаци за дължината между буферите и разстоянието между шарнирните лагери
(част от фиш 580 на UIC)**

Фиг. 1



Знак за дължината между буферите

Фиг. 2

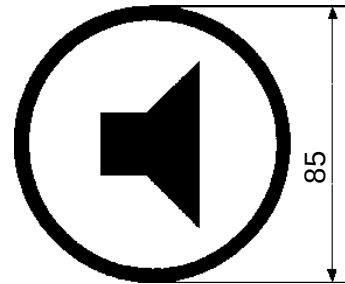


Знак за разстоянието между централните оси и разстоянието между осите на талигите

Знаци за високоговорителна уредба (част от фиш 580 на UIC)

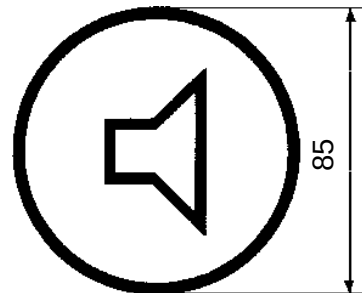
Фиг. 1

Знак за вагони с високоговорителна уредба
- с връзка за мобилно оборудване за съобщения и музика



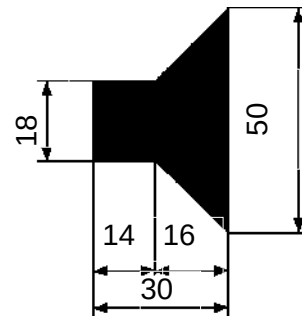
Фиг. 2

Знак за вагони с високоговорителна уредба
с връзка за мобилно оборудване за съобщения и музика, но
- без предавателна станция



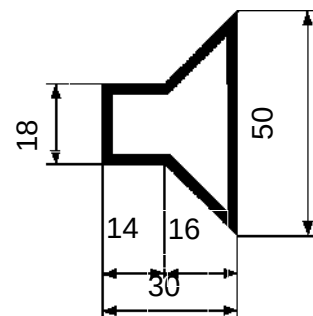
Фиг. 3

Знак за вагони с високоговорителна уредба
- без връзка за мобилно оборудване за съобщения и музика



Фиг. 4

Знак за вагони с високоговорителна уредба
- без връзка за мобилно оборудване за съобщения и музика и
- без предавателна станция

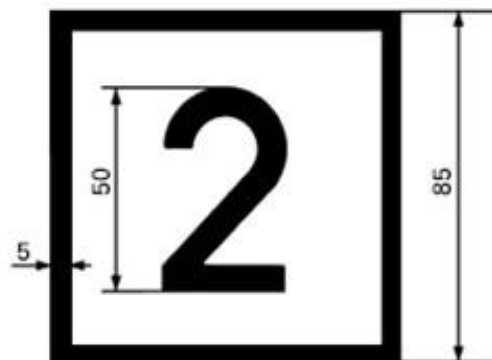


Знаци за устройството за дистанционно управление

Фиг. 1

Знак за пътнически вагони, оборудвани:

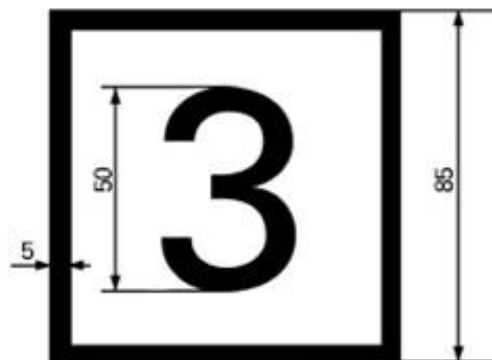
- с 13-жилен кабел за управление и информация,
- с дистанционно управление за затваряне на вратите съгласно **фиш 560 на UIC**,
- с дистанционно управление на осветлението съгласно **фиш 555 на UIC**.



Фиг. 2

Знак за пътнически вагони, оборудвани:

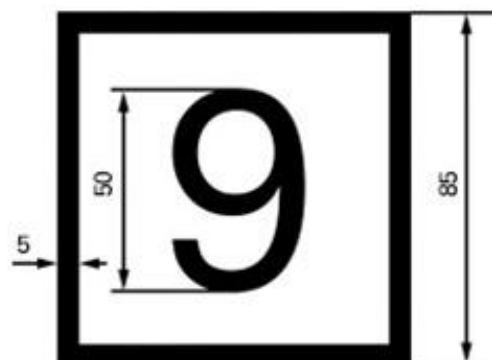
- с 18-жилен кабел за управление и информация съгласно **фиш 558 на UIC**,
- с дистанционно управление за затваряне на вратите съгласно **фиш 560 на UIC**,
- с дистанционно управление на осветлението съгласно **фиш 555 на UIC**.



Фиг. 3

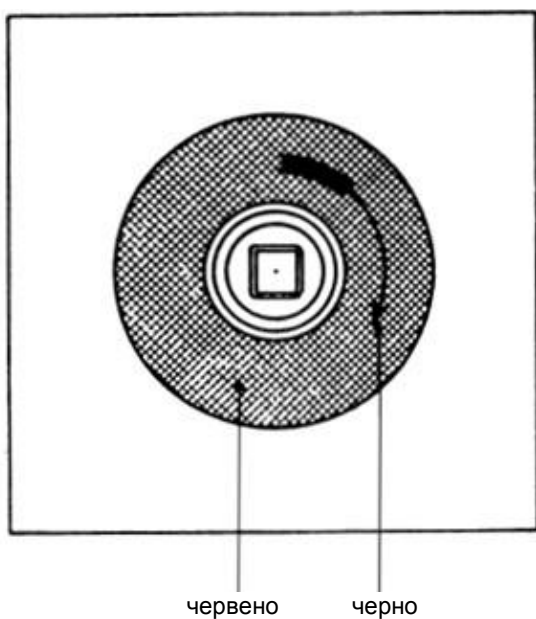
Знак за пътнически вагони, оборудвани:

- с 18-жилен кабел за управление и информация съгласно **фиш 558 на UIC**,
- с шина съгласно **фиш 558 на UIC**, съответстваща на влака,
- с дистанционно управление за затваряне на вратите съгласно **фиш 560 на UIC**,
- с дистанционно управление на осветлението съгласно **фиш 555 на UIC**,
- с управление за избиращо деблокиране на вратите, което се активира чрез шината на влака, в съответствие с **фиш 556 на UIC**.



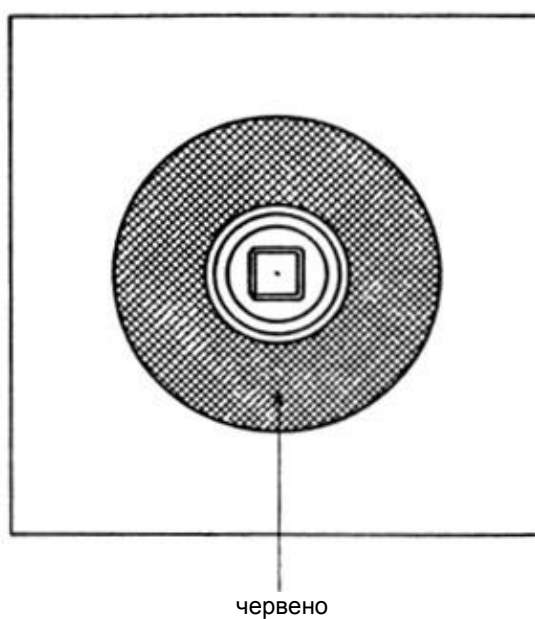
Означение за механизма за задвижване на внезапната спирачка (част от фиш 580 на UIC)

Фиг. 1



Маневрата се осъществява директно
чрез квадратния ключ, съгласно **лист 3**

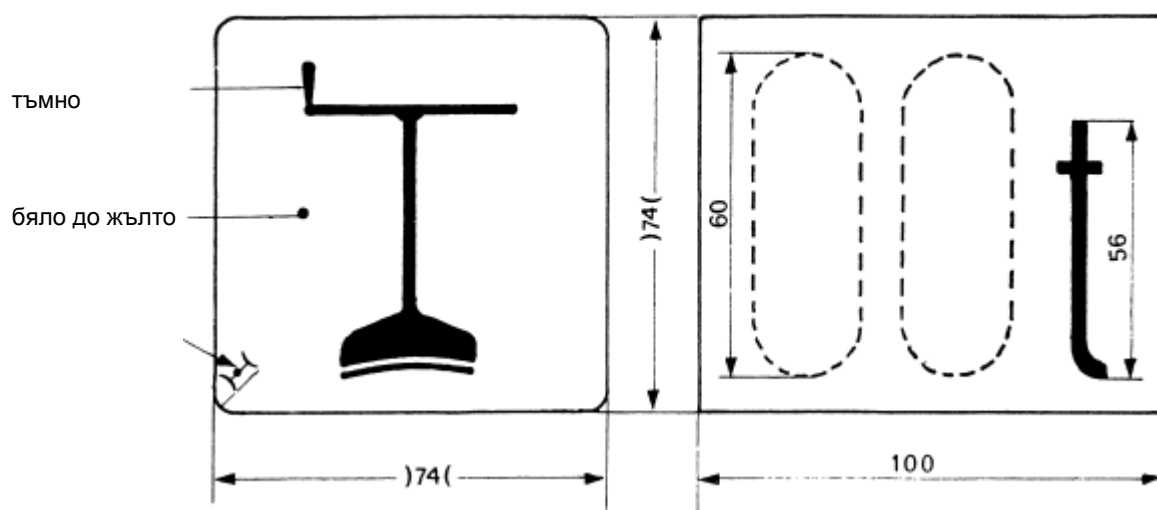
Фиг. 2



Маневрата изисква отваряне на шкафа

Знак за обозначаване на ръчната спирачка (част от фиш 580 на UIC)

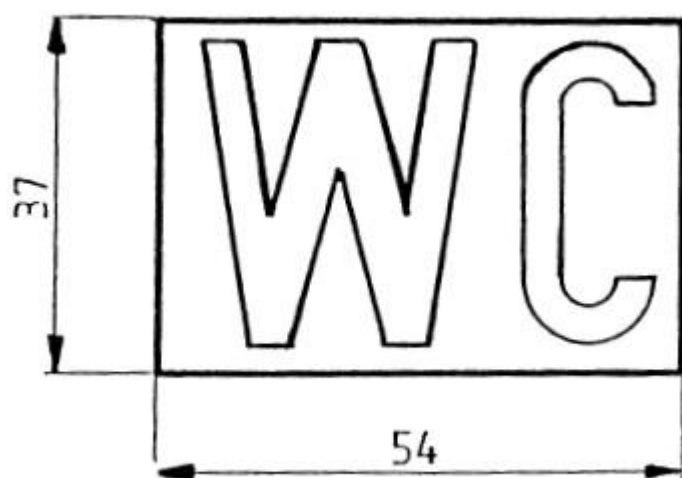
Надпис за спирачната маса, получена чрез ръчната спирачка



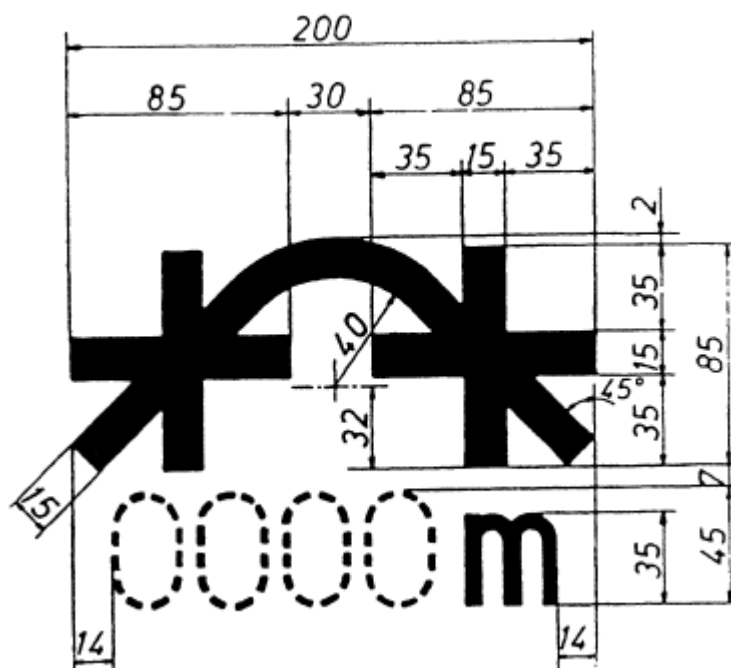
Размерите, дадени в)...(са минимално допустимите

- Запазва се -

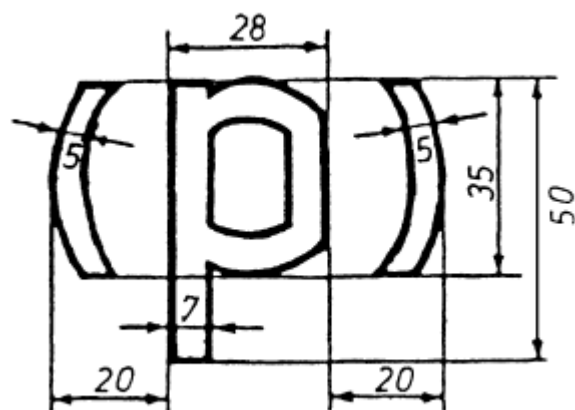
Знак за резервоар за отпадна вода (част от фиш 580 на UIC)



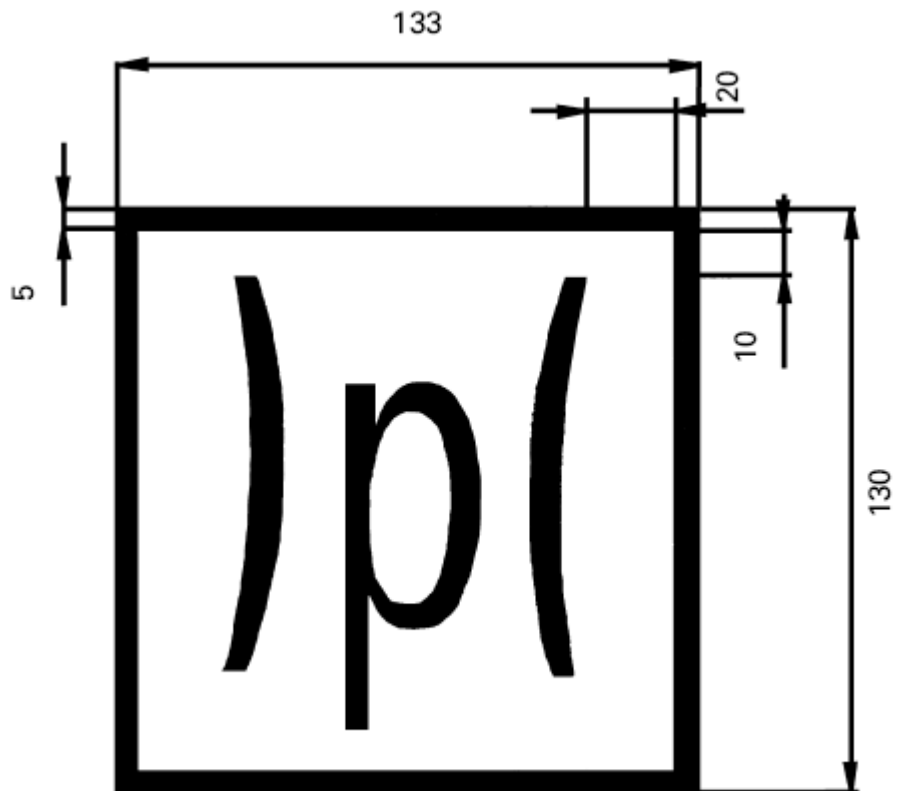
Знак за преминаване през разпределителни гърбици (част от фиш 580 на UIC)



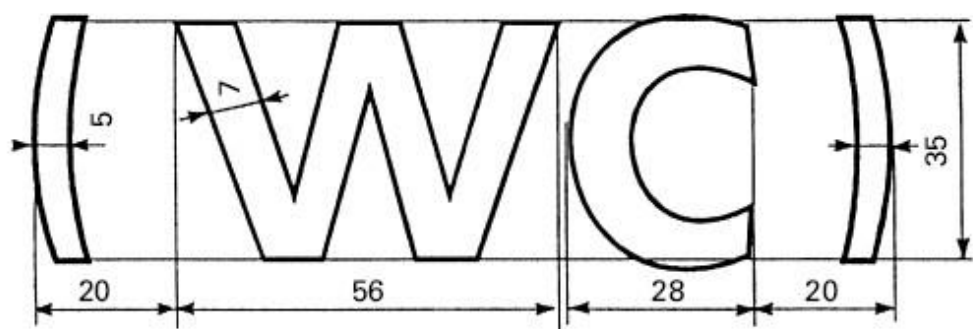
Знак за вагони, устойчиви на високо налягане



Знак за вагони, които не са устойчиви на високо налягане, но отговарят на всички изискванията за движение по линии с висок дял на тунели



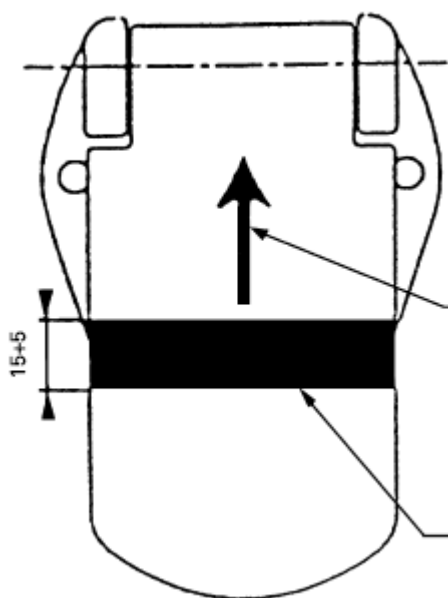
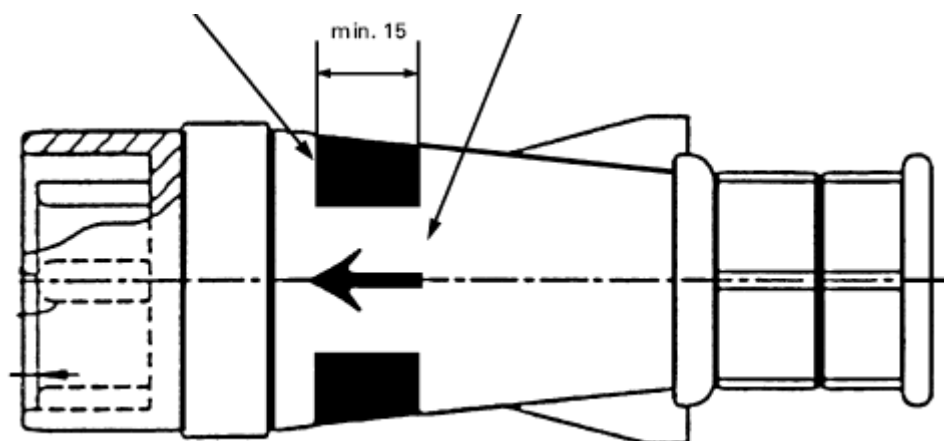
Знак за вагони, неустойчиви на високо налягане, със затворена тоалетна система



Означение на връзки (съединители) за 18-жилни UIC кабели

Червена маркираща лента RAL 3000 à 3024

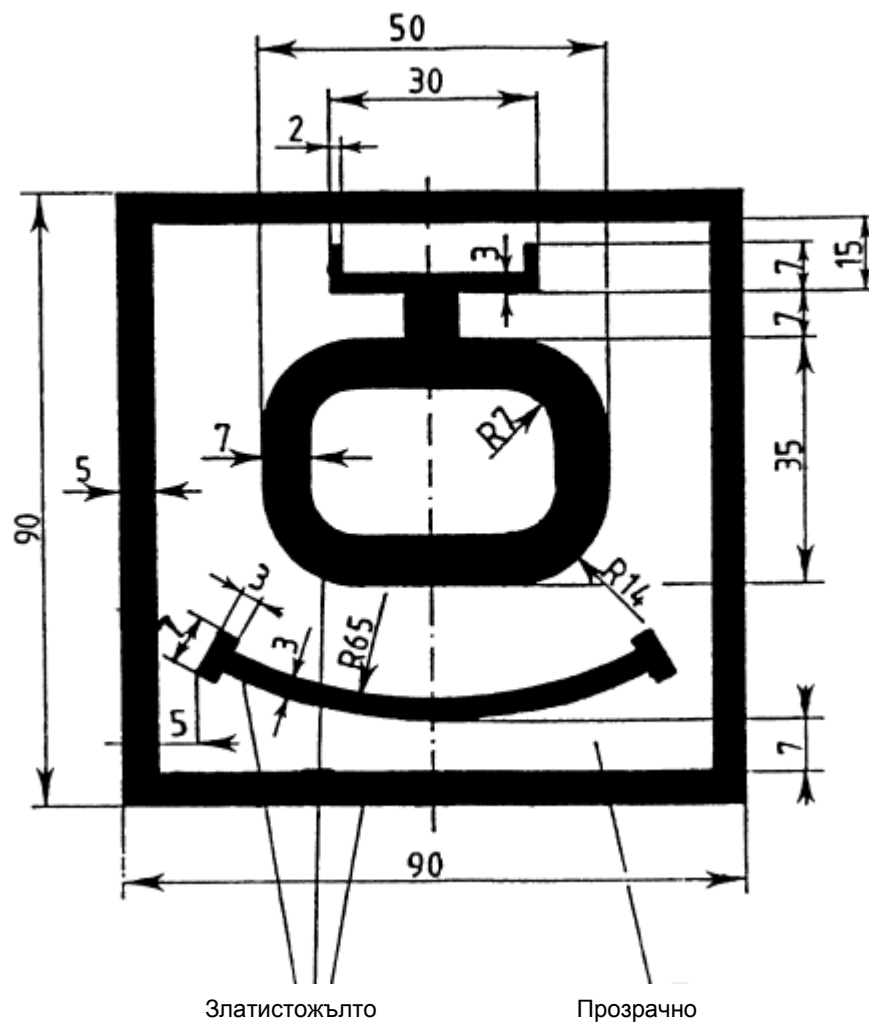
Стрелка за обозначаване на щифта



Стрелка за обозначаване
гнездото на щифта

Червена маркираща бразда RAL 3000 à 3024

Знак за изолиране на внезапна спирачка



Пиктограми във вътрешната част на вагоните (част от фиш 413 на UIC)

Общи

В 4.4



Вертикална или хоризонтална
посока

В 5.1



Вагон-ресторант

В 5.2



Вагон-бюфет

В 6.13



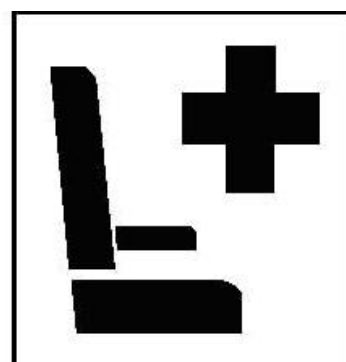
Запазено за хора, ползващи
инвалидни колички

В 6.13



Запазено за хора, ползващи
инвалидни колички

В 10.5



Място за лица с
намалена подвижност

В 10.5



Място за лица с
намалена подвижност

В 10.5



Място за лица с
намалена подвижност

В 10.9



Място за багаж

В 10.14



Място за пътници
с малки деца

В 11.1



Пушенето забранено

В 11.8



Не работи

Електрическо и звуково оборудване, врати

B 6.2



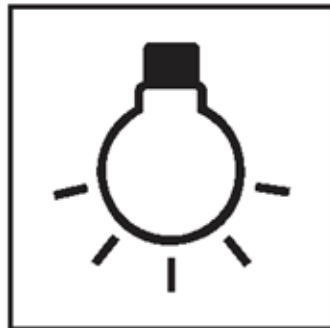
Отваряне на вратата

B 6.3



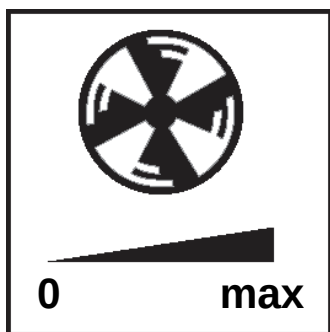
Затваряне на вратата

B 6.4



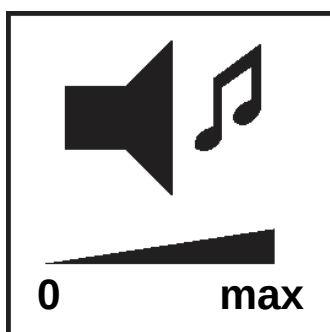
Ключ за осветление

B 6.5



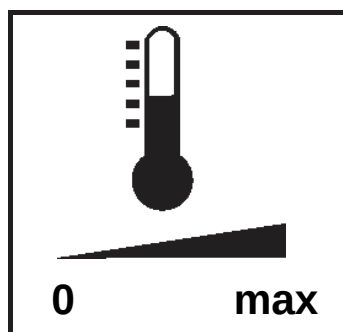
Ключ за вентилация

B 6.6



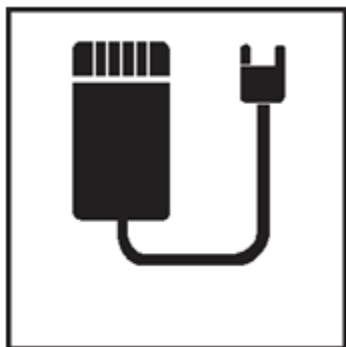
Ключ за регулиране
на високоговорителя

B 6.7



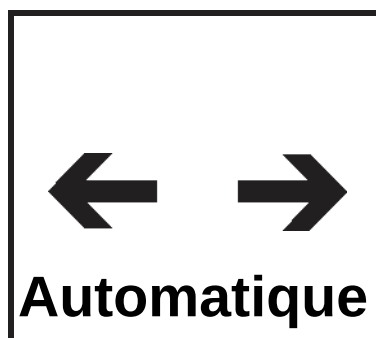
Устройство за регулиране
на температурата

B 6.8



Контакт за електрическа
самобръсначка

B 6.11



Автоматична врата

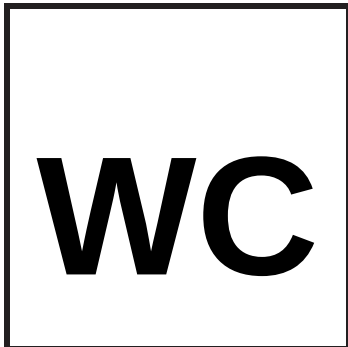
B 11.4



Използването на мобилни
телефони не е разрешено

Хигиенно оборудване

В 7.1



Тоалетна

В 7.2



Тоалетна - Жени

В 7.3



Тоалетна - Мъже

В 7.4



Мивка за тоалетна

В 7.5



Душ/Баня

В 7.6



Вода за тоалетната

В 7.12



Не изхвърляйте нищо в

В 9.2



Водата не е за пиене

В 12.1



Кошче за отпадъци

Безопасность

В 9.3



Опасность от падане

В 9.4



Пожарогасител (ЕС)

В 9.5



Пожарогасител (ISO)

В 9.6



Не се навеждай навън

В 9.7



Не изхвърляй през нищо
през прозореца

В 9.8



Аварийен изход



Аварийен изход през
прозореца



Мегафон

Номериране на местата в пътническите вагоните

Вагон 1-ва класа със среден коридор

	15 16	25 26	35 36	45 46	55 56	65 66	75 76	85 86	95 96	105 106	
	13 14	23 24	33 34	43 44	53 54	63 64	73 74	83 84	93 94	103 104	
	11 12	21 22	31 32	41 42	51 52	61 62	71 72	81 82	91 92	101 102	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	

Вагон 2-ра класа със среден коридор

	15 16	25 26	35 36	45 46	55 56	65 66	75 76	85 86	95 96	105 106	115 116	125 126	
	17 14	27 24	37 34	47 44	57 54	67 64	77 74	87 84	97 94	107 104	117 114	127 124	
	13 18	23 28	33 38	43 48	53 58	63 68	73 78	83 88	93 98	103 108	113 118	123 128	
	11 12	21 22	31 32	41 42	51 52	61 62	71 72	81 82	91 92	101 102	111 112	121 122	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	

Вагон с регулируеми (обръщащи се) седалки с по 4 места на ред

	65	61	55	51	45	41	35	31	25	21	15	11	5	1	
	66	62	56	52	46	42	36	32	26	22	16	12	6	2	
	68	64	58	54	48	44	38	34	28	24	18	14	8	4	
	67	63	57	53	47	43	37	33	27	23	17	13	7	3	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	

Вагон 1-ва или 2-ра класа със страничен коридор

	15 16	25 26	35 36	45 46	55 56	65 66	75 76	85 86	95 96	105 106	115 116	125 126	
	13 14	23 24	33 34	43 44	53 54	63 64	73 74	83 84	93 94	103 104	113 114	123 124	
	11 12	21 22	31 32	41 42	51 52	61 62	71 72	81 82	91 92	101 102	111 112	121 122	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	

Вагон 2-ра класа със страничен коридор

	15 16	25 26	35 36	45 46	55 56	65 66	75 76	85 86	95 96	105 106	115 116	125 126	
	17 14	27 24	37 34	47 44	57 54	67 64	77 74	87 84	97 94	107 104	117 114	127 124	
	13 18	23 28	33 38	43 48	53 58	63 68	73 78	83 88	93 98	103 108	113 118	123 128	
	11 12	21 22	31 32	41 42	51 52	61 62	71 72	81 82	91 92	101 102	111 112	121 122	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	

ТЕХНИЧЕСКИ ПРЕГЛЕД

ЗА ПРЕДАВАНЕ НА ВАГОНИ В МЕЖДУНАРОДНО СЪОБЩЕНИЕ

За да се гарантира безопасността и функционалността при експлоатация на вагони в международно съобщение, необходимо е да бъдат извършвани технически прегледи в съответствие с RIC, точка 5. 2. 1, когато се осъществява предаване на друго ЖП.

Техническият преглед включва две части:

вътрешна проверка;
външна инспекция.

-
-

Проверката се състои от вътрешен и външен оглед от двете страни по видимите части на превозните средства.

Списъкът по-долу уточнява елементите на тези проверки.

Съответните ЖП си запазват правото да предприемат по-задълбочени проверки, ако е необходимо.

Всички проверки, които засягат безопасността трябва да се извършват от обучен за целта технически персонал.

Този технически персонал трябва да притежава следните минимални компетенции:

- Обучение в сферата на механиката и/или електричеството,
- Общи познания за поддръжката на железопътните превозни средства,
- Общи познания за устройството и експлоатацията на железопътните превозни средства,
- Общи познания за устройството и функционирането на спирачките,
- Способност да се оценят техническите повреди и неизправности на вагоните, както и тяхното въздействие върху експлоатацията,
- Регулаторни познания относно размяната на вагони между ЖП, а именно RIC и свързаните с него споразумения.

Техническият персонал трябва редовно да актуализира, повишава и поддържа своите умения.

I – ВЪТРЕШНА ПРОВЕРКА

ДНЕВНИК	- Проверка на записите и предприемане на съответните мерки - Да се провери използваемостта на дневника
ОСВЕТЛЕНИЕ	- Да се включи общото осветление на влака (до необходимата степен) в началото на проверката - Да се установят неизправностите, като се обходи през влака - Да се изключи в края на проверката
КОНТРОЛЕН ШКАФ	- Да се потърсят показани грешки и прекъсвания
ИНТЕРИОР	- Да се открият проблемни нередности и да се провери наличността на оборудването, включително пожарогасителите, като се обходи влака
ВХОДНИ ВРАТИ	- Да се провери ефективността на механичното заключване - Да се провери положението на изолиращите устройства - Ако вагоните разполагат със симулатор, да се провери правилното функциониране на заключващата система
МЕЖДИННИ ПЛАТФОРМИ (ПОДВИЖНИ)	- Да се провери положението и състоянието на платформите между вагоните, както и заключването на вратите в края на влака

II – ВЪНШНА ИНСПЕКЦИЯ

ТАЛИГИ

БУФЕРИ	- Да се огледа за признаци на неизправност
ОКАЧВАНЕ	- Да се провери доброто състояние
СПИРАЧКИ	- Да се провери състоянието на калодките - Да се провери визуално доброто състояние
ХОДОВА ЧАСТ	- Визуална проверка на повърхността на търкаляне и ребордите - Да се огледа за следи от дефекти по буксите
УСТРОЙСТВА В КРАЯ НА ОСИТЕ	- Да се провери наличие и състояние на буксовите лагери

РАЗНИ

ТЕГЛИЧНО-ОТБИВАЧНИ СЪОРЪЖЕНИЯ	- Да се провери доброто прикачване - Да се провери визуално доброто състояние
СЪЕДИНИТЕЛИ МЕЖДУ ВАГОНИТЕ	- Да се проверят електрическите и пневматични връзки - Да се провери визуално доброто състояние на връзките – видими дефекти
КАБЕЛИ ЗА ЗАЗЕМЯВАНЕ	- Да се установи наличието и доброто състояние
ЕТИКЕТИ	- Да се потърси наличие
ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ГЕНЕРАТОР	- Да се провери закрепване, задвижващ блок и електрически връзки

Определяне на страната, отговорна за повредите на превозните средства

Случайни

повреди по смисъла на Приложение VII са повреди, които не се дължат на износване, а на неправилна експлоатация на вагоните (напр.: маневрени произшествия, странични контакти или други внезапни събития) или на неспазване от страна на ЖП на задълженията им на „добър стопанин“. Случайните повреди винаги са по вина на отговорните ЖП.

Категория	Елементи на конструкцията	Естество на щетата	Допълнителна информация	Отговорност на Собственик ЖП	
Оси, буксови лагери, guidage des essieux	Колела с бандаж: Бандаж, плоча на колелото	Разхлабени, напречно изместени, напукани	Незабележимо термично претоварване	X	
			Видимо термично претоварване (повредено спирачно устройство)	X	
			Видимо термично претоварване (изправно спирачно устройство; лоша употреба)		X
	Колела - моноблок	Пукнатини в плочата на колелото		X	
		Термично претоварване	Незабележимо термично претоварване	X	
			Видимо термично претоварване (повредено спирачно устройство)	X	
			Видимо термично претоварване (изправно спирачно устройство; лоша употреба)		X
		Браздата за граница на износване не е видна	Колело на границата на износване	X	
		Изпъкналост	Изпъкналост над допустимото	X	
	Повърхност на търкаляне	Повреден фланец Износен фланец	В следствие на удар		X
			Размери извън допустимите	X	
		Излющвания, обелвания, свличане, метални наслагвания, изтривания	Механизъм против хлъзгане изправен, без видимо термично претоварване	X	
			Механизъм против хлъзгане изправен, с видимо термично претоварване (лошо функциониране на спирачката)	X	

Категория	Елементи на конструкцията	Естество на щетата	Допълнителна информация	Отговорност на Собственик ЖП	
Оси, буксови лагери, guidage des essieux	Търкаляща повърхност	Повреден фланец Износен фланец Излющвания, обелвания, свличане, метални наслагвания, изтривания	Механизъм против плъзгане изправен, спирачна система изправна и видимо термично претоварване (неправилна експлоатация)		Х
			Механизъм против хлъзгане повреден	Х	
		Търкаляща повърхност, подбита на места	Следи от удар		Х
	Ос на лагера	Следи от триене по оста на лагера	В следствие на повреда на вагона	Х	
			Без повреда на вагона		Х
		Удар или повредена повърхност в следствие изхвърляне на баласт			Х
		Напукана	Със следи от удар		Х
			Без следи от удар	Х	
	Букси	Топла кутия	Потвърдено от експертите по поддръжка	Х	
			Не потвърдено от експертите по поддръжка		Х
		Скорошна теч на грес	По-висока температура на кутията, необичайни шумове по време на въртене на оста	Х	
		Следи от нараняване от влачене по тялото на кутията	Ресори и амортизатори в изправност или повредени след произшествие		Х
			Ресори и амортизатори повредени (износване)	Х	

Категория	Елементи на конструкцията	Естество на щетата	Допълнителна информация	Отговорност на Собственик ЖП	
Оси, буксови лагери, guidage des essieux	Оборудване в края на оста (напр.: генератор, датчик и т.н)	Повредени, липсващи	Със следи от удар		Х
			Без следи от удар	Х	
Талиги, елементи на окачването	Ресори (включително листови ресори)	Скъсване, образуване на пукнатини и т.н.		Х	
		Увиснали ресори		Х	
		Неправилен монтаж		Х	
	Пневматично окачване	Повредено		Х	
	Амортизъри	Всякакви щети (повредени, замърсени с масло, негодни и т.н.)		Х	
	Рама на талигата (включително аксесоари)	Деформирана, счупена, напукана, разхлабена, скорошни следи от контакт	Различими следи от удар		Х
			Случаи на стареене	Х	
	Връзка рама/талига	Разхлабени, липсващи или повредени свързващи елементи		Х	
	Заземяващи кабели	Липсващи			Х
		Повредени	Износване, негодност и т.н.	Х	
	Напречни греди на талигите	Всякакви повреди		Х	

Категория	Елементи на конструкцията	Естество на щетата	Допълнителна информация	Отговорност на Собственик ЖП	
Теглични и отбивачни механизми	Буфери	Положение на буферите извън норма	С изключение на инцидентна повреда	X	
	Еластични елементи	Неефективни		X	
	Буферен талер	Счупен или деформиран			X
	Буферен кош	Счупен или деформиран	Износване	X	
			В следствие на инцидентна повреда		X
	Крепежни елементи на буферите	Разхлабени	Износване	X	
		Счупени	С изключение на скъсване от умора на материала		X
	Теглична кука, теглична система, винтово съединяване	Начало на пукнатина, скъсване	Старо скъсване (стара пукнатина)	X	
			Скъсване от удар (скорошно, ясно скъсване)		X
		Изкривено, повредено			X
		Липсващи елементи	Без следа от удар	X	
			Със следа от удар		X
Спирачки	Водач на теглична кука	Повреден	Тегличната кука може да се върти	X	
	Кука на винтовия обтегач (спряг)	Изкривена, счупена			X
	Механични и пневматични спирачни елементи	Повредена лостова спирачна система	С изключение на инцидентна повреда	X	
		Спирачни дискове	Износване, включително термични пукнатини	X	
		Повреден механизъм за промяна на режима	С изключение на инцидентна повреда	X	
		Повредена ръчна спирачка	Износване	X	
		Спирачни калодки и накладки	Всички щети	X	
		Повредени пневматични елементи (разпределител, спирачен цилиндър и т.н.)	С изключение на инцидентна повреда	X	
		Спукан спирачен маркуч	Износване	X	
			В следствие на инцидентна повреда		X

Категория	Елементи на конструкцията	Естество на щетата	Допълнителна информация	Отговорност на Собственик ЖП	
Спирачки	Механични и пневматични спирачни елементи	Повредени междувагонни съединения	Срязани, изтичане	X	
		Повредени спирачни връзки	С изключение на предната връзка на междувагонните съединения	X	
		Предпазни пояси	Липсващи	X	
			В следствие на инцидентна повреда		X
		Магнитно-релсова спирачка	Повредена или неефективна	X	
		Внезапна спирачка (включително системите SAFI)	Повредена или неефективна	X	
Рама и вагонен кош	Рама, челни и надлъжни греди	Цепнатини, пукнатини в заваръчните шевове, скъсвания		X	
	Вагонен кош	Повреди, които застрашават безопасността на експлоатация		X	
	Маркировки и надписи	Непълни		X	
		Нечетливи	Графити,...		X
	Външна част на вагонния кош	Увреждане, настъпило в следствие на инцидент	Включително ерозия вследствие на тагове и графити		X
	Стълби, степенки, куки за теглене, перила	Износване		X	
		Увреждане, настъпило поради инцидент			X
Вътрешно оборудване	Като цяло, включително аксесоарите, изброени в описа	Нормално експлоатационно износване	Включително разграбвания	X	
		Липсващи	Присвоявания, възникнали не в търговска експлоатация (доколкото собственикът може да го докаже).		X
Входни врати	Устройства за управление на вратите	Управление на затварянето, заключване, блокиране,...	Всички устройства (механични, електрически, пневматични)	X	
Прозорци	Стъкла	Повредени			X

Категория	Елементи на конструкцията	Естество на щетата	Допълнителна информация	Отговорност на Собственик ЖП	
Преходни мостове между вагоните	UIS кабели и съединители	Невъзможност за свързване, неработещи		X	
		Изскубнати			X
	Хармоники	Скъсани , негодни		X	
	Преходни мостчета	Повредени			X
		Лошо закрепени, неработещи		X	
Електрическо захранване	Главен електропровод	Невъзможност за свързване, неработещ, разрушен	Без следи от изтегляне на свързващите кабели	X	
		Изскубнат, разрушен	Със следи от изтегляне на свързващите кабели		X
	Отопление, климатизация, осветление, зареждане на акумулатора	Неработещи		X	
WC и тоалетни	WC, мивка	Повредени		X	
		Няма зареждане с вода			X
	Система за подаване на вода	Щети, причинени от замръзване	Когато електрическото захранване не е нарушено		X

- 1 Счетоводни договорености за съобщения, чиито приходи се разпределят**
- 1.1 Единица за пресмятане на пътуванията на превозни средства в съответствие с т. 14.1 е стойността на километър за климатизиран вагон със седалки места (kv).
- 1.2 Изчисленията за пътуванията на превозните средства се правят въз основа на реално осъществени пробези, в обслужване и празни, включително участъците с ферибот.
- 1.3 За превозните средства, изброени по-долу, броят на kv се умножава по коефициент :
- 1.3.1 климатизирани вагони със седалки места;
- 1.3.2 неклиматизирани вагони със седалки места;
- 1.3.3 климатизирани кушет-вагони;
- 1.3.4 неклиматизирани кушет-вагони;
- 1.3.5 климатизирани спални вагони;
- 1.3.6 неклиматизирани спални вагони;
- 1.3.7 климатизирани вагон-ресторанти и бюфети;
- 1.3.8 неклиматизирани вагон-ресторанти и бюфети;
- 1.3.9 багажни фургони;
- 1.3.10 вагони автобуси.
- 1.4 Стойността на километър вагон, както и тази на коефициентите за всяко годишно разписание се предоставят от офиса на EVF – Размяна на железопътни превозни средства.

2 Счетоводни договорености и плащане на съобщенията съгласно точка 14.1

- 2.1 Всяко ЖП определя пробезите, извършени от превозните средства, които се движат в неговите влакове. То изготвя всеки месец сметки за наем в съответствие с **образец О**, отделни за превозните средства на притежателите съгласно точка 1.3 на същото приложение.

Общата стойност на пробезите в kv в края на сметката се умножава, съгласно **образец О**, по дадените в точка 1.3 коефициенти.

- 2.2 Извършените пробези в kv се сумират в сметката за наем.

Транзитните курсове се вписват на отделни редове за отиване и за връщане.

- 2.3 Сметките за такси наем, предназначени за един собственик се групират в обобщената справка за пробезите на пътническия подвижен състав в съответствие с **образец Т**.

- 2.4 Сметките за такси наем (**образец О**) и обобщената справка (**образец Т**) след това се изпращат на службите на притежателя (**Приложение I**, ред 5), най-късно до края на втория месец след приемане на съответните превозни средства.

- 2.5 При исканията за корекции се използва **образец G¹**, освен ако не се касае за въпрос, който трябва да се обсъди писмено. Тези искания се разглеждат само ако са подадени в рамките на два месеца от получаване на всички сметки, отнасящи се за съответните превозни средства и, ако те се отнасят за използване на превозни средства, което е извършено в рамките на не повече от шест месеца. Отговор на тези рекламации трябва да бъде даден в срок от един месец, като в противен случай те се считат за приети.

Обобщеният отчет **образец G¹**, заедно със сметката **образец О** се изпраща на заинтересованото ЖП, което трябва да го върне с исканата информация.

- 2.6 **Образци О** (сметки за такси наем), **Т** (обобщена справка), **Р** (отчет на пробезите в kv) и **G¹** (изравнителен отчет) се изготвят на френски, немски или италиански. Може да бъде добавен превод на друг език.

- 2.7 Най-късно до 4 месеца след края на всяка график година всеки притежател:

- Заверява своите вземания в kv и в EURO с всяко ЖП ползвател.
- Желателно е плащането да се извърши през ВСС в съответствие с **фиш 311 наUIC**.

- 2.8 Дължимите суми съгласно точка 2.7 от настоящето трябва да бъдат заплатени в рамките на 6 месеца след края на всяко годишно разписание. (след края на всяка график-година)

По отношение на лихвите за забава се прилага **фиш 311 наUIC**.

3 Изчисляване на референтната стойност за вагон-километър (kv)

- 3.1** Референтната стойност за kv за следващата година N+1 се изчислява всяка година въз основа на информацията, предоставена от притежателите на превозни средства относно климатизираните вагони със седящи места, които са се движили през референтната година N-1. Сравнителните коефициенти, определени в точка 1.3 към **Приложение VIII**, които се прилагат за категориите превозни средства, остават непроменени.
- 3.2** Определянето на ЖП, отговорно за изчисляване референтната стойност за kv за година N+2, съгласно **фиш 383 на UIC**, се извършва по време на годишната среща на GT 1-RIC. Отговорното за това изчисление лице за контакт се съобщава на Бюрото..
- 3.3** За изчисляване на референтната стойност за kv за година N+1 са необходими данните на най-малко пет притежатели на превозни средства за климатизиран вагон със седящи места за референтна година N-1, съгласно Допълнение 1 към **Приложение VIII**
- 3.4** Всеки собственик на превозни средства е поканен да определи до края на месец март на година N данните, съгласно Допълнение 1 към **Приложение VIII** за климатизираните вагони, разменени между партньорите в RIC през изминалата година N-1, като приложи референтната стойност за вагон-километри (kv) и да предаде тези данни на посоченото лице, отговарящо за изчислението.
- 3.5** През първата седмица на април определеният отговорник посочва на председателя на Работна група 1-RIC притежателите на превозни средства, чиито данни съгласно Допълнение 1 към **Приложение VIII** за референтна година N-1 е получил.
- 3.6** При необходимост, председателят на РГ 1-RIC отправя спешно напомняне до притежателите на превозни средства с молба да предадат на определения отговорник за изчислението най-късно до края на април, данните, съгласно Допълнение 1 към **Приложение VIII**.
- 3.7** Изчисляването на референтната стойност за kv се извършва до края на май на година N, в съответствие с **фиш 383 на UIC**, за климатизиран вагон със седящи места въз основа на подадените данни за референтна година N-1 и се определят коефициентите за другите видове вагони, след което се изпращат на Бюрото с образец Y.
- 3.8** Бюрото пристъпва към електронно гласуване, в съответствие с Вътрешния правилник, във връзка с приемане на стойностите за година N+1.
- 3.9** Бюрото обявява резултата от електронното гласуване и определените стойности за година N+1.
- 3.10** В случай на отхвърляне на предложените за година N+1 стойности, продължават да се прилагат стойностите, прилагани за година N.
- 3.11** Евентуалното преизчисляване на прилаганите коефициенти за превозните средства, отговарящи на тези от точки 1.3.2 до 1.3.10 на **Приложение VIII** или създаването на нов коефициент за нова категория вагони (напр. спални вагони с голям салон ...) изисква представяне на предложение по време на годишната среща на РГ 1 на RIC за година N.
- 3.12** Евентуално преизчисляване на коефициентите на вагоните или създаването на нов коефициент може да стане само при положителен резултат от гласуването, осъществено в съответствие с Вътрешния правилник.

- 3.13** В случай на положително решение относно преизчисляване на коефициентите за година N, всеки притежател на превозни средства е поканен да определи до края на март следващата година N+1, за превозните средства засегнати от преизчислените коефициенти, използвани през референтната година N -1 и разменени между партньорите от RIC, представените съгласно Допълнение 2 или 3 към **Приложение VIII** и да ги предаде на Бюрото..
- 3.14** Изчисляването за определяне на новите коефициенти се извършва съгласно правилата, приложими за изчисление на референтната стойност на kv, като се има предвид, че за тази цел не се изисква предоставяне на минимално количество данни в отговор.

Въпросник за годишно изчисляване на референтната стойност за kv за климатизирани вагони със седящи места

Притежател

Дата на изготвяне

За вагони от точка 1.3.1, климатизирани вагони със седящи места

Статистически и икономически показатели, отнасящи се за референтна година N-1

Среден размер на парка от вагони с експлоатационен живот ≤ 25 години (e1)

Среден размер на парка от вагони с експлоатационен живот > 25 ans (e2)

Среден размер на вагонния парк (e = e1 +e2)

Средна възраст на вагон от парка e1
(закръглена до цяла година)

Среден годишен пробег на вагон, в km (P1)

Стойност за обновяване на един вагон (в национална валута)

Годишни разходи за един вагон

- Периодична поддръжка

○ Общи разноси

- Текущи ремонти

○ Общи разноси

Общо

Въпросник за преизчисляване на относителния коефициент

Притежател

Дата на изготвяне

За вагони от точка **Приложение VIII**

Статистически и икономически показатели, отнасящи се за референтна година N

Среден размер на парка от вагони с експлоатационен живот $\leq D^*$ години употреба (e1)

Среден размер на парка от вагони с експлоатационен живот $> D^*$ години употреба (e2)

Среден размер на вагонния парк (e = e1 + e2)

Средна възраст на вагон от парка e1 (закръглена до цяла година)

Среден годишен пробег на вагон, в km (P1)

Стойност за обновяване на един вагон(в национална валута)

Годишни разходи за един вагон

- Периодична поддръжка

○ Общи разноси

- Текущи ремонти

○ Общи разноси

Общо

$D^* = 25$ години за климатизирани вагони от точки 1.3.1, 1.3.3, 1.3.5, 1.3.7.

$D^* = 30$ години за неклиматизирани вагони и автобуси от точки 1.3.2, 1.3.4, 1.3.6, 1.3.8, 1.3.9, 1.3.10.

Въпросник за преизчисляване на коефициентите на вагоните автовози

Притежател		.....
Дата на изготвяне		.....
За други вагони автовози от точка 1.3.10 на Приложение VIII		.....
Брой на осите на вагон	n	.....
Статистически и икономически показатели, отнасящи се за референтна година N		
Среден размер на парка от вагони с експлоатационен живот ≤ 30 години	(e1)	.....
Среден размер на парка от вагони с експлоатационен живот > 30 години	(e2)	.....
Среден размер на вагонния парк	(e = e1 + e2)	.....
Средна възраст на вагон от парка e1 (закръглена до цяла година)		.....
Частично използване на вагоните във влакове, превозващи автомобили		
- Общ брой вагон-дни	(N)	.....
- Общ брой вагон-km	(P)	km
Среден годишен пробег на един вагон		
$p' = P \times 365 / (1,2 N)$	(p')	km
Стойност за обновяване на един вагон (в национална валута)		.....
Годишни разходи за един вагон		
- Периодична поддръжка		.....
o Общи разноски		.....
- Текущи ремонти		.....
o Общи разноски		.....
Общо		.....

Период на ползване

Период, през който едно превозно средство може да се ползва, при нормални обстоятелства, като средство за транспорт. Този период отчита не само оптималната продължителност на технически живот – което представлява горната граница – но също така техническия прогрес и икономическото обезценяване, в резултат на промяната в начина на живот, както и на нуждите и желанията на клиентите.

Средният годишен пробег на един вагон се определя въз основа на общата стойност от дневните пробежи във вътрешно и международно съобщение, осъществени от съответния вагон през изминалата година от разписанието, разделени на общия брой на съответните вагони.

Ако статистиката не осигурява данни за общия пробег на вагоните от различните категории, тези пробежи трябва да бъдат изчислени на база, например, на brutните тон-километри.

Средната възраст (в закръглена стойност) се определя въз основа на годината на първоначално въвеждане в експлоатация. Средната възраст, която трябва да се посочи е възрастта на класа вагони, чиято възраст е равна или по-малка от продължителността на експлоатация.

Стойност за обновяване на вагон

Стойността по текущи цени на ново превозно средство в същото изпълнение (или в еквивалентно, като се отчита техническото развитие, при непроменен капацитет) на вагон за обновяване.

Разходи за периодична поддръжка

Това са средните годишни разходи за обикновена периодична поддръжка през времето на ползване.

Разходи за текущи ремонти

Това са всички разходи за текущи ремонти с изключение на разходите, които, съгласно Споразумение RIC, са дължими на ЖП, различно от притежателя на вагона. Приема се, че тези разходи варират в зависимост от средния годишен пробег.

Разходите, свързани с поддръжката и амортизацията на сгради, складове и инструменти, използвани за вагоните се отразяват директно на последните чрез увеличаване разходите за текущи ремонти до степен, когато те вече не са включени в общите разходи.

Общи разходи

Те се изчисляват като процент от разходите за периодична поддръжка и разходите за текущи ремонти. Определящият елемент се състои от средния процент, заявен от съответния собственик за общи разходи.

КАТАЛОГ НА ПОВРЕДИТЕ

Код	Описание	Клас дефект	Мерки	Членове от RIC	Начин на проверка () ако е необходимо
11	Колооси				
11.1.1	Дебелина на набит бандаж под 35 мм	5	Изваждане от употреба	20.3	ВП (ИЗ)
11.1.2	Контролен белег на бандажа - липсващ - не е недвусмислено разпознаваем	4	Проверка съгласно 11.1.4 и Образец К	20.3	ВП
11.1.3	Бандажът на колелото има - скъсване - надлъжна или напречна пукнатина	5	Изваждане от употреба	20.10	ВП
11.1.4	Разхлабен бандаж на колелото - изместване на контролните белези - неясен звук от чукчето - разхлабена закрепваща щипка - ръжда между бандажа и джантата върху повече от 1/3 от окръжността	5	Изваждане от употреба	20.11	ВП (ФП)
11.1.5	Бандаж : Повреда/дефект на щипката - напукана - счупена - видимо разхлабена или деформирана - липсваща	5	Изваждане от употреба	20.11	ВП
11.2.1	Концентричният кръгов жлеб, показващ предела на износване на бандажната джанта на колело- моноблок вече не е видим изцяло (максимално износване)	5	Образец К	20.3	ВП
11.2.2	Термично претоварване на моноблока - скорошно повреждане на боята или прегряване по връзката джанта-платно - стояване на спирачните калодки	5	Изваждане от употреба	20.18	ВП
11.3.1	Ширина на бандажа > 140 мм, заедно с възможна издатина, образувана от външния ръб на повърхността на търкаляне	4	Изваждане от употреба	20.2	ВП (ИЗ)
11.3.2.1	Повърхността на търкаляне на колелото на превозното средство е частично смачкана или има подбитости с дължина повече от 60 мм.	4	Изваждане от употреба	20.6	ВП (ИЗ)
11.3.2.2	Повърхност на търкаляне на превозно средство с допустима скорост >160 км/ч с подбитости, с дължина повече от 30 мм и < à 60 мм	4	Дефект < à 60mm, ограничение на скоростта до 160Km/h, в противен случай - изваждане от употреба	20.6	ВП (ИЗ)
11.3.3	Метални напаставания върху повърхността на търкаляне на колелото (дължина ≥ 60 мм или дебелина ≥ 1 мм)	4	Изваждане от употреба	20.6	ВП (ИЗ)
11.3.4	Излющвания, шупли, обелване, разслояване по повърхността на търкаляне на колелото с дължина ≥ 60 мм	5	Изваждане от употреба	20.6	ВП (ИЗ)
11.3.5	Пукнатина по ръба на повърхността на движение	5	Изваждане от употреба	20.10	ВП
11.4.1	Височина на фланеца > 36 мм	5	Изваждане от употреба	20.1.4	ВП (ИЗ)
11.4.2	Дебелина на фланеца: диаметър на колело > или = à 840 мм дебелина < 22мм, за колела с диаметър между 760 и 840мм дебелина < 25 мм	5	Изваждане от употреба	20.1.3	ВП (ИЗ)
11.4.3	Ръб или грапавина по външния профил на фланеца, износване на контактната повърхност на фланеца: qR < 6,5 мм	5	Изваждане от употреба	20.5	ВП (ИЗ)
11.5.1	Пукнатина, скъсване при главината или плочата на колелото	5	Изваждане от употреба	20.13	ВП
11.5.2	Заваръчен шев на нивото на главината или плочата на колелото	5	Изваждане от употреба	20.14	ВП

11.6.1	Повреда/дефект на оста - пукнатина - дефект, ремонтиран чрез заваряване - части, износени поради триене на остри ръбове - части, чието износване е с дълбочина повече от 1 мм	5	Изваждане от употреба	20.15	ВП
11.6.2	Елементи, които се трият с оста	4	Фиксиране на елемента и проверка съгласно 11.6.1 и образци К + R1; в противен случай отстраняване	20.15	ВП
11.7.1.1	Теч на масло от кутията/корпуса на лагера с увреждане на лагера	5	Изваждане от употреба	21.1	ВП
11.7.1.2	Теч на масло без признаци за увреждане на лагера	3	Избърсване на излишната смазка и Образец М		ВП
11.7.2	Тяло на кутията на лагера – липсващи, разхлабени, напикани части; напукан или повреден капак	4	Изваждане от употреба	21.1	ВП
11.7.3	Прегряване на буксата - температурата е толкова висока, че кутията не може да се пипне с опакото на ръката - следи от окисляване; скорошно увреждане на боята	5	Изваждане от употреба	21.3	ВП (ИЗ)
12	Окачване/амортизтори				
12.1	Скъсване, изместване на повече от една пружина или пружинен лист	5	Изваждане от употреба	22.1, 22.2 и 22.3	ВП
12.1.1	Скъсване, изместване на единична пружина или пружинен лист	4	Изваждане от употреба	22.1, 22.2 и 22.3	ВП
12.2	Разхлабване на вертикалните, напречните амортизтори или демперите; увреждане на лагерите, признаци за дефекти (теч на масло; нови следи от триене по корпуса)	4	Образец К	22.4	ВП
12.3	Неизправности в работата на пневматичното окачване	3	Образец М	22.12	ВП
13	Спирачки				
13.1.1	Разхлабен или счупен елемент на лостовата спирачна система	5	Премахване или фиксиране на елемента и проверка по 11.6.1 + Образец К + R1, ако е невъзможно, изваждане от употреба	30.2	ВП
13.1.2	Неефективност на предпазния ремък на лостовата спирачка	4	Временен ремонт +Образец М	30.1	ВП
13.1.3	Кран за изолиране или устройство за смяна на режима - неефективни	3	Образци М + R1	25.2	ФП
13.2.1	Калодка/Спирачна накладка - липсваща; - счупена; - изместена - разпадане на триещия материал > 1/4 от дължината на калодката - наличие на пукнатини, дори ако металната накладка е още на място - дебелина < 10 mm (чугун) - дебелина < 10 mm (синтетична)	3	Образци М + R1	30.4 и 30.5	ВП
13.2.2	Цялостни напречни пукнатини или хлабав/дефектен спирачен диск	5	Изваждане от употреба	26	ВП
13.3.1	Пневматични тръби, спирачни съединения и оборудване с течове или в лошо състояние	3	Временен ремонт и Образци М+R1, ако не е поправимо, отстраняване	31	ВП
13.3.2	Спирачният тест показва функционални дефекти на непрекъснатата автоматичната спирачка, които влияят на ефикасността на спирачката	4	Поправяне (ако това е невъзможно, Образци М + R1)	25.4 и 25.5	ФП
13.4	Дефект на магнитно-релсовата спирачка на индикатора, индикаторът не отчита реалното състояние на спирачките	3	Образци М + R1	27	ФП
13.5	Ръчната спирачка е неизползваема	3	Образци М + R1	29	ФП

14	Рама (на талига)				
14.1.1	Наличие на пукнатини или деформации по надлъжните, челните и напречни греди, опорите на рамата въртящите опори или по заваръчните им шевове	5	Изваждане от употреба	22.5 и 22.6	ВП
14.1.2	Неефективност на механичната връзка между вагонния кош и талигата	5	Изваждане от употреба	22.9	ВП
14.1.3.1	Пресни следи от триене на колелото с талигата или рамата на вагона; пресни следи от притискане от чуждо тяло	4	Ремонт или изваждане от употреба	22.10	ВП
14.1.3.2	Пресни следи от триене между колелото и талигата рамата на вагона; пресни следи от подбитости	5	Изваждане от употреба	22.10	ВП
14.1.4	Изместени, деформирани, счупени или повредени механични връзки на буксите	5	Изваждане от употреба	22.5	ВП
14.1.5	Липсващо или повредено устройство за безопасност на въртящата или еластична опорна греда	5	Изваждане от употреба	22.7 и 22.9	ВП
14.1.6	Липсващи или силно повредени ролки за ограничаване напречното движение	5	Изваждане от употреба	22.9	ВП
14.1.7	Неефикасно устройство за безопасност на повдигане	3	Образец М		ВП
14.1.8	Механична повреда в други части на талигата (напр. сензор и т.н.), разхлабени или напукани	4	Временен ремонт и Образец М		ВП
14.2	Липсващи, изместени или неефикасни елементи, осигуряващи връзките с винтове, болтове и подобни части (гайки, тел, ламарини и т.н.)	3	Образец М		ВП
15	Теглично – отбивачни съоръжения				
15.1.1	Височина на буферите извън допуска (мин. 980 мм; макс.1065 мм)	5	Изваждане от употреба	23.1	ВП (ИЗ)
15.1.2	Укрепителните болтове на буфера липсват или са разхлабени	5	Временен ремонт и Образец М, ако не е поправимо, отстраняване	23.3	ВП
15.1.3	Възможност за ръчно избутване на буфера с повече от 15 мм (само един буфер, ако е приложимо)	5	Изваждане от употреба	23.5	ФП
15.1.4	Повреден кош на буфера, неправилно закрепване, недостатъчно водило на буталото (начална пукнатина > 1/4 от обиколката на цилиндричната основа на коша или буталото на буфера)	5	Изваждане от употреба	23.6	ВП
15.1.5	Буферни талери с разхлабени повече от 1/3 от закрепващите нитове. Ненормално въртене на талера	5	Изваждане от употреба	23.7	ВП
15.1.6	Липса на смазка на корпуса и/или талера на буфера	3	Смазване		ВП
15.2.1	Наличие на пукнатини във винтовото съединение или куката на теглича	5	Да се подмени; ако не е възможно, да се промени връзката и се защити дефектната част от връщане в работа + Образец М; ако не е възможно, изваждане от употреба	23.8	ВП
15.2.2	Прътът и водачите на тегличната кука са износени, de sorte que le crochet de traction peut pivoter sur son axe dans les guides	5	Изваждане от употреба	23.9	ВП (ФП)
15.2.3	Тяговите устройства са неизползваеми	3	Изваждане от употреба	23.10	ВП
15.2.4	Някои от елементите на винтовия спръг, спирачния съединител или други съединителни елементи са на височина < 140 мм над нивото на релсите	5	Закрепване на въпросните елементи; ако това не е възможно, изваждане от употреба	19.5	ВП (ИЗ)
15.2.5	Износена фиксираща ос на винтовия спръг с диаметър < 50 мм	5	Изваждане от употреба	23.11	ВП (ИЗ)

16	Кош на вагона				
16.1.1	Пукнатина, счупване или деформация на надлъжните и напречни греди; пукнатини по заваръчните шевове между подпорите и надлъжните греди	5	Изваждане от употреба	32.1 и 32.2	ВП
16.1.2	Повреди/дефекти на части на коша, на страничните стени, пода или тавана (не се гарантира безопасна експлоатация)	5	Изваждане от употреба	32.3	ВП
16.2.1	Заклучващи механизми на страничните врати/люкове са "отворени", хлабави или неефективни, с риск от загуба на люка и нарушаване на габарита	5	Заклучване или обезопасяване на страничните люкове или демонтиране и поставяне на образец М, в противен случай изваждане от употреба		ВП
16.2.2	Устройство за източване не е затворено или не се затваря плътно	3	Поправяне, в противен случай Образец М		ВП
16.3.1	Врата за достъп - не блокират при тест команда за бързо затваряне, ако има тест устройство - механична повреда на закриващия механизъм - неефективна система за откриване на препятствия (чувствителен кант)	5	Затваряне/заклучване на вратата Образци S + M	33.2	ФП
16.3.2	Дефекти в устройствата за автоматичен контрол и/или закриване на вратите	3	Затваряне/заклучване на вратата Образци S + M	33.2	ФП
16.3.3	Дистанционното управление за затваряне на вратите не работи	3	Образец М (други мерки, необходими в експлоатация)		ФП
16.3.4.1	Подвижното стъпало не се прибира	5	Поправяне; ако е невъзможно, прибиране на стъпалото и затваряне/заклучване на вратата + Образци S + M; при невъзможност, изваждане от експлоатация	33.2	ФП
16.3.4.2	Подвижното стъпало не излиза	3	Затваряне/заклучване на вратата Образци S + M	33.2	ФП
16.4.1.1	Междинните врати в началото и края на влака не могат да бъдат заключени	5	Заклучване или обезопасяване (напр. с тел) и Образец М, ако не, преместване на вагона	33.2	ФП
16.4.1.2	Не могат да бъдат заключени междинните врати на някои вагони	3	Образец М	33.2	ФП
16.5.1.1	Вратата на багажника или товарните врати не е / не са заключени	4	Правилно затваряне/заклучване; ако ключалката е дефектна, вратата се осигурява + Образец М	33.2	ФП
16.5.1.2	Вратата на багажника или товарните врати е/са дефектна(и) (извадено или счупено закрепване), откачена(и).	5	Осигурява се + Образец К, в противен случай, изваждане от употреба	33.2	ФП
16.6	Дефекти на стъклата със счупени стъкла, които могат да бъдат опасни за хората в или извън вагоните	4	Осигурява се (напр. самозалепващо защитно фолио) Образец М (Образец К, ако е приложимо)	33.6	ВП
16.7.1.1	Непълна функция „авариен изход“, но с повече от 50 % използвани аварийни изходи във вагона (напр.: липсващи аварийни чукове, затворени, недостъпни изходи)	3	Образец М	33.7 и 33.8	ВП (ФП)
16.7.1.2	Непълна функция „авариен изход“, но с по-малко от 50 % използвани аварийни изходи във вагона (напр.: липсващи аварийни чукове, затворени, недостъпни изходи)	5	Коригиране на дефекта; ако това не е възможно, изваждане от употреба	33.7 и 33.8	ВП (ФП)
16.8.1.1	В резултат на повреда, преходният мост не може да бъде използван безопасно (в двата края на влака)	3	Образец М	34	ВП
16.8.1.2	В резултат на повреда, преходният мост не може да бъде използван безопасно (вътре във влаковата композиция)	5	Осигуряване, ако е възможно + Образец М, ако не, промяна на реда на композицията на влака или Образец К	34	ВП

16.9	Маркировките/надписите, необходими при експлоатация на превозното средство (съгласно RIC) липсват, нечетливи са, не са еднакви от двете страни или са непълни	3	Образец М	38	ВП
17	Електрическо и електропневматично оборудване – Вътрешно оборудване				
17.1	Повреда в електрическите връзки, контакти или кабели (риск от токов удар)	5	Изваждане от употреба	36.12	ВП
17.1.1	Липса на електрозахранване / захранване на акумулатора (показания в командната кутия)	4	Образец М (Образец К, където е приложимо)	36.5	ВП
17.1.2	Липса на отопление/климатизация (показания в командната кутия)	3	Образец М (Образец К, където е приложимо)	36.5	ВП
17.1.3.1	Пълен отказ на основно осветление (изправно аварийно осветление)	3	Образец М	36.8	ВП
17.1.3.2	Пълен отказ на основно осветление (включително аварийно осветление)	4	Образец К	36.8	ВП
17.1.4.1	Всички устройства за заземяване са неефективни	5	Коригиране на дефекта; ако не е възможно, изваждане от употреба	36.12	ВП
17.1.4.2	Някои от устройствата за заземяване са неефективни	3	Коригиране (ако не е възможно, Образец М)	36.12	ВП
17.2	Механични повреди на UIC/EP кабели и контакти (въпреки че функционират)	3	Образец М	36.10	ВП
17.3.	Неправилно заключени вътрешни покрития, интериорно оборудване, капаци на плафониери	4	Правилно затваряне; ако това не е възможно, осигуряване + Образец М		ВП
17.4.1	Липсващ/неизползваем пожарогасител	4	Подмяна или Образец М	32.8	ВП
17.4.2	Обозначение местонахождението на пожарогасителя (пиктограма) - липсващо - нечетливо - поставено неправилно	3	Образец М	32.8	ВП
17.4.3	Липсващи или нечетливи указания за безопасност във вагона (аварийни изходи, пожарогасители, аварийни инструкции)	3	Образец М	32.8	ВП
17.5.1	Звукът на системата вътре във вагона не се чува	4	Образец М (могат да бъдат необходими други мерки)	36.10 и 36.11	ФП
17.5.2	Дефект в звуковата инсталация, свързваща вагона с влаковия състав	3	Образец М	36.10 и 36.11	ФП
17.6	Докладване на повтарящи се дефекти, записани в Бордната книга и нетретиран	3	Образец М (други мерки, където е приложимо, Образец К, при нужда)		ВП
17.7	Нито една от тоалетни на вагона не работи	3	Образци М + S1	37.3	ФП
18	Влаков състав- Поведение във влака				
18.1.	Неправилно свързване между две превозни средства винтово съединение, пневматични и електрически връзки)	4	Поправяне	4.4	ВП
99	Дефекти, които не се съдържат в Катола				
99.3	Други второстепенни дефекти, водещи до ограничения в процеса на експлоатация (като цяло това са случаи, които, при липса на други мерки, изискват Образец М)	3	Поправяне (ако това не е възможно, Образец М)		
99.4	Други по-големи дефекти, които могат да доведат до риск за хората, дори да застрашат експлоатацията (напр. случаи, които, при липса на мерки, изискват Образец К)	4	Коригиране (ако това не е възможно, Образец К)		
99.5	Други критични дефекти, които са непосредствена заплаха за безопасността на експлоатацията (напр. случаи, които, при липса на мерки, изискват "изваждане от употреба")	5	Поправяне; ако не е възможно, изваждане от употреба		

Легенда:

ВП (CV)	Визуална проверка, където е приложимо, в комбинация със „слухова“ проверка
ФП (CF)	Функционална проверка/Потвърждаване
ИЗ (ME)	Измерване

Място на проверка
 ЖП, извършило проверката.....
 ЖП възложител(RIC) / ЖП представило влака (Споразумение).....
 Вид на съобщението* : RIC / СПОРАЗУМЕНИЕ
 Брой проверени превозни средства (4).....

[illegible]

ОБОБЩЕНИЕ НА ПРОВЕРКИТЕ

Обобщение и анализ на откритите по вагоните нередности

ЖП, извършило проверката :

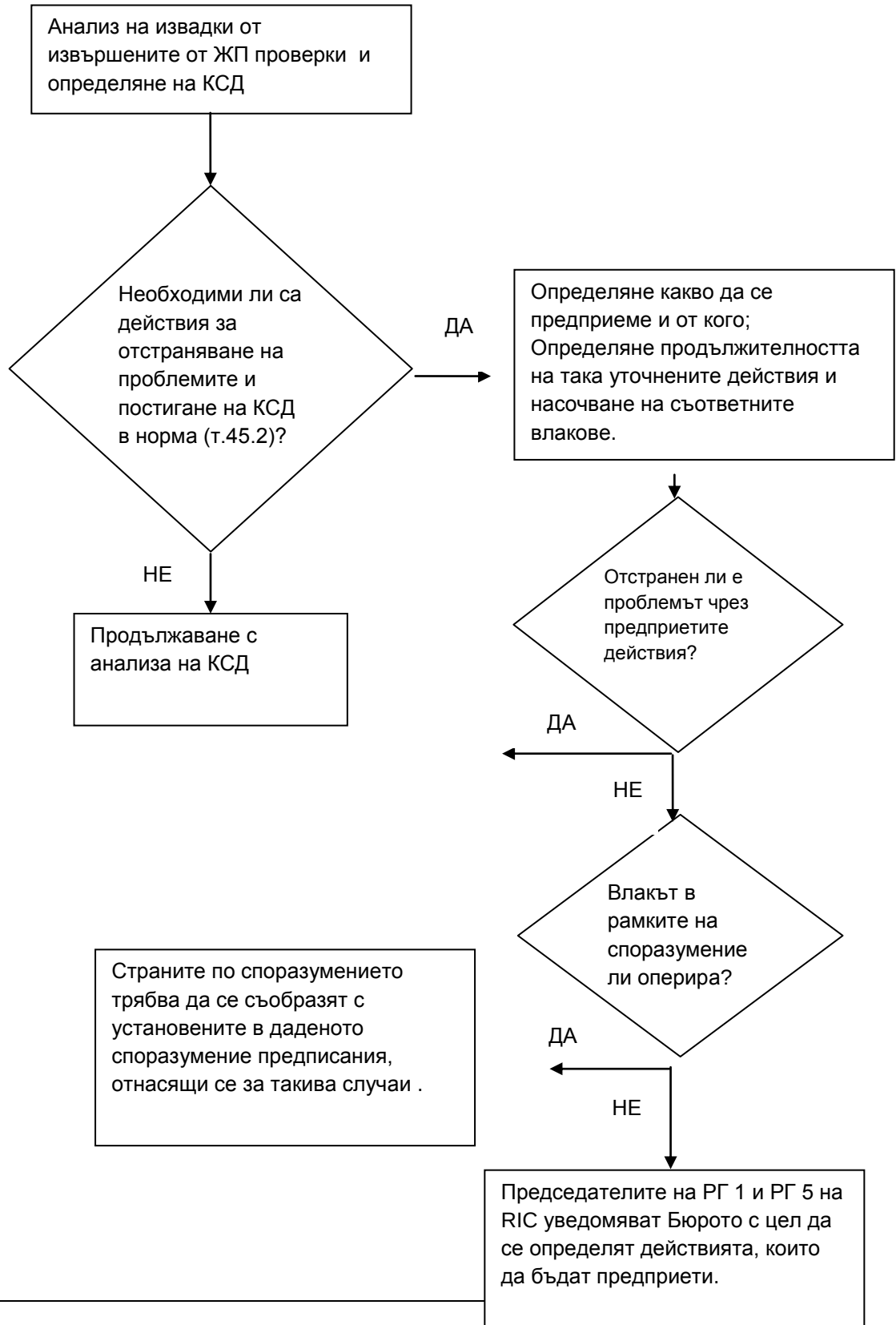
ЖП възложител (RIC)/ЖП, представило влака (Споразумение).....

Вид съобщение* : RIC / СПОРАЗУМЕНИЕ

ЖП възложител:.....

					КСД		
Mois / Година	Място	Брой на проверените вагони	Клас на дефектите	Σ	$(\frac{Col}{4 \times 0,125}) \times 100$ Col 3	$(\frac{Col}{4 \times 0,4}) \times 100$ Col 3	$(\frac{Col}{4 \times 1}) \times 100$ Col 3
1	2	3		4	5	6	7
			3				
			4				
			5				
*ненужното се зачерква							

ЗАБЕЛЕЖКИ

ДЕЙСТВИЯ, КОИТО ДА БЪДАТ ПРЕДПРИЕТИ В СЛУЧАЙ НА КСД ИЗВЪН НОРМАТА

ДОКЛАД ЗА ВКЛЮЧВАНЕ НА ЖП В СПОРАЗУМЕНИЕ

ЖП с искане да се присъедини към Споразумението :.....

Величина на общата контролна маса, която да се разгледа за 3 месеца :.....(вагони)

Максимален допустим праг за дефекти от клас 4 за период от 3 месеца :.....(дефекти)

Максимален допустим праг за дефекти от клас 5 за период от 3 месеца :.....(дефекти)

РАЗГЛЕДАНИ ВЛАКОВЕ НА ЖП

Маршрути	N° на ВЛАК	Контролна маса за разглеждания влак (вагони)

ДОКЛАД

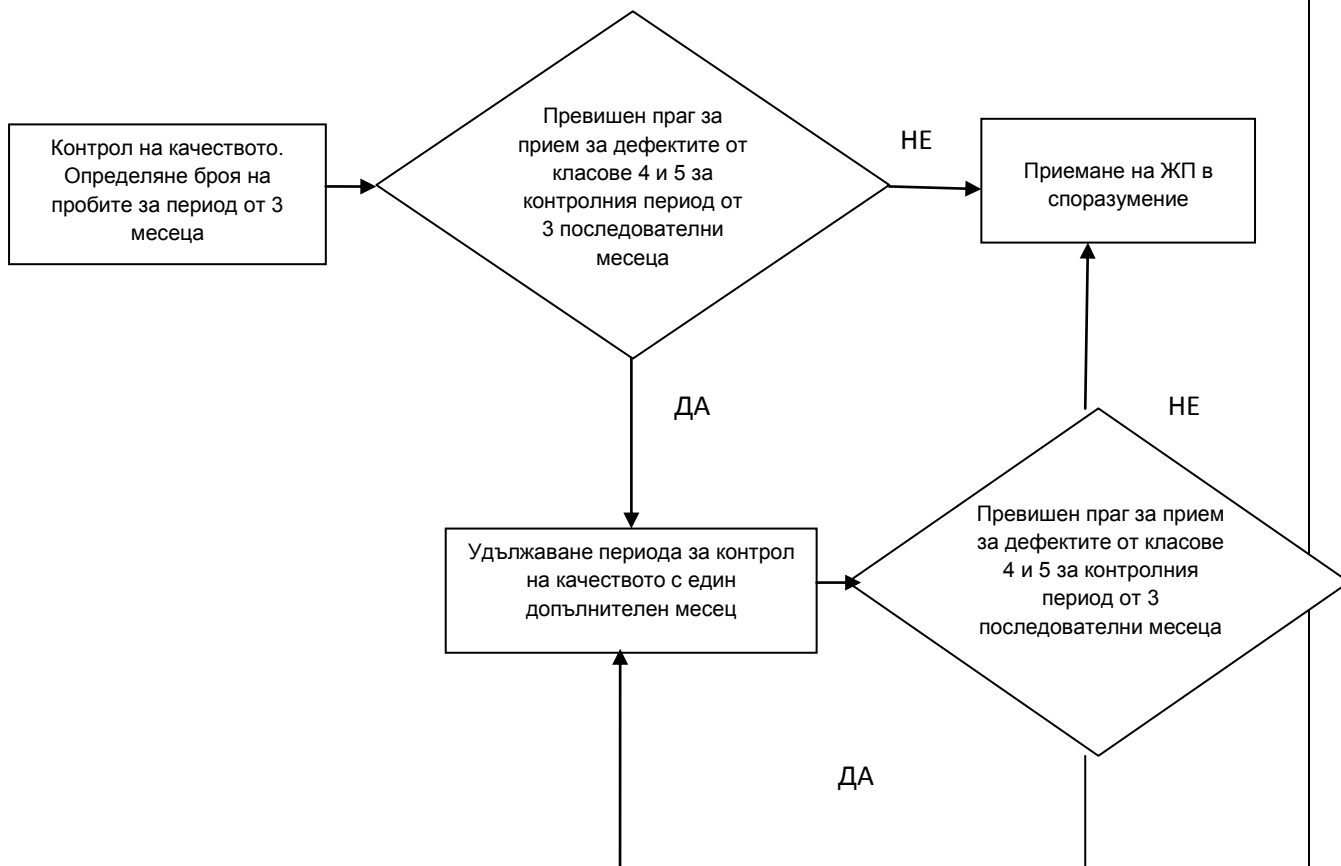
	1 ^{-ви} месец	2 ^{-ри} месец	3 ^{-ти} месец
Период на проучване			
Брой дефекти от кл. 4			
Брой дефекти от кл. 5			
Забележки			

КРАТКО ОПИСАНИЕ НА УСТАНОВЕНИТЕ ДЕФЕКТИ

Влак N°	Дата	Вид на дефекта

ЖП осъществило мониторинга на контролната маса :.....

ПОДПИС:

МОДЕЛ НА ПРОЦЕСА НА ПРИЕМАНЕ НА ЖП В СПОРАЗУМЕНИЕ

ПРОТОКОЛ ЗА ПРОВЕРКА НА КАЧЕСТВОТО

Протокол от проверката на качеството

Планиране

Дата: Влак n°: Вагон (Местоположение във влака)
Поддържан от (ЖП): Проверен от (ЖП):

Проверяващо лице (Име + ЖП): Дата:
Номер на вагон + ВКМ: /

Предмет на проверката :

Проверка на перон

- ☐ Пълна проверка (инспекция) съгласно **Приложение VI** на RIC (без изключение)
- ☐ Спирачен тест (включително тест на електромагнитната спирачка и задействане на спирателния кран, устройството за промяна (преход) и ръчната спирачка)
- ☐ Звукова система (към вагона и от вагона до определените места)
- ☐ Тоалетни (задейства се пускането на водата)

Установени дефекти:

(ако дефектите са повече от 4, трябва да се използва **Образец Q** „Продължение“)

Описание на дефекта (свободен текст)	Код (Каталог на повредите съгласно Приложение IX на RIC)	Повреда, възникнала вероятно за първи път в мрежата, използвана от ЖП	Правилно обработена и докладвана повреда (Предприети мерки и етикетиране)
		☐	☐
		☐	☐
		☐	☐
		☐	☐

Забележки :

.....
.....

Продължение

Проверяващо лице (Име + ЖП):...../..... Дата:.....
N° на вагона: Влак N°:.....

[illegible]

ОБРАЗЦИ

Етикет за репатриране на вагони (връщане на притежателя)

Образец В

(Знак на ЖП)

червено

От

През

За

червено

червено

Формат: приблизително 210 x 148 мм

Етикет за изпращане на части за вагони

[illegible]

(Формат приблизительно 105 x 74 мм)

+)

Придружителен лист

за вагони, принадлежности за вагони и резервни части

+) Инициали на Железопътното предприятие или собственик N°

Образец С

Изпращаща гара или служба :

през.....

Гара на получаване и получаващо ЖП :

Предмет

1

Получател :

1

--	--

4

--	--	--	--	--	--	--	--

5

--	--	--	--	--	--

6

--

7

Изисква се връщане на повредените части да ¹⁾/ не ¹⁾

Натоварено на вагон									
Номер на вагон									

(Приблизително 210 x 297 мм)

от	до	2 Вагон	Забележки
Гара		Номер на	
			Изискан е безмитен износ, транзит и внос

Датен печат на гарата на изпращане

--

Датен печат на гарата на получаване

--

3 Датен печат на разменните гари

	>		>	
	>		>	

1 N°N° 10, 11, 12

2 Само при изпращане на исканите резервни части с **образец Н** или връщане на съответните повредени части, в графа «вагон» трябва да се посочи вагона, за който са резервните части или вагона, от който са прехвърлени (RIV точка 36)

3 При поставяне печатите на разменните гари се спазва номерацията на полетата.

Код на страната

4

5 Кодов UIC номер на гарата на получаване

6 Код на направление

7 Код отговарящ на режима на превоз

¹⁾ Ненужното се зачерква

(Наименование на ЖП)

Образец G¹Корекции на ведомостта за наем
подвижен пътнически състав

на

от.....
(Инициали на ЖП)за вагоните на
(Инициали на собственика)

използвани през месец.....20.....

N°....., ден.....20.....

Предадено за отговор
наВ
с молба за отговор на забележките.... приложения
(Подпис)

N°....., ден.....20.....

Върнато

на

В
с отговор на забележките1. Приетият баланс от { вкм
..... евро
..... (национална валута) } ще бъде вписанкъм кредита наВ
(Инициали на ЖП)обобщената форма **образец Т** за месец20.....2. Молим да впишете баланса от { вкм
..... евро
..... (национална валута) }към нашия кредит в следващата обобщена форма **образец Т**... приложения
(Подпис)

(Лява страница)

Номер по ред	Номер на вагона	Брой страници на ведомостта	Забележки	Кредит	Дебит
				на ЖП/собственик.....	
				ВКМ	ВКМ
1	2	3	4	5	6

(Дясна страница)

Образец G¹ (гръб)

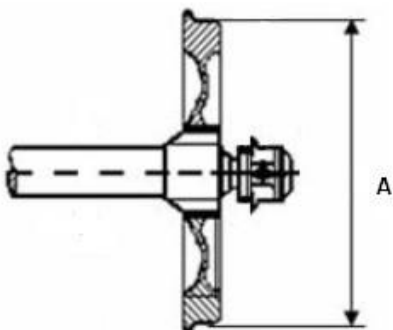
Номер по ред	Отговори на забележките		Кредит	Дебит
	на ЖП/собственик.....			
			ВКМ	ВКМ
7	8		9	10

(Поле)	(Знак на ЖП) Образец Н																		
	Искане за резервни части																		
	До ^{1) 2)}																		
	 В ^{1) 2)}																		
	, дата.....20.....																		
	За ремонтана вагон <table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> се нуждаем от																		
	Име на собственика.....																		
	- вид на повредата на частта за замяна																		
	Наименование на частите																		
.....																			
Моля, изпратете частите възможно най-бързо и безмитно, на ²⁾																			
В ¹⁾ (Наименование на ЖП)																			
(Печат на службата искаща частите) Подпис.....																			
Номер на факс (международен)																			
Номер на телефон (международен)																			
Лице за кореспонденция.....																			
Адрес на електронна поща																			
Възможна доставка по шосе да ³⁾ /не ³⁾																			
Виж чертежите на гърба																			
¹⁾ Вписва се адрес, даден в колона 7 на Списъка с адреси																			
²⁾ Указанията се изписват с печатни букви																			
³⁾ Ненужното се зачерква																			

(Формат: приблизително 210 x 297)

Състояние на повредените оси:					
Положение на оста спрямо маркировката върху пътническия вагон*	А (мм)	Моноблок		М	Информация за повредите
		да	не		

* Ако няма маркировка, се брои от ръчната спирачка на вагона.

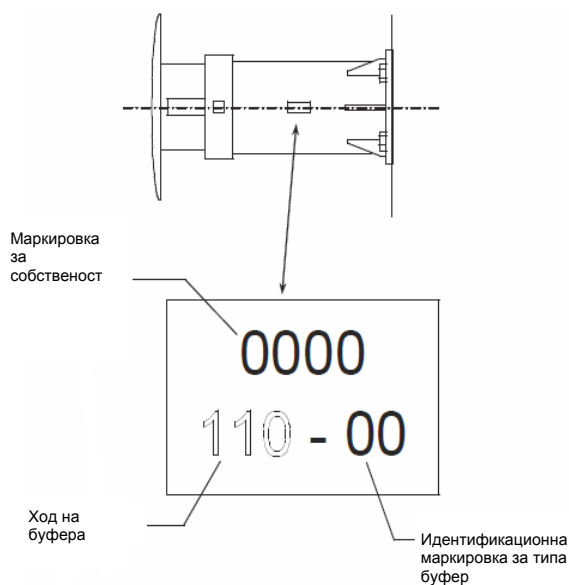


М – Причина за изваждане от употреба: посочва се винаги срещу кода на оста

- | | |
|--------------------------------------|---------------------------------|
| 1. Термична | 7. Дефекти на кръга на колелото |
| 2. Износване на колелата(протектора) | 8. Теч от буксата |
| 3. Изтривания | 9. Гореща букса |
| 4. Метални напластявания | 10. Загуба на смазочно масло |
| 5. Излющвания / обелвания | |
| 6. Пукнатина в центъра на колелото | Друго: |

Буфер

Ход на буфера (мм)	Маркировка за определяне вида на буфера	N° на искания буфер	Положение на буфера



[illegible]

(Инициали на ЖП)												Образец L											
Вагон																							
Повреден Да се репатрира празен																							
Натоварен на вагон ¹⁾																							
(Печат на службата)												(Датен печат)											
												(Подпис)											
1) Тези данни не се изискват за Образец L - син																							
(формат приблизително 148 x 210 mm)																							

Baron

[illegible]

За прверка

Дефекти: (подходящото се подчертава)

1. Колооси
2. Букси
3. Спирачка
4. Рама(вагон/талига)
5. Окачване
6. Теглични съоръжения
7. Отбивачни съоръжения
8. Вагонен кош
9. Покрив
10. Врати
11. Неточно вписана тара
12. Вагонът е дерайлирал
13. Изтекла валидност на растера за техническо обслужване
14. Използване на несвойс-твени резервни части
15. Резервоар
16. Затвори и арматура на резервоарите
17. Неплътен покрив
- Неплътен вагонен кош
- Неплътен резервоар
- Неплътен контейнер
21. Прозорци
22. Отопление - Климатизация
23. Осветление
24. Вътрешна част на вагона
- Вътрешно оборудване
- Принадлежности
25. Тоалетни - Мивки
26. Съоръжения за преминаване между вагоните
27. Надписи /Пиктограми

**Код на повредата
(не е задължително)**

Допълнителни уточнения:

..... (Печат на службата) (Датен печат) (Подпис)

(Формат:приблизительно 148 x 210 мм)

[illegible]

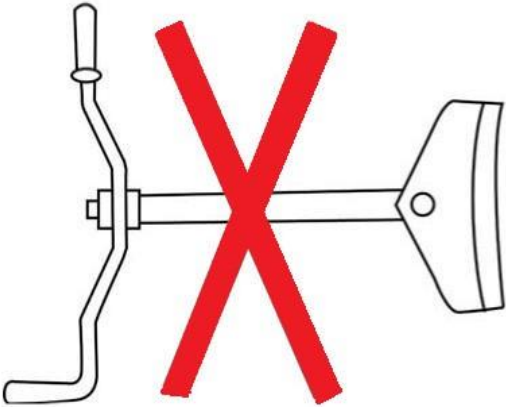
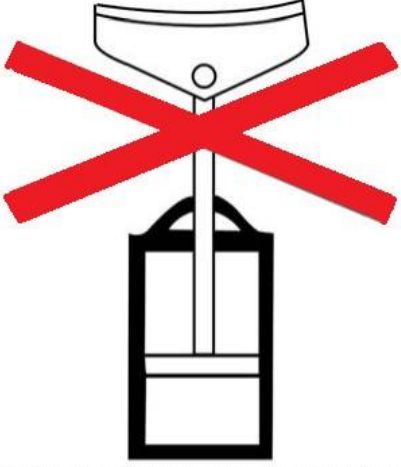
ЖП/Собственик:

Обобщение на пропътуването от превозни средства на RIC във вагон-километри (вкм)

Година на графика

Изготвен в

ЖП/Собственик		Вземания вкм	Задължения вкм	Баланс вкм (графа 3 – графа 4)
Код RIC	Инициали			
1	2	3	4	5
1120	FPC			
0043	GYSEV			
0044	BIH- ŽRS			
1062	ZPCG			
0050	ŽFBH			
1251	PKPIC			
1152	BDŽ PP			
1153	CFR			
1154	CD			
3426	RJ			
1155	MÁV-START			
	H-MNOS			
3381	CRSSHU			
1156	ŽSSK			
	WSt			
1171	RENFE			
0072	ZS			
1073	TRAINOSE			
1174	SJ			
0075	TCDD			
0076	NSB			
1178	HŽ			
1179	SŽ			
1180	DB			
	D-BTEX			
	D-EURO			
1181	ÖBB			
0082	CFL			
0083	TI			
3280	SAD			
1184	NS			
	WCB			
3356	BLS			
1185	SBB / CFF / FFS			
	CENTRALBAHN			
1186	DSB			
1187	SNCF			
3216	THELLO			
	VSOE			
3141	SNCB / NMBS			
0094	CP			
Сума				

	Образец R¹ (Знак на ЖП) Неизправна спирачка Бележки : (Датен печат) (Подпис)	
---	---	---

(формат около 184 x 210 mm)

(Знак на ЖП)

ГЛАВЕН ЕЛЕКТРОПРОВОД НЕИЗПРАВЕН

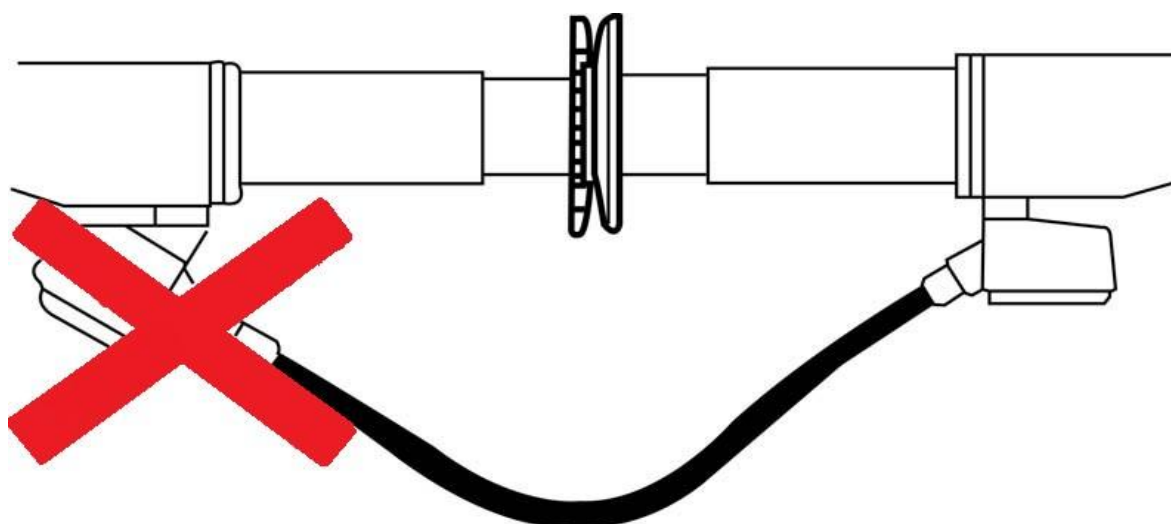
Бележки :

.....

.....

(Датен печат)

.....
(Подпис)



Образец S

Вратата неизползваема

Моля, използвайте другите врати

Porte non utilisable

Veuillez utiliser les autres portes, svp

Tür unbenutzbar

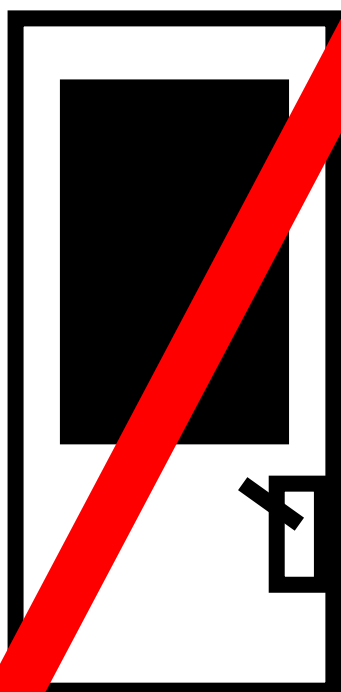
Bitte benutzen Sie die anderen Türen

Porta non utilizzabile

Si prega di utilizzare le altre porte

Door out of order

Please use the other doors



(Формат: приблизително 148 x 210 мм ; да се отпечата двустранно)¹⁾

Обрзец S може да се раздели на две части:

- Лява част: пиктограма n° 91 от фиш 413-OR/Приложение
- Дясна част: текстова част на **Образец S**

Образец S¹

WC не използваема

Моля, използвайте
другите WC



WC non utilisabile

Veuillez utiliser les
autres WC, svp

WC unbenutzbar

Bitte benutzen Sie die
anderen WC

WC non utilizzabile

Si prega di utilizzare gli
altri WC

(Наименование на ЖП)
от..... до..... 2....

Опис на пробезите на пътническия състав

Длъжник.....
(Знак на ЖП)

Кредитор.....
(Знак на ЖП)

Изготвено

.....Приложения , на2....

.....
(Подпис)

[illegible]

БОРДНА КНИГА

Вагон N°

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Гара на домуване :.....

FICHE DE SIGNALEMENT VOITURE N° GERANCE : N° DU TRAIN N° DE LOCATION (facultatif) Anomalie constatée : DATE : NOM : E.C.T. :		ORGANES 1 10 Bogie 11 Frein 12 Signal d'alarme 13 Porte (1) 13 Porte d'accès 14 Fermeture automatique 15 Eclairage 16 Chauffage 17 Climatisation 18 Sono 19 Interphonie 20 Câblot UIC 21 Câblot .....(1) 21 Ligne de train 22 Sol-tapis 23 Siège 24 Fenêtre 25 Cuvette 26 Lavabo 27 Cendrier (1) 27 Boîte à déchets 28 Energie - charge batterie 29 30
MODE OPÉRATEUR POUR REMPLIR LES FEUILLETS AUTOCOPIANTS → NECESSITE D'INTERCALER LE RABAT SPÉCIAL SOUS LE FEUILLET ROSE ET D'ECRIRE AVEC UN STYLO A BILLE SUR LE FEUILLET BLANC → IDENTIFIER L'ANOMALIE EN COCHANT LES CASES DES PARTIES ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ET LE CAS ÉCHÉANT EN DONNANT DES INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES → NE REMPLIR QU'UN FEUILLET PAR ANOMALIE ☐ 5 UTILISATION DES FEUILLETS → FEUILLET BLANC : à conserver par l'ACT qui le rend à son établissement → FEUILLET JAUNE : à l'usage du Matériel → FEUILLET ROSE : souche reste en place dans le carnet de bord (1) noter la ou les mentions inutiles	ETAT 3 70 Défectueux 71 Manquant 72 Cassé fissuré 73 N'ouvre pas (1) Ne ferme pas 74 Ne verrouille pas 75 Difficile à manoeuvrer 76 Vibrations instables 77 Bruits anormaux 78 Méplats 79 Insuffisant 80 Excessif 81 Sans eau 82 Inétanche 83 Bouché 84 Sale (1) Odeur anormale	
		CONTRÔLE 4 ☐ Témoin(s) allumé(s) Le(s) quel(s) :
INFORMATIONS 5 INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES : VOULEZ-VOUS ÊTRE RENSEIGNÉ APRÈS ENQUÊTE ?		

FICHE MATÉRIEL			1		
VOITURE N° 			ORGANES		
GERANCE :					
N° DU TRAIN	N° DE LOCATION (facultatif)				
Anomalie constatée :					
DATE :			2		
NOM :					
E.C.T. :					
RÉPARATION RÉALISÉE :					
DATE :			SITUATION		
ÉTABLISSEMENT :					
NOM DE L'AGENT :					
RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'INTERVENTION :					
.....			3		
.....					
.....					
.....					
.....			ETAT		
.....					
.....					
.....					
RÉPARATION DIFFÉRÉE :			4		
DATE :					
ÉTABLISSEMENT :					
NOM DE L'AGENT :					
Causes PÉNURIE DE PIÈCES DÉLAI INSUFFISANT AUTRE MOTIF			5		
Gérance avisée par Téléphone Dépêche					
VOULEZ-VOUS ÊTRE RENSEIGNÉ APRÈS ENQUÊTE ?					
INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES :					
INFORMATIONS			10 Bogie 17 Climatisation 24 Fenêtre		
11 Frein 18 Sono 25 Cuvette			12 Signal d'alarme 19 Interphonie 26 Lavabo		
13 Porte (1) Porte d'accès 20 Câblot UIC 27 Cendrier (1) Boîte à déchets			14 Fermeture automatique 21 Câblot .....(1) Ligne de train 28 Energie - charge batterie		
15 Eclairage 22 Sol-tapis 29 			16 Chauffage 23 Siège 30 		
40 D1 40 G1 44 Compartment n° : 48 Intercirculation			41 D2 41 G2 45 Place n° 49 Compartment à bagages		
42 Ensemble de la voiture 46 WC 50 Local service (1) Local conduite			43 Couloir 47 Toilette 51 		
70 Défectueux 75 Difficile à manœuvrer 80 Excessif			71 Manquant 76 Vibrations Instables 81 Sans eau		
72 Cassé fissuré 77 Bruits anormaux 82 Inétanche			73 N'ouvre pas(1) Ne ferme pas 78 Méplats 83 Bouché		
74 Ne verrouille pas 79 Insuffisant 84 Sale (1) Odeur anormale					

A COMPLETER PAR LE PERSONNEL DE MAINTENANCE	SOUCHE		1	10	Bogie	17	Climatisation	24	Fenêtre		
	VOITURE N°		ORGANES	11	Frein	18	Sono	25	Cuvette		
	GERANCE :			12	Signal d'alarme	19	Interphonie	26	Lavabo		
	N° DU TRAIN	N° DE LOCATION (facultatif)		13	Porte (1) Porte d'accès	20	Câblot UIC	27	Cendrier (1) Boîte à déchets		
	.....			14	Fermeture automatique	21	Câblot .....(1) Ligne de train	28	Energie - charge batterie		
	Anomalie constatée :			15	Eclairage	22	Sol-tapis	29	.....		
	DATE :			16	Chauffage	23	Siège	30	.....		
	NOM :		2	40	D1	40	G1	44	Compartiment n° :	48	Intercirculation
	E.C.T. :		SITUATION	41	D2	41	G2	45	Place n°	49	Compartiment à bagages
	RÉPARATION RÉALISÉE :			42	Ensemble de la voiture	46	WC	50	Local service (1) Local conduite	51	
DATE :		43		Couloir	47	Toilette					
ÉTABLISSEMENT :											
	NOM DE L'AGENT :		3	70	Défectueux	75	Difficile à manœuvrer	80	Excessif		
	RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'INTERVENTION :		ÉTAT	71	Manquant	76	Vibrations instables	81	Sans eau		
	.....			72	Cassé fissuré	77	Bruits anormaux	82	Inétanche		
	.....			73	N'ouvre pas (1) Ne ferme pas	78	Méplats	83	Bouché		
	.....			74	Ne verrouille pas	79	Insuffisant	84	Sale (1) Odeur anormale		
											
	RÉPARATION DIFFÉRÉE :		4								
	DATE :		CONTRÔLE	☐ Témoin(s) allumé(s) Le(s) quel(s) :							
	ÉTABLISSEMENT :										
	NOM DE L'AGENT :		5	INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES :							
Causes → PÉNURIE DE PIÈCES ☐ DÉLAI INSUFFISANT ☐ AUTRE MOTIF ☐ Gérance avisée par → Téléphone ☐ Dépêche ☐		INFORMATIONS	.....								
											
											
											
			VOULEZ-VOUS ÊTRE RENSEIGNÉ APRÈS ENQUÊTE ?								

Лист за предложение

Изменение на Споразумението RIC, предложено от: ...

1. Да се представи проблема (чрез примери и, ако е възможно, цифри, позволяващи да се покаже мащаба на проблема):	2. Да се покаже защо и къде RIC има пропуски по този въпрос:
3. Да се обясни защо този проблем може да бъде разрешен само чрез Споразумението RIC:	4. Да се посочи защо е уместно проблемът да бъде решен, както е предвидено в предложеното изменение или допълнение:
5. Да се опише как предложеното изменение или допълнение ще спомогне за разрешаване на проблема:	6. Да се оценят положителните или отрицателните въздействия (върху експлоатация, разходи, оперативна дейност и съвместимост, безопасност, конкурентоспособност и т.н.), като се използва скала от 1 (много ниско) до 5 (много високо):
7. Предложен текст:	

Дата

ИСКАНЕ ЗА ПРИСЪЕДИНЯВАНЕ КЪМ СПОРАЗУМЕНИЕТО RIC

С настоящето, фирма (предприятие)

.....

.....

.....

.....

(Име и адрес на седалище)

иска да се присъедини към Споразумението RIC от ____/____/2____

и се задължава да спазва всички разпоредби на това Споразумение.

Формулярът за Членство от **Приложение I** на Споразумение RIC е попълнен и приложен към настоящето искане.

Подписано в, на
(място) (дата)

.....

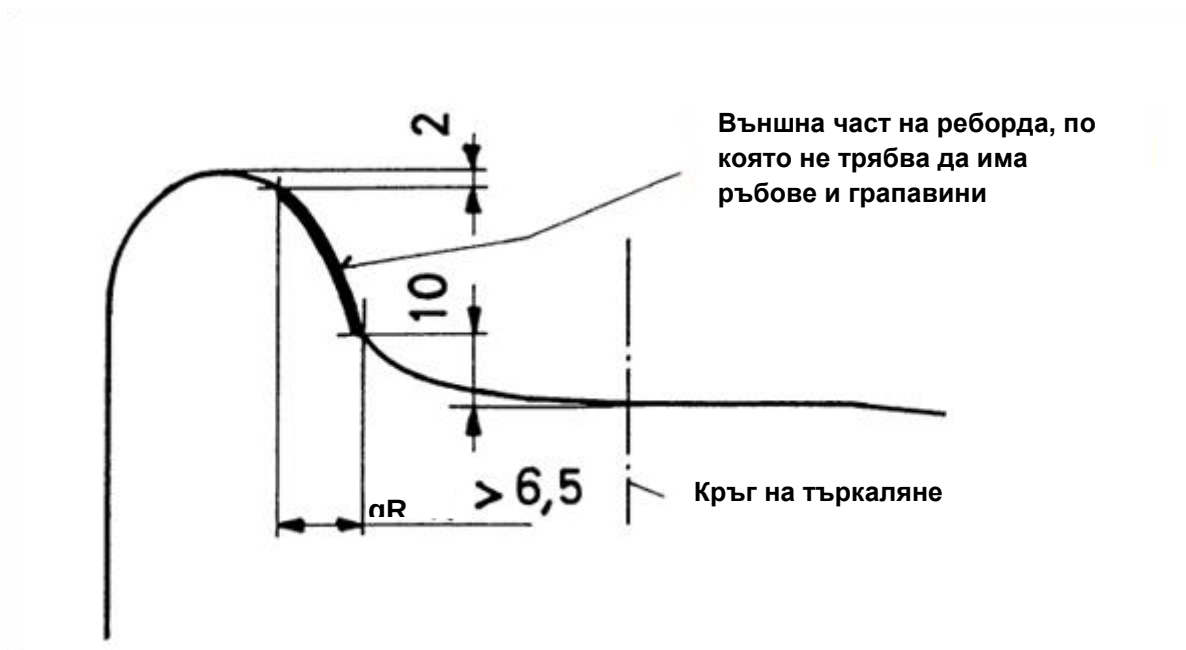
Име, длъжност и подпис
на упълномощеното лице

Печат на фирмата (предприятието)

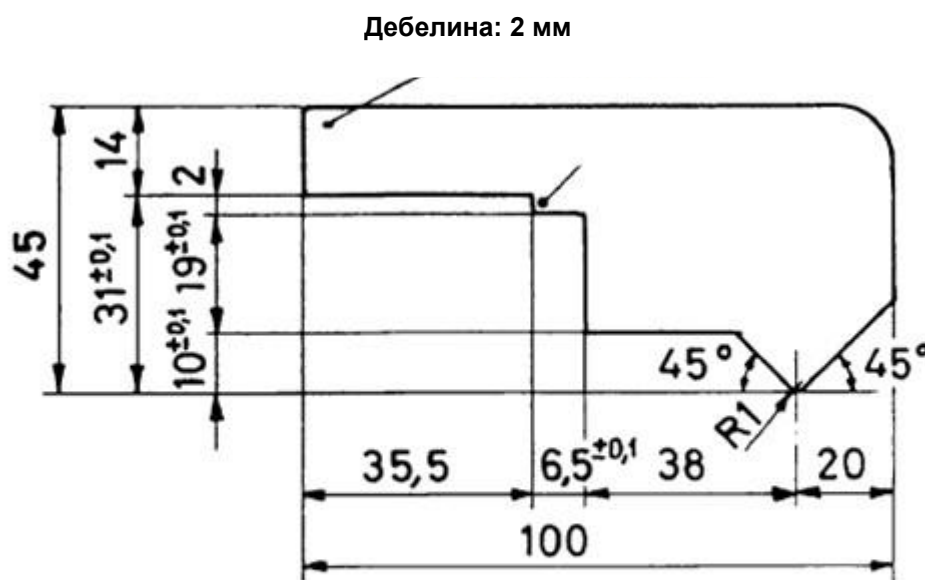
Листа

Проверка на QR величината

Фиг. 1 Допустим профил на външната страна на реборда



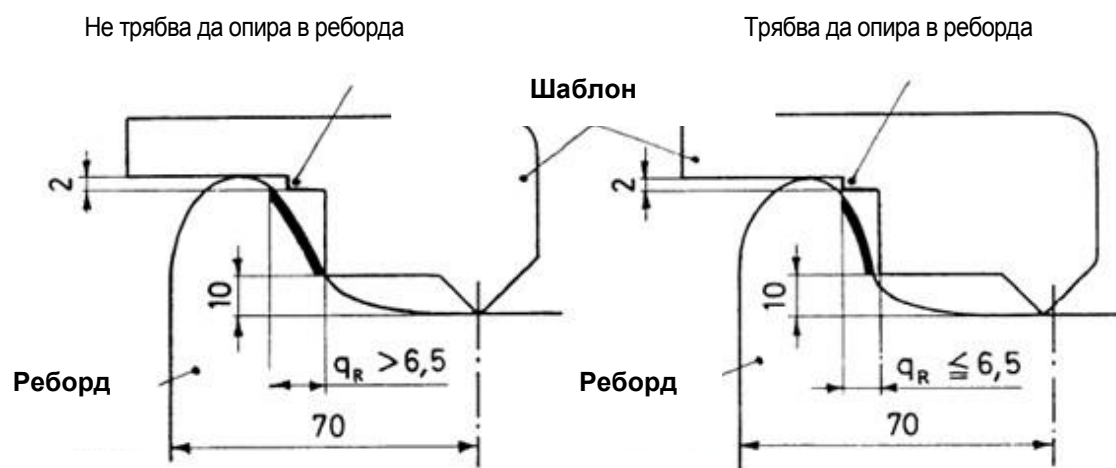
Фиг. 2 Шаблон за проверка на qr величината



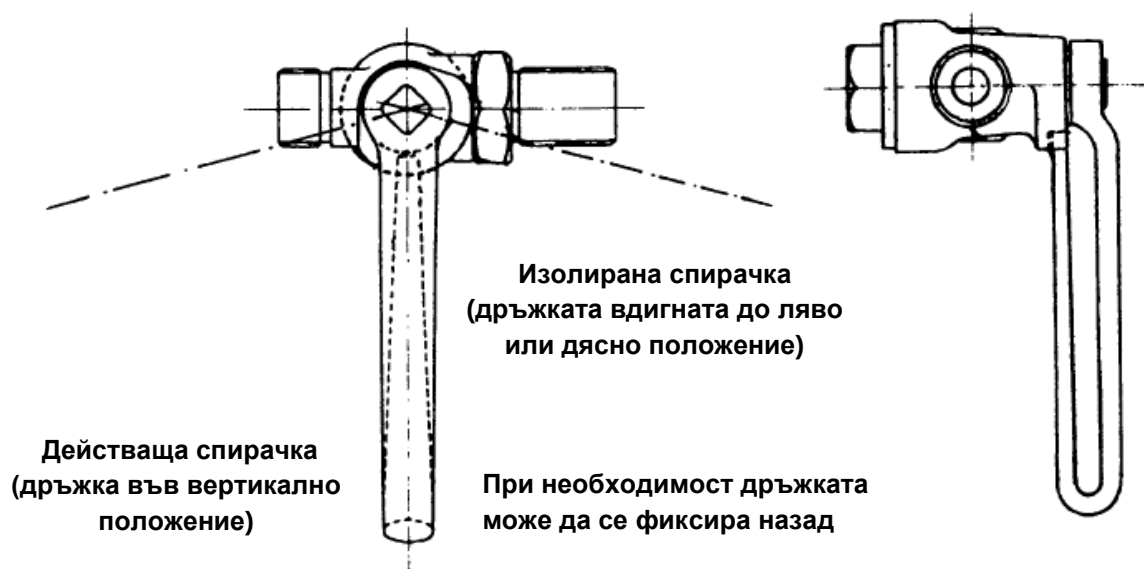
Фиг. 3 Използване на шаблона

Допустим в експлоатация реборд

Реборд, който не се допуска в експлоатация



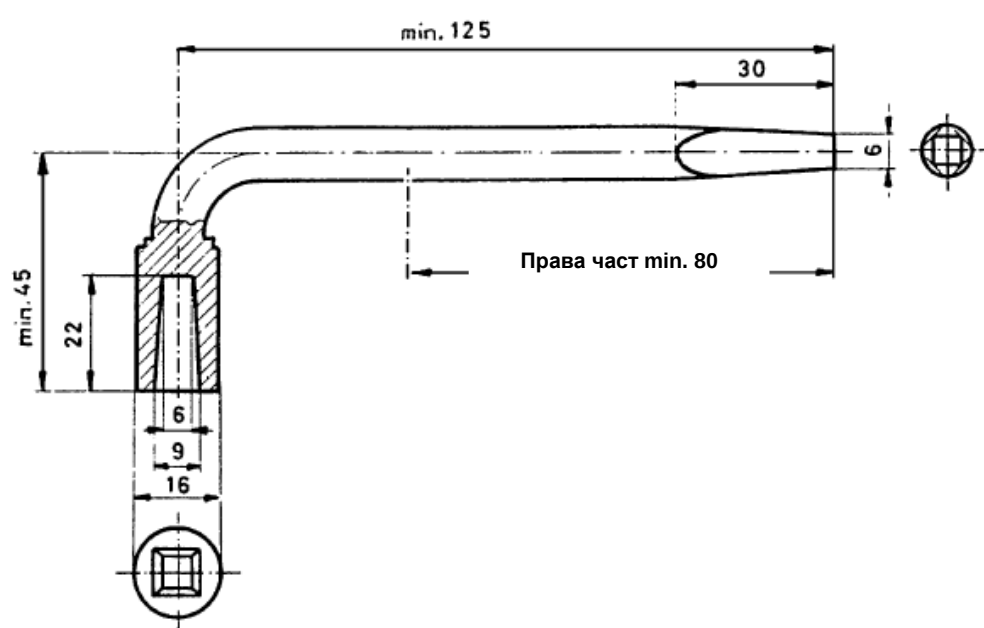
Положения на дръжката на крана за изолиране на автоматичната спирачка



Двоен ключ

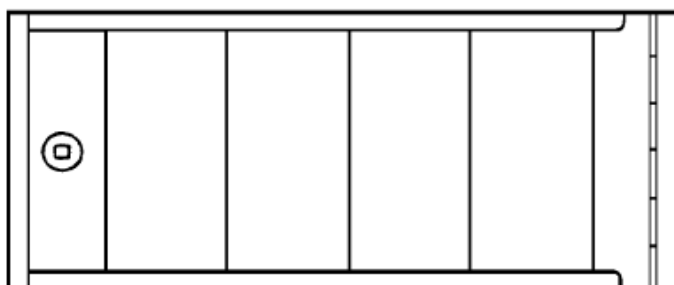
Глух ключ

Квадратен ключ

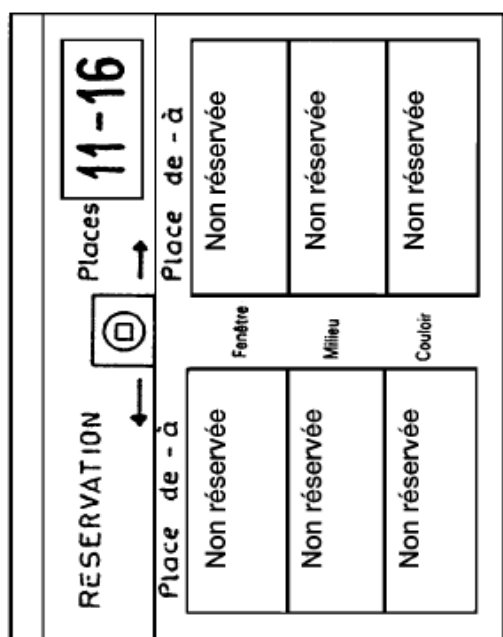


Индикаторни рамки за резервация на места

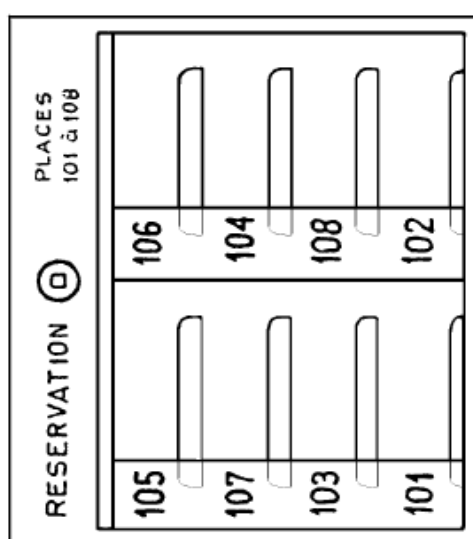
Фиг. 3*)



Фиг. 2



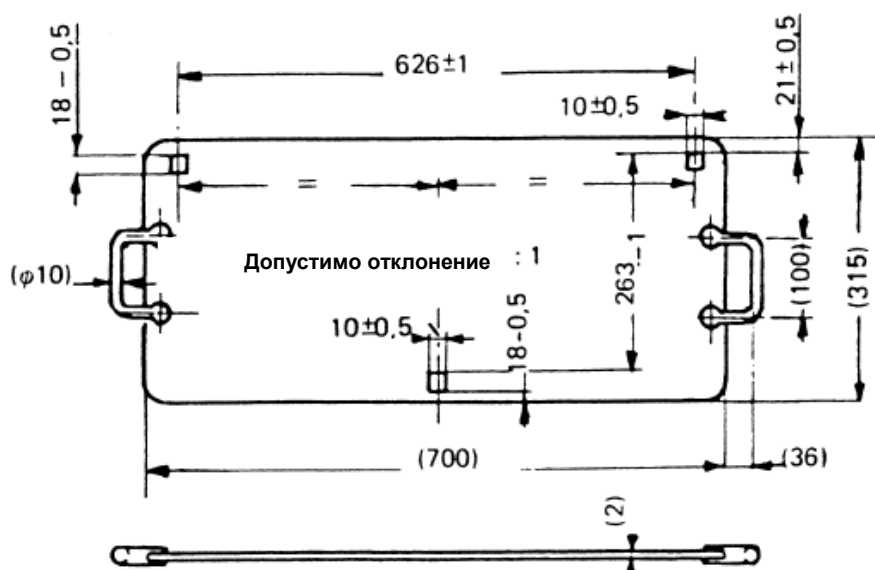
Фиг. 1



*) Рамка трябва да бъде поставена от всяка страна на вратата на купето

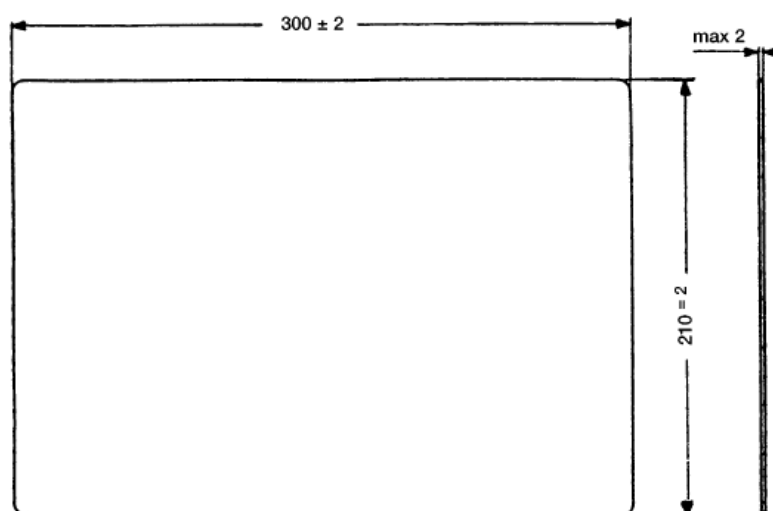
Маршрутни табели

Фиг. 1 Външна маршрутна табела



Размерите в скоби са дадени за указание

Фиг. 2 Вътрешна маршрутна табела



Външни маршрутни табели

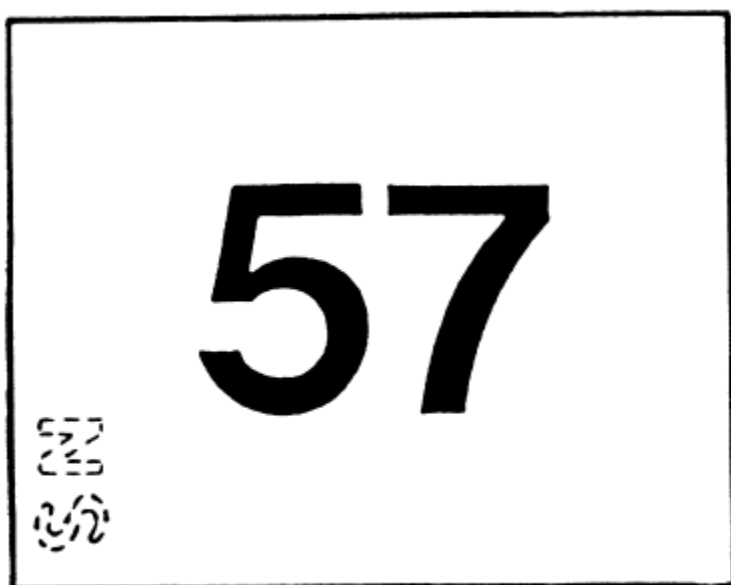
Примерно разполагане на редовете и надписите



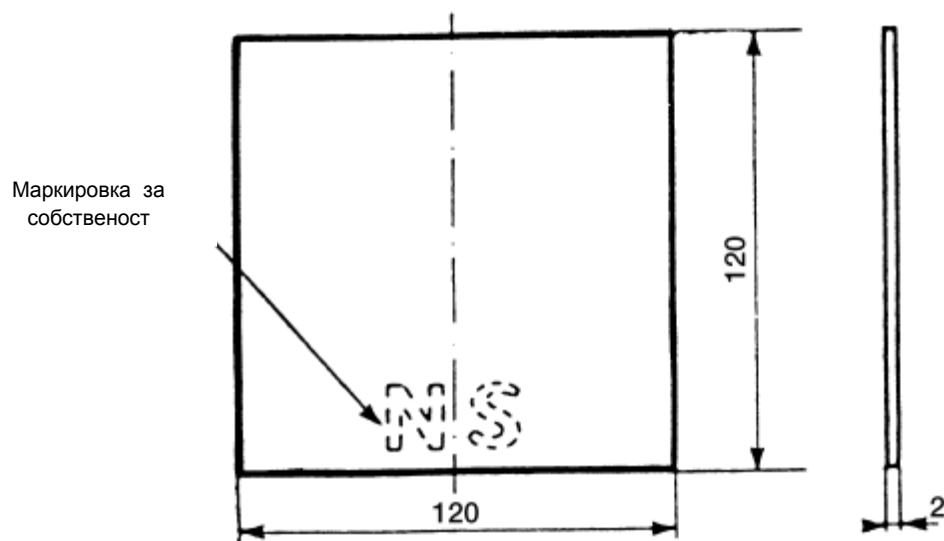
Височината на буквите и разстоянието между тях, както и разстоянието между редовете се определя от типографските правила на използвания шрифт („антик”) и наличната повърхност на информационния носител.

Плацкартен номер

Фиг. 1 Външен плацкартен номер



Фиг. 2 Вътрешен плацкартен номер



Печат

Union Internationale des Chemins de Fer (UIC)
16 rue Jean Rey, 75015 Paris - France

ISBN 978-2-7461-2455-4 (френска версия)

ISBN 978-2-7461-2456-1 (немска версия)

ISBN 978-2-7461-2457-8 (английска версия)

Impression

Union Internationale des Chemins de Fer (UIC)

16 rue Jean Rey, 75015 Paris - France

ISBN 978-2-7461-2455-4 (version française)