

ACORD

privind transmiterea și folosirea vagoanelor de călători în traficul
internațional

RIC

Versiunea originală din data de 1/1/2014 modificată



ISBN 978-2-7461-2776-0 (versiune în limba franceză)

ISBN 978-2-7461-2777-7 (versiune în limba germană)

ISBN 978-2-7461-2778-4 (versiune în limba engleză)

Avertisment

Nicio parte din această publicație nu poate fi copiată, reprodusă sau distribuită prin orice mijloace, inclusiv mijloace electronice, exceptând uzul privat și individual, fără permisiunea expresă a Uniunii Internaționale a Căilor Ferate (UIC). Aceeași prevedere se aplică pentru traducerea, adaptarea sau transformarea, aranjarea sau reproducerea conținutului, prin orice metodă sau procedură. Singurele excepții – cu indicarea numelui autorului și a sursei – sunt „analizele și citările scurte justificate de natura critică, argumentativă, educațională, științifică sau informativă a publicației în care acestea sunt încorporate”. (Articolele L 122-4 și L 122-5 din Codul privind proprietatea intelectuală aplicabil în Franța).

© Uniunea Internațională a Căilor Ferate (UIC) – Paris, 2018

Cuprins

Observații preliminare

Lista prescurtarilor

Capitolul I – Dispoziții preliminare

- 1 Obiectul RIC
- 2 Desemnarea vehiculelor

Capitolul II – Furnizarea și transmiterea vehiculelor

- 3 Servicii, furnizare si calitate
- 4 Condiții pentru compunerea trenurilor și tratarea vehiculelor
- 5 Predare - acceptare - refuz

Capitolul III – Compunerea trenurilor

- 6 Circulația vehiculelor
- 7 Salubritatea, vidanjarea și dezinfectia vehiculelor

Capitolul IV – Tratarea neregulilor

- 8 Retragerea, înlocuirea și repunerea în circulație a vehiculelor
- 9 Îndrumarea vehiculelor în afara serviciului
- 10 Amenajări interioare si a accesorii
- 11 Vehicule avariate
- 12 Piese de schimb
- 13 Responsabilitate in caz de avarii

Capitolul V – Compensarea și decontul prestațiilor vehiculelor – Plata

- 14 Declararea/Calculul prestațiilor vehiculelor
- 15 Rezervat
- 16 Rezervat

Capitolul VI – Dispoziții tehnice

- 17 Reguli de principiu
- 18 Prezentarea vehiculelor noi și a noilor tehnologii în vagoane
- 19 Starea și întreținerea vehiculelor
- 20 Osii montate
- 21 Cutii de osie
- 22 Boghiuri
- 23 Aparatare de tracțiune și de ciocnire
- 24 Alimentarea cu aer comprimat
- 25 Frâna cu aer comprimat
- 26 Frâna cu disc
- 27 Frâna electromagnetică
- 28 Semnalul de alarmă
- 29 Frâna de mana

- 30 Timoneria frânei - saboți
- 31 Semiacuplări de aer
- 32 Șasiu - Cutie – Instalații interioare
- 33 Uși – Broaște de uși – Ferestre
- 34 Punți de intercomunicatie – Racorduri cu tuburi - burdufuri
- 35 Semnale fine de tren
- 36 Instalații electrice
- 37 WC – Spalatoare

Capitolul VII – Inscricții pe vehicule

- 38 Inscricții la exteriorul vehiculelor
- 39 Inscricții la interiorul vehiculelor

Capitolul VIII – Avizarea publicului – Marcarea locurilor rezervate – Plăci de itinerariu și de numerotare

- 40 Avizarea publicului, ilustrații și publicitate la interiorul vehiculelor
- 41 Aparare pentru marcarea locurilor - Reperarea locurilor rezervate
- 42 Plăci de itinerariu și plăci de numerotare

Capitolul IX – Sistemul de management al calității

- 43 Generalitati
- 44 Catalogul avariilor
- 45 Sistemul de management al calității
- 46 Includerea unei IF semnatare RIC intr-un acord

Anexe

Anexa I	Lista cu adresele IF membre
Anexa II	Condiții speciale impuse pentru introducerea vehiculelor în trenurile de călători
Anexa III	Prescripții pentru transportul de vehicule pe ferry-boats
Anexa IV	Recomandări cu privire la salubritatea vehiculelor
Anexa V	Inscripții și semne
Anexa VI	Examine tehnice pentru primirea la transmitere a vehiculelor în traficul internațional
Anexa VII	Determinarea părții responsabile pentru avarierea vehiculelor
Anexa VIII	Mod de decontare
Anexa IX	Catalogul avariilor
Anexa X	Indemnizații S
Anexa XI	Baza de prezentare a materialului

Modele

Model B	Etichetă pentru repatrierea vehiculelor
Model B ¹	Etichetă pentru expedierea pieselor vehiculelor
Model C	Buletin de însoțire pentru vehicule, accesorii de vehicule și piese de schimb
Model D ¹	- Rezervat –
Model G ¹	Lista rectificativă referitoare la contul de redevență al vagoanelor de călători
Model H	Cerere de piese de schimb
Model K	Etichetă: După descarcare se va repara
Model L	Etichetă: Avariat, se va repatria gol
Model M	Etichetă: De revizuit
Model O	Contul de redevență al vagoanelor de calatori
Model P	Lista prestațiilor vehiculelor RIC în kilometri-vagon (kv)
Model R ¹	Etichetă: Frână inutilizabilă
Model R ³	Etichetă: Conducta principală electrică inutilizabilă
Model S	Etichetă: Ușă inutilizabilă
Model S ¹	Etichetă: WC inutilizabil
Model T	Recapitularea prestațiilor materialului rulant pentru călători
Model U	Cerere de rectificare
Model W	Borderou internațional al trenurilor de calatori
Model X	Carnet de bord
Model Y	Formular pentru propuneri: Amendamente la Acordul RIC
Model Z	Cerere de adeziune la Acordul RIC

Planșe

Planșa 1	Verificarea cotei qR
Planșa 2	Poziția mânerului robinetului de izolare a frânei cu aer comprimat (extras din Fișa UIC 541-1)
Planșa 3	Cheie dublă
Planșa 4	Cadru de rezervare a locurilor
Planșa 5	Plăci de itinerariu (extras din Fișa UIC 580)
Planșa 6	Placa de itinerariu exterioară (extras din Fișa UIC 580)
Planșa 7	Placa de numerotare (extras din Fișa UIC 580)

Observații preliminare

- 1 **Lista cu adresele IF membre la RIC se regaseste în Anexa I.**
- 2 In toate comunicările, diversele categorii de vehicule sunt desemnate prin abrevierile conform punctului 2.1.
- 3 In cadrul dispozițiilor Acordului, se intelege prin numărul vehiculului, numărul complet de 12 cifre conform marcajului numeric unificat al materialului remorcat de călători (a se vedea Anexa P de la STI - Exploatarea și gestionarea traficului feroviar).
- 4 - Rezervat –
- 5 Prescripțiile marcate printr-un marcaj pe margine permit identificarea modificărilor efectuate la data indicată în subsolul paginii.
- 6 Dacă Acordul RIC face referința la documente emise de Uniunea Europeană (UE), acestea trebuie puse în aplicare ținând cont de versiunea cea mai recentă aflată în vigoare.

Lista abrevierilor

ANS	Autoritatea Nationala de Siguranță
BCC	Biroul Central de Compensatii de la Bruxelles
COTIF	Convenție relativa privind transporturile feroviare internaționale
CUU	Contract Uniform de Utilizare a vagoanelor
CUV	Reguli uniforme privind contractele de utilizare a vehiculelor în Traficul Feroviar International (CUV – Apendice D la Convenție)
IF	Întreprindere feroviară
EVF	Biroul de Schimb ale Vehiculelor Feroviare
EWP	Tabloul european al serviciilor directe
FTE	Forum Train Europe
GI	Gestionarul infrastructurii
kv	Kilometru-vagon
NVR	Registrul Național al Vehiculelor
STI OPE	Specificația Tehnică de Interoperabilitate pentru exploatarea și gestionarea traficului feroviar (STI exploatare)
UIC	Uniunea Internațională a Căilor Ferate
UT	Unitate Tehnică
VKM	Codul deținătorului vehiculului

I. Dispoziții preliminare

1 Obiectul RIC

1.1 RIC reglementează schimbul și utilizarea

- vagoanelor, inclusiv vagoanele de dormit, vagoanele-cușetă, vagoanele-restaurant,
- vagoanelor furgon de bagaje sau,
- vagoanelor furgon pentru transportul autoturismelor,

între Întreprinderile Feroviare (IF) în domeniul de aplicare al COTIF. În fisa de aderare (**Anexa I**), statutul este adus la cunoștința fiecărui semnatar (IF și/sau detinator de material rulant). În cazul unei IF, țările în care aceasta IF a obținut un certificat de siguranță calatori trebuie să fie menționat.

În sensul prezentului Acord, termenul „IF” sau „deținător” se aplică numai pentru desemnarea IF-lui și al deținătorilor menționați în **Anexa I**.

1.1.1 - Rezervat –

1.1.2 - Rezervat –

1.2 - Rezervat –

1.3 - Rezervat –

1.4 RIC definește repartizarea responsabilităților în caz de avariere cauzată de vehiculele și cauzată de către vehicule.

1.5 Regulamentul Intern al Grupului Special RIC/A reprezintă un document separat, disponibil pe Extranet al UIC.

1.6 Acordul intră în vigoare la data de 1 ianuarie 2014 și abrogă Acordul privind transmiterea și folosirea vagoanelor în traficul internațional, ediția din 1 ianuarie 2001).

1.7 Fără dispoziții obligatorii contrare regulilor uniforme internaționale ale CUV (Anexa D COTIF 99), RIC se aplică

1.8 Prevederile acestui Acord multilateral se aplică între partenerii care aderă la RIC, exceptând cazul în care aceștia au convenit alte prevederi între ei.

2 Desemnarea vehiculelor

2.1 In schimburile de informații, în Tabloul european al serviciilor directe (**EWP**), precum și în propunerile, ordinele de zi, procese-verbale etc., trebuie utilizate prescurtările următoare pentru diversele categorii de vehicule. Aceste prescurtări sunt preluate din Apendice 6 al STI OPE „Exploatarea și gestionarea traficului”

Partea 13 din Apendice 6 al STI OPE:

2.1.1 Litere de serie

A	Vagon de călători cu locuri de clasa 1
B	Vagon de călători cu locuri de clasa a 2-a
AB	Vagon de călători cu locuri de clasa 1-a / a 2-a
WL	Vagon de dormit, cu litera de serie A, B sau AB conform locurilor oferite. Pentru vagoanele de dormit cu compartimente „speciale”, litera-indice „S” se adaugă literelor de serie
WR	Vagon-restaurant
D	Vagon de bagaje
DD	Vagon descoperit pe două nivele pentru transportul automobilelor
Salon	Salon
SR, WG, AS	Vagon bar dancing (cu amenajări pentru dans)
WSP	Vagon-Pullman

Combi-națiile de litere de serie sunt permise. Printre altele, litera de serie „R” servește pentru desemnarea vagoanelor cu compartiment restaurant, bufet sau bar.

2.1.2 Litere-indices

b, h	Vagon apt pentru transportul persoanelor cu mobilitate redusă
c	Compartimente amenajabile în cușete (exemplu: Ac, Bc, AcBc)
d, v	Vagon cu spațiu pentru biciclete
ee, z	Vehicul dotat cu alimentare electrică centralizată
f	Vehicul dotat cu un post de conducere (vagon pilot)
p, t	Vagon cu locuri pe scaune și culoar central
m	Vehicul având mai mult de 24,5 m lungime
s	Culoar lateral în vagoanele de bagaje și în vagoanele cu compartiment de bagaje (exemplu: Ds)

2.1.3 Vagoane port-automobile

Le	Vagon descoperit pe două osii și pe două nivele
Leq	Vagon descoperit pe două osii și pe două nivele, având conductă electrică
Laeq	Vagon descoperit pe trei osii și pe două nivele, având cu conductă electrică.

Partea 7 din Apendice 6 al STI OPE:

2.1.4 Codurile regimului de schimb in traficul international

Vehiculele având codurile de mai jos sunt apte traficului internațional:

51	vagoane de ecartament fix neclimatizate
52	vagoane de ecartament variabil (1 435/1 520 mm) neclimatizate
54	vagoane de ecartament variabil (1 435/1 668 mm) neclimatizate
61	vagoane de ecartament fix climatizate
62	vagoane de ecartament variabil (1 435/1 520 mm) climatizate
64	vagoane de ecartament variabil (1 435/1 668 mm) climatizate
73	vagoane de ecartament fix, climatizate și etanșe la presiune

Pentru numerele de mai jos, vehiculele inregistrate înainte de 26/10/2010 pot în continuare să aibă codurile de regim de schimb în conformitate cu versiunea anterioară a STI OPE

56	vagoane de ecartament fix (al căror deținător nu este o IF semnată RIC)
66	vagoane de ecartament variabil (al căror deținător nu este o IF semnată RIC)

2.2 Dacă este cazul, numărul de compartimente se indică sub formă de indice (exemplu: Bc 9).

2.3 Serviciile trebuie identificate prin numărul atribuit în **EWP**.

II. Participarea cu vagoane și transmiterea lor

3 Servicii, furnizare și calitate

- 3.1 Serviciile, furnizarea și calitatea vehiculelor fac obiectul acordurilor dintre IF-uri și sunt confirmate cu anticipație pentru o perioadă de orarii în cadrul **FTE** și figurează, definit printr-un număr de serviciu, precum cele din **EWP**.
- 3.2 Pentru vagoanele-cușetă, parcursul de noapte, numărul compartimentelor disponibile și numărul de compartimente amenajate în cușetă trebuie să facă obiectul unei convenții și trebuie să figureze în **EWP**.
- Pentru vagoanele-cușetă, vagoanele de dormit și vagoanele-restaurant, se definesc în cadrul unui acord între IF-uri, prestatorii care efectuează serviciul în aceste vagoane care figurează ca atare în **EWP**.
- 3.3. Serviciile furnizate de vehiculele suplimentare, inclusiv parcursurile de servicii extraordinare, pot fi de asemenea fixate în afara cadrului **FTE**
- pe termen mediu în cadrul reuniunilor de specialitate,
 - pe termen scurt, prin solicitări făcute în scris sau telefonic prin departamentele indicate în **Anexa I**, linia 6;
- 3.4 IF trebuie să utilizeze vagoanele în conformitate cu cele prevăzute la punctele 3.1 și 3.3. Vagoanele în serviciu extraordinar trebuie returnate în cel mai scurt timp la deținător.

- 4 Condiții pentru compunerea trenurilor și tratarea vehiculelor
- 4.1[#] Trenurile trebuie să fie compuse numai din vehicule admise la transmitere. Vehiculele definite la punctul 1.1 sunt admise la transmitere:
- în ceea ce privește caracteristicile lor constructive, conform punctelor 17.1 și 17.2,
 - atunci când îndeplinesc condițiile din **Anexa II** din RIC ținând cont de relația de circulație prevăzută,
 - în cazul transportului pe ferry-boat, atunci când îndeplinesc condițiile din **Anexa III**;
 - pentru circulația pe linii cu ecartament larg, atunci când îndeplinesc condițiile din **Anexa II** și mai ales din apendicele acesteia,
 - în ceea ce privește starea lor tehnică în exploatare, atunci când îndeplinesc condițiile din Capitolul VI.
- 4.1.1[#] Specificații tehnice
- Deținătorul trebuie să aibă vehicule care să dețină o autorizație de dare în exploatare recunoscută (pentru materialul rulant RIC înainte de 19/07/2008) sau eliberată de către autoritățile competente din zona de operare/circulație (pentru Uniunea Europeană de către Autoritățile Naționale de Siguranță cu competență pentru zona în care operează/circulă) și Gestionarii de infrastructură implicați.
- Deținătorul are obligația de a urmări ca vehiculele sale să fie admise tehnic conform reglementărilor europene în vigoare pe toată perioada de utilizare.
- Identificarea vehiculului trebuie să fie conform Apendice 6 din STI OPE.
- Numele deținătorului (VKM) trebuie să fie de asemenea prevăzut pe vehicul.
- Inscripțiile și semnele existente pe exteriorul și interiorul vehiculelor trebuie să fie conform Capitolului VII al RIC.
- Vehiculele trebuie să îndeplinească condițiile speciale din **Anexa II** din RIC funcție de relațiile prevăzute.
- În cazul transportului pe ferry-boat, vehiculele trebuie să îndeplinească condițiile din **Anexa III** din RIC.
- 4.1.2[#] Starea vagoanelor
- Conform cerințelor prezentului Acord, deținătorul este partenerul principal al IF-ului pentru ansamblul punctelor referitoare la mentenanța vehiculelor. El trebuie să asigure transmiterea și schimbul de informații necesare mentenanței între membrii IF și Entitatea proprie în Responsabilă cu Mentenanță (ECM).
- A se raporta și la punctul 19.2.
- 4.1.3[#] Instalațiile de ventilație, de încălzire, de climatizare și de iluminat, precum și toate dispozitivele de cuplare corespondente, trebuie să fie în stare de funcționare pe toată durata anului.
- 4.2[#] Vehiculele care nu satisfac condițiile punctului 4.1 nu sunt admise decât pe baza unor convenții speciale.
- 4.3[#] Viteza maximă impusă vagoanelor, eventualele echipamente obligatorii precum frâna electromagnetică, masa frânată minimă exprimată în procent în raport cu tara vehiculului, și condițiile de alimentare cu energie electrică precum și alte cerințe speciale (inclusiv cele din **Anexa II**) sunt prevăzute în **EWP** sau sunt convenite separat între IF-uri.

- 4.4 Legarea vehiculelor la tren trebuie efectuată în mod corect. Continuitatea diferitelor circuite sau conducte trebuie asigurate funcție de necesități.
- Intercomunicația între vehicule trebuie realizată și asigurată în mod corect.
- Conducta generală de frână nu trebuie realizată decât printr-o singură acuplare.
- Cupla cu șurub trebuie strânsă astfel încât, pe liniile în palier și în aliniament, tampoanele să fie ușor comprimate. Cuplele cu șurub neutilizate trebuie să se afle suspendate în dispozitivele special prevăzute în acest scop.
- Cablurile UIC cu 13 sau 18 conductori trebuie, pe cât posibil, să facă obiectul unei duble acuplări.
- Semiacuplările conductei electrice de înaltă tensiune (semiacuplările pentru încălzire) trebuie să fie legate pe toată perioada anului oricare ar fi serviciul efectuat. Conducta electrică de înaltă tensiune trebuie să fie sub tensiune pe perioada cât vehiculele sunt în exploatare. Întreruperile trebuie limitate strict la minim.
- 4.5 Semiacuplările și cablurile neutilizate trebuie să fie puse în dispozitivele și în locurile de repaus.
- 4.6 La îndrumare fiecare vehicul în regim de încălzire și vagoanele climatizate pe perioada întregului an trebuie să aibă o temperatură interioară satisfăcătoare. Același lucru este valabil și pentru vehiculele atașate în parcurs.
- 4.7 La îndrumare rezervoarele de apă trebuie să fie umplute. Se interzice utilizarea apei industriale pentru umplerea rezervoarelor.
- 4.8 Poziția vehiculelor în tren trebuie să corespundă compunerii convenite între IF interesate.
- Dacă această compunere este în mod excepțional nerespectată, stațiile de transmitere, stația terminus a trenului și serviciile indicate în **Anexa I**, rândul 6 trebuie avizate în acest sens.
- 4.9 Starea de curățenie precum și vidanjarea toaletelor etanșe trebuie să corespundă prevederilor punctului 7, amplasarea plăcilor de itinerariu și a plăcilor de numerotare trebuie să corespundă prevederilor punctului 42.
- 4.10 Fiecare IF trebuie să se asigure că vehiculele sunt tratate cu toată grija și cu menajament. Manevrele prin gravitație și lansarea vagoanelor sunt interzise.

- 4.11 Trenurile care au în componere vehicule marcate **ee** trebuie să fie alimentate cu energie electrica conform tabelului de mai jos.

Pentru trenurile care au în componere vehicule marcate (p) **Anexa V/17** sau (wc) **Anexele V/15 și V/19**, trebuie asigurate racorduri/semiacuplari pentru alimentarea cu aer comprimat conform tabelului de mai jos:

Operația	Conducta de IT	Conducta principală [bar]	Conducta generală [bar]
Salubritate			
- salubritate la interior	da	$\geq 6^{1)}$	$5^{1)}$
- salubritate cabine WC	da	$\geq 6^{1)}$	$5^{1)}$
Manevra			
- mai mică sau egală cu 2 ore	----	-----	5
- mai mare de 2 ore	da ³⁾	≥ 6	5
Garare			
- mai mică sau egală cu 2 ore	-----	-----	-----
- mai mare de 2 ore	da ³⁾	$\geq 6^{1)}$	$5^{1)}$
- gala de expediere ²⁾	da	≥ 6	5
- preconditionare	da	≥ 6	-----
- ferit de îngheț	da	≥ 6	-----
- vidanjare/golire WC	da	≥ 6	-----
Proba frânei magnetice Mg	da	$\geq 7,5$	5

- 4.12 In cazul pericolului de îngheț trebuie respectate următoarele dispozitii:

Rezervoarele de apă ale vehiculelor marcate cu un inel galben (vezi punctul 37.1) trebuie vidanjate imediat ce vehiculele nu mai sunt încălzite.

Rezervoarele de apă ale vehiculelor marcate cu un disc galben (vezi punctul 37.1) trebuie vidanjate imediat ce vehiculele staționează în aer liber fără încălzire mai mult de 12 ore atunci cand temperatura exterioară este mai mică de -10°C cu condiția ca temperatura interioară să fi fost de aproximativ $+20^{\circ}\text{C}$ înainte de întreruperea încălzirii.

- 4.13[#] Introducerea vagoanelor de marfă în trenurile de călători este supusă unui acord între IF interesate.
- 4.14[#] Vagoanele cu post de comanda nu pot circula cu postul de comanda in functiune decat dacă un acord specific a fost încheiat între IF implicate si daca ele dispun de autorizatiile necesare.

¹⁾ Numai pentru deschiderea ușilor dacă conducta principală de aer a rămas deconectată mai mult de 2 ore.

²⁾ Funcționarea tuturor instalațiilor trebuie garantată în tren.

³⁾ Pentru vagoanele care sunt prevazute cu congelatoare și frigidere pline, atunci când alimentarea cu energie a fost întreruptă timp de 2 ore, conducta de înaltă tensiune trebuie, imediat dupa, să rămână sub tensiune timp de cel puțin 2 ore. Întreruperile scurte sunt admise.

[#] Nerespectarea prevederilor identificate la numarul 4 prin simbolul # constituie motiv de refuz al vehiculului

5 Predare - Acceptare - Refuz

IF aderanta acceptă vehiculele deținătorilor în temeiul unui acord comercial.

5.1 IF pot refuza vehiculele dacă:

- acceptarea acestora este interzisă de către autoritățile competente sau urmare publicării unor prescripții speciale pe care vehiculele nu le respectă. Aceste prescripții speciale trebuie aduse în timp util la cunostinta IF și deținătorilor implicați;
- circumstanțe excepționale (în mod particular în caz de forță majoră) împiedică temporar acceptarea acestora:
 - Trenuri sosind din zone prin care au fost luate măsuri de carantină,
 - Vehicule utilizate pentru transporturi speciale pentru care măsurile sanitare și igienice prescrise (dezinfecție, salubritate și decontaminare) nu au fost aplicate.
- vehiculele nu corespund condițiilor cerute la punctul 4 din RIC și marcate prin #;
- temporar este imposibilă acceptare dintr-un motiv propriu IF implicat;
- starea vehiculelor nu este conformă prescripțiilor tehnice din Capitolul VI al RIC.
- vehiculele avariate nu sunt tratate conform punctului 11 din RIC.

Vehiculele refuzate trebuie întotdeauna să fie primite înapoi de către IF cedanta/predatoare, ori care ar fi starea de întreținere și fără a ține cont de avariile care au permis refuzul.

IF care refuză vehiculele va trebui să informeze deținătorul asupra motivelor de refuz a vehiculului (vehiculelor).

5.2 Tratarea vehiculelor

5.2.1 Examinarea tehnică

Acceptarea trenurilor solicită efectuarea unei examinări tehnice a caror lucrări și cerințe sunt în **Anexa VI** la RIC. Această examinare tehnică trebuie efectuată de aceeași manieră, indiferent de deținătorii de vehicule sau IF cedantă implicate.

Totuși Autoritățile Naționale de Siguranță (ANS) pot solicita realizarea unor lucrări suplimentare în cadrul acestor examinări tehnice.

IF pot decide să renunțe la aceste examinări tehnice pe baza unor acorduri bi sau multilaterale.

5.2.2 Vehiculul aparținând unui deținător non-aderant

5.2.2.1 Prezentele dispoziții se aplică în mod egal și vehiculelor care aparțin unor deținători non-aderanți la RIC și accepta la transmitere sau la schimb o IF aderantă (în condițiile definite de IF aderantă conform **Anexei II.2**).

În acest caz, IF aderantă care a încheiat în temeiul **Anexei II.2** cu un deținător non-aderant este considerat substituit deținătorului real al vehiculelor în privința angajamentelor și obligațiilor prevăzute în RIC față de alte IF participante la circulația vehiculelor pentru parcursul prevăzut în contract (**Anexa II.2**).

5.2.2.2 Aceasta este valabilă și pentru vehiculele predate de Întreprinderi Feroviare non-aderante la RIC unei IF aderante RIC. În acest caz, IF care a garantat față de alți parteneri care aplică prevederile RIC că instrucțiunile din RIC pentru aceste vehicule sunt respectate.

- 5.2.3 Predarea unui vehicul către non-aderanti
- 5.2.3.1 Atunci când o IF predă vehiculele altor deținători către o Întreprindere Feroviară non-aderanta la RIC, ea este responsabilă de utilizarea și de tratarea acestor vehicule de aceasta Întreprindere Feroviară, mai puțin cazul în care între deținător și IF non-aderanta RIC care preia în sarcină vehicule din alte convenții care au ca subiect schimbul de vehicule.
- 5.2.3.2 IF care încredințează un vehicul unui non-aderant fără a fi fost autorizat de către deținător este responsabil față de acesta și răspunde de daunele care ar rezulta. Responsabilitatea civilă a non-aderantului rămâne neafectată.
- 5.3 Responsabilitate

Responsabilitatea IF începe din momentul în care vehiculul este acceptat.
Responsabilitățile IF și a deținătorilor sunt prezentate în Capitolul IV – Tratarea neregulilor.
- 5.4 Defectările depistate în parcurs, în special cele care implică restricții în exploatarea sau utilizarea unui vehicul, incluzând stingătoarele de incendiu și sistemul de sonorizare trebuie în mod obligatoriu semnalat la IF care preia în sarcina vehiculele cu ocazia predării vehiculelor.
- 5.5 În vederea facilitării transmiterii materialului rulant, se recomandă IF să utilizeze „Borderoul International al Trenurilor de Calatori”, conform **Model W** din RIC.
- 5.6 Controlul de calitate

Pentru a evalua starea trenurilor transmise între IF, trebuie să se efectueze controlul de calitate în condițiile prevăzute în Capitolul IX și **Anexa IX** la RIC.

III. Compunerea trenurilor

6 Circulația vehiculelor

- 6.1 IF sunt scutite de a asigura circulația vehiculelor convenite în următoarele cazuri:
- atunci când linia pe care vehiculul trebuie să o utilizeze este blocată sau ferry-boatul, pe care vehiculul urmează a fi transportat, nu poate fi utilizat;
 - atunci când circulația este împiedicată din cauze de forță majoră;
 - atunci când starea de salubritate sau starea tehnică nu respectă dispozițiile punctului 10 sau ale capitolului VI.
- 6.2 IF trebuie să se asigure de completarea rezervoarelor de apă potabilă în stațiile intermediare sau de transmitere sau acolo unde există un timp de oprire suficient (vezi și punctul 4.7).
- 6.3 În ceea ce privește salubritatea în parcurs vezi punctul 7.5.
- 6.4 Un vehicul poate, în mod excepțional și numai cu acordul deținătorului, fi îndrumat după stația finală.
- 6.5 IF trebuie să stabilească de la început, prin acorduri:
- parcursurile vehiculelor și/sau ale trenurilor în eventualitatea unor deturnări/ocoliri programate sau neprevăzute;
 - interlocutorii IF pentru comanda, realizarea și anularea ocolirilor;
 - compensarea de către IF care a cauzat ocolirea, a costurilor și/sau costurilor suplimentare reale, suportate de către IF care a efectuat ocolirea.
- Trebuie respectate drepturile rezultate din contracte sau din RIC care interesează IF implicată (în conformitate de asemenea și cu **Anexa VIII**).
- 6.6 Este considerată ca fiind cauza unei deturnări/ocoliri, toate IF care, urmare unor restricții impuse asupra liniilor unui GI cu care acest IF are o relație contractuală,
- comandă circulația vehiculelor și/sau a trenurilor conform punctului 6.5 al unei IF neimplicată în parcursul normal,
 - comandă unei IF neimplicată în parcursul normal transmiterea și/sau acceptarea de vehicule și/sau a trenuri conform punctului 6.5 într-o stație de transmitere altă decât cea care a făcut obiectul unui acord

7 Salubritatea, vidanjarea și dezinfectia vehiculelor

- 7.1 IF care pune în exploatare vehiculele este responsabilă de salubritatea acestora. Această IF trebuie să se asigure, în stația de îndrumare, asupra stării de curatenie la interiorul și exteriorul vehiculelor care trebuie să corespundă cerințele de calitate indicate în **Anexa IV** la RIC. O atenție specială trebuie avută asupra existenței hârtiei igienice și a dotărilor cu materiale igienico-sanitare a toaletelor și a spălătoarelor.
- 7.2 Fiecare IF trebuie să se asigure că la stațiile terminus, salubritatea la interior corespunde cerințele de calitate indicate în **Anexa IV** la RIC.
- 7.3 Salubritatea vagoanelor-restaurant, a vagoanelor de dormit și a vagoanelor cușetă (pentru parcursul de noapte) este în responsabilitatea operatorului.
- Operatorul trebuie să reglementeze printre altele:
- furnizarea, retragerea și spălarea lenjeriilor de pat și a cuverturilor, precum și aranjarea în poziția de noapte și repunerea în poziția de zi a paturilor din compartimentele vagoanelor cușetă și vagoanele de dormit.
- Pot fi încheiate acorduri speciale între IF sau între IF și prestatorii de servicii.
- 7.4 În trenurile internaționale cu o durată a călătoriei mai mare de 6 ore, este necesar să se efectueze lucrări de salubritate în parcurs conform prevederilor **Anexei IV**.
- Salubritatea în parcurs este stabilită pe toată perioada planului de mers de către IF.
- 7.5 Un vehicul utilizat de persoane afectate de o boală contagioasă sau decedate în parcurs, trebuie tratat în conformitate cu prescripțiile sanitare sau de igienă din țara unde cazul este constatat, sau, cel mai târziu, în stația terminus a trenului.
- 7.6 Dacă o IF constată că un tren are în componență, în mod repetat, vehicule care nu corespund cerințelor de calitate, această neregulă trebuie tratată între IF implicate.
- 7.7 Vehiculele având o stare de curatenie necorespunzătoare li se vor aplica etichete **Model M**. Neregulile vor fi indicate în carnetul de bord (**Model X**). Dacă din motive de curatenie necorespunzătoare, starea generală a unui vehicul nu mai permite utilizarea de către călători, de exemplu: murdărie grosieră, retragerea din circulație a vehiculului este justificată.
- Unui astfel de vehicul i se va aplica o etichetă cu **Model K** și va fi tratat conform punct 8.
- Dacă se efectuează lucrări neplanificate, costurile aferente acestora pot fi facturate IF-lui care a pus în circulație vehiculul.
- 7.8 IF care pune în circulație vehicule dotate cu toalete etanșe (ecologice) trebuie, ca regulă generală, să asigure și vidanjarea. Derogările de la această regulă, inclusiv asumarea eventualelor costuri, trebuie convenite între IF sau între IF și detinator.

IV. Tratarea neregulilor

8 Retragerea, înlocuirea și repunerea în circulație a vehiculelor

- 8.1 Etichetele **Model K, L roșu, M** și **R¹** utilizate în cazul neregulilor, trebuie aplicate pe fiecare parte a vehiculului în amplasamentele prevăzute în **Anexa V/1**. Alte etichete se aplica în amplasamentele indicate pentru fiecare caz în parte.

Etichetele **Model K, L roșu** și **M** trebuie tipărite în una din limbile franceză, germană sau italiană. Etichetele **Model S** și **S¹** trebuie tipărite în limbile franceză, germană, italiană și engleza.

Adăugarea textului într-o altă limbă este permisă.

- 8.2 Un vehicul retras din circulație trebuie, pe cât posibil, înlocuit printr-un vehicul apt la transmitere de același tip și aceeași clasă. Serviciile IF și deținătorii interesați se vor pune de acord asupra transmiterii și repatrierii acestui vehicul.

- 8.3 Când un vehicul nu poate circula urmare unei avarii, pierderea legăturii, refuzului la transmitere, închiderea liniei sau din orice altă cauză, trebuie avizate serviciile detinatorului și ale IF interesate pentru parcurs, conform **Anexei I**, coloana 6.

IF interesate trebuie să preia informația și să fie transmisă propriilor servicii precum și clientelei.

- 8.4 Avizul emis conform punct 8.3 trebuie să indice:

- data retragerii din circulație;
- numărul vehiculului, codul deținătorului vehiculului (VKM) și numărul de ordine;
- numărul trenului;
- stația în care vehiculul a fost retras din circulație;
- motivul retragerii sau natura avariei și, pe cât posibil, durata probabilă de imobilizare;
- tipul și parcursul vehiculului care a efectuat înlocuirea.

- 8.5 Cu ocazia repunerii în circulație a unui vehicul retras sau pentru repatrierea lui, trebuie avizate serviciile IF și ale deținătorului interesat, conform **Anexei I**, coloana 6.

9 Îndrumarea vehiculelor în afara serviciului

9.1 Vehiculele aflate în afara serviciului trebuie îndrumate cu prioritate în trenurile de călători, ținând cont de parcursul acestora

Îndrumarea în trenurile de marfă trebuie să rămână o măsură excepțională și se face numai cu acordul detinatorului.

Cheltuielile de transport vor fi suportate de către deținător cu excepția vehiculelor avariate; în acest caz costurile sunt suportate de către responsabilul de avarie.

Serviciile deținătorului, conform **Anexei I**, coloana 6, și ale IF implicate în circulația vehiculului trebuie avizate în consecință.

9.2 Vehiculele aflate în afara serviciului trebuie etichetate cu **model B** în care se va indica stația de destinație.

Aceste etichete se aplică pe ambele părți laterale ale vehiculului, în amplasamentele prevăzute în **Anexa V/1**.

10 Amenajări interioare și accesorii

10.1 Amenajările interioare, în sensul acestui punct, cuprinde:

- piese ale amenajărilor fixate la interiorul vehiculului, precum ar fi capitonajul, suprafața de acoperire a pereților, stratul protector al podelelor, perdelele, etc.;
- afisele, avizările/informările, inscripțiile, semnele și pictogramele așa cum sunt indicate la punctul 39.

Partile amenajărilor interioare nu sunt nici înscrise pe vehicul, nici menționate într-un inventar; ele nu sunt nici reparate nici înlocuite de către IF utilizatoare.

10.2 Prin accesorii, în sensul acestui punct, se inteleg piesele amovibile/detasabile din interiorul vehiculului, inclusiv stingatoarele, obiectele de mobilier și ustensilele din dotare. Ele trebuie menționate într-un inventar plasat în vehicul, pe cât posibil în interiorul dulapului de comandă al instalațiilor electrice (tabloul electric) (punct 39.3.11).

10.3 Atunci când anumite parti ale amenajărilor interioare sau al accesoriilor sunt avariate sau lipsă, acestea trebuie să fie notate în carnetul de bord **Model X** (punct 19.3).

10.4 Nici parti din amenajările interioare, nici accesoriiile nu trebuie separate de vehicul.

Daca, totuși, au fost retrase, fie din cauza unor avarii, fie din alte motive, ele vor fi etichetate și returnate cu scrisoare de trăsura și buletin de însoțire **model C** serviciului detinatorului indicat in Lista de adrese. In scrisoarea de trăsura se va face mențiunea „vezi **modelul C** anexat” în caseta rezervată indicațiilor vamale. Buletinul va menționa, în detaliu, obiectele pe care le însoțește, starea în care se află acestea și, pe cât posibil, vehiculele cărora le aparțin.

Cheltuielile de transport vor fi suportate de către IF expeditoare.

10.5 Dacă totalitatea sau o mare parte din piesele amenajării interioare sau dintre accesorii sunt avariate sau lipsesc sau dacă avariile sau lipsurile se repetă în mod repetat, IF utilizatoare trebuie să răspundă de pagubă,; nu răspunde de pierderea accesoriilor dacă acestea din urmă sunt menționate în inventar. Cheltuielile sunt calculate și contabilizate conform punctului 2 din **Anexa X**.

10.6 Ca regulă generala, nu se va face constatare contradictorie în stațiile de transmitere cu privire la prezența și starea articolelor menționate la punctele 10.1 și 10.2.

Totuși, un proces verbal contradictoriu a avariei, întocmit impreuna cu detinatorul sau IF care preda, poate fi solicitat de IF care preia vehiculul:

- imediat cu ocazia acceptarii, atunci cand totalitatea sau o mare parte din piesele amenajărilor interioare sau al accesoriilor sunt avariate sau lipsesc,
- după avizarea prealabilă a detinatorului sau al IF predatoare, atunci când avariile sau lipsurile de mai mică importanță se repetă adesea.

IF implicate și detinatorul primesc procesul verbal.

11 Vehicule avariate

- 11.1 Obligația de a repara vehiculele avariate revine în principiu detinatorului. Totuși, IF unde s-au produs avariile sau unde au fost constatate, trebuie să se ocupe de repunerea în stare permanentă de circulație a vehiculului de maniera în care vagoanele care sunt transportate ca fiind scoase din funcțiune pe propriile roți pot fi legate și trimise până la destinația desemnată de către detinator fără a pune în pericol siguranța circulației.

IF utilizatoare trebuie să repună vehiculul apt serviciului dacă aceasta este posibil.

Structura vehiculelor nu trebuie modificată urmare acestor lucrări.

Dacă valoarea reparației (exclusiv piesele de schimb și costurile de transport a acestora furnizate de către detinator) este mai mare de 1.000 euro, reparația nu se poate face fără acordul detinatorului.

Dacă detinatorul nu reacționează în termen de patru zile lucrătoare (exclusiv sâmbata), devizul trimis de IF va fi din oficiu considerat ca fiind acceptat de către detinator și lucrările de reparație se execută.

Detinatorul trebuie să pună la dispoziție elementele necesare pentru ca atelierul să poată repara vehiculul conform reglementărilor.

- 11.2 În mod general costurile de reparație ale vehiculelor trebuie asumate de partea responsabilă a avariei.

Costurile de reparație executate urmare unei avarii survenite în timpul exploatării sunt în sarcina detinatorului sau a IF utilizatoare, conform indicațiilor din **Anexa VII** la RIC.

În vederea reglării daunelor cauzate vehiculelor, părțile din Acord vor respecta principiile generale legate de obligația de a minimaliza dauna.

- 11.3 În circulația pe ferry-boat, dacă acceptarea nu are loc decât după traversare, IF cesionara trebuie să trateze vehiculele prezentate la transmitere conform dispozițiilor punctului 11.1.

- 11.4 Tratarea diferitelor avarii este indicată la Capitolul VI, pentru fiecare subansamblu al vehiculului.

- 11.5 Vehiculele afectate de avarii care, fără să fi fost reparate, nu compromit utilizarea lor, trebuie etichetate cu **model M**, menționând avariile.

- 11.6 Vagoanele cu sau fără calatori, precum și furgoanele goale sau încărcate care, urmare unei avarii, nu pot fi reocupate sau reîncărcate plecând de la stația următoare statiei de destinație, dar care pot să continue circulația în trenuri, trebuie etichetate cu **model K**.

- 11.7 Pentru cererea de boghiuri pentru înlocuire și repatrierea boghiurilor avariate, se vor aplica dispozițiile punctului 12.

- 11.8 Avariile trebuie semnalate printr-o adnotare în carnetul de bord **model X** (pct. 19.3).

- 11.9 În cazul vehiculelor care nu pot fi repatriate conform prevederilor de la punctele 11.5 sau 11.6, modalitatea de tratare trebuie convenită între IF și deținător.

În cazul repatrierii, IF unde s-a produs avaria trebuie să eticheteze vehiculul cu **model K**, completată cu instrucțiunile de la IF.

IF care preia în sarcina vehiculul decide dacă vehiculul este în stare de circulație sau dacă acesta trebuie încărcat pe un alt vehicul fără ca IF predatoare să aibă drept de apel.

- 11.10 Când un vehicul sau un boghiu avariat nu poate fi reparat de IF utilizatoare astfel încât vehiculul să poată circula pe propriile roți fără pericol pentru exploatare, IF utilizatoare trebuie să aplice pe vehicul sau pe boghiu etichete **model L** (roșu) și să îl încarce pe un vagon.
- Când un vehicul sau un boghiu este avariat astfel încât să se estimeze costul, IF utilizatoare trebuie să indice detinatorului importanța avariilor.
- În absența unui acord între deținător și IF, aceasta din urmă va lua măsurile necesare și va informa deținătorul.
- 11.11 Vehiculele avariate îndrumate în trenuri de marfă, precum și vehiculele sau boghiurile încărcate pe vagoane se retrimisese cu scrisoare de trăsură și buletin de însoțire **model C** la adresa convenită cu deținătorul sau analog punctului 9.1. În scrisoarea de trăsură trebuie făcută mențiunea „vezi **modelul C** anexat” în caseta rezervată indicațiilor vamale.
- Toate cheltuielile de transport sunt suportate de responsabilul avariei.
- 11.12 Dacă eticheta **Model K** lipsește cu ocazia remiterii unui vehicul avariat și dacă IF predatoare refuză aplicarea acestei etichete, părțile procedează în comun la un proces-verbal de constatare. IF care preia în sarcină vehiculul aplică eticheta **Model K** și va indica rezultatul procesului-verbal de constatare.
- Procesul-verbal va fi trimis la deținător.
- Aceste dispoziții nu se aplică boghiurilor avariate, repatriate încărcate pe vagon.
- Deținătorul este autorizat să cerceteze, prin corespondență, IF culpabilă. Aceasta anchetă trebuie întreprinsă în termen de trei luni de după returnarea vehiculului.

12 Piese de schimb

- 12.1 Piesele de schimb necesare pentru repunerea unui vehicul în stare de circulație sau pentru a-l reface utilizabil pentru serviciu, trebuie a fi cerute în scris, conform formular **Model H**, detinatorului desemnat în Lista de adrese din **Anexa I**, rândul 7.

Trebuie indicat în cerere:

- numărul vehiculului avariata și numărul și sigla deținătorului, și
- adresa la care piesele de schimb trebuie expediate.

Piesele de schimb trebuie desemnate cât mai exact posibil. Dacă piesele cerute lipsesc de pe vehicul, trebuie menționat în cerere.

- 12.2 Este important să se furnizeze, pe cât posibil, piese de schimb utilizabile nereconditionate. Acestea trebuie expediate cu rapiditate. Când acestea nu pot fi livrate imediat, IF destinatară trebuie informată fără întârziere.

- 12.3 În scopul de a nu întârzia circulația unui vehicul avariata, IF care efectuează lucrările sau care a organizat efectuarea lucrărilor, poate în mod excepțional, ținând cont de punctul 11.1, să utilizeze propriile piese, cu excepția osiilor montate. În acest caz, vehiculul trebuie etichetat cu **model M** precizând numărul și natura pieselor furnizate. Pe aceste etichete, trebuie subliniat punctul 14 și denumirea subansamblului vehiculului la care se raporteaza piesele înlocuite.

- 12.4 Piesele avariate trebuie returnate, atunci când solicitarea este făcută în buletinul de însoțire **Model C** (rândul 8 din **Anexa I**).

- 12.5 Fiecare piesa de schimb sau piesa avariata trebuie să fie prevăzută cu o eticheta **Model B¹** plasată într-un plic de plastic; trimiterea trebuie să fie însoțită de o scrisoare de trăsură și de un buletin de însoțire **Model C**. În scrisoarea de trăsură trebuie menționat „a se vedea **Model C** anexat” în caseta rezervată indicațiilor vamale. Atunci când se utilizează buletinul de însoțire **model C** pentru expedierea unei piese de schimb, datele referitoare la destinatar trebuie să corespundă cu cele care figurează în cererea **Model H**. Buletinul de însoțire trebuie să menționeze numărul și sigla deținătorului.

Costurile pieselor de schimb nereparabile și ansamblul taxelor de transport vor fi suportate de responsabilul avariei.

- 12.6 Piese de schimb nereturnate, nesemnate ca fiind lipsă în cererea de piese de schimb (pct. 12.1, alineatul al treilea) sau a căror returnare nu se poate dovedi, pot fi facturate la prețul de cost.

13 Responsabilitati in caz de avariere

- 13.1 Principii de responsabilitate in caz de avariere cauzate vehiculelor
- 13.1.1 IF in grija careia se afla un vehicul este responsabila fata de detinator de avariarea produsa vehiculului, boghiurilor sale sau ale accesoriilor acestuia cu conditia de a putea dovedi că dauna nu a fost cauzată din vina vehiculului.
- 13.1.2 Nu este vina IF daca se afla in situatiile urmatoare:
- circumstante in care IF nu era in masura sa evit si deci ea nu putea evita consecintele;
 - vina detinatorului;
 - vina unui tert
- 13.1.3 Responsabilitatea IF este angajata deasemenea, conform repartitiei convenite in **Anexa VII**.
- 13.2 Principii de responsabilitate in caz de avarii cauzate de vehicule
- 13.2.1 Detinatorul care a incredintat un vehicul pentru utilizarea ca mijloc de transport raspunde de avariilor cauzate de vehicul atunci cand greseala ii este imputabila.
- 13.2.2 O greseala a detinatorului este considerata daca acesta nu si-a indeplinit corect obligatiile care ii revin in temeiul articolelor 4, 17, 18 si 19 din RIC, facand exceptie cand lipsa acestor obligatii nu a fost cauza sau una din cauzele avariei.
- In plus, responsabilitatea detinatorului este angajata conform repartitiei convenite in **Anexa VII**.
- 13.2.3 Detinatorul garanteaza IF utilizatoare contra tuturor actiunilor tertilor daca nici o greseala nu este imputabila IF utilizatoare.
- 13.2.4 La cerere, IF utilizatoare si detinatorul trebuie sa justifice existenta unei asigurari de responsabilitate civila sau a unei garantii echivalente in conformitate cu legislatia nationala.
- 13.3 Principii de compensare in situatia stabilirii responsabilitatii
- 13.3.1 IF si detinatorul sunt reciproc obligate sa compenseze cealalta parte atunci cand sunt responsabile de avariere.
- 13.3.2 In caz de responsabilitate impartita intre detinator si IF utilizatoare, indemnizatia este suportata de fiecare in functie de cota parte din responsabilitate.
- 13.3.3 Atunci cand un tert este responsabil sau coresponsabil avariei, partile din contract solicita in mod prioritar reparatia avariei acestui tert.
- In particular, partea care detine un contract cu un tert, preia in sarcina sa cu prioritate tratarea avariei in vederea unei indemnizatii fata de tert. In absenta unui contract cu tertul, IF utilizatoare preia in sarcina tratarea avariei in vederea unei indemnizatii.
- 13.3.4 In caz de necesitate, partile pot conveni in realizarea unei examinari contradictorii pentru definirea responsabilitatilor.
- 13.3.5 Modul de punere in practica pentru definirea indemnizatiilor datorate proprietarului in caz de avariere a materialului, pentru care responsabilitatea unei alte parti din contract este stabilita, este definit in **Anexa X**.
- 13.3.6 Atunci cand IF utilizatoare nu este responsabila de avariarea cauzata de un vehicul, aceasta IF poate factura responsabilului prejudiciul cauzat.

**V. Compensarea și decontarea
prestațiilor vehiculelor –
Plata**

14 Declararea prestațiilor vehiculelor

14.1 IF determină modalitățile compensării între ei, cazurile de schimb în raport cu recomandările din **Anexa VIII**.

Prestațiile vehiculelor menționate la punctul 1.3 din **Anexa VIII** executate

- în trafic făcând obiectul unui acord conform punctului 3,
 - în trafic în co-contractare,
- pot fi declarate și decontate conform punctului 2 din **Anexa VIII**.

Pe baza unor acorduri speciale, prestațiile altor vehicule pot fi decontate în baza acestei reguli.

Parcursurile suplimentare precum și prestațiile extraordinare conform punctului 6.4 pot fi de asemenea luate în calcul în același mod.

Vehiculele suplimentare avariate provenind din acest trafic trebuie doar să fie declarate și nu luate în calcul în decont.

Dacă vehicule sau trenuri trebuie deturnate, trebuie ținut cont de parcursurile efectiv realizate de către vehicule (a se vedea și punctul 6.5).

15 Rezervat

15-1 01.01.2014

VI. Dispoziții Tehnice

17 Reguli de principiu

17.1 Vehiculele utilizate în temeiul prezentului acord trebuie să respecte prescripțiile tehnice de construcție:

- Pentru vehiculele puse în serviciu înainte de 19/07/2008, respectarea fiselor UIC care le-au permis marcajul RIC (în conformitate cu prescripțiile Unității Tehnice și a Codului UIC),
- Pentru vehiculele puse în serviciu după 19/07/2008, conform prescripțiilor tehnice în vigoare pe rețeaua de circulație (STI din CE sau prescripțiile echivalente în alte țări din afara CE și prescripțiile tehnice rezultate din fisele UIC necontradictorii cu prescripțiile tehnice mai sus menționate pentru a permite interoperabilitatea). Aceste prescripții se aplică și în ceea ce privește partile, reabilitate sau modernizate, care au legătura cu parametrii fundamentali ale vagoanelor construite înainte de 19/07/2008.

Trebuie printre altele să îndeplinească condițiile din **Anexa II** pentru circulația unde utilizarea lor este prevăzută

17.2 Dispozițiile tehnice din Capitolul VI se aplică fără dispoziții diferite din STI-urile de referință.

17.3 Cotele sunt indicate în milimetri. Cotele care nu poartă identificarea „min” sau „max” sunt recomandate.

18 Prezentarea de vehicule noi și tehnologii noi în vagoane

Deținatorii se angajează să prezinte IF interesate, cu suficient timp înainte primei puneri la dispoziție pentru transmitere, noi modele de material rulant de calatori sau modificările tehnice aduse vehiculelor. IF implicate trebuie să fie în măsură de a forma și instrui personalul propriu în vederea utilizării și executării operațiunilor tehnice ce trebuie aplicate noilor tehnologii la vagoane.

O documentație referitoare la materialul rulant trebuie realizat conform **Anexa XI** din RIC. Aceasta documentație trebuie transmisă la UIC pentru a putea fi consultată de pe platforma intranet UIC.

Acasta **Anexa XI** are ca scop definirea nevoilor referitoare la documentație tehnică la vagoanele de calatori care circula în trenurile internaționale în cadrul Acordului RIC realizând astfel o documentație pentru personalul IF membre.

Documentele pot fi realizate pentru un tip de vagon sau o serie de material rulant.

Conținutul pe care trebuie să îl posede diferitele documente realizate este listată în **Anexa XI**. Textele trebuie să fie pe cât este posibil însoțite de fotografii pentru descrierea modului de funcționare a diferitelor subansamble.

Vor conveni între altele organizarea unor întâlniri comune atât de necesare.

Înainte primei puneri la dispoziție pentru transmitere de noi vehicule sau în cazul unor transformări, se recomandă trimiterea către IF implicate:

- descrierea exactă și schema de montaj a noilor echipamente branșate la instalațiile electrice,
- modul de utilizare cu referință la instalațiile electrice și de climatizare

19 Starea și întreținerea vehiculelor

19.1 Vehiculele trebuie să prezinte, în serviciu, o stare corespunzătoare regulilor recunoscute ale tehnicii.

19.2 Vagoanele trebuie în mod regulat întreținute.

Sistemul de întreținere aplicat reiese din responsabilitatea Entității Responsabile cu Mentenanța. Acesta trebuie să garanteze că vehiculele se află într-o astfel de stare în care să poată circula, în deplină siguranță, la viteza înscrisă, oferind în același timp un nivel calitativ de mers și de confort satisfăcător.

Deținătorul trebuie să garanteze că vehiculele sale sunt menținute de către o Entitate Responsabilă cu Mentenanța competentă care veghează, prin intermediul unui sistem de întreținere, ca vehiculele pe care le are în responsabilitate sunt într-o stare de funcționare asigurând siguranța circulației. Pentru fiecare vehicul, intervalele de mentenanță (timp și km parcursi) trebuie să rămână valide pe toată perioada de exploatare pe care trebuie a fi efectuată.

Deținătorul trebuie să prezinte dovada, pe baza cererii IF care utilizează vehiculele, că mentenanța vehiculelor sale este în conformitate cu reglementările în vigoare garantând standardul de siguranță solicitat și că sunt monitorizate.

Deținătorul trebuie să permită IF să efectueze toate operațiile de control necesare asupra vehiculelor sale, respectiv cele descrise în **Anexele VI și IX la RIC**.

Deținătorii trebuie să respecte condițiile suplimentare stipulate în **Anexa II**.

19.3 Carnetul de bord

Tabloul de comanda al instalațiilor electrice trebuie să conțină un carnet de bord conform **model X**, în care se consemnează avariile apărute în exploatare. Carnetul de bord se întocmește în limba deținătorului vehiculului.

El este completat la minim prin 4 „fișe de semnalare” în fiecare din următoarele limbi: germană, engleză, franceză, italiană și alte limbi pot fi adăugate funcție de necesități; introduse într-o mapă de protecție. Există loc pentru indicarea deasemenea a defectuoșităților eliminate de IF utilizatoare.

Pentru vehiculele care prezintă un carnet de bord dematerializat, acesta trebuie să preia în integralitate punctele prezentate în **model X**. Interfața de utilizare trebuie să fie ușoară și accesibilă în limbile prevăzute în RIC și în limbile țărilor unde circulă vehiculele.

19.4 Atunci când o verificare de gabarit se impune, dimensiunile rezultate din Directivele de Încărcare ale UIC se aplică.

19.5 Nici una din părțile organelor de legare și de acuplare (frână, încălzire, etc...) nu trebuie să coboare la un nivel inferior de 140 mm deasupra nivelului șinelor.

19.6 Este imperativ ca accesul să fie asigurat IF-urilor utilizatoare, în vederea comenzii și a verificării tuturor componentele indispensabile desfășurării serviciului.

19.7 Mentenanța preventivă și corectivă la vagoane trebuie realizată de întreprinderi de mentenanță recunoscute de sistemul național de agrementare.

19.8 În cazul anomaliilor la vehiculele altori deținători, se avizează deținătorul în conformitate cu linia 6 din **Anexa I** la RIC și se repară dacă este posibil, sau se iau măsuri pentru menținerea vehiculului în compunerea trenului sau retragerea din serviciu și punerea în practică a măsurilor prevăzute la numărul 8.

Modalitățile referitoare la reparații sunt descrise în Articolul 11.

20 Osii montate

- 20.1 Ecartamentul roților, măsurat la nivelul superior al șinelor, vehiculul fiind gol sau încărcat, precum și grosimea buzelor trebuie să satisfacă simultan următoarelor patru condiții:
- 20.1.1 Distanța între părțile exterioare ale buzelor roților, măsurată la 10 mm mai jos de cercul de rulare:
- maximum 1426 mm
 - minimum 1410 mm (1412 mm¹⁾)
- 20.1.2 Distanța între fețele interioare ale bandajelor sau a părților similare bandajului la roțile monobloc,
- maximum 1363 mm
 - minimum 1357 mm (1358 mm¹⁾)
- 20.1.3 Grosimea buzei roții, măsurată la 10 mm mai jos de cercul de rulare,
- minimum 22 mm (25 mm¹⁾)
- 20.1.4 Înălțimea buzei roții, raportat la cercul de rulare:
- maximum 36 mm
 - minimum 27,5 mm
- 20.2 Lățimea bandajului sau a părților similare bandajului la roțile monobloc:
- maximum 140 mm, inclusiv eventuala deformare a marginii exterioare a suprafeței de rulare
 - minimum 133 mm.
- 20.3 Roțile cu bandaje sunt autorizate la viteze $V \leq 160$ km/h.
- Grosimea bandajului aplicat pe roți, măsurată în planul cercului de rulare, acest cerc fiind cercul rezultat din intersecția unui plan vertical aflat la o distanță de 70 mm de fața interioară a bandajului cu suprafața de rulare a roții, trebuie să fie de minimum 35 mm.
- Roțile cu bandaje a căror față exterioară a bandajului prezintă un șanț circular concentric cu roata indicând limita de uzură a bandajului nu sunt admise.
- Pentru roțile monobloc, limita de uzură a părții similare bandajului trebuie indicată prin intermediul unui șanț circular concentric roții și trasat pe fața exterioară. Șanțul trebuie să rămână permanent vizibil în totalitate.
- 20.4 - Rezervat -
- 20.5 Buza roții, măsurată cu șablonul, trebuie să prezinte o valoare a cotei qR întotdeauna mai mare de 6,5 mm, și nicio muchie sau bavură pe profilul exterior al buzei, la o distanță de la vârful buzei mai mare de 2 mm (**planșa 1**).

- 20.6 Pentru vagoane cu sarcina pe osie de max. 18 t și cu osii montate a căror diametru este cuprins între **840 mm < d ≤ 1000 mm**, lungimea unui defect afectând suprafața de rulare precum ar fi locuri plane, brocuri, cavități, exfolieri, adaos de material, strivire, fisuri transversale izolate, lipsa material, etc. nu trebuie să depășească valorile limite indicate mai jos

Viteza maximă înscrisă pe vehicul	Valoarea limită a lungimii defectului pe suprafața de rulare
$V \leq 160$	60 mm
$160 < V \leq 200$	50 mm
$V > 200$	30 mm

¹⁾ Aplicabile vagoanelor descoperite etajate, de tip UIC, pentru transportul automobilelor

Valorile figurând în tabel corespund valorilor maxim admise în serviciu pentru defectele cele mai importante observate pe suprafața de rulare.

Vagoanele cu sarcina pe osie mai mare sau prezentând alte diametre ale roții sunt supuse dispozițiilor din Norma EN 15313.

Depășirea valorii limite justifică retragerea vehiculului în cauză dacă defectul nu permite respectarea vitezei conform EWP.

În cazul brocurilor corespunzând descrierii de mai sus, frâna cu aer comprimat trebuie izolată și pe vehicul se vor aplica etichete **model R¹ și M** purtând mențiunea „aport de material pe suprafața de rulare”.

- 20.7 Muchiile ascuțite ale buzei (punctul 20.5) pot fi eliminate prin strunjire, polizare sau pilire. Pe suprafața de rulare, locurile plane pot fi eliminate prin strunjire, iar brocurile, prin strunjire sau polizare, cu toate precauțiile necesare, astfel încât cotele limită fixate la numărul 20.6 să nu fie depășite.

În cazul depășirii acestor valori limită, este posibilă reprofilarea cu acordul deținătorului vehiculului.

Profilul roții deținătorului vehiculului trebuie pe cât posibil respectat.

Dacă reprofilarea nu este posibilă și returnarea vehiculului cu viteză redusă nu este posibilă, osia trebuie înlocuită.

În aceste cazuri, pe vehicule se vor aplica etichete **model M**.

Reprofilările se efectuează, în principiu, pe strunguri scufundate; dacă este imposibil a se proceda de această manieră, vor trebui luate măsurile adecvate în vederea împiedicării pătrunderea particulelor metalice în cutiile de osie.

- 20.8 Pentru fixarea între bacurile de centrare a osiilor montate de pe strung, IF utilizatoare este singura autorizată să demonteze capacele cutiilor de osie atunci când acestea nu sunt dotate cu găuri de centrare.

Toate celelalte lucrări la cutiile de osie sunt rezervate deținătorului.

- 20.9 În cazul reprofilărilor,
- identificați și eliminați prin reprofilare a fisurilor de-a lungul marginii suprafeței de rulare și amprente cu muchii ascuțite ale buzei,
 - eliminați urmele lăsate de bacurile strungului cu muchii tăioase dispuse radial,
 - se interzic marcajele de fond ascuțite,

- 20.10 Un bandaj nu trebuie să fie spart nici să prezinte o fisură transversală sau longitudinală.

- 20.11 Asupra unei roți cu bandaj depistat:

- bandajul nu trebuie să fie slăbit;
Un bandaj se consideră slăbit atunci când cel puțin una din condițiile următoare este îndeplinită:
 - deplasarea bandajului prin rotirea pe obadă în planul cercului de rulare, vizibilă prin decalarea mărcilor de control de pe bandaj și obadă (punctul 38.24) una față de cealaltă;
 - sunet neclar la lovirea cu ciocanul;
 - inelul de fixare slăbit;
 - apariția ruginii între bandaj și obadă pe mai mult de 1/3 din circumferință;
- bandajul nu trebuie să prezinte urme datorate unei deplasări transversale (nu poate apărea o deplasare transversală a unui bandaj decât dacă inelul de siguranță lipsește sau este slăbit, dacă este spart sau deformat în mod evident);
- inelul de fixare nu trebuie să prezinte fisuri. Atunci când inelul de fixare este calat prin intermediul unei pene, aceasta nu trebuie să lipsească.

- 20.12 O roată nu trebuie să prezinte urmele unei deplasări pe osie.

O infiltrație de ulei între osie și butucul roții nu dovedește de o manieră sigură că există un decalaj; mai trebuie încă ca deplasarea să fie constatată.

- 20.13 Butucul unei roți nu trebuie să fie fisurat.
- 20.14 O roată monobloc sau un corp de roată plină nu trebuie să prezinte:
- nici un defect reparat prin sudură;
 - nici o fisura.
- Defectele fără impotanță pe corpul roților din oțel turnat provenite din turnare sunt admise.
- 20.15 O osie nu trebuie:
- să prezinte nicio fisură și niciun defect reparat prin sudură;
 - să fie strâmbă (pentru osiile deraiate, a se vedea punctul 20.17);
 - să aibă părți uzate prin frecare care prezintă muchii ascuțite;
 - să aibă părți a căror uzură ating mai mult de 1 mm adâncime.
- 20.16 Timonieria de frână sau alte piese nu trebuie să frece pe osii. Piese avariate trebuie îndepărtate sau menținute prin legături de asemenea manieră încât să excludă orice frecare. În acest caz vehiculul trebuie prevăzut cu etichetă **model M** și un însemn pe osia montată, chiar și atunci când urmele de frecare nu ating adâncimea menționată mai sus.
- 20.17 Vehiculele care au deraiat trebuie, chiar dacă nu prezintă o avarie, să fie supuse unei verificări tehnice care să permită constatarea dacă sunt apte să circule.
- Distanța între fețele interioare ale bandajelor sau a părților similare bandajului la roțile monobloc ale osiilor deraiate trebuie măsurată cu șablonul la nivelul șinelor, în cel puțin trei puncte, decalate unul față de altul cu 120°. Vehiculul trebuie deplasat cu 1/3 din circumferința roții la fiecare măsurătoare.
- Atunci când diferența distanței între fețele interioare nu depășește 2 mm, cotele minime și maxime ale acestei distanțe precizată la punctul 20.1.2 fiind de exemplu respectate, vehiculul poate, dacă nu prezintă alte avarii la organele de rulare, să-și urmeze cursa dar numai după aplicarea unei etichete **model M**.
- Atunci când distanța între fețele interioare este mai mare de 2 mm, osiile trebuie înlocuite.
- În toate cazurile, vehiculul trebuie prevăzut cu etichete **model M**.
- 20.18 În situația unei prezumții de suprasarcină termică a roții monobloc datorată frânării caracterizate prin:
- degradare recentă a vopselei sau prezența încălzirii în zona de racordare obada-membrană sau
 - urme de oxidare pe obada cu bandaj (membrane nevopsite) sau
 - topirea saboților sau
 - deteriorarea suprafeței de rulare cu aport de material,
- distanța între fețele interioare ale bandajelor osiilor montate trebuie măsurată conform punctului 20.17.
- Dacă această distanță se încadrează în toleranțe, frâna cu aer comprimat trebuie izolată și vehiculul trebuie prevăzut cu etichete **model R¹ și M** purtând mențiunea „frâna și aparatul de rulare de verificat urmare a unei suprasarcini termice”.

21 Cutii de osie

- 21.1 O cutie de osie nu trebuie să fie avariata în asemenea măsură încât să nu mai poată menține materia lubrefiantă sau să lase să pătrundă praful și apa.
- 21.2 Flancurile unei cutii de osie trebuie, în toate pozițiile cutiei, să încadreze glisierile plăcii de gardă sau părțile corespondente ale boghiului.
- 21.3 O cutie de osie nu trebuie să fie încălzită în asemenea măsură încât să nu mai poată fi atinsă cu dosul palmei.
- 21.4 Cutiile de osie nu trebuie unse și reparate decât de detinator. În cazul unei avarii, trebuie obligatoriu să se monteze o osie de schimb.

22 Boghiuri

- 22.1 Nici un resort elicoidal nu trebuie să fie rupt.
- 22.2 Nicio foaie de arc de suspensie nu trebuie să fie ruptă, nici deplasată longitudinal mai mult de 10 mm față de legătura de arc.
- 22.3 Arcurile trebuie să fie corect plasate în locașurile lor.
- 22.4 Amortizoarele nu trebuie să fie inutilizabile, nici să prezinte indicii de funcționare defectuoasă precum ar fi o scurgere evidentă sau urme de frecare pe corp. O scurgere este considerată evidentă atunci când există acumulări de ulei prezumând formarea de picături pe corpul amortizorului.
- Vehiculele ale căror amortizoare prezintă avarii pot fi retrase din exploatare sau refuzate la transmitere, dacă rezultă o limitare a vitezei maxime a vehiculului care nu ar mai permite circulației trenului cu graficul de circulație prevăzut.
- 22.5 Bielele de suspensie și de transmitere nu trebuie să fie strâmbe, fisurate sau rupte. Legăturile lor nu trebuie să fie afectate.
- 22.6 Longeroanele, traversele, pendulii oscilanți și traversele dansante nu trebuie să fie fisurate.
- 22.7 Asamblările prin sudură ale traverselor și longeroanelor precum și cele ale suportilor bielelor nu trebuie să prezinte nicio fisură, nici amorse de fisuri în piesele astfel asamblate.
- 22.8 Rupturile, avariile și fisurile longeroanelor, ale traverselor șasiurilor, ale traverselor dansante ale boghiurilor și ale asamblărilor boghiurilor nu trebuie reparate prin sudură decât de deținător.
- Totuși, după acord prealabil cu deținătorul vehiculului, IF utilizatoare poate fi în mod excepțional autorizat să efectueze lucrări de sudură doar pentru repararea fisurilor sau rupturilor la profilele boghiului, în vederea redării posibilității de legare a unui vehicul gol repatriat în conformitate cu dispozițiile punctului 11.9.
- 22.9 Legăturile-asamblările mecanice între cutie și boghiu nu trebuie să fie dezafectate.
- 22.10 Nu trebuie să existe urme recente de contact între:
- elementele nesuspendate și boghiu,
 - roți sau boghiu și cutie.
- 22.11 Urmele de contact menționate la punctul 22.10 nu autorizează nici refuzul nici retragerea din circulație atunci când acestea sunt vechi.
- 22.12 La vagoanele cu suspensie pneumatică, toate arcurile pneumatice trebuie să fie în stare de funcționare.
- Vagoanele a căror suspensie pneumatică prezintă anomalii în funcționare, nu pot rămâne în compunerea trenului decât dacă suspensia lor pneumatică a fost în prealabil golită de aer și ele se află în poziție de repaus pe suspensia de siguranță și au fost prevăzute cu etichete **model M**.
- 22.13 Vehiculele goale legate către deținător cu avarii care nu respectă condițiile descrise la punctele 22.1 până la 22.12 și care au fost redade apte circulației în siguranță nu pot fi refuzate.

23 Aparate de tracțiune și de ciocnire

23.1 Înălțimea centrului aparatelor de ciocnire, măsurată vertical de la nivelul superior al șinei în repaus, trebuie să fie:

- pentru vehiculele goale.....maximum 1065 mm
- sub sarcină maximă..... minimum 980 mm

Aceasta cotă este micșorată prin derogare la 960 mm pentru vagoanele furgon descoperite cu două etaje de tip UIC pentru transportul automobilelor sub sarcină maximă, sub rezerva ca gabaritul cinematic să fie respectat.

23.2 Ecartamentul dintre axele cutiilor tamponelor trebuie să fie:

- în mod general 1750 mm
- maximum..... 1760 mm
- minimum..... 1740 mm

23.3 Niciun tampon, niciun șurub de fixare a tamponului nu trebuie să lipsească. Toate șuruburile de fixare trebuie să fie strânse.

23.4 Piese care împiedică tije tamponelor să cadă nu trebuie să lipsească sau să fie avariate.

23.5 Resortul și celelalte piese ale tamponului nu trebuie să prezinte nici rupturi, nici avarii care ar anihila acțiunea tamponului.

La fiecare extremitate a vagonului, nu trebuie să fie posibil de a înfunda la cel mult un singur tampon mai mult de 15 mm.

23.6 Cutiile tamponelor nu trebuie să fie avariate în măsura în care fixarea lor să nu mai ofere o garanție suficientă de soliditate, sau că ghidajul tijelor tamponelor să nu mai fie asigurat suficient.

Baza părții cilindrice a cutiei, precum și tija tamponului, nu trebuie să prezinte, în zona lor de racordare, fisuri depășind 1/4 din circumferința lor.

23.7 Talerele tamponelor nu trebuie să prezinte mai mult de 1/3 din șuruburile de fixare slăbite.

23.8 Cuplele cu șurub ca și cârligele de tracțiune nu trebuie să prezinte fisuri sau avarii în asemenea măsură încât legarea cu un alt vehicul să devină imposibilă sau ca buna lor funcționare să fie afectată.

23.9 Tija cârligului de tracțiune sau ghidajele cârligului de tracțiune nu trebuie să prezinte o uzură care să permită cârligului de tracțiune să poată pivota în jurul axei sale în ghidaje.

23.10 Aparatele de tracțiune nu trebuie să prezinte niciuna din avariile de mai jos:

- ruptură sau defectuozitate al unui arc în spirală, al unui arc elicoidal sau al unui arc inelar;
- deteriorarea unui arc din cauciuc.

Repararea prin sudură a aparatelor de tracțiune este interzisă. Totuși, barele de tracțiune rupte sau fisurate pot fi reparate provizoriu prin sudura electrică. În acest caz, vehiculele trebuie prevăzute cu etichete **Model K** și repatriate în stare goală la urma trenului către deținător.

- 23.11 Diametrul axei cârligului de tracțiune trebuie să fie minim 50 mm.
23. 12 Vehiculele în stare goală legate la tren îndrumate către detinator cu avarii care nu respecta condițiile descrise la punctele 23.3 până la 23.11 si care au fost redacte apte circulație la urma trenului, nu pot fi refuzate.

24 Alimentarea cu aer comprimat

24.1 Conducta principală de frana trebuie să fie utilizabilă.

24.2 Vehiculele a căror conductă principală este inutilizabilă pot fi refuzate sau retrase atunci când **EWP** cere utilizarea ei.

25 Frâna cu aer comprimat

- 25.1 Conducta generală de frână trebuie să fie utilizabilă.
- 25.2 Mânerul robinetului de izolare a frânei trebuie dirijat vertical în jos când frâna este în serviciu. Frâna trebuie să poată fi izolată printr-o rotire a mânerului robinetului de maximum 90°. Acest mâner trebuie să corespundă condițiilor **Fișei UIC 541-1 (planșa 2)**.
- 25.3 Funcția organelor de comandă ale dispozitivelor schimbătorului de regim trebuie să fie ușor de identificat conform indicațiilor **Fișei UIC 541-1**.
- 25.4 Vehiculele a căror frână cu aer comprimat nu funcționează, pot fi retrase din circulație sau refuzate când condițiile de frânare ale IF utilizatoare sau care preia în sarcină vehiculele, nu mai permit asigurarea circulației trenului conform graficului prevăzut.
- Frâna automată a primului și ultimului vehicul (inclusiv eventualele unități de tractiune) trebuie să fie în stare de funcționare.
- 25.5 Un vehicul a cărui frână cu aer comprimat este inactivă, dar care poate fi utilizat ca vehicul cu conductă de trecere, trebuie prevăzut cu etichete **model M și R¹**, de la care se va detașa cuponul din stânga. Defectuositatea constatată va fi indicată pe aceste etichete.
- 25.6 În cazul antipatinatoarelor defecte la mai mult de o osie, frâna vehiculului în cauză trebuie izolată. Dacă această avarie se produce la primul sau la ultimul vehicul din tren, frâna poate fi comutată la regim P.
- Vehiculul trebuie prevăzut cu etichete **Modelele M și R¹**.

26 Frâna cu disc

- 26.1 O fisură continuă de la marginea interioară până la marginea exterioară a discului de frână nu este admisibil, osia trebuie înlocuită.
- 26.2 Discurile de frână nu trebuie să fie slăbite; în caz de slăbire osia trebuie înlocuită.
- 26.3 Deținătorul trebuie să se asigure că garniturile de frână sunt în stare de funcționare corectă fără a fi supravegheate de IF utilizatoare.
- Garniturile frânei cu disc se înlocuiesc exclusiv de către deținător.
- 26.4 În cazul garniturilor de frână lipsă, uzate sau sparte, IF utilizatoare trebuie să izoleze frână și să prevadă vehiculul cu etichetă **Model R¹**.

27 Frâna electromagnetică

- 27.1 Vehiculele a căror frână electromagnetică este inutilizabilă sau lipsă pot fi retrase din circulație sau refuzate la transmitere din trenurile pentru care acest tip de frână este prevăzut în **EWP**.
- 27.2 Un vehicul a cărui frână electromagnetică este inutilizabilă și a cărui frână cu aer comprimat este utilizabilă, trebuie să fie prevăzut cu etichetă **Model R¹** la care se detașează cele două cupoane precum și cu etichetă **Model M**. Pe eticheta **Model R¹**, se va scrie înaintea înscrisurilor, abrevierea „Mg”.
- 27.3 Patinele de frecare se înlocuiesc exclusiv de către deținător. Acesta este obligat să se asigure astfel încât frâna să fie în stare de funcționare corespunzătoare fără să fie supravegheată de către IF utilizatoare.

28 Semnalul de alarmă

Mânerele semnalului de alarmă și a robinetele de urgență aflate la dispoziția călătorilor trebuie să fie sigilate (plumbuite).

Din motive de siguranță și de protejare a mediului înconjurător, sigilarea se poate realiza cu alte materiale sau cu alte mijloace.

Vehiculele a căror frână de alarmă este defectă nu pot fi utilizate. Dacă defectările sunt constatate în serviciu, trebuie să se asigure neutilizarea în serviciul comercial a părților vehiculului în care funcționarea frânei de alarmă nu este asigurată.

29 Frâna de mână

- 29.1 Un vehicul a cărui frână de mână este avariata nu trebuie refuzat și nici retras din circulație.
- 29.2 Un vehicul a cărui frână de mână este inutilizabilă trebuie prevăzut cu etichete **model M și R¹**, la care se va detașa cuponul din dreapta.

30 Timoneria de frână – saboți

30.1 Dispozitivele etrierilor de siguranță rupți sau lipsă protejând organele timoneriei de frână nu constituie motiv de refuz dacă funcționarea lor este restabilită printr-un mijloc de reparație provizorie. Vehiculul trebuie prevăzut cu etichete **Model M**.

30.2 Piese de frână avariate sau detașate, care ar putea compromite siguranța circulației sau ar cauza alte pagube, trebuie demontate sau fixate.

Piese demontate trebuie tratate conform punctului 12.

30.3 Vagoanele cu saboți care debordează sunt prevăzute cu etichete **Model M** și frâna lor se izolează conform reglementărilor interne ale IF utilizatoare.

Saboții de frână sunt considerați ca debordanți din momentul în care fața exterioară a sabotului atinge fața exterioară a bandajului sau, pentru roțile monobloc, fața exterioară a părții care ține drept bandaj.

30.4 Saboți din fontă

Deținătorul la stația de expediere a trenului trebuie să garanteze pentru vehicule o grosime a sabotului în zona cea mai subțire de cel puțin 20 mm. Atunci când pe durata parcursului grosimea este de minim 10 mm sau atunci când saboții sunt spărți, uzați sau lipsesc, frâna vehiculului trebuie izolată și vehiculul prevăzut cu etichete **Model R¹**.

Un sabot de frână

- prezentând un început de fisură nu este considerat spart,
- este considerat spart, chiar și atunci când nu mai este menținut decât de armatura sa metalică.

30.5 Saboți din compozit

Atunci când saboții de frână din materiale compozite

- sunt lipsă,
- sunt spărți radial începând de la suprafața de frecare până la marginea armăturii (excepție în zona de prindere),
- prezintă vizibile desprinderi ale materialului de frecare pe mai mult de 1/4 din lungimea sabotului sau de incluziuni metalice,
- au o grosime mai mică de 10 mm în zona port-sabotului,

IF utilizatoare trebuie să izoleze frâna și să prevadă vehiculul cu etichete **Model R¹**. Defectul constat va fi indicat pe aceste etichete.

În stația de îndrumare a trenului, deținătorul trebuie să garanteze că niciun sabot din material compozit nu prezintă defectele indicate mai sus.

31 Semiacuplările de aer comprimat

- 31.1 Orice vehicul prezentat la transmitere trebuie să fie dotat cu acuplări de frână. Vehiculele ale căror conducte de aer comprimat sunt dotate la fiecare extremitate cu două racorduri de acuplare trebuie să aibă deasemenea două acuplări pentru fiecare conductă la fiecare extremitate.
- 31.2 Semi-acuplările avariate sau lipsă în momentul transmiterii trebuie înlocuite de IF predatoare; cele avariate sau care au dispărut în parcurs trebuie înlocuite de IF utilizatoare.

32 Șasiu - Cutie - Instalații interioare

- 32.1 Aripile lonjeroanelor, traversele frontale și traversele intermediare ale vehiculului, solicitate de aparatul de legare, nu trebuie să prezinte fisuri (fisuri transversale) care, pornind de la marginea aripii, se întind pe mai mult de jumătate din lățimea aripii.
- 32.2 Asamblările prin sudură ale traverselor și lonjeroanelor nu trebuie să prezinte nicio fisură, nici să fie amorsă de fisuri în piesele astfel asamblate.
- 32.3 Piese scheletului cutiei, pereții cutiei, podeaua și acoperișul nu trebuie să prezinte avarii care pot limita utilizarea vehiculului sau compromite siguranța circulației.
- 32.4 Vehiculele nu trebuie să aibă izolația sau componenți din azbest având structură friabilă (fărămițoasă, ușor de spart) în contact cu mediul înconjurător.
- 32.5 Rupturile, avariile și fisurile lonjeroanelor, ale traverselor intermediare și ale traverselor frontale ale șasiului și ale asamblărilor șasiului nu trebuie reparate prin sudură decât de către deținător. Totuși, după acordul prealabil al deținătorului, IF utilizatoare este în mod excepțional autorizată să efectueze lucrări de sudură numai pentru repararea fisurilor sau spărturilor la profilele șasiului, în vederea redării posibilității atașării unui vehiculul gol repatriat conform dispozițiilor punctului 11.9.
- 32.6 Vehiculele atașate goale către deținător cu avarii care nu respectă condițiilor descrise la punctele 32.1 până la 32.3 și care au fost redade circulației în siguranță, nu pot fi refuzate.
- 32.7 Reșourile/arzătoarele cu flacără directă utilizate de către serviciile de restaurant sau de către personal trebuie dispuse de asemenea manieră încât să nu poată să se deplaseze sau să cadă în timpul parcursului. Ele nu pot fi alimentate decât de către o instalație de gaz lichefiat.
- Aceste instalații trebuie menținute în stare bună de funcționare.
- 32.8 Fiecare vehicul trebuie să fie prevăzut cu un extingtor la fiecare amplasament marcat în acest sens. Extinctoarele trebuie să fie în mod constant gata să funcționeze și se află la îndemâna călătorilor.
- Numărul de extinctoare și tipul lor sunt funcție de regulile constructive la care se referă autorizarea de punere în serviciu.
- Vehiculele puse în serviciu înainte de 19/07/2008 trebuie echipate cu cel puțin un extingtor. Vagoanele de dormit și vagoanele restaurant trebuie echipate cu două extinctoare (fișa UIC 564-2).
- Pe vehiculele puse în serviciu după 19/07/2008, este posibil să se ceară un număr mai mare de extinctoare (STI Loc-Pass sau EN 45545-6).
- 32.9 Utilajele existente în vehicule și destinate a servi în caz de accident trebuie păstrate într-un dulap închis.

33 Uși – Broaște de uși – Ferestre

33.1 Toate ușile de acces laterale trebuie echipate cu câte un dispozitiv de blocaj care să împiedice deschiderea ușilor în mod neintenționat atunci când sunt în circulație.

33.2 Ușile vehiculelor precum și aparatele lor de ghidare și de închidere și, dacă există, dispozitivul electropneumatic de închidere și de blocare al ușilor, nu trebuie să prezinte avarii care pot restricționa considerabil utilizarea vehiculului sau compromiterea siguranței.

Ușile de acces și de intercomunicație ale vagoanelor ocupate de călători nu pot să fie sigilate când se află în serviciu, decât în caz de avarie.

Vehiculele care circulă pe porțiuni de linie pe care SAFI este necesar, nu trebuie ocupate de către călători dacă nu este posibil a trece într-un vehicul vecin sau într-un loc sigur.

Ușile culoarului lateral sau central al vehiculelor nu trebuie blocate în poziția „închis” dacă sunt nefuncționale.

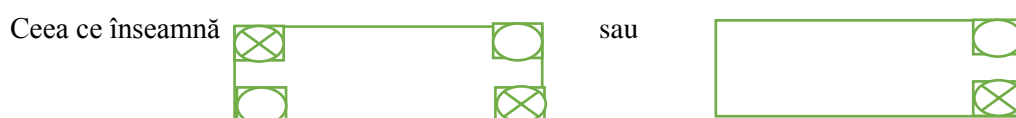
33.3 Dispozitivele de închidere trebuie menținute în serviciu, într-o stare care să garanteze:

- acoperirea suficientă între zăvor și închizător sau dispozitivul pivotant,
- siguranța blocării automate a închiderii în cazul sistemului autoblocant.

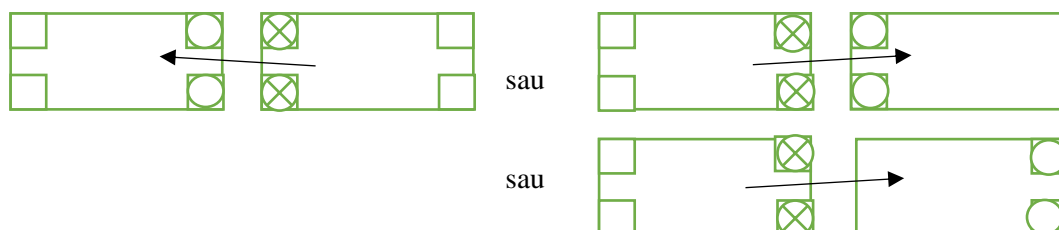
33.4 Ușile inutilizabile nu trebuie să prezinte nici un pericol pentru călători.

Ele trebuie blocate și prevăzute, în atenția călătorilor, cu etichete **model S**, foarte vizibile din exterior și din interior. Între altele, acest vagon trebuie prevăzut cu etichete **model M**.

Un vehicul poate fi ocupat de călători, cu condiția ca la fiecare extremitate a vagonului, cel puțin una din ușile de acces existente să fie utilizabilă necondiționat:



Dacă cele două uși de la extremitățile unui vagon sunt inutilizabile, atunci accesul la vagonul alăturat trebuie garantat și primele două uși de acces existente la vagonul alăturat trebuie să fie utilizabile necondiționat:



Vagoane care au uși de acces avariate sau uși de intercomunicație blocate pot, după apariția avariei, să rămână în serviciu pentru maximum un dus și întors.

Legendă:



33.5 Vehiculele atașate goale către deținător și care prezintă avarii care nu respectă condițiilor descrise la punctele 33.1 până la 33.3 și care au fost date apte circulației în siguranță, nu pot fi refuzate.

- 33.6 In caz de avarii la geamuri, IF utilizatoare trebuie să ia masuri utile pentru a evita, pe cât posibil, retragerea din circulație a vehiculului.
- 33.7 Ferestrele care se deschid pe jumătate (culisante sau rabatabile) făcând funcția de ieșire de urgență nu trebuie să fie etanșeizate în serviciu, decât în caz de avarie. Saloanele sau compartimentele care, din acest motiv, nu mai dispun de ferestre cu rol de ieșiri de urgență trebuie să fie puse neutilizabile din punct de vedere comercial.
- 33.8 Geamurile fixe ale ferestrelor ne ejectabile declarate ieșiri de urgență trebuie să aibe în proximitate un ciocan spart-geamuri disponibil, ușor identificabil și accesibil călătorilor.

34 Pasarele de intercirculație – Racorduri cu tuburi – Burdufuri

Pasarelele de intercirculație, racordurile cu tuburi sau burdufurile trebuie să fie utilizabile.

35 Lămpi finale de tren

- 35.1 Fiecare perete frontal trebuie să aibă cel puțin un port-semnal unificat utilizabil.
- 35.2 Cel puțin unul din semnalele electrice trebuie să fie în stare de funcționare la fiecare perete frontal.

36 Instalații electrice

36.1 Tabloul de comandă al vehiculelor conține pe cât posibil, în mai multe limbi, următoarele documente privind instalațiile electrice și de climatizare:

- instrucțiuni de folosire (punctul 39.3.6),
- indicații referitoare la depanare.

Toate instalațiile care trebuie puse la adăpost de intervenția persoanelor neautorizate trebuie protejate sau încuiate prin intermediul unei chei tubulare conform **planșei 3** (de exemplu, ușile tabloului electric, ușile dulapului cu materiale de rezervă).

36.2 Comanda instalației de înaltă tensiune, cutiile de joncțiune, cutiile de repaus a fișelor de joncțiune precum și cofretele aparatului care conține elementele componente supuse tensiunii de 1000 V poartă semnele prevăzute în **Anexa V/7**.

36.3 Fiecare vehiculul trebuie dotat cu două siguranțe fuzibile de schimb pentru fiecare din tipurile utilizate pentru depanările normale; o singură siguranță fuzibilă principală de schimb este suficientă. Siguranțele fuzibile se plasează, de regula, în dulapul cu materiale de rezervă. În cazul plasării într-un alt loc, acesta va fi indicat printr-un aviz afișat în acest dulap.

36.4 Dacă dispozitivele de reglare necesită utilizarea unor chei speciale, acestea trebuie să se găsească în vehicul.

36.5 Dacă în parcurs, încălzirea sau climatizarea lipsește în totalitate într-un vehicul, trebuie să lasăm în continuare circulația pe parcursuri scurte. Dacă parcursul de efectuat este lung și dacă avaria nu poate fi reparată imediat, vehiculul trebuie, fie refuzat în stația de transmitere, fie să fie retras din circulație în următoarea stație de oprire importantă. Funcție de circumstanțele care conduc la menținerea vehiculului ocupat sau nu, acesta va fi prevăzut cu etichete **Model M sau K**.

Dacă încălzirea sau climatizarea nu se defectează decât parțial, trebuie să lasăm în continuare circulația vehiculului până la stația de destinație și, pe cât posibil, utilizarea la retur până la stația de îndrumare. Vehiculul trebuie, în acest caz, prevăzut cu etichete **Model M**.

36.6 Vehiculele a căror conductă de înaltă tensiune (cablu și/sau cuplă) este defectă vor fi protejate

- plasând și fixând cablul vehiculului defect în cutia sa de repaus ;
- interzicând utilizarea cuplelor vehiculului defect.

O etichetă **model R³** „Conducta de înaltă tensiune inutilizabilă” trebuie plasată în apropierea cuplelor în cele patru colțuri ale vehiculului care trebuie, în plus, prevăzut cu etichete **Model K**.

36.7 Bateriile de acumulatori trebuie să fie, pe cât posibil, reîncărcate, dacă rezerva de energie electrică nu este suficientă pentru retur. Se interzice schimbarea acumulatorilor.

- 36.8 Dacă în parcurs, iluminatul se defectează în totalitate, putem lăsa continuarea circulației vehiculului pe parcursuri scurte. Dacă avaria nu poate fi reparată, vehiculul poate fi refuzat în stația de transmitere sau retras din circulație în următoarea stație de oprire importantă. Funcție de circumstanțele care conduc la menținerea vehiculului ocupat sau nu, acesta va fi prevăzut cu etichete **Model M sau K**. Dacă iluminatul nu se defectează decât parțial, trebuie să lăsăm continuarea circulației vehiculului până la stația de destinație și, pe cât posibil, utilizarea la retur. În acest caz, vehiculul trebuie prevăzut cu etichete **Model M**.
- Vagoanele pentru bagaje nu trebuie retrase din circulație atunci când iluminatul este defect.
- 36.9 Repararea dispozitivelor electronice de putere și de comandă a instalațiilor de refrigerare, a generatorului, a arborelui cardanic și a angrenajelor de transmisie, este rezervată deținătorului.
- 36.10 Vehiculele ale căror cabluri UIC cu 12 sau 18 conductori nu este în stare de funcționare sau lipește pot fi retrase din circulație sau refuzate la transmitere dacă **EWP** impune ca acest cablu să fie în stare de funcționare.
- 36.11 Instalațiile de sonorizare, în măsura în care sunt considerate necesare conform punctul 4.3, trebuie să fie în stare de funcționare inclusiv atunci când compunerea trenului a fost modificată.
- 36.12 Dispozitivele de alimentare cu energie electrică a vagoanelor precum și cele de protecție contra contactelor de înaltă tensiune trebuie să fie prezente și în stare de a asigura funcționarea.

37 WC – Toalete

37.1 Racordurile de umplere și dispozitivele de vidanjanare trebuie să fie reperate cu ajutorul unuia din semnele ce urmează, pictate pe fond alb, aplicate pe perete sau pe o plăcuță în apropierea acestor dispozitive:

- pentru vehiculele în care rezervoarele de apă sunt dispuse de asemenea manieră încât să nu permită înghețarea apei, atunci când sunt încălzite, oricare ar fi temperatura exterioară:
 - un inel galben;
- pentru vehiculele în care instalațiile pentru apă sunt amenajate de maniera de a permite vehiculelor să staționeze în aer liber fără a fi încălzite timp de douăsprezece ore consecutive la o temperatură exterioară de - 10° C, fără a se produce formarea particulelor de gheață în instalații cu ocazia reluării serviciului, presupunând că temperatura interioară a vehiculelor fusese adusă la aproximativ + 20° C înainte începutul întreruperii încălzirii:
 - un disc galben.

Diametrul exterior al acestor semne colorate trebuie să fie de cel puțin 40 mm.

37.2 Vehiculele echipate cu toalete etanșe sunt dotate cu un indicator de nivel de umplere pe fiecare parte a vehiculului pentru fiecare rezervor de retenție semnalizând că vidanjanarea acestui rezervor este necesară (conform punctului 7.8).

37.3 După vidanjanare, bușonul vasului de retenție trebuie repus la loc și asigurat în mod corect.

37.4 În cazul avarierii WC-urilor, ușa acestora trebuie încuiată și prevăzută, în atenționarea călătorilor, cu o etichetă **Model S¹**. Pentru IF utilizatoare, în imposibilitatea remedierii anomaliei, aplicarea unei etichete **Model M** în plus de eticheta **Model S¹**.

VII. Inscriptii pe vehicule

38 Inscricții la exteriorul vehiculelor

38.1 Vehiculele trebuie să poarte pe ambele părți, de o manieră bine vizibilă, inscripții și semne conform punctelor 38.5 până la 38.28 care trebuie executate cu caractere latine și cifre arabe, în limba țării deținătorului.

Inscripțiile și semnele trebuie plasate de manieră a fi permanent vizibile și lizibile.

Inscripțiile și semnele trebuie să aibă întotdeauna o semnificație unică.

38.2 Inscripțiile și semnele altele decât cele prevăzute în **Anexa V/1** trebuie să se afle în locuri bine distincte de cei pentru care sunt rezervate aceste inscripții.

38.3 Absența inscripțiilor și a semnelor care sunt marcate la punctele 38.6 până la 38.28 printr-un asterisc (*) constituie motiv de refuz al vehiculului.

Absența ocazională a altor inscripții și semne nu este însă motiv de refuz.

38.4 Dacă se constată o iregularitate la inscripțiile sau la semnele care figurează pe vehicul, acesta trebuie prevăzut cu etichete **Model M**.

Aceste etichete trebuie să precizeze inscripția sau semnul incriminat.

38.5 Inscripțiile și semnele care trebuie să figureze la exteriorul vehiculelor, și precum **Anexa V/1** precizează natura, culoarea și poziția, sunt următoarele:

38.6* - sigla deținătorului căruia îi aparține vehiculul;

38.7* - marcajul de identificare trebuie să fie conform Apendice 6 din STI OPE „Exploatarea și gestiunea traficului”.

38.8 - Unul din următoarele semnele RIC, conform **Anexei V/2**:

38.8.1 - semnul conform **Anexei V/2**, figura 1, atestă că vehiculul

- satisface dispozițiile punctelor 17.1 și 17.2;
- poate circula cu viteza maximă înscrisă în cadru în stânga semnului RIC;
- nu poate fi incorporat într-un tren decât dacă respectă condițiile cerute în **Anexa II** la RIC pe tot parcursul prevăzut.

38.8.2 - semnul conform **Anexa V/2**, figura 3, atestă că vehiculul îndeplinește condițiile din **Anexa III** pentru imbarcarea pe ferry-boat și că este apt să se imbarce pe ferry-boat cu pasarele mobile prezentând în planul vertical un unghi mai mic sau egal cu 2° 30' și o rază de curbura a căii de 150 m.

Inscripția figurînd în chenar se va completa, în eventualitate și totdeauna conform **Anexa V/2**, figura 3, prin desemnarea prescurtată a parcursurilor de ferry-boat, care au cele mai mari unghiuri ale pasarelei mobile și cele mai mici raze de curbura ale liniilor pe care vehiculul este apt să circule.

Semnul E conform **Anexei V/2**, figura 4, atestînd faptul că vehiculul satisface prescripțiile din Apendicele la **Anexa II** pentru circulația pe liniile rețelei de cale largă din Spania și Portugalia.

38.8.3 - vehiculele pot primi semnul RIC oricare ar fi echipamentul de alimentare cu energie, dacă satisfac în totalitate celelalte condiții cerute pentru aplicarea acestui semn;

- 38.9* - tara, inclusiv 50 % din rezerva de apă, și masa totală în tone,
- pentru vagoanele de călători, indicarea numărului locurilor de șezut (fără strapontine și locuri pentru copii) conform **Anexei V/3**, figura 1 sau 2,
- pentru vagoanele-furgon, limita de încărcare conform **Anexei V/3**, figura 3:
Vagoanele-furgon echipate cu frână auto reglabilă funcție de încărcătură trebuie să aibe un marcaj conform la **fișa UIC 545**.
- pentru vagoanele cu compartiment de bagaje - numărul locurilor de șezut (fără strapontine și locuri pentru copii) și la limita de încărcare conform **Anexei V/3**, figura 4;
- 38.10* - pentru frâna cu aer comprimat, semnele și inscripțiile conform **Anexelor V/4 și V/5**.
- În plus, masele frânate și inscripțiile conform **Anexei V/1**;
- 38.11 - pentru vagoanele cu locuri de șezut și vagoanele cușetă, indicarea clasei; în plus, o bandă de culoare galbenă și o lățime de cca. 100 mm trebuie aplicată pe partea superioară a pereților laterali, de-a lungul compartimentelor și platforma clasei 1.
- Dacă culoarea materialului rulant de călători sau alte caracteristici permit să fie recunoscute, fără dubii, că este vorba despre un vehicul de clasa 1, se poate renunța la această bandă colorată.
- 38.12* - - Rezervat -
- 38.13* - Pentru reperarea alimentării cu energie, inscripțiile conform **Anexelor V/6 , V/7 și V/8**.
- 38.14 - Lungimea peste tampoanele vehiculului, folosind semnul conform **Anexei V/9**, figura 1, distanța dintre pivoți și, pe boghiuri, ecartamentul osiilor, folosind semnul conform **Anexa V/9**, figura 2;
- 38.15 - Pe toate cutiile de joncțiune și de repaus al conductei de înaltă tensiune a trenului, precum și pe vehiculele echipate cu scări plasate la o înălțime de mai mult de 2000 mm față de nivelul șinelor sau cu scări ale căror extremități depășesc această cotă, în apropierea acestor aparate, semnul conform **Anexei V/7**, plasat de asemenea manieră încât să fie vizibil înainte ca zona periculoasă să fie efectiv atinsă;

- 38.16 - Pentru vehiculele sonorizate, semnele conform **Anexei V/10**; pentru reperarea cablului UIC precum și a telecomenzii, semnele conform **Anexei V/11**.
- 38.17 - Pentru reperarea dispozitivelor de rapel ale semnalului de alarmă, atunci când sunt închise în cofrete exterioare, semnele conform **Anexei V/12**.
- Dacă dispozitivul de rearmare sau cofretul sunt dificil a fi reperate, o schemă indicând amplasarea dispozitivului de rearmare trebuie afișată pe peretele uneia din platformele de capăt ale vehiculului.
- 38.18 - În zona de acces cu frâna de mană, pe longeron în apropierea ușii de acces și pe cele două părți ale vehiculului, pictograma și inscripția conform **Anexei V/13**.
- 38.19 - Pentru reperarea dispozitivelor de umplere și de vidanjare a rezervoarelor de apă și a conductelor lor de scurgere, semnele definite la punctul 37.1.
- 38.20* - Rezervat -
- 38.21 - Pentru vehiculele echipate cu grupuri sanitare etanșe, semnul WC conform **Anexei V/15**, situat pe fiecare față a vehiculului în apropierea gurilor de vidanjare.
- 38.22 - Pentru vehiculele care, urmare construcției lor sau a echipamentelor lor, sunt susceptibile să sufere avarii trecând pe cocoșele de triere având o rază de curbură de 250 m, semnul conform **Anexei V/16**, cu indicarea celei mai mici raze de curbură pe care o pot trece;
- 38.23 - Anul de construcție al vehiculului în zona scării de acces sau pe lonjeron conform **Fișei UIC 580**;
- 38.24 - Pentru roțile cu bandaj, patru marcaje la 90°, vopsite pe fața exterioară a bandajului și a obezii, conform **Fișei UIC 580**;
- 38.25 - Pentru reperarea vehiculelor etanșe la presiune, un „ (p) ” conform **Anexei V/17**;
- 38.26 - Pentru reperarea vehiculelor neetanșe la presiune, dar care îndeplinesc toate condițiile tehnice cerute conform indicațiilor din **Anexa II** pentru a circula pe liniile cu pondere mare de tunele, semnul „)p(” conform **Anexei V/18**;
- 38.27 - Pentru reperarea vehiculelor neetanșe la presiune dotate cu toalete etanșe, un „ (WC) ” conform **Anexei V/19**;
- 38.28 Cuplele (fișe și prize) UIC cu 18 conductori sunt marcate cu o bandă de reper roșie de 15 mm lățime minimă, conform **Anexei V/20**.

39 Inscricții la interiorul vehiculelor

- 39.1 Inscricțiile conform punctului 39.3 și toate celelalte inscripții utile călătorilor trebuie redactate în limba națională a deținătorului, în franceză și în germană, precum și în italiană în vehiculele care circulă în Italia. Inscricțiile trebuie făcute cu caractere latine și cifre arabe.

Adăugarea textului în mai multe alte limbi este admisă.

Pentru vehiculele care necesită o omologare urmare construcției sau modificării profunde, în conformitate cu STI, a se referi la acesta.

- 39.2 Absența inscripțiilor în conformitate cu STI sau absența repetată a inscripțiilor care sunt reperate la punctul 39.3 printr-un asterisc pot constitui un motiv de refuz.

Absența ocazională a altor inscripții, semne și pictograme nu este în schimb un motiv de refuz.

Inscricțiile marcate cu un *, semnele și pictogramele trebuie să fie aplicate de maniera ca să nu poată fi ascunse nici de către călători nici de obiecte.

- 39.3 Inscricțiile, semnele și pictogramele următoare trebuie să fie aplicate la interiorul vehiculelor:

- 39.3.1 - indicarea clasei, pe culoarul lateral, pe ușile compartimentelor sau alături de acestea, la înălțimea ochilor, și pe fiecare din platformele de acces, pe peretele din fața ușilor de intercomunicație. În vagoanele mixte, indicarea celor două clase trebuie făcută pe fiecare platformă;

- 39.3.2* - interdicția de a se apleca în afară exprimată prin pictograma B 9.6 conform **Anexei V/22** sau prin inscripția:

„Ne pas se pencher au dehors

Nicht hinauslehnen

E pericoloso sporgersi”

pentru ferestrele a căror deschidere permite cuiva să se aplece în afară. Această inscripție trebuie aplicată pe rama ferestrelor mobile sau în apropierea imediată a acestora.

Interdicția ca nimic să nu fie aruncat pe fereastră, exprimată prin pictograma B 9.7, trebuie aplicată în același loc, conform **Anexei V/22**.

- 39.3.3* - interdicția de a deschide ușile de acces laterale în timp ce trenul este în mers, exprimată prin pictograma B 9.3, conform **Anexei V/22**, și inscripția:

„Ne pas ouvrir avant l'arrêt du train

Nicht öffnen, bevor der Zug hält

Non aprire prima che il treno sia fermo”

- 39.3.4* - desemnarea pozițiilor extreme ale mânerelor broaștelor ușilor de acces laterale:

„Ouvert - Fermé.

Offen - Zu

Aperto – Chiuso”

- 39.3.5* - indicarea frânei de siguranță (semnal de alarmă) și avertizarea că orice abuz va fi pedepsit:

„Alarme, Notbremse, Freno d'emergenza

Ne tirer la poignée qu'en cas de danger

Tout abus sera puni

Handgriff nur bei Gefahr ziehen

Jeder Missbrauch wird bestraft

Tirare la maniglia solo in caso di pericolo

Ogni abuso verrà punito”

- 39.3.6 - Indicațiile privind pornirea sau oprirea instalațiilor electrice (punct 36.1);
- 39.3.7 - În apropierea imediată a dispozitivului de comandă pentru instalațiile electrice și de climatizare:
„0” pentru poziția de comutare sau manevră „oprit”,
„1” pentru poziția de comutare sau manevră „pornit”,
„1/2” pentru poziția de comutare sau manevră „funcționare parțială”.

În cazul comutatoarelor manevrate prin rotire într-un singur sens, o săgeată trebuie să indice sensul.

Dacă există o telecomandă pentru iluminat, întrerupătorul sau butoanele-apăsare de comandă trebuie să fie reperate, în plus, prin inscripția:

„Eclairage train
Beleuchtung Zug
Illuminazione treno”

Întrerupătoarele sau butoanele-apăsare de comandă a iluminatului fiecărui vagon trebuie să fie reperată prin inscripția:

„Eclairage voiture
Beleuchtung Wagen
Illuminazione veicolo”

- 39.3.8 Intensitatea nominală a siguranțelor fuzibile trebuie să fie înscrisă pe partea lor amovibilă.

Pentru vehiculele construite înainte de 1 ianuarie 1969, următoarele litere, indicând afectarea siguranțelor fuzibile, trebuie aplicate, concomitent, pe partea fixă a siguranțelor fuzibile și pe măștile corespunzătoare care le protejează:

"B" pentru siguranțele fuzibile ale bateriei,
"L" pentru siguranțele fuzibile ale circuitelor de iluminat.

Pentru vehiculele construite după 1 ianuarie 1969, fiecare siguranță fuzibilă și fiecare disjuncteur trebuie să poarte indicația aparatului protejat. Această inscripție trebuie să rămână întotdeauna vizibilă, chiar și atunci când siguranța fuzibilă sau disjuncteurul în cauză nu se regăsește la locul său.

Dacă o siguranță fuzibilă se regăsește într-un cofret greu accesibil, acest cofret trebuie să poarte inscripția intensității nominale a siguranței fuzibile. Siguranțele fuzibile ale bateriei trebuie identificate prin „B”.

Dacă siguranțele fuzibile ale circuitelor sunt numerotate, un tabel special indicând atribuirea fiecărui circuit la fiecare dintre consumatori trebuie plasat alături de schemă.

Dulapul conținând rezervele trebuie să poarte inscripția:

„Placard à réserves
Ersatzteile
Pezzi di ricambio”

39.3.9. - Interdicția de a utiliza WC-urile pe perioada staționării trenului în stații (nu se aplică instalațiilor cu WC etanșe dotate cu rezervoare WC a apei utilizate):

„L'usage du WC¹⁾ est interdit pendant l'arrêt en gare
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*. - Rezervat -

39.3.11 - Inventarul accesoriilor specificate la punctul 10.2;

39.3.12 - În proximitatea ciocănelului pentru spart geamuri:
„Marteau brise-vitres
Nothammer
Martello frangivetri”

39.3.13 - Toate spațiile din vagoane trebuie să prezinte pictograme „Fumatul interzis” conform fig. B 11.1, **Anexa V/22**.

39.3.14 - Dacă instalațiile de comandă a frânei de mână nu sunt clar vizibile, direct accesibile, ușile sau panourile din spatele cărora se află acestea, trebuie să fie aplicată o pictogramă conform părții din stânga din **Anexa V/13**.

39.3.15 - Când dispozitivul de armare a semnalului de alarmă este închis într-un cofret, acesta trebuie să poarte semnul conform **Anexei V/12**;

39.3.16 - Numărul vehiculului pe fiecare din platformele de acces, conform punctului 38.7.

39.3.17 - Pictogramele următoare, în conformitate cu **Anexa V/22**:

Generalități

Nr. B 4.4	Săgeți verticale sau orizontale
Nr. B 5.1	Vagon-restaurant
Nr. B 5.2	Vagon-bar
Nr. B 6.13	Rezervat utilizatorilor de scaune cu roțile
	Simbol internațional pentru scaune cu roțile conform STI PMR
Nr. B 10.5	Locuri pentru persoane cu mobilitate redusă
	Simbol pentru locuri prioritare conform STI PMR
Nr. B 10.9	Spațiu pentru bagaje
Nr. B 10.14	Spațiu pentru copiii mici însoțiți
Nr. B 11.8	Dispozitiv neutilizabil

Instalații electrice, de sonorizare și de uși

Nr. B 6.2	Deschidere ușă
Nr. B 6.3	Închidere ușă
Nr. B 6.4	Comutator luminat
Nr. B 6.5	Comutator ventilație
Nr. B 6.6	Comutator difuzoare
Nr. B 6.7	Dispozitiv pentru reglarea temperaturii
Nr. B 6.8	Priză de curent pentru aparat de ras electric
Nr. B 6.11	Ușă automată
Nr. B 11.4	A nu se folosi telefoane mobile

¹⁾ Termenii „Cabinet”, „Abort” și „Ritirata” pot fi menținute în vagoanele construite înainte de 1 ianuarie 1973.

Instalații de igienă

Nr. B 7.1	Toalete
Nr. B 7.2	WC - Femei
Nr. B 7.3	WC - Bărbați
Nr. B 7.4	Chiuveță
Nr. B 7.5	Duș/ baie
Nr. B 7.6	Apel apă pentru WC
Nr. B 7.12	Nu aruncați nimic în WC
Nr. B 9.2	Apa ne-potabilă
Nr. B 12.1	Coș de gunoi

39.3.18 - Semnele analoge celor din **Anexa V/10**, pe ușile dulapurilor precum și pe cofretele unde sunt plasate instalațiile de sonorizare.

39.3.19* - Indicarea dispozitivului de deblocare de siguranță a ușilor:

„Déblocage des portes
N'utiliser qu'en cas d'urgence
Aufhebung der Türblockierung
Nur im Notfall benutzen
Dispositivo di apertura di sicurezza
Da utilizzare solo in caso di emergenza”

Această notificare trebuie însoțită de pictograme suplimentare, excepție dacă manipularea permișând anularea blocării ușii vine de la sine.

39.3.20* - Indicatorul amplasării extintoarelor prin intermediul pictogramelor prevăzute la **Anexa V/22** (B 9.4 sau B 9.5). La nevoie, aceste pictograme trebuie completate cu săgeți indicatoare (B 4.4), conform **Anexei V/22**.

39.3.21 - Prezența unui megafon în vagon este semnalată prin pictograma conform **Anexa V/22**.

39.3.22 - Indicația: „Ușă de încărcare. Interzis călătorilor”

39.3.23 - Indicatorul amplasării ieșirile de siguranță prin intermediul pictogramelor B 9.8 prevăzute la **Anexa V/22**. La nevoie, aceste pictograme vor putea fi completate cu săgeți indicatoare (B 4.4), conform **Anexei V/22**.

VIII. Avizarea publicului

**Marcarea locurilor
rezervate**

**Plăci de itinerariu și de
numerotare**

40 Avizarea publicului, ilustrații și publicitate în și pe vehicule

Publicitatea în și pe vehicule nu trebuie să fie în contradicție cu legislația națională și deontologiei țărilor implicate nici a celor aparținând IF și GI.

Publicitatea cu caracter politic sau religios nu este permisă.

41 Aparate pentru marcarea locurilor - Reperarea locurilor rezervate

- 41.1 În vederea plasării locurilor către oferita de rezervare, vagoanele cu locuri de șezut și vagoanele cușeta trebuie să fie echipate cu următoarele dispozitive care să permită reperarea:
- vagoane cu locuri de șezut cu culoar lateral și vagoane cușetă
 - deasupra fiecărui loc de șezut: câte o placă purtând un număr fix,
 - pe culoar în dreptul fiecărui compartiment: câte un cadru de rezervare a locurilor, în care sunt plasate fișele de rezervare (punctul 41.3); se recomandă utilizarea de cadre conform modelului din **Fișa UIC 580** (a se vedea **planșa 4**)
 - vagoane cu locuri de șezut cu culoar central
 - deasupra fiecărui loc: câte un cadru de rezervare purtând un număr fix și în care este plasată fișa de rezervare (a se vedea punctul 41.3). Vagoanele cu scaune orientabile putând a fi echipate cu numere comutabile.
- 41.2 Cadrul de rezervare a locurilor poate fi înlocuit prin afișaje electronice (ecrane) conform **Fișei UIC 176**. Soluții particulare pot fi aplicate de exemplu pentru trenuri cu rezervare obligatorie.
- 41.3 Locurile trebuie să fie numerotate conform principiilor stipulate în **Fișa UIC 580** (a se vedea **Anexa V/23**).
- 41.4 IF sau deținătorii se informează cu privire la dispunerea compartimentelor și a locurilor din vagoanele lor în scopul rezervării locurilor.
- 41.5 Fișe de rezervare pot fi plasate în cadrele de rezervare pentru reperarea locurilor rezervate.
- 41.6 Următoarele indicații trebuie să figureze pe fișele de rezervare:
- numărul locului rezervat,
 - parcursul sau parcursurile rezervate,
 - data călătoriei,
 - numărul de ordine al vagonului.
- 41.7 Fișele de rezervare trebuie îndepărtate cel mai târziu la sosirea în stația terminus a parcursului de dus și de retur.
- 41.8 Dispozițiile punctelor 41.6 și 41.7 se aplică, prin analogie, afișajelor electronice conform **Fișei UIC 176**.

42 Plăci de itinerariu și de numerotare

- 42.1 Deținătorii și IF utilizatoare care pun la dispoziție vehiculele, trebuie în prealabil să convină asupra responsabilității afișării la interiorul și la exteriorul trenului informațiile cu privire la parcursul trenului conform articolelor următoare.

Fiecare vehicul, cu excepția vagoanelor poștă, trebuie prevăzut conform următoarelor prescripții, cu plăci de itinerariu și cu plăci de numerotare exterioare și interioare (**Fișa UIC 580**).

Plăcile de itinerariu și de numerotare exterioare și interioare pot fi înlocuite prin afișaje electronice conform **Fișei UIC 176**.

- 41.2 Plăcile de itinerariu lizibile din exterior trebuie aplicate:

- fie pe pereții laterali exteriori ai vehiculului, în proximitatea fiecărei uși de acces dreaptă, conform **Anexei V/1, Planșa 5**, Figura 1,
- fie, dacă exista un echipament în apropiere, pe fețele interioare ale geamului uși de acces dreaptă, conform **Planșei 5**, Figura 2,

Plăcile de itinerariu conform **planșei 5**, figura 2, lizibilă din interior, trebuie aplicate pe fiecare platformă de intercomunicație, în proximitatea ușilor de acces. Inscripțiile figurând pe plăcile de itinerariu, lizibile din exterior și din interior, trebuie să coincidă din punct de vedere forme și textului.

- 42.3 În absența altor acorduri, textul plăcilor trebuie să corespundă textului din coloana a 2-a de la **EWP**. În ceea ce privește prezentarea inscripțiilor, este valabilă **planșa 6**.

- 42.3.1 Numele stațiilor trebuie scrise cu caractere latine în limba țării unde se află stațiile.

- 42.3.2 În cazul în care numărul și /sau numele trenului va fi indicat pe acesta, aceste indicații trebuie separate de cele de itinerariu printr-o trasă orizontală.

- 42.3.3 Plăcile trebuie să includă cu caractere mici, sigla proprietarului plăcii.

- 42.4 Plăcile de numerotare trebuie aplicate:

- fie pe peretele exterior al vehiculului, în proximitatea fiecărei uși,
- fie, dacă exista un echipament în apropiere, pe fețele interioare ale geamului fiecărei uși de acces.

Printre altele, o placă interioară cu numărul de ordine al vagonului trebuie aplicat la interiorul vehiculului în proximitatea plăcilor de itinerariu interioare.

Plăcile de numerotare interioare trebuie fixate, pe cât posibil, deasupra plăcii de itinerariu.

Plăcile de numerotare exterioare trebuie să fie vizibile chiar și atunci când ușile sunt deschise. În ceea ce privește dimensiunile lor și inscripțiile lor, plăcile de numerotare exterioare și interioare trebuie realizate conform **planșei 7** și să poarte inscripția numelui proprietarului plăcii pe față sau pe dos.

Aplicarea numărului de ordine pe placa de itinerariu este admisă.

- 42.5 Dispozițiile punctelor 42.2, 42.3 și 42.4 se aplică deasemenea serviciilor fixate conform punctului 3.3. În mod excepțional, aceste vehicule, inclusiv vagoanele port-auto utilizate în trenuri auto însoțite, pot fi prevăzute cu afișe mici care indică stația de destinație.
- 42.6 În cazul retragerii din circulație a unui vehicul, plăcile sale de itinerariu și de numerotare trebuie depozitate în vehiculul retras și returnat împreună cu acesta. Plăci improvizate sau afișe mici se vor plasa pe vehiculul de înlocuire conform punctului 42.5.
- 42.7 Plăci găsite sau necorespunzătoare trebuie returnate imediat proprietarului plăcilor.
- 42.8 Vagoane echipate cu SIV (Sisteme Informare Călători).
- 42.8.1 Utilizarea sistemelor SIV încărcate pentru itinerarii sau alte funcționalități pe vehicule vor trebui să facă obiectul unei convenții între deținător și IF utilizatoare.
- 42.8.2 În caz de disfuncționalități ale sistemului SIV, repunerea la loc a informațiilor de itinerariu și de numerotare trebuie executată.

IX. Sistemul de management al calității

43 Generalitati

- 43.1 Prezentul capitol descrie modul operativ de asigurarea calității care se aplica atunci când IF circula în cadru RIC. Descrie deasemenea modalitatea în baza căreia o IF membră RIC poate integra un acord bi- sau multilateral în conformitate cu prevederile pct. 5.2.1.
- 43.2 Starea tehnica care trebuie în mod obligatoriu să fie respectată de vehicule (conform pct. 2: Desemnarea vehiculelor) este prezentata în Capitolul VI, „Dispoziții tehnice”.

44 Catalogul avariilor

- 44.1 Catalogul avariilor se prezinta sub forma unui tabel si este inclus în **Anexa IX**. Nu reprezinta o listă exhaustivă a tuturor anomaliilor care ar putea apărea. Anomaliile care nu sunt menționate în catalog vor fi evaluate în conformitatea cod 99 din catalog.
- 44.2 In cautarea avariilor trebuie deasemenea să se țină cont de cele înscrise în carnetul de bord, care nu au fost în mod corect tratate.

45 Sistemul de management al calității (SMQ)

45.1 Definiții generale

Sistemul de management al calității (SMQ) permite sa garanteze calitatea tehnica cu ocazia transmiterii trenurilor. Obiectivul este de a determina o calitate tehnica fixa, prin prelevarea de mostre conform normei ISO 2859.

Aceasta calitate tehnica trebuie să fie în mod oficial asigurata iar măsurile trebuie sa conduca la păstrarea sau îmbunătățirea acesteia.

45.2 Obiectivele calității

Cerințele și caracteristicile de calitate sunt definite cu ocazia planificarii și sunt menționate în catalogul avariilor. Obiectivul de calitate agreat de IF-uri este de a obtine:

- o valoare cumulată a defecțiunilor (VCD) $\leq 1\%$ pentru clasa 5
- o valoare cumulată a defecțiunilor (VCD) $\leq 1\%$ pentru clasa 4 incepand cu 01.01.2018
- o valoare cumulată a defecțiunilor (VCD) $\leq 4\%$ pentru clasa 3 incepand cu 01.01.2018

Aceste valori se pot modifica funcție de feedback-ul din exploatare.

45.3 Personalul care realizeaza inspectiile de calitate

Inspectiile de calitate sunt efectuate de personal tehnic cu instruire specială în actualul sistem de management (SMQ).

Pentru realizarea acestor inspectii de calitate, personalul tehnic trebuie să verifice cu atenție lotul de vehicule avand la baza **Anexa IX**.

45.4 Defecte și catalogul avariilor

45.4.1 Este considerat ca fiind un defect, orice neconformitate definita in catalogul avariilor si care are drept consecinta o non-conformitate a vehiculul care nu mai poate satisface cerințele stabilite. Vehiculele asupra carora s-au înregistrat defecțiuni trebuie sa fi tratate conform prevederilor capitolelor IV - „Tratarea neregulilor” și VI - „Dispoziții tehnice”.

45.4.2 Clasificarea defecțiunilor

Defecțiunile se clasifică în funcție de gravitatea lor (defecte minore, majore sau critice) și sunt definite după cum urmează:

Clasa defecțiunii	Definiție	Valoarea defecțiunii
1	Defecțiuni fără importanță, fără impact asupra asigurarii transportului și siguranței circulației	0,002
2	Defecțiuni cu impact minor asupra asigurarii transportului	0,05
3	Defecțiuni minore Defecțiuni cu un impact semnificativ asupra circulației și defecțiuni cu impact asupra exploatarei vehiculelor	0,125
4	Defecțiuni majore Defecțiuni care nu mai permit garantarea asigurarii serviciului sau sunt susceptibile în a pune în pericol exploatarea	0,4
5	Defecțiuni critice Defecțiuni cu un impact considerabil asupra siguranței circulației și defecțiuni care ar putea reprezenta un pericol eminent pentru siguranța circulației	1,0

Clasele de defecțiuni 1 și 2 nu sunt luate în considerație în sistemul de management al calitatii aplicabil în capitolul de față.

45.4.3 Catalogul avariilor prezentat din **Anexa IX** include pentru clasele 3, 4 si 5 lista defecțiunilor asociate care sunt analizate cu ocazia controalelor.

45.5 Planificarea controalelor

Calculul numărului de vehicule care urmează a fi controlate, denumit „lotul teoretic pentru control”, este determinat pe baza „lot global”.

45.5.1 Lot global – Trenuri in serviciu regulat sau cele care prin programare este cunoscut pe intreaga perioada a anului calendaristic.

Lotul global include numarul tuturor vehiculelor necesare pentru acoperirea necesarului de circulatie prevazut de o altă IF in cadrul unui an calendaristic. Lotul global va fi majorat cu 10 % pentru includerea si a vehiculelor de rezerva.

45.5.2 Lot global – Trenuri speciale.

Lotul global include numarul tuturor vehiculelor care sunt predate de catre un IF catre o alta IF si care ar putea include deasemenea una sau mai multe IF de tranzit pe perioada unui an calendaristic.

45.5.3 Lot pentru control

Lotul teoretic pentru control este determinat pe baza normei ISO 2859 cu ajutorul:

- Tabelul I pentru care nivelul de control general II trebuie luat în considerație.

Extras din Tabelul I: literele care precizează ordinea de mărime a eșantioanelor

Numar total vehicule		Nivelul de control general		
		I	II	III
2 la	8	A	A	B
9 la	15	A	B	C
16 la	25	B	C	D
26 la	50	C	D	E
51 la	90	C	E	F
91 la	150	D	F	G
151 la	280	E	G	H
281 la	500	F	H	J
501 la	1200	G	J	K
1201 la	3200	H	K	L
3201 la	10000	J	L	M
10001 la	35000	K	M	N
35001 la	150000	L	N	P
150001 la	500000	M	P	Q
500001 la	infinit	N	Q	R

- Apoi, din tabelul II, pe baza căruia se stabilește dimensiunea esantionului

Litera de identificare	NQA	1	2,5
	Dimensiunea esantionului	Praguri de acceptare pentru	
		defecțiuni clasa 5	defecțiuni clasa 4
A	2	0	0
B	3	0	0
C	5	0	0
D	8	0	0
E	13	0	0
F	20	0	1
G	32	0	2
H	50	1	3
J	80	2	5
K	125	3	7
L	200	5	10
M	315	7	14
N	500	-	-
P	800	-	-
Q	1250	-	-
R	2000	-	-

NQA - Nivel de Calitate Acceptabil

Exemplu:

Fie IF A care are nevoie de un parc de 80 vehicule pentru asigurarea unei relatii. Rezerva de 10 % din parc reprezinta 8 vehicule. Numarul total de vehicule care trebuie luat in considerare este de 88 (lot global):

Conform Tabel I:

Intervalul pentru numarul total de vehicule este cuprins intre 51 la 90.

Litera de identificare corespunzatoare nivelului de control general II este: **E**.

Conform Tabel II:

Corespunzator literei de identificare **E** corespunde dimensiunea esantionului **13**

Lotul teoretic pentru control va fi deci: 13 pentru un lot global de 88 vehicule.

45.6 Metode de control

Conformitatea tehnică a vehiculelor transmise este măsurată pe perioada controlului pe esantioane.

Numărul controalelor pe esantioane care urmează a fi efectuate este definit urmare calculării lotului teoretic de control (vezi punctul 45.5). Dimensiunea minimă a lotului trebuie să corespundă literei D din tabelul II.

Dupa efectuarea transmiterii, aceste controale sunt efectuate, cel mai târziu, la stația finală.

IF de tranzit pot executa și ele controale de calitate dacă condițiile de circulație a trenului permit.

Metoda controlului de calitate se aplicabilă pentru circulația în cadrul RIC, dar și în cadrul Acordurilor realizate conform punctului 5.2.1 din RIC.

Controlul constă în efectuarea unei verificari detaliate atat la interior cat si la exterior, pe ambele părți, a părților vizibile ale vehiculului, pe liniile fără platforma.

Dupa caz, se recomandă completarea examinarii vizuale printr-un control de funcționare sau măsurare.

Pentru trasabilitate, se recomandă utilizarea protocolului de realizare a controlului de calitate si a raportului anomaliilor, în cazul defectelor din clasele 4 si 5, prezentat în Apendicele 6 la **Anexa IX** la RIC.

45.7 - Rezervat –

45.8 - Rezervat –

45.9 Prelucrarea informatica a defectelor și exploatare

- Rezervat -

45.10 Defectele deja etichetate sau luate în considerație (înregistrate în carnetul de bord **Model X**, conform punct 19.3) de către o IF predatoare sau o IF de tranzit de exemplu, nu sunt luate în considerare cu ocazia controalelor pe esantioane pentru calculul valorii cumulate a defectelor (VCD).

Defectele identice înregistrate pe mai multe echipamente al aceluiași vehicul (ex. fisa de împământare uzata pe 2 osii ale vagonului, etc.) nu trebuie luate în calcul decat o singura data pe vehicul.

Daca defectele unui subansamblu poate duce la aprecieri diferite, se va lua în calcul numai defectul care are clasa de defectare cea mai mare.

45.11 Analiza rezultatelor

45.11.1 Valoarea cumulată a defecțiunilor (VCD)

Valoarea VCD se calculează sub forma procentuala a defecțiunilor și este utilizată ca mijloc de măsurare al defectuoșităților loturilor controlate. În acest scop, defectele sunt asociate unei clase, funcție de impactul asupra exploatarei și asupra siguranței în exploatare, și anume:

- Clasa 3 rata 0,125/1
- Clasa 4 rata 0,4/1
- Clasa 5 rata 1/1

Valoarea VCD se calculează pe clasa de defecte, folosind formula următoare:

$$\text{VCD clasa de defect 3 (\%)} = \frac{(0,125 \times \sum \text{defectelor de clasa 3}) \times 100}{\text{Numărul total de vehicule controlate}}$$

$$\text{VCD clasa de defect 4 (\%)} = \frac{(0,4 \times \sum \text{defectelor de clasa 4}) \times 100}{\text{Numărul total de vehicule controlate}}$$

$$\text{VCD clasa de defect 5 (\%)} = \frac{(1,0 \times \sum \text{defectelor de clasa 5}) \times 100}{\text{Numărul total de vehicule controlate}}$$

- 45.11.2 Dacă urmare unui control se constată defecte din categoria 3, 4 și 5, rezultatele se transmit atât la proprietar cât și la IF predatoare precum și la alte IF de tranzit de pe parcursul trenului, dacă acestea sunt cunoscute. Adresele acestor IF se regăsesc în **Anexa I** (linia 11).

Serviciul responsabil (proprietar sau IF) al defectelor constatate trebuie să întreprindă măsurile de corectare. Dacă entitățile aflate la originea defectelor solicită un feedback, ele trebuie să fie informate.

- 45.11.3 O dată pe an, un bilanț al calitatii pentru anul N-1 trebuie să fie prezentat cu ocazia reuniunii GT QMS pe perioada careia vor fi discutate valorile VCD. Cu această ocazie, se pot decide măsuri complementare.

- 45.12 Dacă din păcate, măsurile corective solicitate de către IF care a realizat controlul nu au condus la o ameliorare, acțiunile care se vor lua ulterior funcție de natura circulației trenului (conform RIC sau pe baza de Acord conform punctului 5.2.1) sunt prezentate în diagrama din apendicele 3 la **Anexa IX**.

46 Includerea unei IF semnatare RIC intr-un acord

46.1 Generalitati

Această procedură este recomandată IF care intenționează să încheie Acorduri. Această procedură nu este aplicabilă IF care fac deja parte integranta dintr-un Acord, în sensul punctului 5.2.1.

În vederea includerii de noi IF în cadrul unui Acord și independent de valoarea cumulativă a defectelor, IF care aplică o procedură inspirată de norma ISO 2859 (Reguli privind esantioanele pentru control conform Nivelului de Calitate Acceptabilă (NQA)).

Totuși, o IF nu poate fi inclusă în cadrul unui Acord decât dacă accesibilitatea lotului de control pentru circulația sa a fost constatată pe o perioadă de timp definită. Accesibilitatea lotului controlat depinde de numărul defectelor identificate funcție de clasele de defecte studiate.

Lotul de control este definit pe o perioadă de circulație de 3 luni și defectele studiate se limitează la defecte din clasele 4 și 5.

Controalele trebuie puse în aplicare astfel încât rezultatele să fie disponibile cel mai târziu o lună înainte de reuniunea anuală.

Acest lot de control trebuie să fie de minimum 80 vehicule care pot fi repartizate la toate IF membre ale Acordului.

Controlul vagoanelor implicate poate fi efectuat de asemenea în cadrul unei circulații pe rețeaua proprie.

Este posibilă definirea unei adeziuni temporare pentru integrarea în Acord.

46.2 Metodologie

Dimensiunea lotului de control care urmează a fi analizat pe o perioadă de 3 luni va fi determinat cu ajutorul tabelelor I și II prezentate la punctul 45.5 în același mod cu cea utilizată la determinarea lotului de control teoretic.

Odată definită dimensiunea lotului, nivelul de acceptare ce nu trebuie depășit pentru defectele din clasele 4 și 5 sunt determinate cu ajutorul tabelului II.

Exemplu: Într-o perioadă de 3 luni, IF A transmite 225 vagoane.

Tabelul I din punctul 45.5 pentru nivel de control general II indică litera de identificare **G**.

Tabelului II de la punctul 45.5, pentru litera de identificare **G** ne indică dimensiunea lotului de control la **32** vagoane și un prag de acceptabilitate pentru defectele din clasa 5 de 1 și pentru defectele din clasa 4 de 2.

În acest exemplu, dacă au fost identificate 2 defecte din clasa 5 sau 3 defecte din clasa 4 din lotul de control, IF nu poate fi acceptată imediat în cadrul unui Acord.

Documentul din Apendice 4 „Raport preliminar privind includerea unei IF în cadrul unui Acord”, poate fi utilizat pentru raportarea constatarilor făcute cu ocazia verificărilor de calitate efectuate asupra lotului de control.

Astfel se poate valida fiabilitatea condițiilor stabilite pentru integrarea unui IF în cadrul unui Acord conform punctului 5.2.1.

46.3 Analiza rezultatelor

Condițiile de transmitere și modalitățile de validare a acceptării unei IF în cadrul unui Acord urmare înregistrărilor realizate cu ajutorul prevederilor din Apendicele 4 la **Anexa IX**, trebuie reglate printr-un acord realizat între IF implicate.

Un proces model de acceptare într-un Acord de confidențialitate se afla în Apendicele 5 la **Anexa IX**.

Odată acceptată în cadrul unui Acord, IF trebuie să îndeplinească obiectivele de calitate convenite pentru Valorile Cumulate de Defectelor conform punctului 45.2 pentru clasele de defecte 3, 4 și 5.

Dacă VCD depășesc toleranțele conform punctului 45.2, datele sunt prezentate în diagrama prezentată în Apendicele 3 la **Anexa IX**.

Modalitățile de excludere a unui membru care nu respectă aceste toleranțe trebuie să fie definite în cadrul Acordului. Se recomandă totuși organizarea unei reuniuni speciale a tuturor membrilor unui Acord înainte de excluderea definitivă a unui IF.

Anexe

Lista semnatarilor/aderantilor la RIC

Cod RICS	Inițiale	Denumirea companiei	
1120	FPC (RZD)	JSC „Federal Passenger Company”- subsidiară a JSC „Russian Railways”	I-1
0043	H-GYSEV	GYSEV/Raaberbahn - Gyor-Sopron-Ebenfurt Railways	I-2
0044	BIH-ŽRS	Željeznice Republike Srpske	I-3
1062	ŽPCG	Željeznicki prevoz Crne Gore AD Podgorica	I-4
0050	ŽFBH	J.P. Željeznice Federacije Bosne I Hercegovine d.o.o.	I-5
1251	PKP IC	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	Ceske drahy a.s.	I-9
3246	RJ	Regiojet a.s.	I-10
1155	MAV-START	MAV-START AG	I-11
	H-MNOS	MAV Nosztalgia Ltd	I-12
3381	CRSHU	Continental Railway Solution Kft.	I-13
1156	ZSSK	Železnica spolocnost Slovensko a.s.	I-14
	WSt	Wagon Service travel s.r.o.	I-15
1171	RENFE	Renfe Viajeros S.A.	I-16
1172	SV (ZS)	Srbija Voz a.d.	I-17
1073	TRAINOSE	TrainOSE S.A.	I-18
1174	SJ	SJ AB	I-19
0075	TCDD	National Railway Administration of Turkish Republic	I-20
1076	NSB	Norges Statsbaner AS	I-21
1178	HŽ	Hrvatske Željeznice Putnicki prijevoz d.o.o.	I-22
1179	SŽ	Slovenske Železnice d.o.o.	I-23
1080	DB	Deutsche Bahn Fernverkehr AG	I-24
3510	D-BTEX	Bahn Touristik Express GmbH	I-25
	D-EURO	Euro-Express Sonderzuge GmbH&Co.KG	I-26
1181	ÖBB	ÖBB Personenverkehr AG	I-27
0082	CFL	Societe 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
3270	TN	Trenord Srl	I-31
1184	NS	Nederlandse Spoorwegen N.V.	I-32
	WCB	Wagon Care B.V.	I-33
0063	BLS	Railways BLS AG	I-34
1185	SBB / CFF/ FFS	Swiss Federal Railways	I-35
	CENTRALBAHN	Centralbahn AG	I-36
1186	DSB	DSB SOV	I-37
1187	SNCF	SNCF Mobilites	I-38
3216	THELLO	Thello S.A.S.	I-39
	VSOE	Venice Simplon-Orient-Express LTD	I-40
3036	GKB	Graz-Koflacher Bahn und Busbetrieb GmbH	I-41
3521	AWR	AW Rail	I-42
3539	RAIL2U	Rail2U B.V.	I-43
1088	SNCB/ NMBS	Societe Nationale des Chemin de Fer Belges/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	I-44
1094	CP	CP – Comboios de Portugal E.P.E.	I-45
	MSM	European Train Company	I-46
3160	LTE	Logistik a Transport Slovakia s.r.o.	I-47
3390	SVDE	SNCF Voyages Deutschland GmbH	I-48
3608	WLB	Wiener Lokalbahnen GmbH	I-49

Fisa informativa a fiecarui aderant care poate fi consultata pe site UIC la urmatoarea adresa:

<https://uic.org/ric-a> precum si pe extranet UIC

1	RICS (Codul)		
2	Inițiala țării		Tara:
3	IF		Tara:
	Detinator		Inițiala:
4	Denumirea companiei		
	Nr. TVA:		
5	Correspondența pentru deconturi și redevente (Anexa. VIII)	Numele: ✉:	📞: 📠: @:
6	Comunicare cu privire la circulația vagoanelor de călători (Art. 3+4+8+9+19)	Numele: ✉:	📞: 📠: @:
		Monitorizat 24 ore pe zi Numele: ✉:	📞: 📠: @:
7	Vagoane avariate. Cerere pentru piese de schimb (Art. 12)	Numele: ✉:	📞: 📠: @:
8	Piese avariate de la vagoanele de călători (Art. 12.4)	Numele: ✉:	📞: 📠: @:
9	Correspondent GT1 și GT5 (chestiuni generale în legătură cu RIC)	Numele: ✉:	📞: 📠: @:
10	Reprezentant autorizat legal pentru votarea în cadrul AG RIC (Art. 5.2.2 R.I./GO/ I.R.)	Numele: ✉:	📞: 📠: @:
	Reprezentant autorizat legal pentru votarea în cadrul AG RIC/A (Art. 5.1.2 R.I./GO/ I.R.)		
11	Correspondent pentru rapoartele referitoare la Capitolul IX	Numele: ✉:	📞: 📠: @:
Comentarii:			

Condiții speciale impuse de catre entitatile a caror responsabilitate le revine pentru acceptarea vehiculelor în compunerea trenurilor de călători

Există posibilitatea de a face trimeri (link-uri) catre **Anexa II**. Conținutului acestor legaturi au un caracter obligatoriu. In acest caz, trimiterea catre link-ul menționat trebuie urmat de un rezumat al prevederilor principale. Rezumatul are doar rol informativ.

Codul de țară	IF/GI/ANS	Condiții speciale
1. Condiții speciale cu aplicare generală		
50	ZFBH	
51	PKP	
54	Drazni urad CR (ANS tcheque)	
	SZDC (GI)	
	CD (EF)	
55	MAV-PŰ	
	ANS	<p>Frana ultimului si primului vagon din compunerea trenului trebuie sa fie activa</p> <p>Discul „Fine tren” nu trebuie sa acopere semnalele electrice de „Fine tren” (nu este admis nici o acoperire partiala). Astfel discul „Fine tren” trebuie sa fie utilizabila si pozitionata in consecinta</p> <p>Trenurile cu circulatie regulata trebuie sa fie echipate incepand cu 01.01.2021 cu dispozitive de control al usilor acces laterale – selectiv avand control centralizat de blocare al usilor si de intrerupere de la locomotiva in cazul unei usi deschise.</p> <p>Vagoanele care nu sunt adaptate la aceste operatii, pot fi utilizate in baza unor acorduri speciale in trenurile operate de MAV-START.</p>
	MAV-START	<p>Nr. 17 Fisa de radioficare tip UIC a vagonului de călători trebuie să fie in stare de functionare. Dispozitivul central de alimentarea cu IT al vagoanelor care circula pe o linie neelectrificata si pe care se utilizeaza locomotive diesel, trebuie să fie in stare de functionare la o tensiune de 1500 V, 30-51 Hz.</p> <p>Vagoanele trebuie sa aiba marcajul fisei UIC tip „4” sau „6” sau „8” sau „9” conform Anexei V/11 (fig. 4, fig. 6, fig. 8, fig.9)</p> <p>Vagoanele care nu sunt adaptate la aceste operatii, pot fi utilizate in baza unor acorduri speciale in trenurile operate de MAV-START.</p>
65	MZ	
72	ZS	

Codul de țară	IF/GI/ANS	Condiții speciale
73	OSE	În trenurile care circulă cu viteze mai mari de 80 km/h, vagoanele de călători, vagoanelor de bagaje și vagoanelor poștă trebuie să aibă o tară de cel puțin 16 t.
74	SJ	
75	TCDD	Nr. 36 Iluminat: electric (24 V).
76	NSB	
78	HZ	
79	SZ	
80	DB Netz AG	
	Eisenbahn Bundesamt	

Codul de țară	IF/GI/ANS	Condiții speciale
	DB Fernverkehr AG	

Codul de țară	IF/GI/ANS	Condiții speciale
81	OBB Infra- struktur AG	<p>Nr. 17 Toate vehiculele dintr-un tren de călători și/sau agenți operatori și care circulă pe o secțiune de linie pe care este necesar sistemul SAFI (inhibarea semnalului de alarmă), trebuie să fie echipate cu mijloace de dezactivare a semnalului de urgență pentru călători.</p> <p>Compatibilitatea inhibarea semnalului de alarmă a diferitelor tipuri de vehicule (vagon-motor, vagon de călători) din compunerea trenului, trebuie luate în calcul de către IF cu ocazia încheierii acordurilor de circulație a trenurilor (de ex. FTE...).</p> <p>Lista următoare prezintă cele mai importante linii care au componenta secțiunii cu SAFI, dar care se prezintă a nu fi exhaustivă.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wien Hauptbahnhof si Wien Westbahnhof – Salzburg • Wien Hauptbahnhof – Villach – Tarvisio Boscoverde • Wien Hauptbahnhof – Wien Nordbahnhof • Linz – Leoben • Salzburg - Villach Hauptbahnhof – Jesenice • Kufstein – Innsbruck – Brenner • Innsbruck – Lindau • Innsbruck – Mittenwald • Worgel – Bischofshofen – Selzthal <p>Toate vagoanele trebuie să fie dotate cu dispozitive de sonorizare cu legătură interfon în stare funcțională.</p> <p><u>Cerințe pentru personalul aflat în serviciu care nu este solicitat pentru asistență la evacuarea din tren.</u></p> <p>Personalul societăților care prestează servicii în tren trebuie să fie instruiți pentru auto-salvare și instruiți cu dispozitivele SAFI (Semnal de alarmă cu frana inhibată).</p> <p><u>Cerințe pentru personalul aflat în serviciu care este solicitat pentru asistență la evacuarea din tren.</u></p> <p>Începând cu 01/07/2013, tot personalul de deservire vagoane de dormit și cușeta trebuie să fie instruit cu privire la cerințele prevăzute în decretul privind controlul și verificarea aptitudinilor personalului feroviar (cap. 23 Serviciu operațional și Cap. 34 Evacuarea din tren), precum și la participarea lor activă care poate fi necesară cu ocazia evacuării din tren în caz de urgență (auto-salvare). Pentru personalul instruit înainte de data de 1 iulie 2013, faza de tranziție expiră la 30 iunie 2015.</p> <p>Personalul de deservire vagoane de dormit și cușeta trebuie să aibă cunoștințe suficiente de limbă germană care să le permită comunicarea cu colegii lor austrieci ÖBB având ca subiect probleme de exploatare.</p> <p>Vagoanele de călători trebuie prevăzute, în zonele din dreptul ușilor de acces sau la extremitățile culuarului lateral, cu pictograme prevăzute cu săgeți de indicații de siguranță care să includă următoarele informații:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Interlocutor (ri) în cazul apariției unei (or) anomalii; • Indicație privind locul instalațiilor de securitate și instrucțiuni de folosire; • Ce se face în caz de incendiu; • Ce se face pentru a cobori din tren (în caz de evacuare).

Codul de țară	IF/GI/ANS	Condiții speciale
81	OBB Infra- struktur AG	<p>Nr. 17 Începând cu data de schimbare a planului de mers decembrie 2014, toate vagoanele-cușetă și vagoanele de dormit care circulă în trenurile OBB Personenverkehr AG trebuie dotate cu dispozitive care să detecteze începutul de fum sau incendiu.</p> <p>Aceste dispozitive trebuie în mod obligatoriu să supravegheze următoarele spații:</p> <ul style="list-style-type: none"> - compartimente, - toaletele WC, - cabinele de duș, - compartimentele de serviciu, - culuarul lateral, - tablourile electrice. <p>În caz de detectare fum sau foc, aceste dispozitive trebuie să declanșeze automat o alarmă în vagon. Acest tip de alarmă trebuie de asemenea să fie declansată printr-un dispozitiv manual situat pe culuarul lateral. Indicatorii de control trebuie să fie amplasați în locuri vizibile, pentru a fi sesizate atât în timpul exploatării cât și cu ocazia verificărilor.</p> <p>Pictogramele trebuie realizate conform Anexei V/21 și Anexei V/10 în ceea ce privește instalația de sonorizare și interfon, dispozitivele de inhibare semnal de alarmă precum și pentru frâna electromagnetică.</p> <p>Nr. 27 Frâna electromagnetică: obligatorie pentru vagoanele din compunerea trenurilor a căror viteză este mai mare de 140 km/h</p> <p>Nr. 32.8 Toate vagoanele, inclusiv cele fără semn RIC, trebuie, pe rețeaua OBB, echipate cu cel puțin un stingător de incendiu, conform Fisei UIC 564-2.</p> <p>Nr. 36.10 Vagoanele de călători trebuie să fie dotate cu linie de comandă cu 13 sau 18 poli, conform Fisei UIC 558.</p>
	ANS	<p>Nr. 33 În Austria, nu trebuie utilizate ca mijloace de transport doar vagoanele asupra cărora ultima verificare periodică a usilor cu acționare motorizată (ex. usile de acces) nu depășește mai mult de 15 luni. Funcționarea dispozitivelor de siguranță a usilor, uzura lor precum și modul de funcționare trebuie să fie verificate. Rezultatul acestora trebuie să fie consemnat.</p>

Codul de țară	IF/GI/ANS	Condiții speciale
83	RFI	
	ANSF	
	TI	
84	NS	

Codul de țară	IF/GI/ANS	Condiții speciale
85	CFF/SBB/FFS	

Codul de țară	IF/GI/ANS	Condiții speciale
85		
86	DSB	
87	SNCF RESEAU	

Codul de țară	IF/GI/ANS	Condiții speciale
87	EPSF	

Codul de țară	IF/GI/ANS	Condiții speciale
87	SNCF	
88	SNCB/NMBS	
	INFRABEL SSICF	

2. Condiții complementare pentru acceptarea de vehicule aparținând terților non-aderanți RIC

Acceptarea vehiculelor aparținând terților non-aderanți RIC se face obligatoriu pe baza unui acord/contract prealabil încheiat între detinator și IF aderanta RIC care a pus în circulație vehiculele în exploatare pe baze RIC.

Acest acord/contract trebuie în mod obligatoriu să stabilească:

- condițiile de utilizare a vehiculelor;
- parcursurile în serviciu și goale;
- salubritatea;
- repararea avariilor;
- modalitatea de decontare
- responsabilitatea:
 - în cazul avarierii vehiculelor,
 - pentru avariile cauzate terților sau căii ferate de către vehicule (responsabilitate civilă, certificat de înregistrare a vehiculelor, angajarea detinatorului în ceea ce privește respectarea legislației în vigoare referitoare la mentenanță etc.).

Înainte de prima circulație a trenului, celelalte IF participante pe ruta solicitată trebuie să fie informate cu privire la existența acestui acord/contract.

Prescripții referitoare la admiterea vehiculelor în trafic internațional de către IF circulând pe rețelele de cale ferată largă

Prescripții pentru transportul vehiculelor pe ferry-boat

Recomandări privind salubritatea vagoanelor

1. Descrierea cerințelor de calitate și a metodelor de control

Număr de ordine	Denumirea și descrierea calității	Metoda de control
1	2	3
1	„Fără miros dezagreabil”	Prin miros
2	„Curat” Oglindile și geamurile nu trebuie să prezinte linii sau urme. Alte obiecte: după frecarea cu un șervețel de hârtie albă, acesta nu trebuie să prezinte nici o pată (cenusiul șervețelului este admis până la gradul 2 pe scara „Bachara”).	Se verifică vizual și se freacă cu un șervețel de hârtie albă
3	„Aspect curat” Obiectul nu trebuie să prezinte nici o urmă de pată vizuală evidentă. Trebuie totuși să se țină cont de structura și materialele din care obiectul este confecționat. Alterarea culorii (decolorare), materialele adezive, urmele de uzură nu constituie pată în sensul acestei cerințe de calitate.	Se verifică vizual
4	„Fără murdarie grosieră sau deranjantă” Suprafețele vizibile și suprafețele de contact nu trebuie să prezinte murdarie deranjantă (ex. pete datorate lichidului băuturilor) și depuneri mari de praf. Deșeurile grosiere (cutii de conserve, sticle) trebuie să fie înlăturate.	Se verifică vizual
5	„Golit” Cutia de resturi trebuie să fie curățată de toate resturile (chiar și de cele lipicioase).	Se verifică vizual
6	„Existența materialelor de consum” În WC-uri și toalete, distribuitorii de săpun, recipientele pentru hârtie igienică și șervețele din hârtie trebuie să fie complete și trebuie să existe în cantitate suficientă. WC-urile etanșate dotate cu uscătoare electrice de mâini nu trebuie dotate cu șervețele din hârtie. Cerința de calitate este îndeplinită atunci când mai mult de 50% din capacitate este disponibilă în fiecare caz.	Se verifică vizual
7	„Repus în ordine” La această noțiune se regăsesc:	
7.1	„În poziție normală” Scaunele, tetierele, husele de protecție, cotierele, măsuțele rabatabile, perdelele, scrumierele trebuie să fie în poziție normală.	Se verifică vizual
7.2	„Atarnat” Inscripțiile publicitare trebuie să fie puse în ordine și - dacă este necesar - atarnate.	Se verifică vizual
7.3	„Îndepărtat/ridicat” Revistele, paharele, ambalajele metalice și deșeurile trebuie îndepărtate/ridicate.	Se verifică vizual
8	„Închis” În trenurile încălzite și în caz de ploaie, ferestrele lăsate deschise în spațiile neutilizate trebuie să fie închise.	Se verifică vizual

2. Recapitularea cerințelor de calitate pe părți din vehicul asupra vehiculelor RIC care circulă în trafic internațional

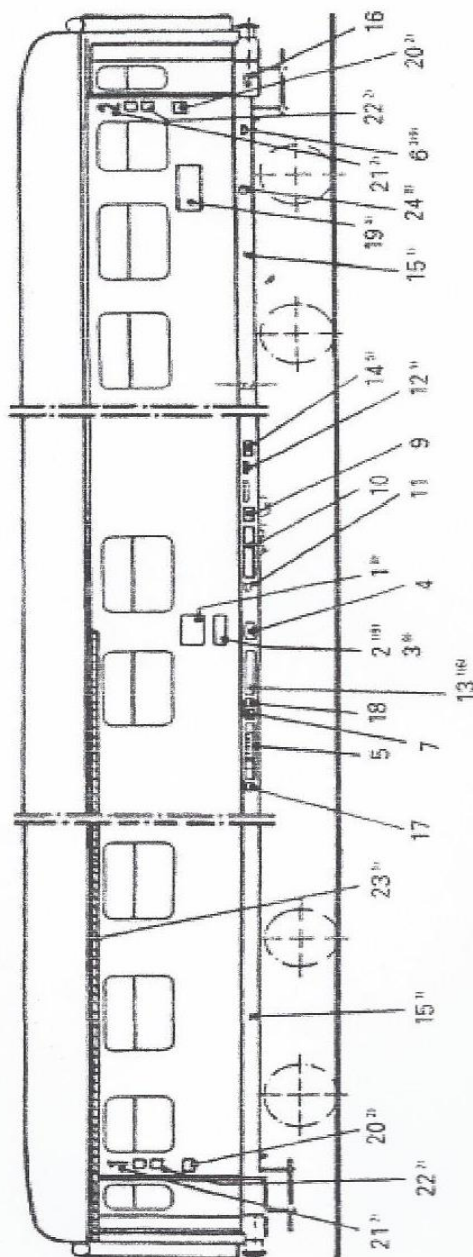
Număr de ordine	Partea din vehicul	Cerințe de calitate per parte de vehicul pentru:	
		salubritizarea în stația de îndrumare în parcurs (RIC pct. 7.1)	salubritizarea în stația finală a trenului (RIC pct. 7.2)
1	2	3	4
1	WC și toalete	Fără miros dezagreabil	Fără miros dezagreabil
1.1	Oala WC - interior	Aspect curat	Aspect curat
1.2	Oala WC - exterior – scaun ansamblu, capac WC, chiuvetă, măsută, mânere, bare, pardoseală. Suprafețe exterioare ale pereților, ușilor și dulapuri.	Aspect curat Aspect curat	Aspect curat Aspect curat
1.3	Coloana/tubul de evacuare	Fără mizerie deranjantă	Fără mizerie deranjantă
1.4	Recipient pentru prosoape din hârtie folosite	Golit Fără mizerie deranjantă	Golit
1.5	Scrumiere, cutii de resturi	Golite Fără mizerie deranjantă	Golite
1.6	Mecanisme de acționare, plafoane, ramele ferestrelor, țevi, diverse	Aspect curat	Fără mizerie deranjantă
1.7	Oglinzi, rame (interioare)	Aspect curat	Aspect curat
1.8	Produse de consum	Rezerve disponibile	Rezerve disponibile
1.9	Dispersoare pentru iluminat	Aspect curat	--
2	Platforme, culoare laterale, compartimente, alte spații		
2.1	Capitonajele scaunelor, cotierelor, tetierelor și spătarelor. Inclusiv în vagoanele P partea posterioară a spătarelor, părțile vizibile ale cadrelor scaunelor sau cușetelor.	Aspect curat	Fără mizerie deranjantă
2.2	Husele tetierelor	Aspect curat	--
2.3	Scrumiere, cutii de resturi	Golite Fără mizerie deranjantă	Golite
2.4	Plafon, suprafețele pereților și ușilor, ramele ferestrelor, mese, măsute, mânere, bare, panouri de rezervare, ramele fotografiilor.	Aspect curat	Fără mizerie deranjantă
2.5	Dispersoare pentru iluminat	Aspect curat	--
2.6	Rastel bagaje	Aspect curat	Fără mizerie deranjantă
2.7	Oglinzi, geamuri interioare, suprafața interioară a geamurilor, alte suprafețe din sticlă	Aspect curat	Aspect curat

Număr de ordine	Partea din vehicul	Cerințe de calitate per parte de vehicul pentru:	
		salubritizarea în stația de îndrumare în parcurs (RIC pct. 7.1)	salubritizarea în stația finală a trenului (RIC pct. 7.2)
1	2	3	4
2.8	Storuri	Fără mizerie deranjanta	--
2.9	Rezervat	Rezervat	--
2.10	Fotografii	Aspect curat	--
2.11	Mochete	Fără mizerie deranjanta	Fără mizerie deranjanta
2.12	Traverse, covorase	Fără mizerie deranjanta	Fără mizerie deranjanta
2.13	Podea fără mochetă, covorase	Fără mizerie deranjanta	Fără mizerie deranjanta
2.14	Răzuitoare, ștergătoare de picioare	Fără mizerie deranjanta	Fără mizerie deranjanta
2.15	Partea inferioară a ușii batante	Fără mizerie deranjanta	Fără mizerie deranjanta
2.16	Suprafețele ușilor de intercomunicație, ușile de intercomunicație. Interiorul dulapurilor și cofretelor. Burdufurile de intercomunicație, garniturile de cauciuc din jurul jaluzelelor rulabile.	Fără mizerie deranjanta	Fără mizerie deranjanta
2.17	Placi de itinerar și număr de ordine	Fără mizerie deranjanta	--
2.18	Extinctoare, cutii de prim ajutor (unde este cazul)	Aspect curat	--
2.19	Capitonaje, grătare de aerisire, alte elemente de încălzire nesuținute	Fără mizerie deranjanta	--
2.20	Compartimentul în întregime	Pus în ordine	Pus în ordine
3	Interiorul vehiculului în ansamblu Părți nespecificate în altă parte	Fără mizerie deranjanta	Fără mizerie deranjanta
4	Exteriorul cutiei vehiculului		
4.1	Bare de susținere, mânere uși	Aspect curat	
4.2	Treapta de acces, uși	Fără mizerie deranjanta	
4.3	Plăci de itinerar, plăci cu numărul de ordine	Fără mizerie deranjanta	
4.4	Exteriorul ferestrelor vehiculului	Aspect curat (în condiții climatice normale)	
4.5*	Suprafața exterioară a vehiculului Inscripții pe vehicul	Aspect curat (în condiții climatice normale)	
	*Notă: de efectuat, pe cât posibil, cu instalații de curățire exterioară		
4.6	Lampii finale ale ultimului vagon și ale vagoanelor directe	Aspect curat	Aspect curat

3. Recapitularea lucrărilor de realizat (T) si ale cerințelor de calitate (Q) pentru fiecare parte a vehiculului pentru salubritizarea în parcurs

Număr de ordine	Partea din vehicul	Salubritizarea în parcurs (RIC pct. 7.5)	
		T	Q
1	2	3	4
1	Lucrări de repunere în ordine		
1.1	Scaune	Se așeza scaunele în poziție inițială	În poziție normală
1.2	Tetiere	Se redreseaza	În poziție normală
1.3	Huse tetiere	Se întind în mod corect	În poziție normală
1.4	Cotiere	Se coboară	În poziție normală
1.5	Perdele, storuri	Se trag sau se ridică	În poziție normală
1.6	Scrumiere	Se vor reaseza și închide	În poziție normală
1.7	Capace scrumiere	Se vor închide	Închis
1.8	Inscripții publicitare	Se atarna, unde e cazul	atarnate
1.9	Ziare, pahare, ambalaje și alte deșeuri	Se vor îndepărta	Înlăturate
1.10	Ferestre	În trenurile încălzite: se închid (daca e cazul, după consultarea călătorilor)	Închise
2	Lucrări de salubritizare		
2.1	Colectarea gunoierului (cutiile de resturi din compartimente și culoar)	Se golesc	Golite
2.2	Oglinzi și suprafețe din sticlă	Îndepărtați mizeria neobișnuite si dacă este necesar stergeti cu o cârpă umedă	Fără mizerie deranjanta
2.3	Ferestre, cadre de fereastră, etajera	Îndepărtați mizeria neobișnuita, dacă este necesar stergeti cu o cârpă umedă	Fără mizerie deranjanta
2.4	Mânere, mânere de uși	Îndepărtați mizeria neobișnuite, dacă este necesar stergeti cu o cârpă umedă	Fără mizerie deranjanta
2.5	Oala WC inclusiv scaunul și capacul	Îndepărtați mizeria neobișnuite, dacă este necesar stergeti cu o cârpă umedă	Fără mizerie deranjanta
2.6	Chiuvețe	Îndepărtați mizeria neobișnuite, dacă este necesar stergeti cu o cârpă umedă	Fără mizerie deranjanta
2.7	Suprafețele pereților	Îndepărtați mizeria neobișnuite, dacă este necesar stergeti cu o cârpă umedă	Fără mizerie deranjanta
2.8	Hârtie igienică	Completează cu rezerva	Rezervă disponibilă
2.9	Săpun	Completează cu rezerva	Rezervă disponibilă
2.10	Prosoape de hârtie	Completează cu rezerva	Rezervă disponibilă
2.11	Provizia de apă	Completează cu rezerva	--
3	Diverse		
3.1	Spatiile		
	<ul style="list-style-type: none"> - care conțin echipamente importante scoase din funcțiune, - care nu pot fi salubritizate în parcurs din cauza unui grad ridicat de mizerie - unde apa lipsește din instalațiile sanitare 		
3.2	trebuie să fie închise și reparate printr-o pictogramă conform Model S Personalul care transportă materialele de salubritizare și sacii de gunoi trebuie să procedeze astfel încât să nu deranjeze călătorii atunci cand trece prin tren, în special prin vagonul restaurant		

Anexele V/1 – V/23
Inscripții și semne



- | | | |
|---|---|---|
| 1) Inscripție neobligatorie | 3) Această inscripție se aplică pe partea cu frâna de mână și poate fi ușor deplasată pentru a asigura în orice moment vizibilitatea sa, | 8) Se admite aplicarea acestei inscripții în alt loc pe fața vagonului. |
| 2) Se admite plasarea acestei inscripții la același nivel între prima și a doua fereastră | 4) Dacă nivelul inferior al primei ferestre este superior celorlalte ferestre și spațiul dintre fereastră și ușa de urcare este insuficient, placa de numerotare poate fi plasată și deasupra plăcii de itinerariu. | 9) Se admite aplicarea acestei inscripții pe fața vagonului, în stânga, în fața cartușului RIC. |
| 5) Dimensiuni: | - înălțime minimă: 160 mm
- lungime minimă: 250 mm | Inscripțiile și mărcile se vor aplica pe fiecare parte a vagonului, în aceeași ordine, de la stânga la dreapta, pe fiecare parte a vagonului. |
| 6) Rezervat amplasării unei a doua inscripții în cazul împrumutării vagonului. | | |
| 7) Rezervat. | | |

Inscripțiile și mărcile se vor aplica pe fiecare parte a vagonului, în aceeași ordine, de la stânga la dreapta, pe fiecare parte a vagonului.

Reperul	Denumirea inscripțiilor și a semnelor	Tenta de adoptat pentru inscripție ²⁾
1	Sigla deținătorului	alb până la galben
2	Indicarea tipului ¹⁾	idem
3	Numărul de înmatriculare conform STI OPE	idem
4	Tara, masa totală, numărul de locuri sezut și limita de încărcare pentru furgoane și vagoane poștă	idem
5	Semnul RIC și caracteristici de alimentare cu energie	idem
6	Pictograma și inscripția masei frânate obținute cu frână de mană	tentă închisă pe fond clar
7	Semn pentru vehiculele echipate cu sonorizare, cu dispozitiv electropneumatic de închidere a ușilor și telecomandă pentru iluminat	alb până la galben
8	Rezervat	
9	Lungimea peste tampoane, distanța dintre pivoți și, la boghiuri, ecartamentul osiilor	idem
10	Inscripții și semne pentru frână	alb până la galben și roșu
11	Semne pentru vehicule echipate cu frână R	alb până la galben
12	Loc pentru inscripții naționale referitoare la frână ¹⁾	alb până la galben și roșu
13	Stația de domiciliu a vehiculului ¹⁾	culoare contrastantă
14	Căsuță pentru etichete	căsuță încadrată cu o culoare contrastantă pe culoarea vehiculului
15	Reper al punctului de apucare pentru ridicare ¹⁾	alb până la galben
16	Anul de construcție al vehiculului ³⁾	
17	Semnul MC (numai pentru membrii OSJD)	
18	Reper pentru vehiculele etanșe la presiune, pentru vehiculele apte a circula pe linii cu pondere mare de tunele precum și pentru vehicule dotate cu toalete etanșe.	alb până la galben
19	Placă de itinerariu exterioară (dacă nu este înlocuită de afișaj)	tentă închisă pe fond alb
20	Placă de numerotare exterioară (dacă nu este înlocuită de afișaj)	roșu pe fond alb
21	Pentru vagoanele de călători: indicarea clasei	culoare contrastantă
22	Pictograme și informații permanente scrise eventual pentru călători în banda de informații	culoare contrastantă
23	Bandă de identificare a clasei 1 ¹⁾	în spectrul de galben
24	Reper al gurilor de vidanjare pentru WC etanșe	culoare contrastantă

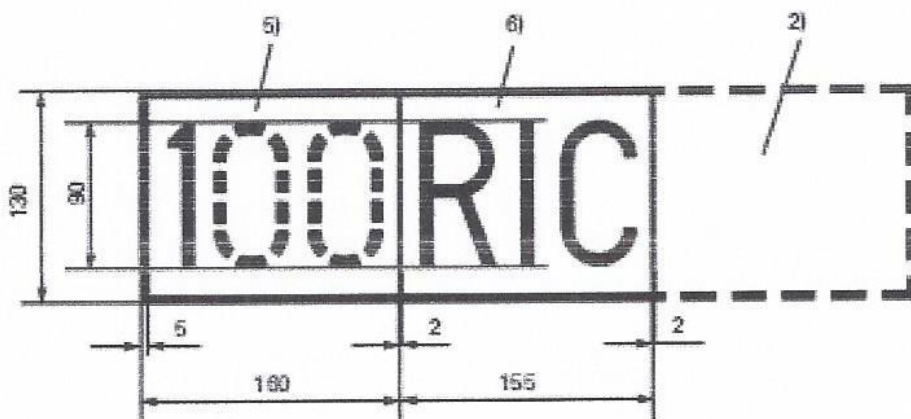
¹⁾ Inscripția nu este obligatorie.

²⁾ Dacă inscripțiile se înscriu pe fond clar, folosiți o culoare contrastantă.

³⁾ Anul de construcție trebuie să fie indicat pe placa constructorului vehiculului

Semne și inscripții RIC (extrase din Fișa UIC 580)

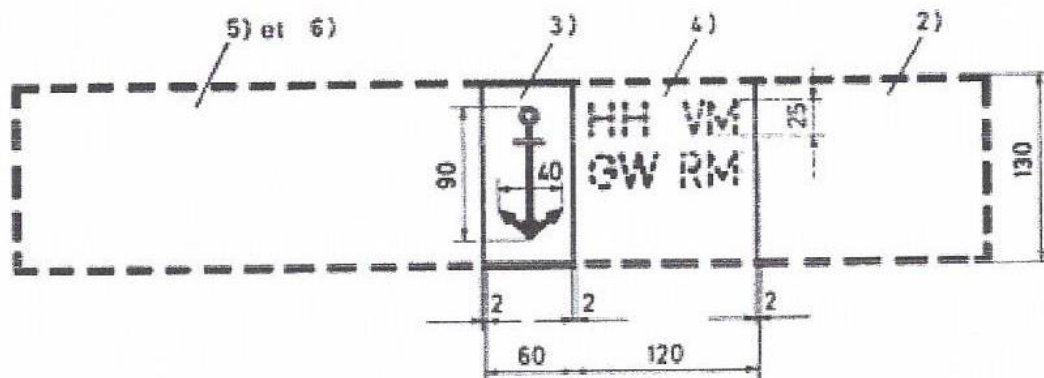
Fig. 1



Semne pentru vehicule care:

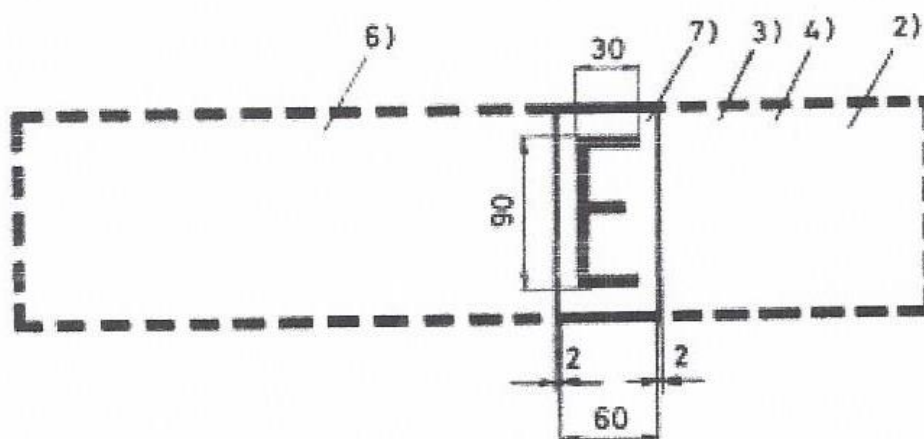
- satisfăcând prescripțiile de la numerele 17.1 și 17.2,
- putând circula la viteza maximă indicată în chenarul din stânga semnului RIC,
- nu pot fi încorporate într-un tren decât dacă respectă condițiile cerute în **Anexa II** RIC pentru tot parcursul prevăzut

Fig. 3



Semne suplimentare pentru vehiculele care satisfac condițiile din **Anexa III**.

Fig. 4



Semn suplimentar pentru vehiculele care satisfac condițiile de circulație din trenurile pe liniile rețelei cu ecartament lărgit din Spania și din Portugalia (**Anexa II**)

²⁾ Se scrie în acest chenar inscripțiile referitoare la alimentarea cu energie care figurează în **Anexa V/6**.

³⁾ Vehiculele care corespund condițiilor generale din **Anexa III** pentru trecerea pe ferry-boat primesc acest semn care reprezintă o ancoră.

⁴⁾ Inscripție prescurtată a traseului de ferry-boat conform **Anexei III**, pe care vehiculele sunt deasemenea apte să le utilizeze.

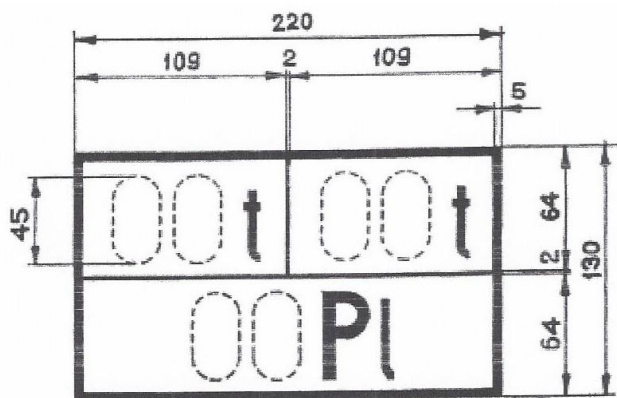
⁵⁾ Viteza maximă cu care vagonul poate circula.

⁶⁾ Semnul RIC, conform figurii 1 sau 2.

⁷⁾ Semn suplimentar pentru vehiculele care satisfac condițiile de circulație din trenurile pe liniile rețelei cu ecartament lărgit din Spania și din Portugalia (**Anexa II**)

Inscripții pentru tara, masa totală și numărul de locuri de șezut (extras din fișa UIC 580)

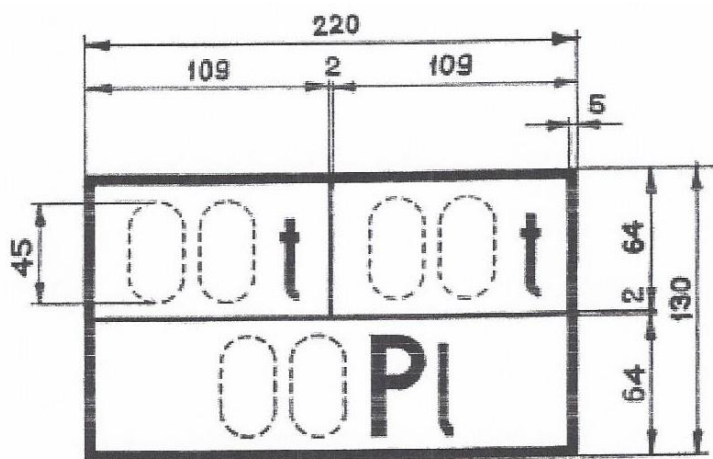
Fig. 1



Semn indicând, pentru vagoanele cu o singură clasă:

- tara, inclusiv 50% din rezerva de apă (la stânga)
- masa totală
- numărul de locuri de șezut.

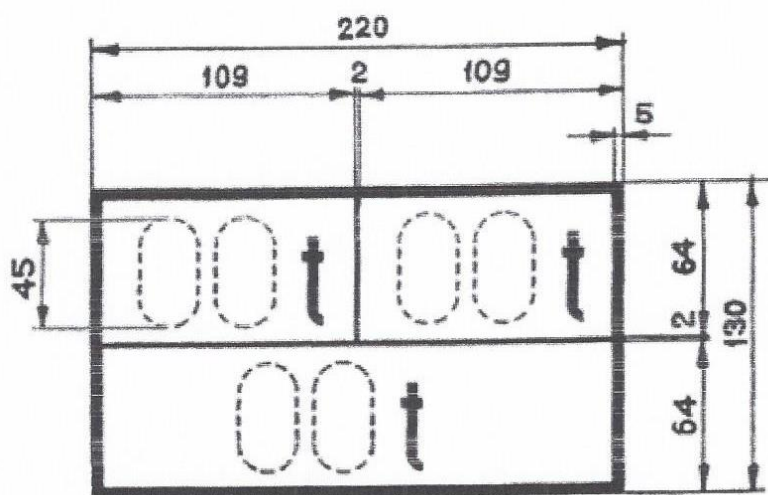
Fig. 2



Semn indicând, pentru vagoanele având două clase:

- tara, inclusiv 50% din rezerva de apă (la stânga)
- masa totală
- numărul de locuri de șezut (cifra din stânga se raportează la locurile compartimentelor A)

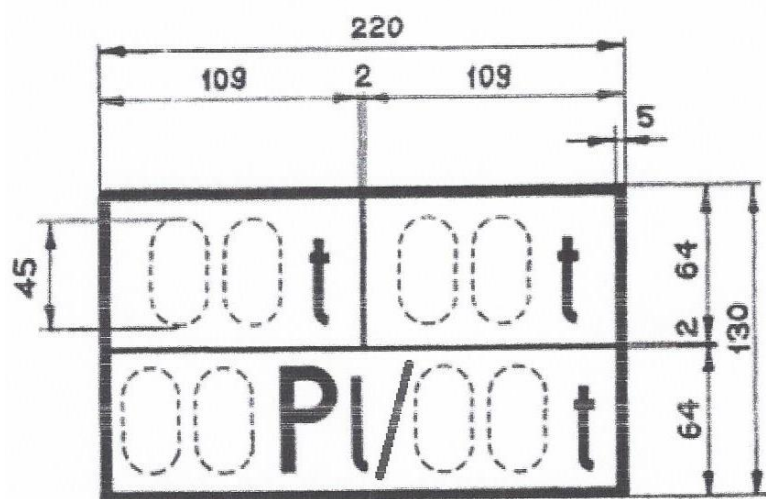
Fig. 3



Semn indicând, pentru furgon:

- tara, inclusiv 50% din rezerva de apă (la stânga)
- masa totală
- limita de încărcare.

Fig. 4













Semn indicând, pentru vagoanele de călători cu compartiment de bagaje:

- tara, inclusiv 50% din rezerva de apă (la stânga)
- masa totală
- numărul de locuri (la stânga)
- limita de încărcare

Inscripții referitoare la frâne (extras din fișa UIC 580)

Semne și inscripții referitoare la frâne

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

¹⁾ Inscripție prescurtată a frânelor cu aer comprimat admise în trafic internațional.

²⁾ Semn distinctiv pentru:




Frâne cu discuri (**Anexa V/5**, Fig. 2),



Saboți din material compozit (**Anexa V/5**, Fig. 1),



Frâna cu comandă electropneumatică (**Anexa V/5**, Fig. 4).

³⁾ Frâna , procentajul masei frânate : 150... 170% (**Anexa V/5**, Fig. 3).

⁴⁾ Frâna de mare putere: 121 ... 149%.

⁵⁾ Frâna pentru trenuri de calatori: 105... 120%.

⁶⁾ Frâna pentru trenuri de marfă.

⁷⁾ Masa frânată corespunzătoare fiecărui regim de frânare.

⁸⁾ Procentajul de frânare în raport cu vagonul gol corespunzând fiecărui regim de frânare (facultativ).

⁹⁾ Cu accelerator de golire conductă: inscripțiile se vor marca cel puțin cu culoare roșie.

¹⁰⁾ Masa frânată numai a etajului inferior (facultativ).

Inscripții prescurtate ale frânelor cu aer comprimat utilizate în trafic internațional

1 Tipuri de frână

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

2 Inscrpții complementare

Frână pentru trenuri de marfă	G
Frână pentru trenuri de călători	P
Frână de mare putere	R
Schimbător de regim G-P	GP
Schimbător de regim P-R	PR
Schimbător de regim G-P-R	GPR
Dispozitiv de frânare care variază automat în funcție de încărcătură	A
Frână electromagnetică pe șină	Mg
Valvă Rihosek-Leuchter	RL
Frână electrodinamică	E
Frână hidrodinamică	H
Frână directă (= cu frână complementară)	mZ

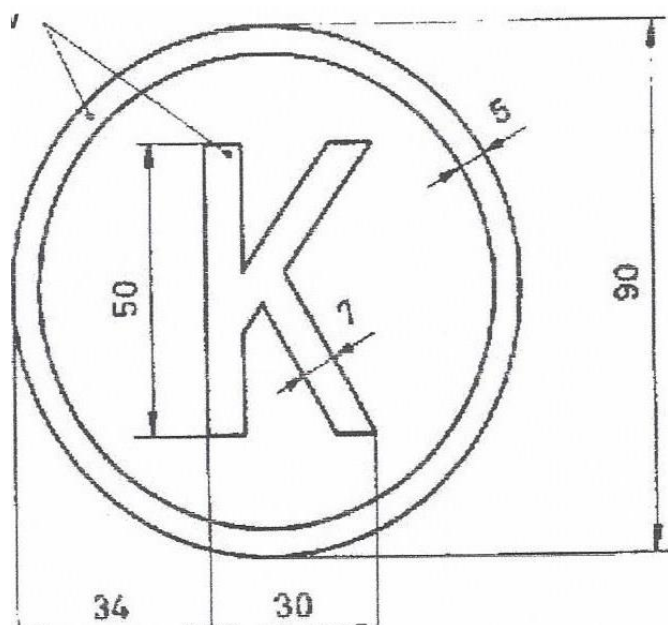
^{a)} Admisă până la 01.01.2000 pentru vagoanele de marfă care urmează a fi construite

^{b)} În poziția „483”, frânele respectă condițiile aplicabile rețelelor CEI

Inscripții și semne pentru frânele cu aer comprimat
(Exemple extrase din fișa UIC 545)

Vehicule echipate cu saboți de frână din material compozit cu coeficient de frecare ridicat
alb ivoire până la galben

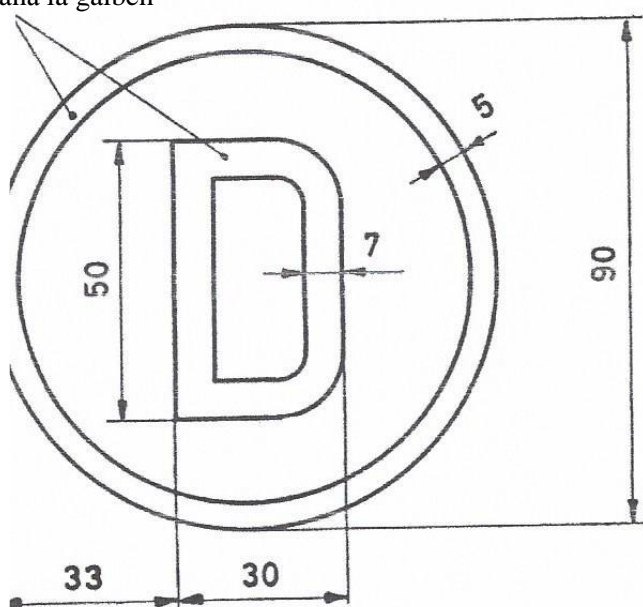
Fig. 1



Vehicule echipate cu frână cu discuri

alb ivoire până la galben

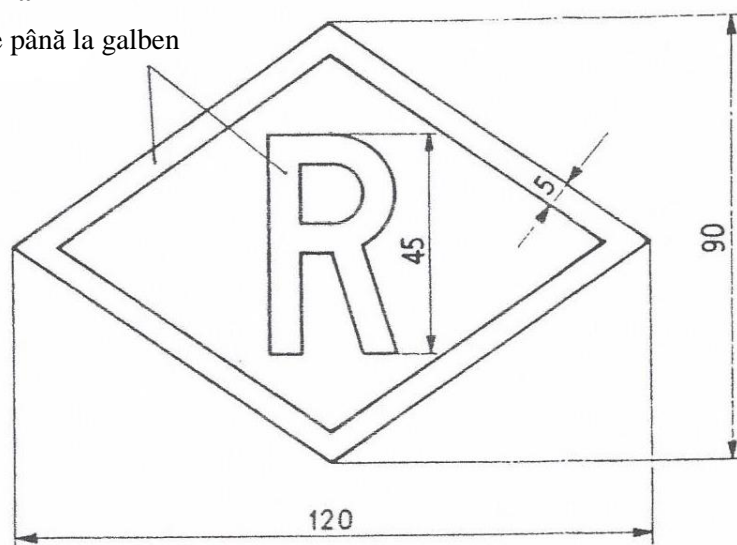
Fig. 2



Vehicule echipate cu frână R

alb ivoire până la galben

Fig. 3



Vehicule echipate cu frână electropneumatică

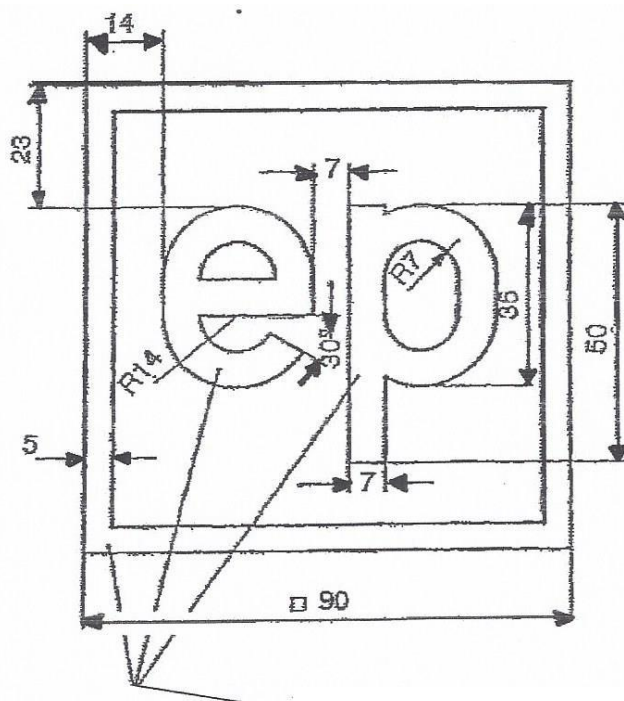
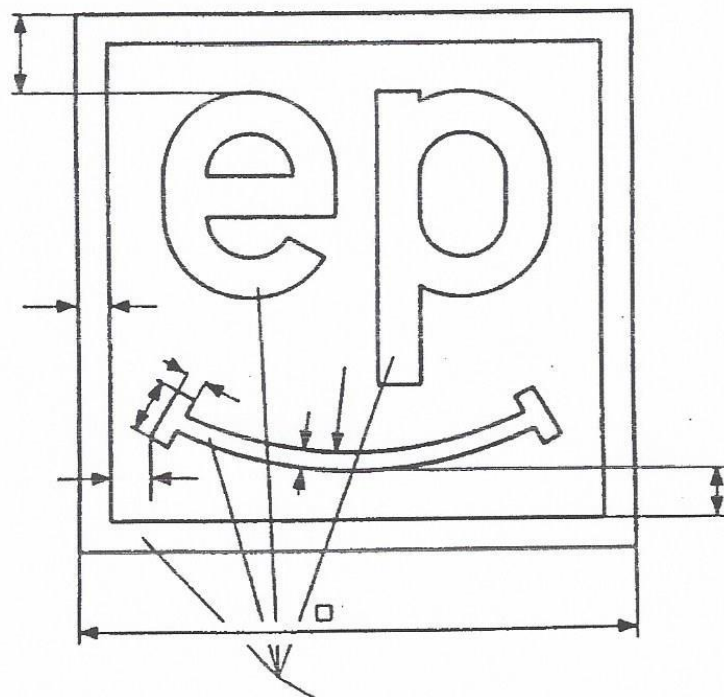


Fig. 4

GALBEN: Frână electropneumatică (echipament complet)

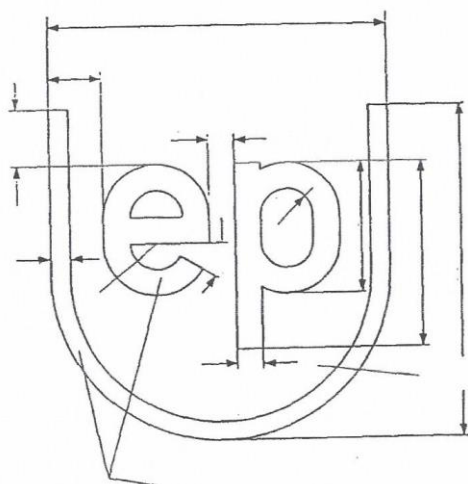
ROȘU: Conduțe de trecere pentru frână electropneumatică

Fig. 5



GALBEN: Frână electropneumatică
(echipament complet)

Fig. 6



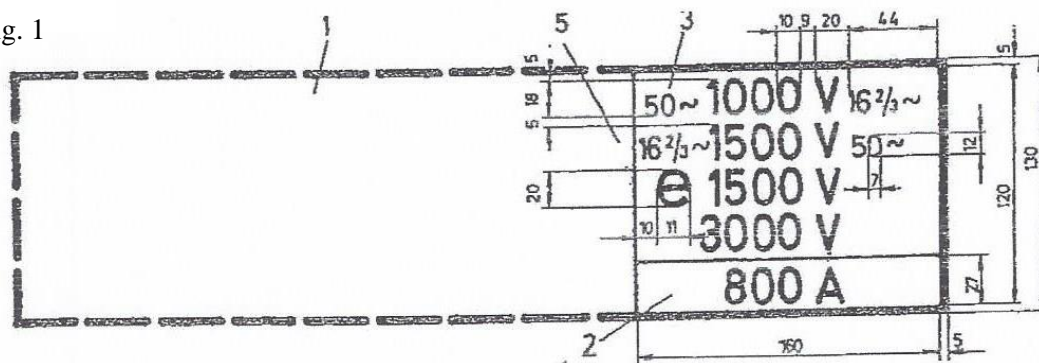
ALB IVOIRE până la GALBEN: Frână electropneumatică
(echipament complet)

ROȘU: Linie continuă – 9 conductori pentru
frâna electropneumatică

Semne și inscripții pentru alimentarea cu energie

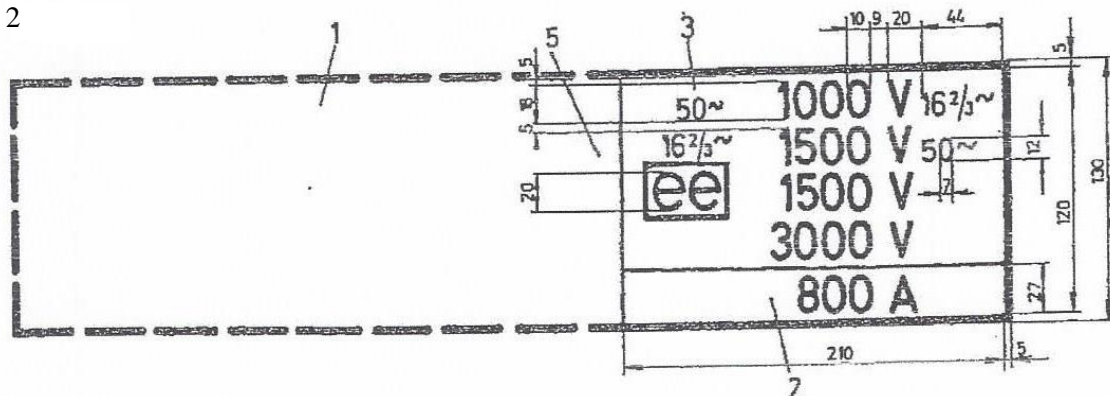
Se vor înscrie în căsuța din dreapta cadrului și în pozițiile lor normale indicațiile referitoare la tensiunile nominale pentru care sunt realizate echipamentele electrice ale vehiculului. Indicațiile referitoare la fiecare tensiune nominală neutilizabilă vor fi înlocuite printr-o linie orizontală (exemplul din figura 5)

Fig. 1



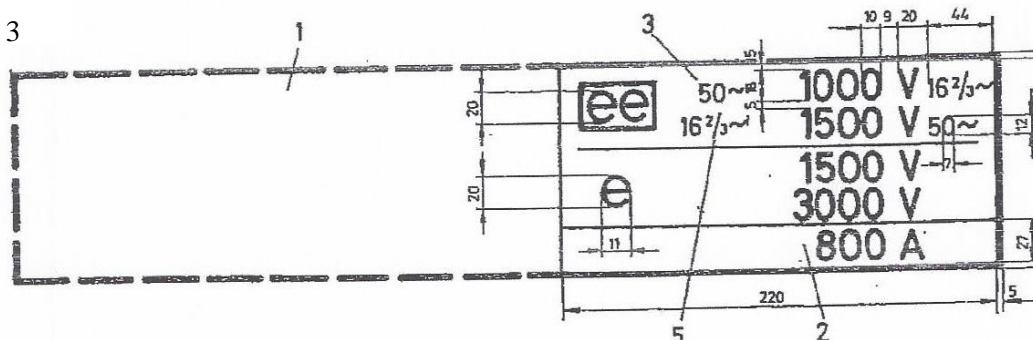
Vagoane în care doar încălzirea este alimentată de la conducta generală de înaltă tensiune a trenului; încărcarea bateriei fiind asigurată de la un generator pe osie.

Fig. 2



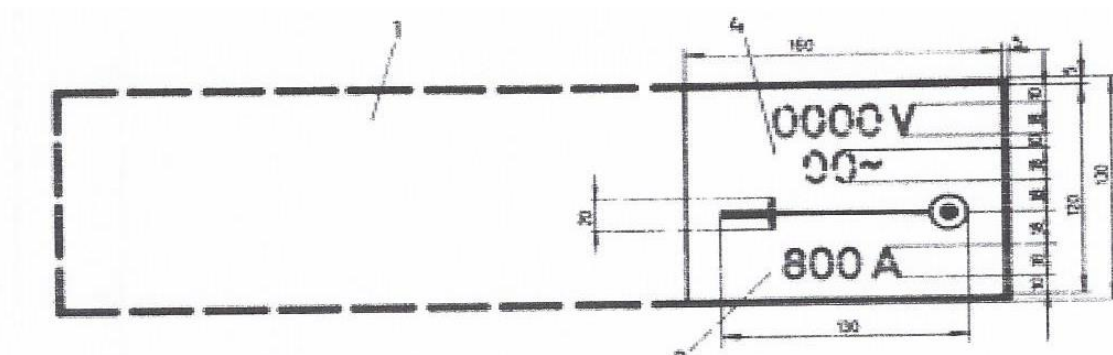
Vagoane dotate cu o alimentare centralizată cu energie electrică de la conducta generală de înaltă tensiune a trenului a aparatelor consumatorilor, în particular de la alimentarea bateriei.

Fig. 3



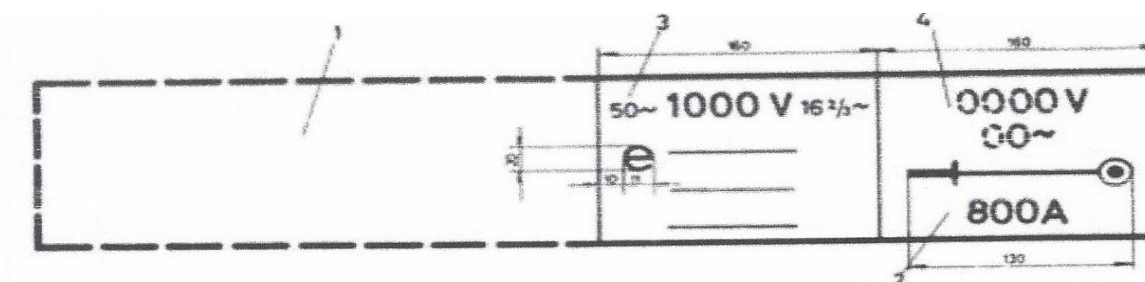
Vagoane putând a fi alimentate cu energie conform casetelor 1 sau conform casetei 2 funcție de tensiunea disponibilă.

Fig. 4



Vehicule dotate numai cu conductă generală de înaltă tensiune.

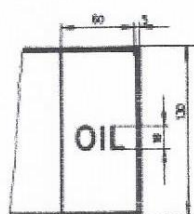
Fig. 5



Vehicule a căror conductă generală de înaltă tensiune poate suporta o tensiune superioară celei de la aparatele consumatoare, acestea fiind protejate contra unor tensiuni prea ridicate printr-un releu automat de protecție.

Fig. 6

Vehicule echipate cu încălzire cu combustibil lichid



¹⁾ Semne și inscripții conform **Anexei V/2**.

²⁾ Atunci când conducta generală de înaltă tensiune este prevăzută pentru un curent de 800 A, mențiunea 800 A va figura în caseta din dreapta.

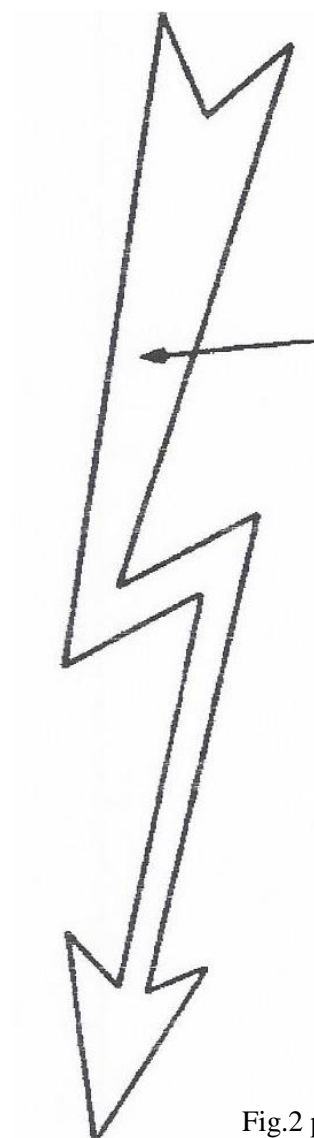
³⁾ Numai pentru vehiculele care pot fi alimentate și cu tensiuni sub 1000 V, 50~.

⁴⁾ Mențiunea ... V se referă la tensiunea nominală maximă pentru care este prevăzută conducta generală de înaltă tensiune a trenului. Dacă vehiculul nu este prevăzut pentru o tensiune alternativă de 50 Hz, mențiunea 50~ va fi înlocuită cu o bară orizontală.

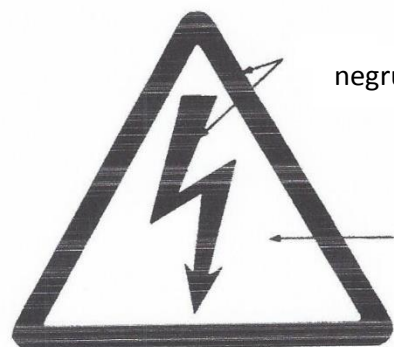
⁵⁾ Numai pentru vehicule care pot fi alimentate la 1500 V, 16 2/3 Hz

Semne „pericol” (extras din fișa UIC 580)

Fig. 1 pentru materialul rulant existent



galben pe fond sobru
sau roșu pe fond clar



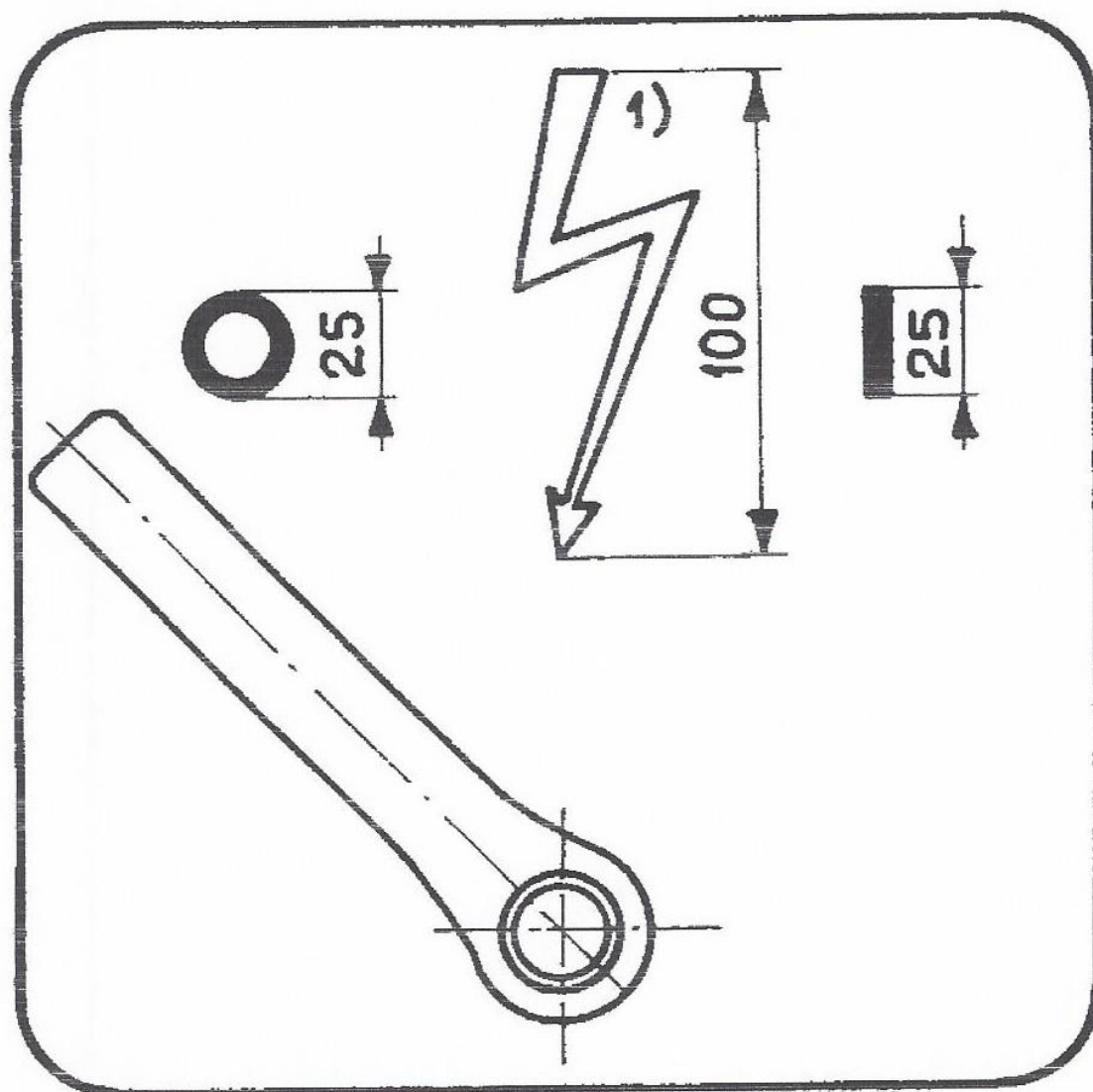
negru

galben
reflectorizant

Fig.2 pentru materialul rulant construit începând cu 01.01.1987

- Remarci:
- mărimea semnelor trebuie adaptată spațiului în care sunt aplicate.
 - în caz de înlocuire, pe materialul rulant existent, a semnului conform fig. 1, se recomandă aplicarea semnului conform fig. 2

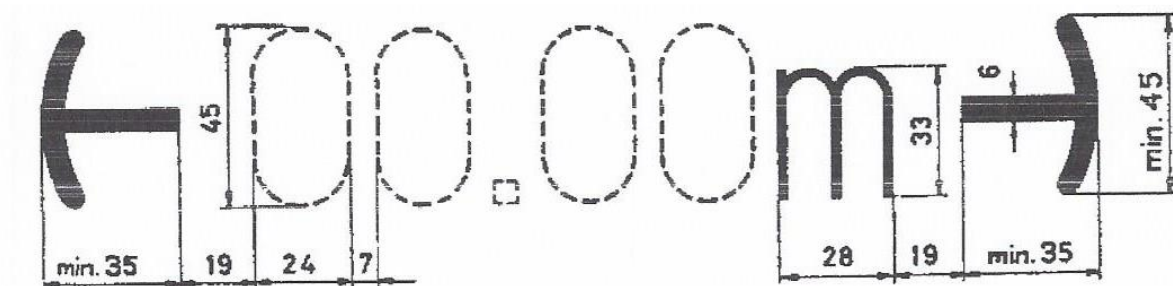
Simbolizarea disjunctorului principal de înaltă tensiune



1) Semn conform **Anexa V/7**, Fig. 1.

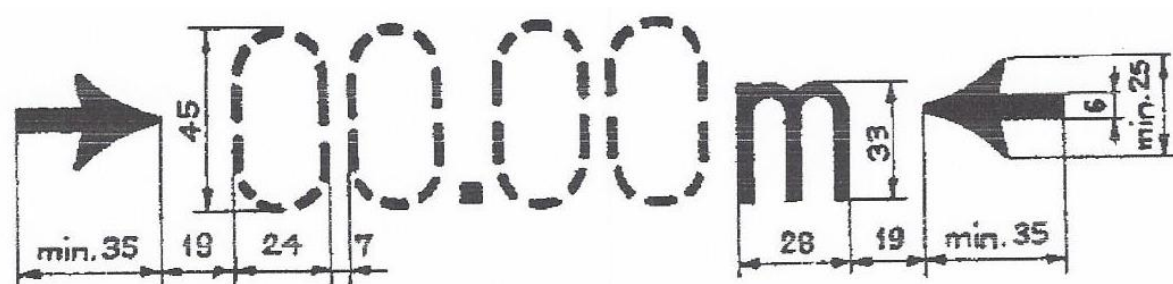
Semne pentru lungimea peste tampoane și distanța între pivoți (extras din fișa UIC 580)

Fig. 1



Semn pentru lungimea peste tampoane

Fig. 2



Semn pentru distanța între pivoți și pentru ecartamentul osiilor boghiurilor

Semne pentru instalația de sonorizare (extras din fișa UIC 580)

Fig. 1

Semn pentru vehicule sonorizate

- cu branșament pentru echipamentul mobil de emisie a anunțurilor și a muzicii

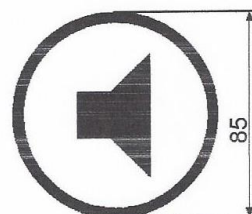


Fig. 2

Semn pentru vehicule sonorizate

- cu branșament pentru echipamentul mobil de emisie a anunțurilor și a muzicii, însă
- fără post de emisie

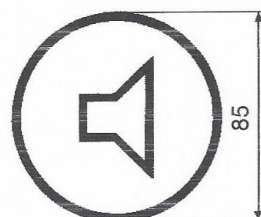


Fig. 3

Semn pentru vehicule sonorizate

- fără branșament pentru echipamentul mobil de emisie a anunțurilor și a muzicii

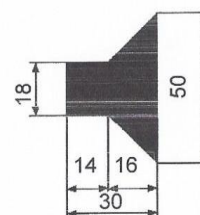
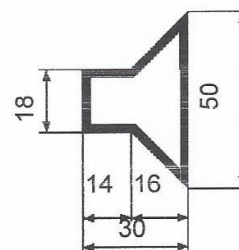


Fig. 4

Semn pentru vehicule sonorizate

- fără branșament pentru echipamentul mobil de emisie a anunțurilor și a muzicii și
- fără post de emisie



Semne pentru dispozitivul de telecomandă

Semn pentru vagoanele echipate:

- cu o a doua conductă pneumatică de alimentare cu aer comprimat (conductă principală: CP)
- cablu de telecomandă și de informare cu 12 conductori,

Semn pentru vagoanele echipate:

- cu un cablu de telecomandă și de informare cu 13 conductori,
- o telecomandă pentru închidere a ușilor conform **fișei UIC 560**,
- o telecomandă pentru iluminat conform **fișei UIC 555**

Semn pentru vagoanele echipate:

- cu un cablu de telecomandă și de informare cu 18 conductori conform **fișei UIC 558**,
- o telecomandă pentru închiderea ușilor conform **fișei UIC 560**,
- o telecomandă pentru iluminat conform **fișei UIC 555**.

Semn pentru vagoanele echipate:

- cu un cablu de telecomandă și de informare cu 18 conductori conform **fișei UIC 558**,
- o telecomandă de închidere uși și eliberare selectivă a ușilor conform **fișei UIC 560** pe o parte a ramei de tren prin intermediul conductorilor 9, 14, 15, 16 și 12 ai cablului UIC conform **fișei UIC 558**,
- o telecomandă pentru iluminat conform **fișei UIC 555**

Semn pentru vagoanele echipate:

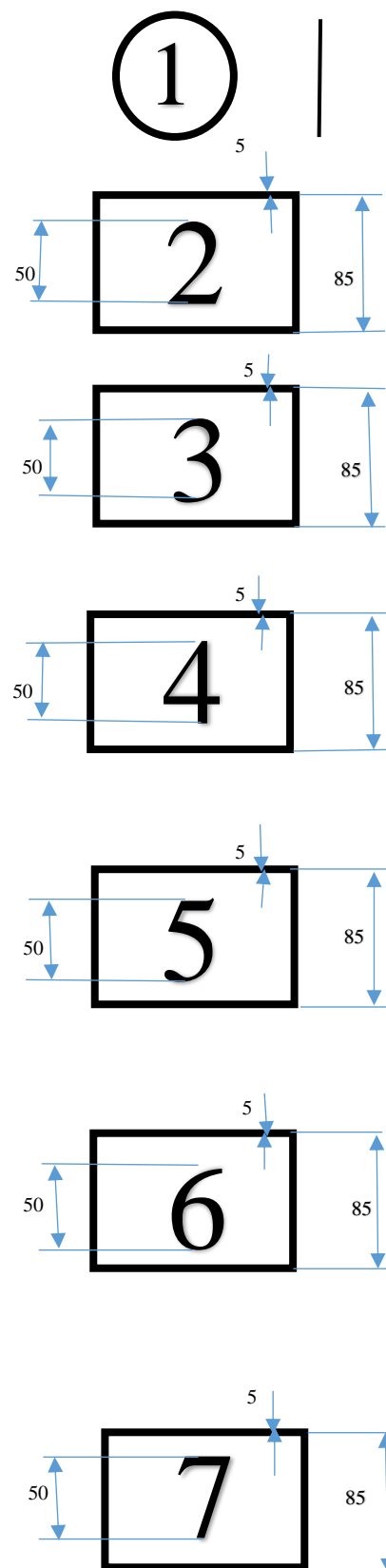
- cu un cablu de telecomandă și de informare cu 18 conductori conform **fișei UIC 558**,
- un nod de magistrală tren conform **fișei UIC 556** aptă numai la începutul ramei de tren,
- o telecomandă pentru închiderea ușilor conform **fișei UIC 560**,
- o telecomandă pentru iluminat conform **fișei UIC 555**

Semn pentru vagoanele echipate:

- cu un cablu de telecomandă și de informare cu 18 conductori conform **fișei UIC 558**,
- un nod de magistrală tren conform **fișei UIC 556** aptă numai la începutul ramei de tren,
- o telecomandă de închidere uși și eliberare selectivă a ușilor conform **fișei UIC 560** pe o parte a ramei de tren prin intermediul conductorilor 9, 14, 15, 16 și 12 ai cablului UIC conform **fișei UIC 558**,
- o telecomandă pentru iluminat conform **fișei UIC 555**

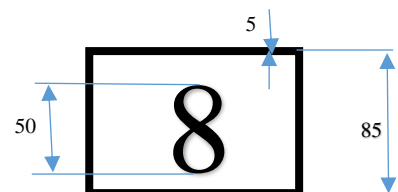
Semn pentru vagoanele echipate:

- cu un cablu de telecomandă și de informare cu 18 conductori conform **fișei UIC 558**,
- un nod de magistrală tren aptă pe toată lungimea ramei de tren conform **fișei UIC 556**,
- o telecomandă pentru închiderea ușilor conform **fișei UIC 560**,
- o telecomandă pentru iluminat conform **fișei UIC 555**



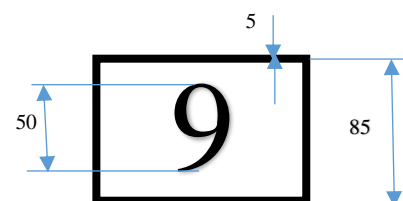
Semn pentru vagoanele echipate:

- cu un cablu de telecomandă și de informare cu 18 conductori conform **fișei UIC 558**,
- un nod de magistrală tren aptă pe toată lungimea ramei de tren conform **fișei UIC 556**,
- o telecomandă de închidere uși și eliberare selectivă a ușilor conform **fișei UIC 560** pe o parte a ramei de tren prin intermediul conductorilor 9, 14, 15, 16 și 12 ai cablului UIC conform **fișei UIC 558**,
- o telecomandă pentru iluminat conform **fișei UIC 555**



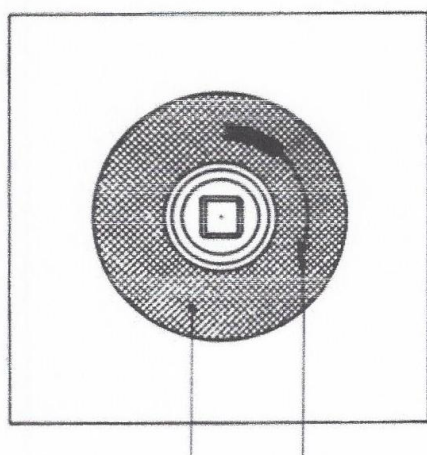
Semn pentru vagoanele echipate:

- cu un cablu de telecomandă și de informare cu 18 conductori conform **fișei UIC 558**,
- un nod de magistrală tren aptă pe toată lungimea ramei de tren conform **fișei UIC 556**,
- o telecomandă pentru închiderea ușilor conform **fișei UIC 560**,
- o telecomandă pentru iluminat conform **fișei UIC 555**
- de o eliberare selectivă a ușilor pe o parte via bus tren conform **fișei UIC 556**



Simbolizare pentru dispozitivul de rearmare al semnalului de alarmă (extras din fișa UIC 580)

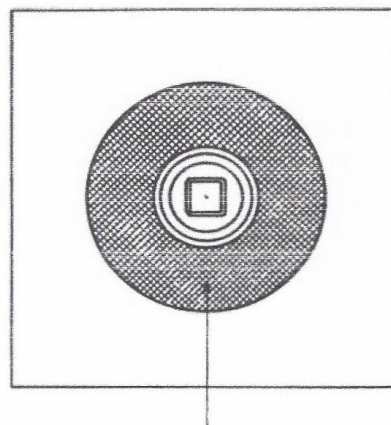
Fig. 1



Roșu Negru

Manevra de armare se face direct cu cheia pătrată urmând planșa 3

Fig. 2

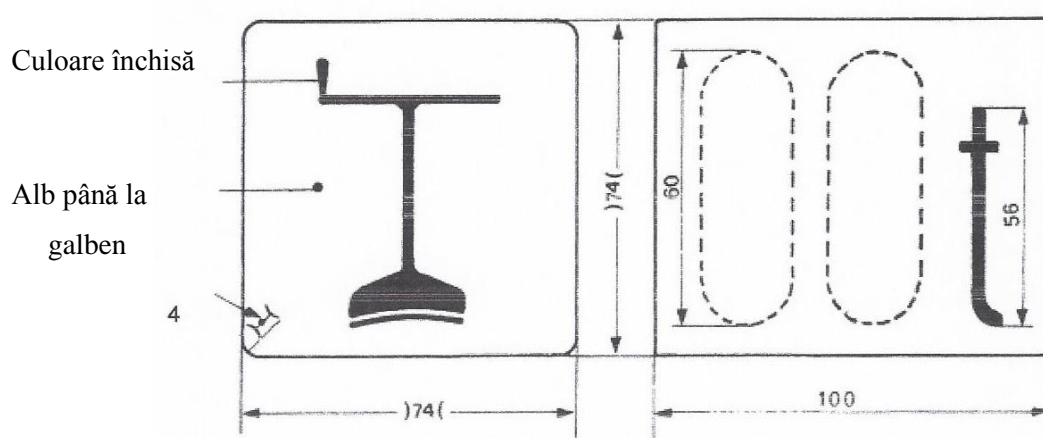


Roșu

Manevra de armare necesită deschiderea cofretului

Semn pentru identificarea frânei de mână (extras din fișa UIC 580)

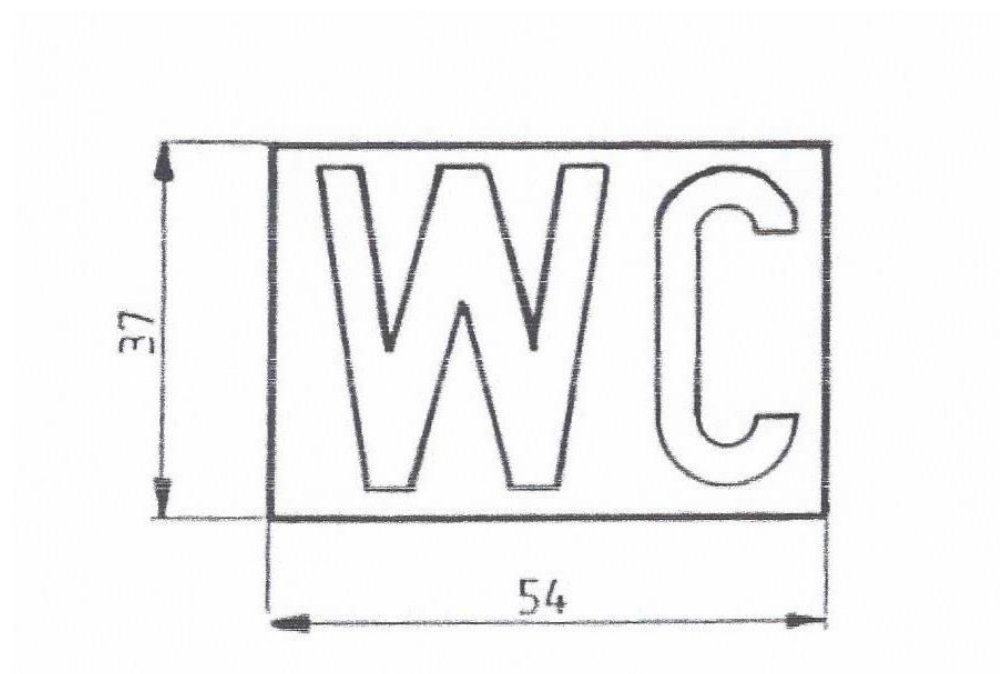
Inscripția masei frânate obținute prin utilizarea frânei de mână



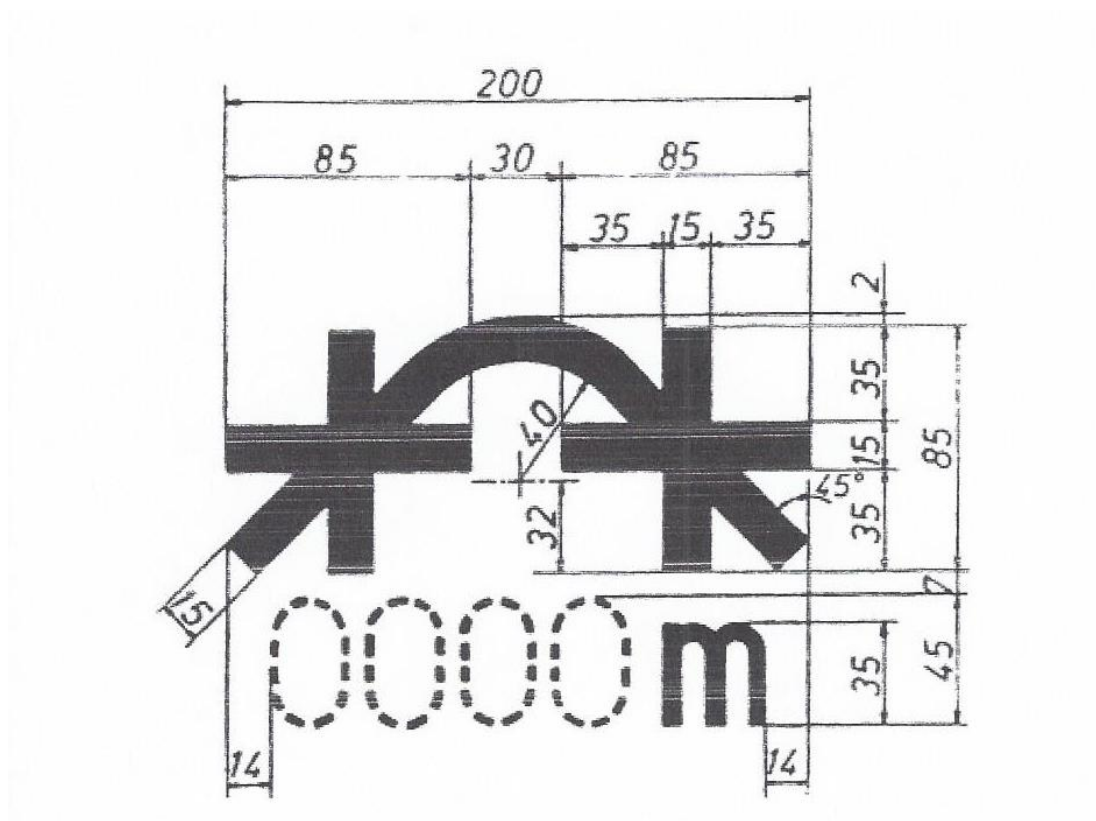
Cotele) (sunt cele mai mici admise.

- Rezervat -

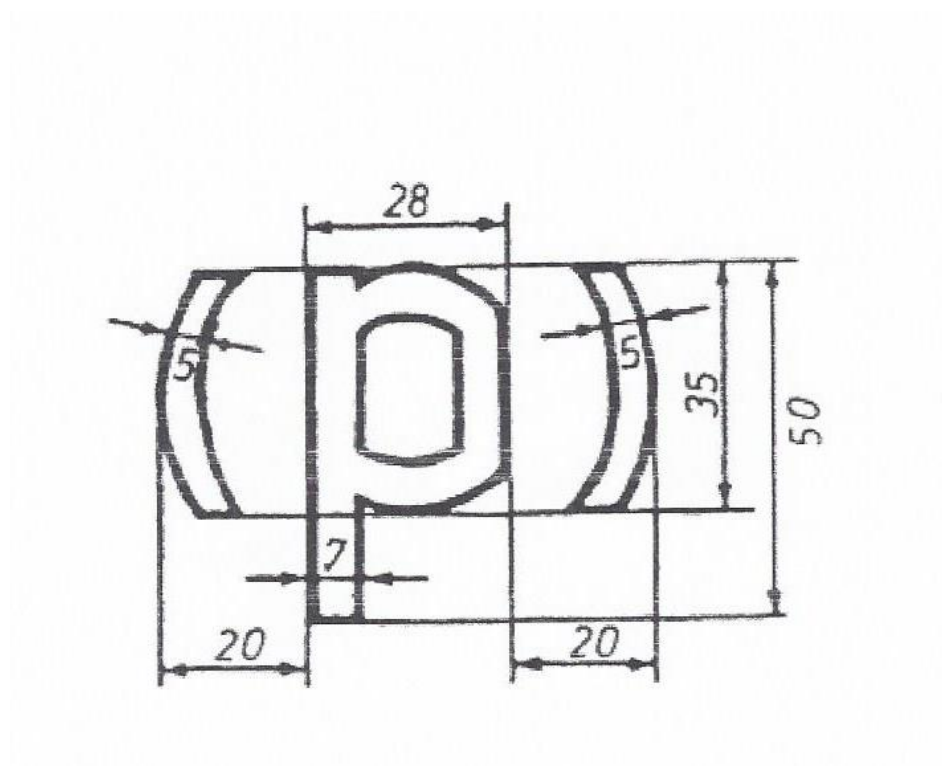
Semn pentru rezervorul de retenție (extras din fișa UIC 580)



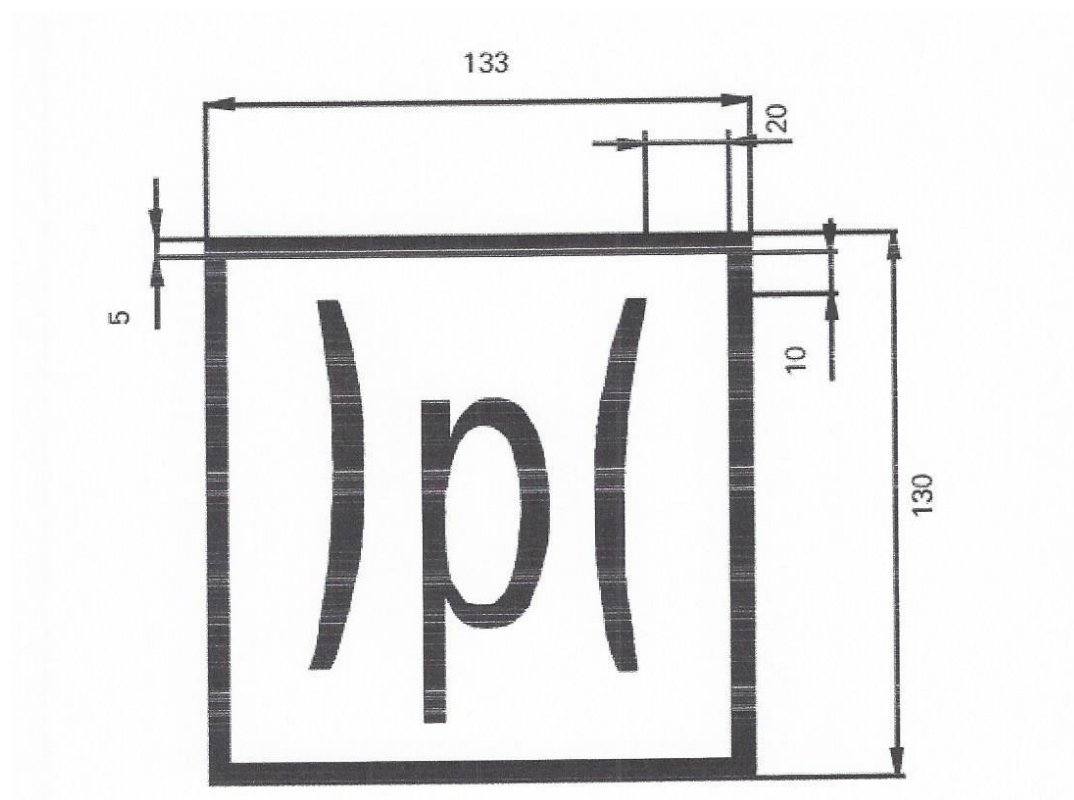
Semn pentru trecerea pe cocoșele de triere (extras din fișa UIC 580)



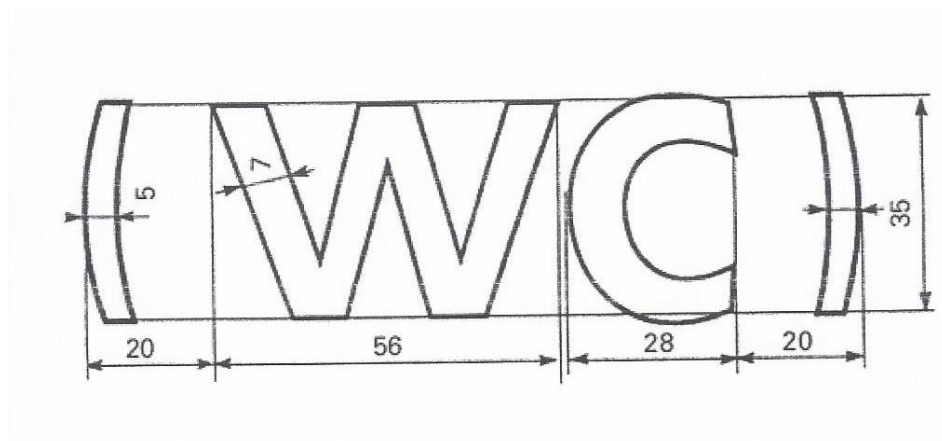
Semn pentru vehicule etanșe la presiune



Semn pentru vehicule neetanșe la presiune dar care îndeplinesc toate condițiile pentru circulația pe liniile cu pondere mare de tunele



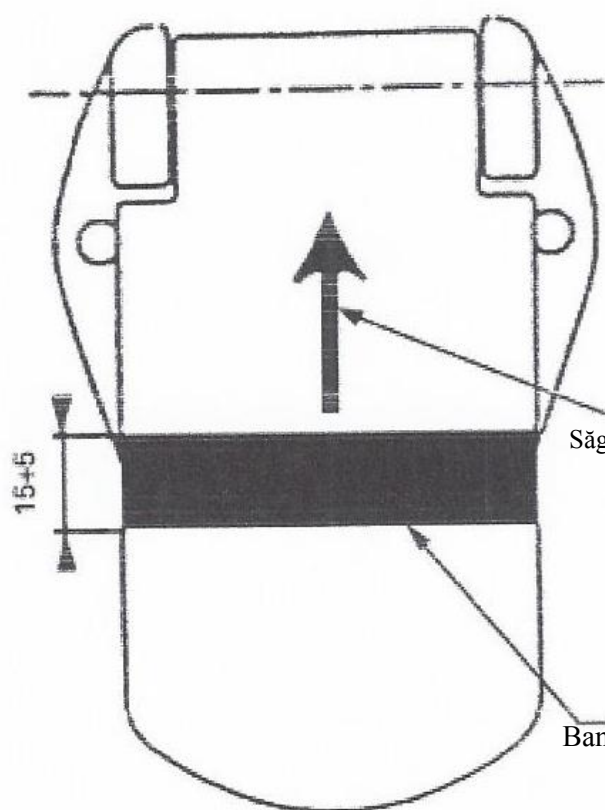
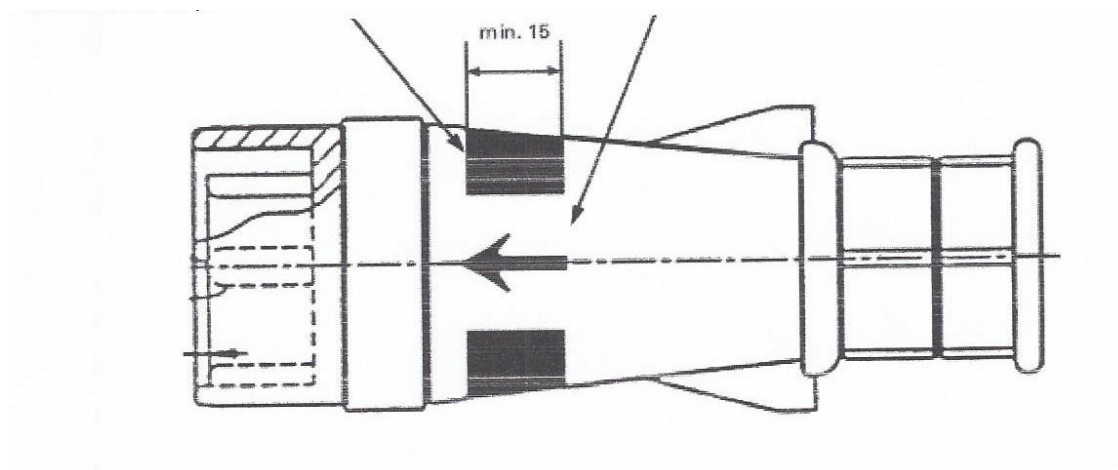
Semn pentru vehicule neetanșe la presiune dotate cu toalete etanșe



Marcarea cuplelor UIC cu 18 conductori

Banda de reper roșie RAL 3000 până la 3024

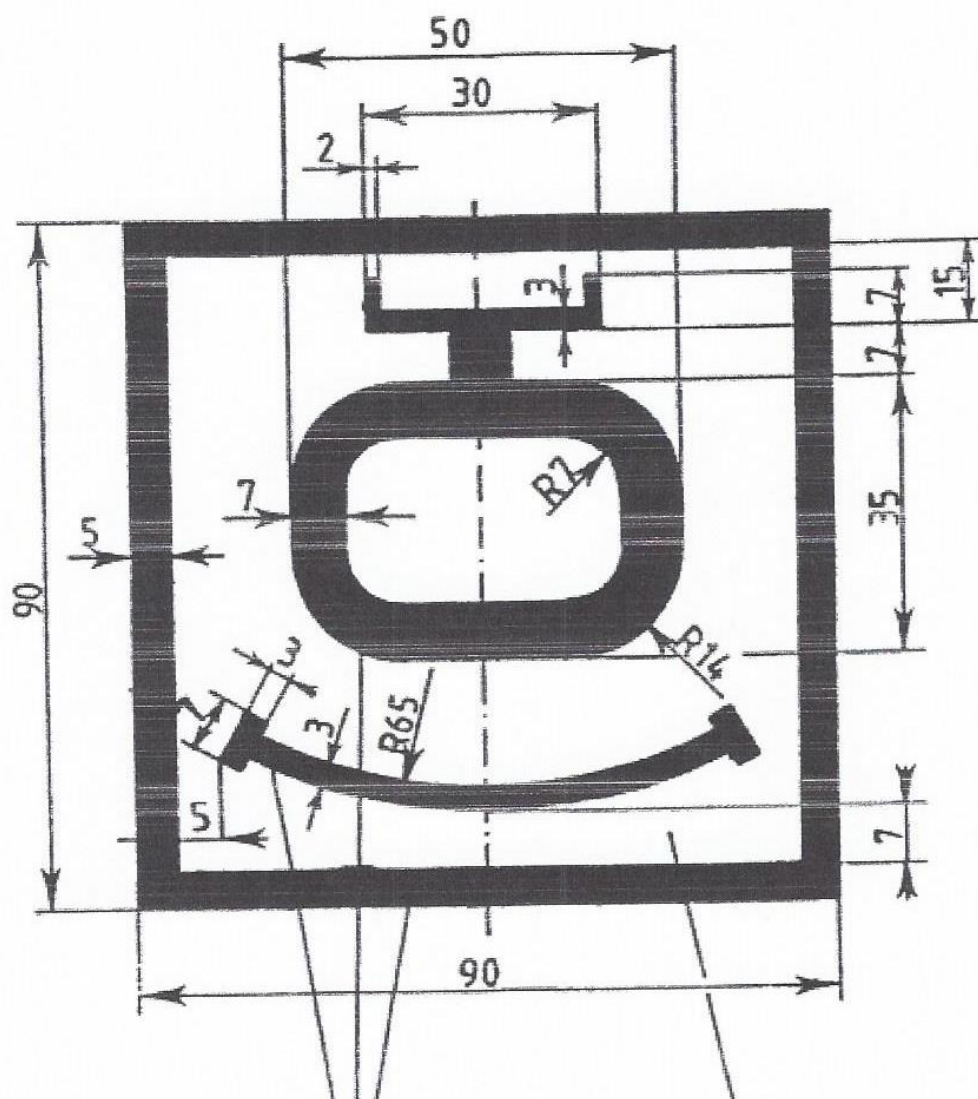
Săgeată-reper pentru nervura de ghidare



Săgeată-reper în prelungirea nervurii de ghidare

Bandă de reper roșie RAL 3000 până la 3024

Semn pentru înhibarea semnalului de alarmă



Galben auriu

Transparent

Pictograme la interiorul vehiculelor (extras din fișa UIC 413)

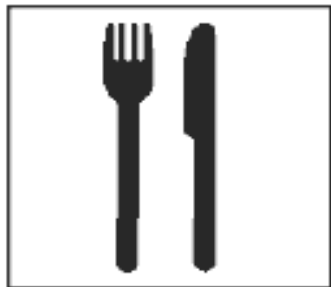
Generalități

B 4.4



Direcție verticală
sau orizontală

B 5.1



Vagon restaurant

B 5.2



Vagon bar

B 6.13



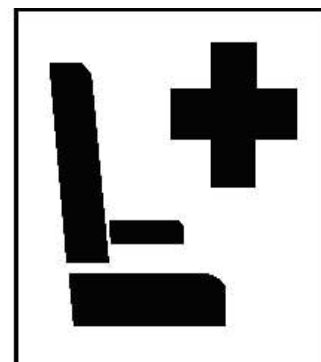
Rezervat utilizatorilor
de scaune rulante

B 6.13



Rezervat utilizatorilor
de scaune rulante

B 10.5



Rezervat pentru persoane
cu mobilitate redusă

B 10.5



Rezervat pentru persoane
cu mobilitate redusă

B 10.5



Rezervat pentru persoane
cu mobilitate redusă

B 10.9



Spațiu pentru bagaje

B 10.14



Loc pentru copii mici
acompaniați

B 11.1



Fumatul interzis

B 11.8



Dispozitiv neutilizabil

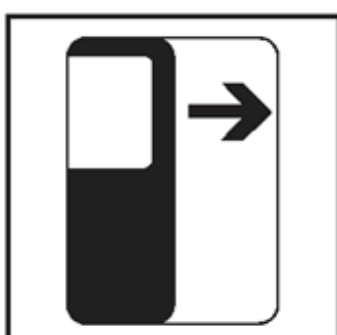
Instalații electrice, de sonorizare și uși

B 6.2



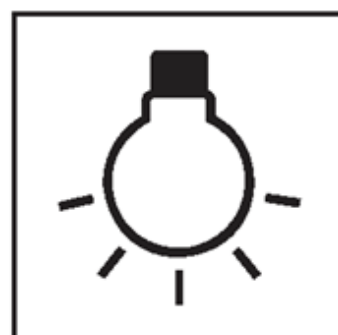
Deschidere ușă

B 6.3



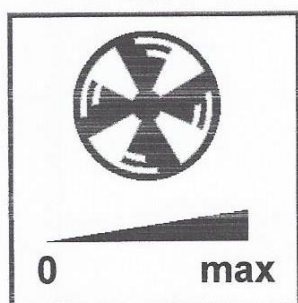
Închidere ușă

B 6.4



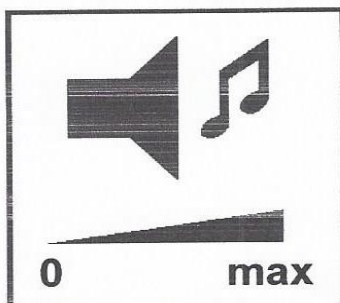
Comutator iluminat

B 6.5



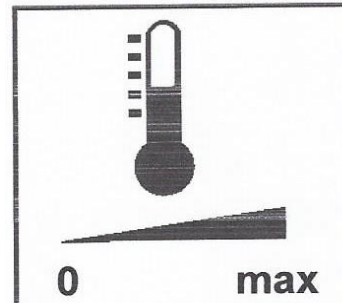
Comutator
ventilație

B 6.6



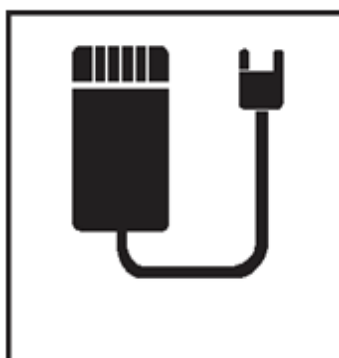
Comutator
difuzoare

B 6.7



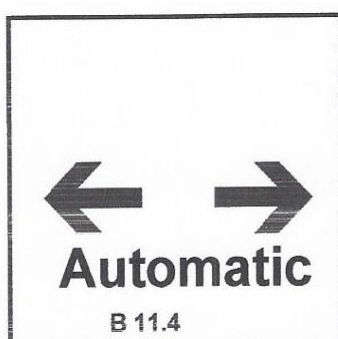
Dispozitiv pentru reglajul
temperaturii

B 6.8



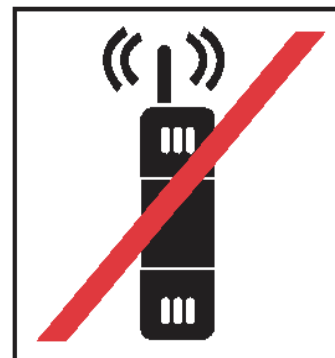
Priză curent pentru
aparat ras electric

B 6.11



Uși automate

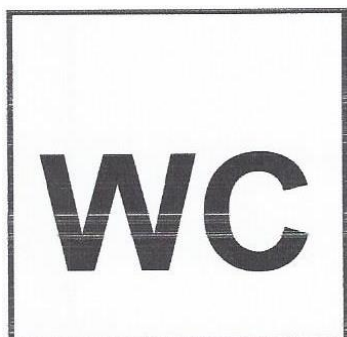
B 11.4



A nu se utiliza
telefonul portabil

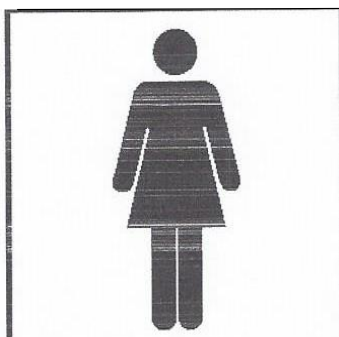
Instalații igienico-sanitare

B 7.1



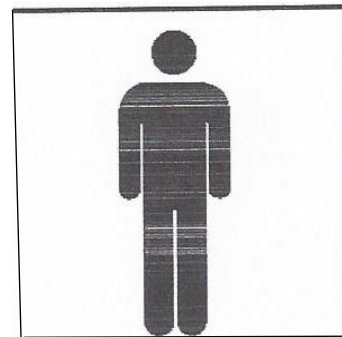
Toalete

B 7.2



WC - Doamne

B 7.3



WC - Domni

B 7.4



Spălător pentru WC

B 7.5



Duș/Baie

B 7.6



Clapetă apă pentru WC

B 7.12



A nu se arunca în WC

B 9.2



Apă ne-potabilă

B 12.1



Cutie de resturi

Siguranță

B 9.3



Risc de alunecare

B 9.4



Extinctori (UE)

B 9.5



Extinctori (ISO)

B 9.6



Nu vă aplecați înafară

B 9.7



Nu aruncați nimic
pe fereastră

B 9.8



Ieșire de siguranță



Ieșire de siguranță
pe fereastră



Megafon

1. Numerotarea locurilor pentru vagoanele de călători

Vagoane cu culuar central Clasa I

	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	

Vagoane cu culuar central Clasa II-a

	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	

Vagoane cu scaune reversibile cu 4 locuri pe front

	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	

Vagoane cu culuar lateral Clasa I sau Clasa a II-a

	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	

Vagoane cu culuar lateral Clasa a II-a

	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	

EXAMINAREA TEHNICĂ
PENTRU PRELUAREA VEHICULELOR ÎN TRAFICUL INTERNAȚIONAL

În traficul internațional, în vederea garantării siguranței circulației în exploatare a vagoanelor, se execută examinări tehnice în conformitate cu RIC, secțiunea 5.2.1 cu ocazia preluării vehiculelor de către o altă IF.

Examinarea tehnică cuprinde două categorii:

- **verificare interioară,**
- **verificare exterioară**

Controlul constă într-o verificare la interior și exterior pe ambele părți asupra părților vizibile ale vehiculelor.

Nu este necesară introducerea la canal și este realizată în general, excepție acorduri particulare între IF-uri, la locul de transmitere.

Lista ce urmează precizează consistența acestor examinări.

Revine IF-urilor implicate de a efectua examinări mai aprofundate dacă se consideră necesar.

Ansamblul examenelor tehnice care au legătură cu siguranța trebuie efectuate de către personal tehnic calificat în acest sens.

Acest personal tehnic trebuie să aibă următoarele competențe minime:

- o pregătire în domeniile mecanic și/sau electric;
- cunoștințe generale asupra mentenanței vehiculelor feroviare;
- cunoștințe generale asupra conceptului și funcționarea vehiculelor feroviare;
- cunoștințe generale asupra conceptului și funcționarea franelor;
- aptitudine în evaluarea defectelor tehnice și a anomaliilor apărute la vehicule precum și impactul acestora în exploatare;
- cunoștințe reglementate asupra transmiterii vehiculelor între IF-uri, să cunoască prevederile RIC și a acordurilor aferente.

Personalul tehnic trebuie să beneficieze în mod regulat de instruire pentru menținerea la zi a competențelor sale.

I. – VERIFICAREA INTERIOARA

CARNETUL DE BORD	<ul style="list-style-type: none">- Examinarea mesajelor și dispunerea de măsuri adecvate- Se asigura sa fie utilizabil
ILUMINAT	<ul style="list-style-type: none">- Aprindeți iluminatul general al trenului (conform cerințelor) la începutul verificării- Detectati anomaliiile cu ocazia trecerii prin tren- Opriți iluminatul la sfarsitul verificării
TABLOUL ELECTRIC	<ul style="list-style-type: none">- Căutați defectele afișate
INTERIOR	<ul style="list-style-type: none">- Detectati anomaliiile deranjante si verificați existența accesoriilor inclusiv a stingatoarelor de incendiu cu ocazia trecerii prin tren.
UȘI DE ACCES	<ul style="list-style-type: none">- Verificați eficacitatea închiderii mecanice- Verificați poziția de repaus al întrerupătorului de alarmă- Dacă vagoanele dispun de un sistem de simulare accesibil, asigurativa de functionarea corespunzatoare a blocarii ușii
INTERCOMUNICATIE	<ul style="list-style-type: none">- Verificați pozitia și starea puntii de intercomunicatie precum si modul de asigurare a usilor de intercomunicatie ale vagoanelor

II. – VERIFICAREA EXTERIOARĂ

BOGHIURI

AMORTIZOARE	- Examinați dacă există nereguli
SUSPENSIE	- Verificați buna stare
FRÂNA	- Verificați buna stare a saboților de frână care sunt vizibili - Asigurați vizual de buna stare a organelor vizibile de frana (cilindru, timonerie, etc)
ORGANE DE RULARE	- Verificați vizual anomaliile asupra partilor vizibile ale organelor de rulare (inclusiv buza bandajului daca acesta e posibil a fi examinat) - Verificați semne ale unor anomalii la cutia de osie
DISPOZITIVE IN CAPUL OSIEI	- Asigurați de existenta si buna stare

DIVERSE

APARATE DE TRACTIUNE ȘI CIOCNIRE	- Verificați buna stare a legaturilor - Asigurativa vizual de buna stare
ACUPLAREA ÎNTRE VEHICULE	- Verificați modul corespunzator de realizare a conexiunilor electrice și pneumatice - Asigurativa vizual de buna stare a prizelor/dozelor
CABLURI DE ÎMPĂMÂNTARE	- Asigurativa de existenta si de buna stare
ETICHETE	- Asigurativa de prezenta
GENERATOR ELECTRIC	- Verificați prinderea, a dispozitivului de antrenare și conexiunile electrice
PARTI AMOVIBILE ALE CARCASEI	- Verificați sistemul de asigurare al fustelor - Verificați sistemul de asigurare al busoanelor si a capacelor

DETERMINAREA RESPONSABILULUI PREJUDICIILOR PENTRU VEHICULE

Se înțelege prin prejudiciere accidentală în sensul **Anexei VII** prejudiciile care nu sunt cauzate uzurii ci a unei incorecte manipulări a vagoanelor (ex. accidente la manevră, contacte laterale sau alte evenimente bruște) sau prin nerespectarea de către IF a obligațiilor sale de „bun părinte”. Prejudiciile accidentale sunt întotdeauna imputabile întreprinderii feroviare responsabile.

Categorie	Elemente de construcție	Natura prejudiciului	Informații complementare	În sarcina	
				Deținătorului	IF
Osii, cutii de osie, ghidajele osiilor	Roți cu bandaje: Bandaje, obezi	Slăbite, decalate transversal, fisurate	Suprasarcină termică ne aparentă	x	
			Suprasarcină termică aparentă (dispozitiv de frânare defectuos)	x	
			Suprasarcină termică aparentă (dispozitiv de frânare funcțional; utilizare necorespunzătoare)		x
	Roată monobloc	Fisuri în obadă		x	
		Suprasarcină termică	Suprasarcină termică ne aparentă	x	
			Suprasarcină termică aparentă (dispozitiv de frânare defectuos)	x	
			Suprasarcină termică aparentă (dispozitiv de frânare funcțional; utilizare necorespunzătoare)		x
		Șanț limită uzură ne aparent	Bandajul la limita de uzură	x	
		Proeminență	Proeminență în afara toleranței	x	
	Suprafața de rulare	Buză bandaj avariata	Urmare unui șoc		x
		Buză bandaj uzată	Cote în afara toleranțelor	x	
		Exfolieri, cojire, scurgeri, brocuri, locuri plane	Anti-patinator funcțional, fără suprasarcină termică aparentă	x	
			Anti-patinator funcțional, cu suprasarcină termică aparentă (utilizare necorespunzătoare a frânei)	x	

Categorie	Elemente de construcție	Natura prejudiciului	Informații complementare	În sarcina	
				Deținătorului	IF
Osii, cutii de osie, ghidajele osiilor	Suprafața de rulare	Buză bandaj avariata	Anti-patinator funcțional, sistemul de frânare funcțional și suprasarcină termică aparentă (utilizare necorespunzătoare)		x
		Buză bandaj uzată	Anti-patinator defectuos	x	
		Exfolieri, cojire, scurgeri, brocuri, locuri plane			
	Axa osiei	Suprafață de rulare înfundată pe alocuri	Urme de șoc		x
		Urme de frecare pe axul osiei	Consecutiv cu o avarie la vagon	x	
			Fără avarie la vagon		x
		Șoc sau suprafață avariata urmare unei proiectări a balastului			x
		Fisurat	Cu urme de șoc		x
			Fără urme de șoc	x	
	Cutie de osie	Cutie caldă	Confirmat prin expertiză de mentenanță	x	
			Ne confirmat prin expertiză de mentenanță		x
		Scurgere recentă de lubrifiant	Temperatura cutiei prea mare, zgomote anormale cu ocazia rotației osiei	x	
		Urme de talonare pe corpul cutiei	Resoarte și amortizoare funcționale sau avariate urmare unui incident		x
			Resoarte și amortizoare defectoase (uzură)	x	

Categorie	Elemente de construcție	Natura prejudiciului	Informații complementare	În sarcina	
				Deținătorului	IF
Osii, cutii de osie, ghidajele osiilor	Echipamente în capătul osiei (de ex. generator, captator etc.)	Deteriorat, lipsă	Cu urmă de șoc		x
			Fără urmă de șoc	x	
Boghiuri, suspensie	Resoarte (inclusiv arcuri lamelare)	Ruptură, formarea de fisuri etc.		x	
		Arcuri slăbite		x	
		Montate incorect		x	
	Suspensie pneumatică	Defectă		x	
	Amortizoare	Avarie totală (defecte, murdare cu ulei, dezactivate etc.)		x	
	Șasiul boghiului (inclusiv accesorii)	Deformat, rupt, fisurat, slăbit, urme de contact recent	Urme de șoc detectabile		x
			Fenomen de delapidare	x	
	Legături șasiu/ boghiu	Elemente de legătură slăbite, lipsă sau avariate		x	
	Cabluri de împământare	Lipsă			x
		Defecte	Uzură, scoatere din uz etc.	x	
	Traversă boghiu	Avarie totală		x	

Categorie	Elemente de construcție	Natura prejudiciului	Informații complementare	În sarcina	
				Deținătorului	IF
Aparate de legare și tracțiune	Tampoane	Poziția tampoanelor anormală	Fără avarie accidentală	x	
	Elemente elastice	Ineficace		x	
	Taler tampon	Spart sau deformat			x
	Cutie	Spart sau deformat	Uzură	x	
			Urmare unei avarii accidentale		x
	Fixarea tampoanelor	Slăbite	Uzură	x	
		Rupte	Fără ruptură cauzată de oboseală		x
	Cârlig de tracțiune, sistem de tracțiune, cupla cu șurub	Început de fisură, ruptură	Ruptură veche (fisură veche)	x	
			Ruptură prin șoc (ruptură recentă, curată)		x
		Distorsionate, avariate			x
		Elemente lipsă	Fară urmă de șoc	x	
			Cu urmă de șoc		x
	Ghidaj cârlig de tracțiune	Deteriorat	Cârligul de tracțiune se toate roti	x	
	Cârlig de repaus al cuplajului cu șurub	Distorsionat, rupt			x
Frână	Elemente de frânare mecanice și pneumatice	Timonerie defectă	Fără avarie accidentală	x	
		Discuri de frână	Uzură, inclusiv crăpături termice	x	
		Dispozitiv schimbare regim - defectuos	Fără avarie accidentală	x	
		Frâna de mână defectă	Uzură	x	
		Saboți de frână și garnituri de frână	Avarie totală	x	
		Elemente pneumatice defecte (distribuitor, cilindru de frână etc.)	Fără avarie accidentală	x	
		Conducta de frână ne etanșă	Uzură	x	
			In urma unei avarii accidentale		x

Categorie	Elemente de construcție	Natura prejudiciului	Informații complementare	În sarcina Deținătorului	IF
Frâne	Elemente de frânare mecanice și pneumatice	Flexibilitatea semi- acuplărilor defecte	Tăiate, prezintă scurgeri	x	
		Acuplările de frână defecte	Excepție cupla semi-acuplării	x	
		Etrier de siguranță	Lipsă	x	
			Urmare unei avarii accidentale		x
		Frână magnetică	Defectă sau fără efect	x	
	Frână de urgență - inclusiv sistemul SAFI	Defectă sau fără efect	x		
Șasiu și carcasă	Șasiu, traverse frontale	Crăpături, fisuri în cordon sudură, rupturi		x	
	Carcasă	Avaria punând în pericol siguranța circulației		x	
	Marcaje și inscripții	Incomplete		x	
		Ilizibile	Graffiti, etc.		x
	Exteriorul caroseriei	Avarie urmare unui incident	Inclusiv deteriorarea cauzată de marcaje și graffiti		x
	Scări, trepte, cârlige de remorcare, balustrade	Uzură		x	
Avarie apărută urmare unui incident				x	
Amenajări interioare	In general, inclusiv accesoriile menționate în lista de inventar	Uzură normală pe timpul serviciului comercial	Inclusiv devastare	x	
		Lipsă	Degradări survenite în afara serviciului comercial (în măsura în care deținătorul probează)		x
Uși de acces	Dispozitive de comandă a ușilor	Comanda închiderii, asigurării, blocarii etc.	Toate dispozitivele (mecanice, electrice, pneumatice)	x	
Ferestre	Sticlă	Avariate			x

Categorie	Elemente de construcție	Natura prejudiciului	Informații complementare	În sarcina	
				Deținătorului	IF
Intercomunicație	Cuplaje UIC	Imposibil de conectat, inoperante		x	
		Smulse			x
	Racorduri	Rupte, dezactivate		x	
	Pasarele	Deteriorate			x
		Fixate incorect, inoperante		x	
Alimentare cu energie electrică	Cablu conducta generală de IT	Imposibil de conectat, inoperană, dislocată	Fără urme despre cablurile de conectare	x	
		Smulse, dislocate	Cu urme despre cablurile de conectare		x
	Încălzire, aer condiționat, iluminat, încărcare baterie	Inoperană		x	
WC și toalete	WC, chiuvetă	Defecte		x	
		Nu sunt umplute cu apă			x
	Circuitul de apă	Avarie urmare înghețului	În situația unde alimentarea cu energie electrică nu este defectă		x

1 Decontarea circulației pentru care modul de calcul este definit

- 1.1 Unitatea de calcul pentru traiectoriile cu vehicule (parcursuri) furnizate în conformitate cu prevederile sub-paragrafului 14.1 este kilometrul per vagon climatizat cu locuri de șezut (kv).
- 1.2 Prestațiile vehiculelor sunt calculate în conformitate cu parcursul real efectuat în cursă și în afara serviciului, inclusiv parcursurile pe ferry-boat.
- 1.3 Pentru vehiculele menționate mai jos, numărul de kv este înmulțit cu un coeficient:
 - 1.3.1 vagoane clasă cu locuri de șezut climatizate;
 - 1.3.2 vagoane clasă cu locuri de șezut neclimatizate;
 - 1.3.3 vagoane cușetă climatizate;
 - 1.3.4 vagoane cușetă neclimatizate ;
 - 1.3.5 vagoane de dormit climatizate;
 - 1.3.6 vagoane de dormit neclimatizate;
 - 1.3.7 vagoane restaurant și vagoane bufet climatizate;
 - 1.3.8 vagoane restaurant și vagoane bufet neclimatizate;
 - 1.3.9 vagoane furgon pentru bagaje;
 - 1.3.10 vagoane port-auto.
- 1.4 Pentru fiecare plan de mers anual, Secretariatul RIC/A publică valoarea de referință a taxei kilometrice referitoare la vagoanele clasă cu locuri de șezut climatizate și coeficienții care ajută la determinarea valorilor referitoare la taxele kilometrice privind celelalte tipuri de vehicule.
- 1.5 Pentru obținerea valorilor de referință a taxelor kilometrice privind celelalte tipuri de vehicule, trebuie multiplicat coeficientul indicat cu valoarea de referință a taxei kilometrice determinate pentru vagoanele clasă cu locuri de șezut climatizate.
- 1.6 Deținătorul și IF utilizator pot reține ca taxă aplicabilă pentru utilizarea vehiculelor valorile de referință publicate de Secretariatul RIC/A

2 Decontul și plățile prestațiilor în conformitate cu subparagraful 14.1

- 2.1 Fiecare IF determină prestațiile efectuate de vehiculele care circulă în trenurile sale, defalcate pe deținători și vehicule (conform punct 1.3 din **anexa VIII**).
- 2.2 Prestațiile efective regăsite pentru un deținător trebuie recapitulate în **model T**, raportate coeficienților valabili
- 2.3 Prestațiile efective (model T) trebuie transmise la deținător înainte de finalul lunii următoare. Transmiterea trebuie efectuată în format electronic (scriere în modul protejat).
- 2.4 Decontul se efectuează în fiecare trimestru, pentru finele lunilor martie (începând cu schimbarea planului de mers din decembrie), iunie, septembrie și, până la schimbarea planului de mers, decembrie, pe baza unei recunoașteri reciproce.

În cele 6 săptămâni ce urmează sfârșitul trimestrului, fiecare deținător

1. trebuie să se deconteze cu fiecare IF utilizator creanțele sale și datoriile în kv și în euro prin intermediul unui formular “Prestațiile vehiculelor” mutual recunoscut.
2. Se recomandă efectuarea regularizărilor via BCC conform **fișa UIC 311**.

Compensarea sumelor trebuie finalizată în următoarele 3 luni de după trimestrul de referință.

În ceea ce privește interesele moratorii, se aplică prevederile **fișei UIC 311**

- 2.5 Dacă sunt identificate diferențe de prestații kilometrice reale (**model T**) deținătorul vehiculului poate solicita un rectificativ (**model G**) la IF utilizatoare. Dovada prestației kilometrice reale efectuate trebuie să fie atașată la solicitarea rectificativului (**model G**) sub forma unui **model O** sau a unui **model U**.

Aceste solicitări nu sunt luate în considerare decât dacă sunt formulate în următoarele două luni de după primirea prestațiilor în kv efectivi (**model T**). Aceste solicitări de rectificativ sau răspunsurile transmise la aceste solicitări trebuie luate în considerare în decontul efectuat cel mai târziu pe parcursul trimestrului următor.

- 2.8 **Modelele T** (prestațiile vehiculelor), **P** (releveul prestațiilor vehiculelor) și **G**¹ (releveul rectificativ) trebuie întocmite în germană, franceză sau italiană. Este posibilă atașarea unei traduceri și în altă limbă.

3 Calculul valorii de referință Kilometru-vagon (kv)

**Chestionar referitor la calculul anual al valorii de referință kv
pentru vagoanele cu locuri șezut climatizate**

Chestionar pentru recalculul coeficientului de relativitate

Chestionar pentru calculul coeficienților vehiculelor port-auto

Durata de utilizare

CATALOGUL AVARIILOR

Cod	Descriere	Clasa defect	Măsură	Articol RIC	Metoda de control () dacă este cazul
11	Osii montate				
11.1.1	Grosimea bandajului măsurat în planul cercului de rulare mai mic de 35 mm	5	Se scoate din tren	20.3	CV (M)
11.1.2	Marca de control pe roata cu bandaj - Absenta - Nu se poate recunoaște cu certitudine	4	Control conform 11.1.4 și Model K	20.3	CV
11.1.3	Bandaj prezentand - ruptura - fisura longitudinală sau transversală	5	Se scoate din tren	20.10	CV
11.1.4	Bandaj slăbit - marci de control decalate - sunet neclar la lovirea cu ciocanul - inel de fixare slăbit - existența ruginii pe o porțiune mai mare de 1/3 din circumferință între bandaj și corpul rotii	5	Se scoate din tren	20.11	CV (CF)
11.1.5	Bandaj: defect la inel fixare - fisură - spart - slăbit sau deformat vizibil - lipsă	5	Se scoate din tren	20.11	CV
11.2.1	Canalul circular concentric care indică limita de uzură a obezii sau a părții care ține loc de bandaj a roții monobloc nu mai este vizibil în întregime (uzura max.)	5	Model K	20.3	CV
11.2.2	Supraincarcare termică a roții monobloc - degradare recentă a vopselei sau prezenta încălzire la îmbinarea obada-roata - topirea saboților de frână	5	Se scoate din tren	20.18	CV
11.3.1	Lățimea bandajului > 140 mm, inclusiv refularea de material formată pe marginea exterioară a suprafeței de rulare	4	Se scoate din tren	20.2	CV (M)
11.3.2.1	Locuri plane pe suprafața de rulare mai mare de 60 mm	4	Se scoate din tren	20.6	CV (M)
11.3.2.2	Suprafața de rulare a roții vehiculului cu viteza admisă > 160 km/h care prezintă locuri plane pe o lungime mai mare de 30 mm până la < 60 mm	4	Defect < 60 mm limitare viteza la 160 km/h altfel se scoate din tren	20.6	CV (M)
11.3.3	Brocuri pe suprafața de rulare a roții (lungime ≥ 60 mm sau grosime ≥ 1 mm).	4	Se scoate din tren	20.6	CV (M)
11.3.4	Solzi, cavitati, exfoliere, curgere de material pe suprafața de rulare a roții ≥ 60 mm în lungime.	5	Se scoate din tren	20.6	CV (M)
11.3.5	Fisura de-a lungul marginirii suprafeței de rulare	5	Se scoate din tren	20.10	CV
11.4.1	Înălțimea buză > 36 mm	5	Se scoate din tren	20.1.4	CV (M)
11.4.2	Grosimea buză: Diametrul roții > sau = 840 mm, grosimea < 22 mm, iar pentru roțile cu diametru cuprins între 760 și 840 mm grosimea < 25 mm	5	Se scoate din tren	20.1.3	CV (M)
11.4.3	Margine ascuțită sau bavură pe profilul exterior al buzei, uzură pe suprafața activă a buzei: qR < 6.5 mm	5	Se scoate din tren	20.5	CV (M)
11.5.1	Fisură sau ruptură la nivelul butucului roții sau discul rotii	5	Se scoate din tren	20.13	CV
11.5.2	Cordon de sudură la nivelul butucului roții sau discul rotii	5	Se scoate din tren	20.14	CV

Cod	Descriere	Clasa defect	Măsură	Articol RIC	Metoda de control () dacă este cazul
11.6.1	Axul osiei deteriorat/ defect - fisură - defect remediat prin sudură - rosături circulare pe corpul osiei având muchii ascuțite - rosături circulare pe corpul osiei fara muchii ascuțite mai mari de 1 mm în dâncime	5	Se scoate din tren	20.15	CV
11.6.2	Elemente care freacă de corpul osiei ax	4	Fixați elementul care feaca si controlati conform 16.6.1 și Model K + R1, sau se scoate din tren	20.15	CV
11.7.1.1	Scurgeri de lubrifiant la nivelul cutiei de osie cu semne de prejudiciere a rulmentului	5	Se scoate din tren	21.1	CV
11.7.1.2	Scurgeri de lubrifiant la nivelul cutiei de osie fara semne de prejudiciere a rulmentului	3	Stergeți surplusul de lubrifiant și Modelul M		CV
11.7.2	Corpul cutiei de osie – piese lipsă, slăbite, crăpate, capac fisurat sau deteriorat	4	Se scoate din tren	21.1	CV
11.7.3	Supraîncălzirea cutiei de osie - temperatura este atât de mare încât nu mai este posibil să se atingă cu dosul palmei - urme de rugină, degradarea recentă a vopselei	5	Se scoate din tren	21.3	CV (M)
12	Suspensie/ amortizori				
12.1	Ruptura, deplasare mai mult de un arc sau mai mult de o foaie de arc	5	Se scoate din tren	22.1, 22.2 și 22.3	CV
12.1.1	Ruptura, deplasare a unui singur arc sau a unei foi de arc	4	Se scoate din tren	22.1, 22.2 și 22.3	CV
12.2	Slăbirea amortizoarelor verticale, transversale sau de deviere, daune la paliere, semne de defectare (scurgere recentă de ulei, urme recente de frecare)	4	Model K	22.4	CV
12.3	Suspensie pneumatică prezentand disfuncționalități în funcționare	3	Model M	22.12	CV
13	Frâne				
13.1.1	Elemente ale timoneriei frâna slabite sau rupte	5	Inlaturarea sau fixarea elementului slabit sau rupt și verificare conform 11.6.1 + Model K + R1; dacă nu este posibil, se scoate din tren	30.2	CV
13.1.2	Ineficacitate a etrierului de siguranță de la timoneria de frâna	4	Reparație provizorie + Model M	30.1	CV
13.1.3	Robinetul de izolare a frânei sau mecanismul de schimbare a regimului de frânare blocate sau ineficace	3	Model M + R1	25.2	CF
13.2.1	Saboti de frână/ plăcuță de frână - lipsă - rupte - plesnite - sfărâmarea materialului de frecare > 1/4 din lungimea sabotului - prezența fisurilor, chiar dacă armatura este încă la locul lui - grosime < 10 mm (fontă) - grosime < 10 mm (material sintetic)	3	Model M + R1	30.4 și 30.5	CV
13.2.2	Fisuri vizibile sau discul de frână slăbit/ defect	5	Se scoate din tren	26	CV
13.3.1	Conducte pneumatice, semiacuplari de frână și echipament neetanș sau în starea precară	3	Reparație provizorie și Modele M + R1, sau se scoate din tren	31	CV
13.3.2	Proba frânei prezintă defecte în funcționarea frânei automate continue, având ca impact eficacitatea frânei	4	Reparație (dacă nu este posibil, Modelele M + R1)	25.4 și 25.5	CF
13.4	Defecte ale frânei electromagnetice, a indicatorului martor a starii franelor; indicatorul martor nu indică starea reală a frânelor	3	Modele M + R1	27	CF
13.5	Frâna de mână este inutilizabilă	3	Modele M + R1	29	CF

Cod	Descriere	Clasa defect	Măsură	Articol RIC	Metoda de control () dacă este cazul
14	Cadre (ale boghiurilor)				
14.1.1	Fisuri sau deformari ale lonjeroanelor, ale traverselor intermediare și ale traverselor frontale, ale balansierului și ale traverselor dansante sau ale cordoanelor de sudura	5	Se scoate din tren	22.5 și 22.6	CV
14.1.2	Ineficacitatea legăturii mecanice între șasiul vagonului și boghiu	5	Se scoate din tren	22.9	CV
14.1.3.1	Urme proaspete de frecare ale roții de boghiu sau de șasiul vagonului; urme proaspete de forțare/talonare, urmare lovirii de un corp străin	4	Se repara dacă nu, se scoate din tren	22.10	CV
14.1.3.2	Urme proaspete de frecare ale roții de boghiu sau de șasiul vagonului; urme proaspete de forțare/talonare	5	Se scoate din tren	22.10	CV
14.1.4	Legătura mecanică a cutiilor de osie dislocată, deformată, ruptă sau avariata	5	Se scoate din tren	22.5	CV
14.1.5	Dispozitivul de siguranță de la traversa dansantă sau de la traversa elastică lipsă sau defectă	5	Se scoate din tren	22.7 și 22.9	CV
14.1.6	Role și opritoare ale carcasei pentru limitarea jocului transversal lipsă sau grav avariate	5	Se scoate din tren	22.9	CV
14.1.7	Ineficacitatea dispozitivului de siguranță la ridicare	3	Model M		CV
14.1.8	Defecte mecanice ale altor elemente ale boghiului (de ex. senzor/captator etc), slăbite sau fisurate	4	Reparatie provizorie și Model M		CV
14.2	Elemente de siguranță ale asamblurilor cu piulite sau elemente similare (opritori ale șuruburilor și buloanelor, fire și plăci de siguranță etc.) lipsa, deplasate sau ineficace	3	Model M		CV
15.	Aparate de tracțiune, legare și ciocnire				
15.1.1	Înălțimea tamponului în afara toleranței (min. 980 mm, max. 1065 mm)	5	Se scoate din tren	23.1	CV (M)
15.1.2	Șuruburile de fixare a tamponului lipsă sau slăbite	5	Reparatie provizorie și Model M, dacă nu, se scoate din tren	23.3	CV
15.1.3	Tamponul poate fi împins manual mai mult de 15 mm (un singur tampon, unde e cazul)	5	Se scoate din tren	23.5	CF
15.1.4	Carcasa tamponelor avariate, fixarea necorespunzătoare, ghidare tijelor tamponului insuficientă (inceput de fisura > 1/4 din circumferința carcasei sau a tijei tamponului)	5	Se scoate din tren	23.6	CV
15.1.5	Talerele tamponelor având mai mult de 1/3 din șuruburile de fixare slăbite. Rotatie anormală a platoului tamponului	5	Se scoate din tren	23.7	CV
15.1.6	Absența ungerii carcasei și/sau a talerului tamponului.	3	Se unge		CV
15.2.1	Prezența fisurilor pe cuplele cu șurub sau pe cârligele de tracțiune	5	Înlocuiți; dacă acesta nu este posibil, modificați legarea și asigurați cupla defectă contra repunerii în serviciu + Model M; dacă nu, se scoate din tren	23.8	CV
15.2.2	Tija și ghidajul cârligului de tracțiune cu urme de uzură sau desfacut, care să permită cârligului de tracțiune să pivoteze în jurul axei sale în ghidaje	5	Se scoate din tren	23.9	CV (CF)
15.2.3	Aparatele de tracțiune sunt inutilizabile	3	Se scoate din tren	23.10	CV
15.2.4	Anumite elemente ale aparatului de tracțiune, de legare sau alte elemente se afla la o înălțime <140 mm deasupra nivelului șinelor	5	Se fixează elementele; dacă nu, se scoate din tren	19.5	CV (M)
15.2.5	Diametrul lăului cuplei cu șurub uzat < 50 mm	5	Se scoate din tren	23.11	CV (M)

Cod	Descriere	Clasa defect	Măsură	Articol RIC	Metoda de control () dacă este cazul
16	Cutia vagonului				
16.1.1	Fisuri, rupturi sau deformari ale lonjeroanelor, traverselor; fisuri la cordoanele de sudură dintre diagonale și lonjeroane	5	Se scoate din tren	32.1 și 32.2	CV
16.1.2	Deteriorari/ defecte ale pieselor de la scheletul carcasei, ale pereților laterali, a podelei sau de la acoperiș (siguranța circulației nu este garantată)	5	Se scoate din tren	32.3	CV
16.2.1	Dispozitivul de blocare a trapelor/clapetelor laterale este pe „deschis”, slăbit sau ineficace, prezentând riscul de pierdere a trapei cu intrare în gabarit	5	Inchideți și blocați trapele laterale, sau demotați și puneți Model M sau se scoate din tren		CV
16.2.2	WC: Dispozitivul de vidanjare nu este închis sau gura de vidanjare nu este securizată	4	Se repara dacă nu, Model M		CV
16.3.1	Uși de acces - nu se blochează cu ocazia încercărilor de acționare a semnalului de comandă a închiderii la viteză, atunci când vagonul este prevăzut cu un dispozitiv de testare - dispozitiv de blocare cu defect mecanic - dispozitiv de detectare a obstacolelor (margine sensibilă) ineficient	5	Se închide/se blochează ușa, Modelele S+M	33.2	CF
16.3.2	Defecte la dispozitivele de comandă și/sau de închidere automată a ușilor de acces	3	Se închide/se blochează ușa, Modelele S+M	33.2	CF
16.3.3	Nefuncționare de la telecomandă de închidere a ușilor	3	Model M (alte măsuri necesare, în exploatare)		CF
16.3.4.1	Treapta retractabilă nu se retrage	5	Se repara; dacă nu este posibil, retrageți treapta și închideți/ blocați ușa + Modele S+M; dacă nici aceasta nu se poate, se scoate din tren	33.2	CF
16.3.4.2	Treapta retractabilă nu iese	3	Se închide/se blochează ușa, Modelele S+M	33.2	CF
16.4.1.1	Ușile de intercomunicație, prima și ultima din tren, nu pot fi blocate	5	Blocați sau securizați (de ex. cu un fir de sârmă) și Model M, dacă nu, relocați vagonul	33.2	CF
16.4.1.2	Uși de intercomunicație ale anumitor vagoane din compunerea trenului nu pot fi blocate	3	Model M	33.2	CF
16.5.1.1	Ușa compartimentului de bagaje sau ușile de încărcare marfă nu poate/ nu pot fi blocate	4	Inchideți/ blocați corect; dacă încuietorea este defectă, securizați ușa + Modelul M	33.2	CF
16.5.1.2	Ușa compartimentului de bagaje sau ușile de încărcare marfă este/ sunt defectă/e (elemente de fixare smulse sau rupte) sau detașat/e	5	Securizați + Model K sau se scoate din tren	33.2	CF
16.6	Defecte la ferestre având sticlă spartă putând reprezenta un pericol pentru pasagerii atât din interior cât și din exteriorul vagonului	4	Securizați (de ex. folie protectoare auto-adezivă), Model M (Model K dacă e cazul)	33.6	CV
16.7.1.1	Funcția „Iesire de urgență” incompletă dar cu mai mult de 50% din ieșirile de urgență ale vagonului care sunt operaționale (de ex. ciocanelul de urgență, iesire închisă, neaccesibilă)	3	Model M	33.7 și 33.8	CV (CF)
16.7.1.2	Funcția „Iesire de urgență” incompletă dar cu mai puțin de 50% din ieșirile de urgență ale vagonului care sunt operaționale (de ex. ciocanelul de urgență, iesire închisă, neaccesibilă)	5	Reparați defectul; dacă nu este posibil, se scoate din tren	33.7 și 33.8	CV (CF)
16.8.1.1	Urmare unei avarii/ defecțiuni, pasarela de intercomunicație nu poate fi folosită în siguranță (la extremitățile trenului)	3	Model M	34	CV
16.8.1.2	Urmare unei avarii/ defecțiuni, puntea de intercomunicație nu poate fi folosită în siguranță (în corpul trenului)	5	Securizați dacă e posibil + Model M; sau modificați ordinea în compunerea trenului sau Model K	34	CV

Cod	Descriere	Clasa defect	Măsură	Articol RIC	Metoda de control () dacă este cazul
16.9	Marcajele/ inscripțiile necesare pentru exploatare, de pe un vehiculului (conform RIC) lipsesc, sunt ilizibile, neidentice între ele sau incomplete	3	Model M	38	CV
17	Echipamente electrice și electropneumatice – Amenajări interioare				
17.1	Avariarea fiselor de radioficare de la magistrala „linie tren”, prize sau cabluri (risc de electrocutare)	5	Se scoate din tren	36.12	CV
17.1.1	Absența alimentării cu energie electrică/ de încarcare a bateriilor (afișată în panoul de control)	4	Model M (Model K unde e cazul)	36.5	CV
17.1.2	Absența încălzirii/ climatizării (afișată în panoul de control)	3	Model M (Model K unde e cazul)	36.5	CV
17.1.3.1	Defectarea completă a iluminatului principal (iluminatul de siguranță funcțional)	3	Model M	36.8	CV
17.1.3.2	Defectarea completă a iluminatului principal (inclusiv iluminatul de siguranță)	4	Model K	36.8	CV
17.1.4.1	Toate cablurile de împământare sunt ineficace	5	Se repara defectul; dacă nu, se scoate din tren	36.12	CV
17.1.4.2	Unele cabluri de împământare sunt ineficace	3	Se repara defectul (dacă nu este posibil, Model M)	36.12	CV
17.2	Avariarea mecanică a cablurilor UIC/EP și a prizelor aferente (deși sunt încă funcționale)	3	Model M	36.10	CV
17.3	Securizare incorectă a husele din interior, a amenajărilor interioare, a plafoanelor din tavan	4	Închideți corespunzător; dacă nu este posibil, securizați + Model M		CV
17.4.1	Stingătoare de incendiu lipsă/ inutilizabile /lipsa plumbi sau defecte	4	Inlocuiți sau Model M	32.8	CV
17.4.2	Reperarea locului de amplasare stingătoare de incendiu (pictogramă) - lipsă - ilizibil - amplasare incorectă	3	Model M	32.8	CV
17.4.3	Indicatoare asupra siguranței la interiorul vehiculului (ieșiri de urgență, stingătoare de incendiu, indicatoare de siguranță) – lipsa sau ilizibile	3	Model M	32.8	CV
17.5.1	Sistemul de sonorizare al vagonului nefuncțional	4	Model M (funcție de modul de utilizare, pot fi luate și alte măsuri în exploatare)	36.10 și 36.11	CF
17.5.2	Sistemul de sonorizare al vagonului către celelalte vagoane din tren nefuncțional	3	Model M	36.10 și 36.11	CF
17.6	Defecte recurente semnalizate consemnate în Carnetul de Bord și netratate	3	Model M (alte măsuri, unde e cazul Model K)		CV
17.7	Toate toaletele WC ale vagonului nefuncționale	3	Modelele M și S1	37.3	CV
17.8	Sigiliu lipsă, rupt sau defect al dispozitivelor franei de urgență sau deschiderii de siguranță a ușilor	3	Model M		CV
17.9	Dispozitiv alarma de incendiu defect pentru vagoanele de dormit și cușeta	3	Model M		CV
18	Compunerea trenului – comportamentului ramei				
18.1	Cuplare incorectă a două vagoane (cuplaj cu șurub, asamblări pneumatice și conexiuni electrice)	4	A se remedia	4.4	CV

Cod	Descriere	Clasa defect	Măsură	Articol RIC	Metoda de control () dacă este cazul
99	Defecțiuni neincluse în Catalog				
99.3	Alte defecte secundare cu restricții pe perioada de exploatare (în mod general, se refara la cazuri care, dacă nu se iau masuri, implica un Model M)	3	A se remedia (dacă nu este posibil, Model M)		
99.4	Alte defecte majore care ar putea fi un risc pentru persoane, sau un pericol în exploatare (de ex. cazuri care, dacă nu se iau masuri, implica un Model K)	4	A se repara (dacă nu este posibil, Model K)		
99.5	Alte defecte critice care ar reprezenta o amenințare iminentă pentru siguranța circulației (de ex. caz în care, dacă nu se iau masuri, implicand „se scoate din tren”)	5	A se remedia; dacă nu este posibil se scoate din tren		

Legendă:

- CV Control vizual, unde e cazul împreună cu o verificare „audio”
- CF Control de funcționare/ Confirmarea funcționării
- M Măsurare

ÎNREGISTRAREA NEREGULILOR

Locul de desfasurare a controlului

IF care desfasoara controlul

IF predaoare (RIC) / IF inițitoare a trenului (Acord)

Natura circulației trenului*: RIC/ ACORD

Numărul de vehicule controlate (4)

Data	Nr. tren	Nr. vehicul	Proprietar VKM	Denumirea defectului	Clasa defectului	Măsurile luate de IF care a făcut controlul
(1) \sum defectelor de clasă 3						
(2) \sum defectelor de clasă 4						
(3) \sum defectelor de clasă 5						
VCD clasă 3 = [0,125 x (1)] x 100 / (4)						
VCD clasă 4 = [0,4 x (2)] x 100 / (4)						
VCD clasă 5 = [1,0 x (3)] x 100 / (4)						

Observații:

* Ștergeți după caz

CONCENTRATORUL CONTROALELOR

Concentratorul și analiza neregulilor constatate la vehicule

IF care desfasoara controlul

IF predatoare (RIC) / IF initiatoare a trenului (Acord)

Natura circulatiei trenului*: RIC/ ACORD

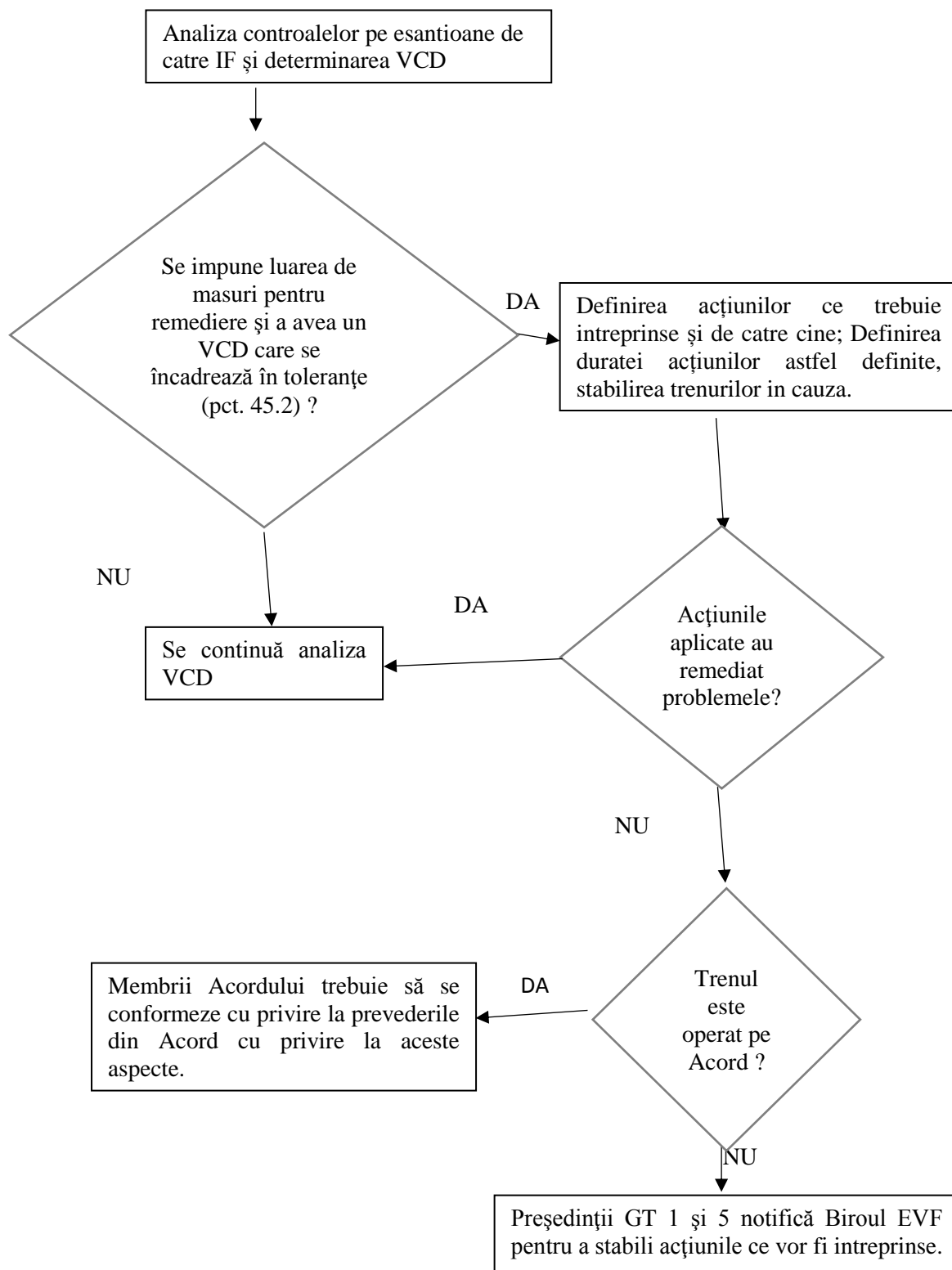
IF predatoare

				VCD			
Luna/ Anul	Locața	Numărul de vehicule controloate	Clasa defectelor	Σ	$\frac{(\text{Col } 4 \times 0,125) \times 100}{\text{Col } 3}$	$\frac{(\text{Col } 4 \times 0,4) \times 100}{\text{Col } 3}$	$\frac{(\text{Col } 4 \times 1) \times 100}{\text{Col } 3}$
1	2	3		4	5	6	7
			3				
			4				
			5				

* Ștergeți după caz

OBSERVAȚII

ACȚIUNI CARE TREBUIE LUATE ÎN EVENTUALITATEA UNUI VCD PESTE LIMITE



RAPORT RELATIV CU PRIVIRE LA INCLUDEREA UNEI IF INTR-UN ACORD

IF care solicită acceptarea într-un Acord:
 Valoarea lotului global de control a fi controlat timp de 3 luni: (vagoane)
 Pragul maxim de acceptare pentru clasele de defect 4 timp de 3 luni: (defecte)
 Pragul maxim de acceptare pentru clasele de defect 5 timp de 3 luni: (defecte)

Trenurile aparținând IF care sunt examinate

Relatii	Nr. trenului	Lotul de control raportat la trenul examinat (vagoane)

RAPORT

	Luna 1	Luna a 2-a	Luna a 3-a
Perioada examinata			
Nr. defecte clasa 4			
Nr. defecte clasa 5			
Observații:			

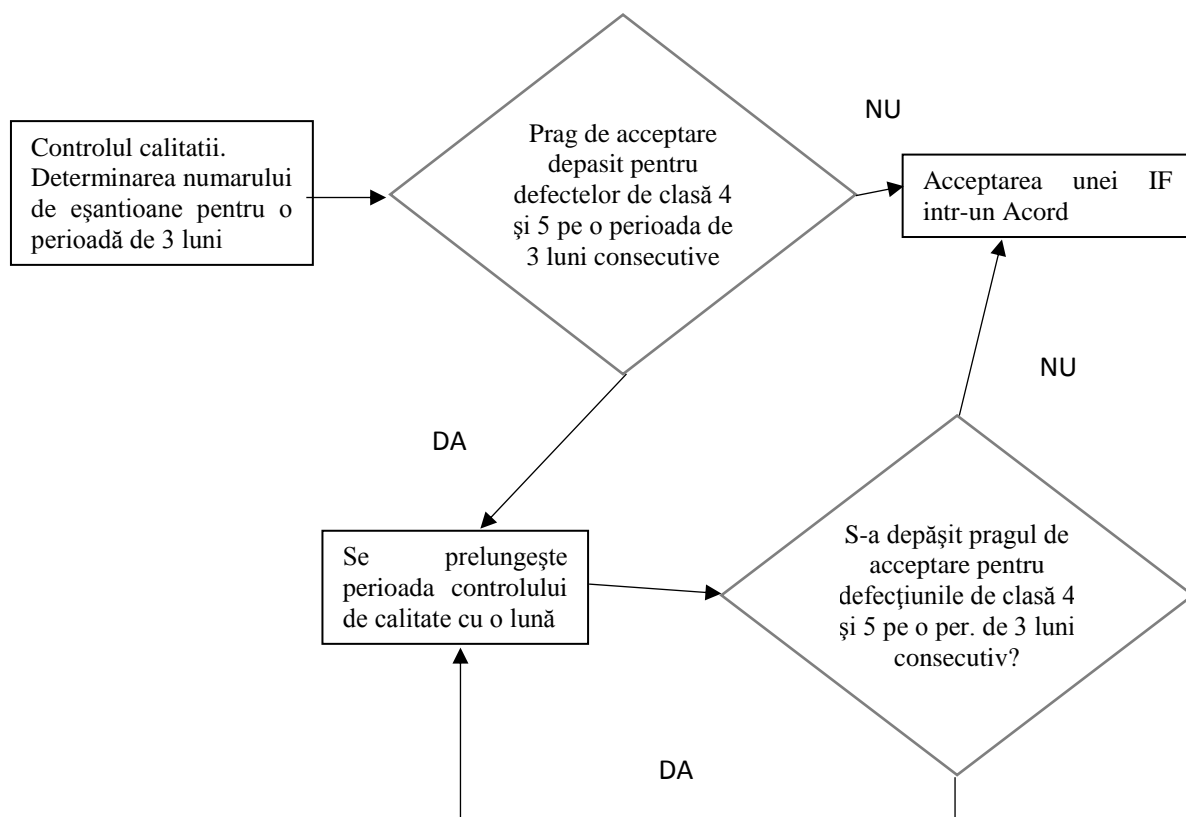
scurta descrierea a defectelor depistate

Nr. tren	Data	Descrierea defectului

IF care a efectuat lotul de control:

Semnătura

PROCES TIP DE ACCEPTARE A UNEI IF ÎN CADRUL UNUI ACORD



PROTOCOLUL CONTROLULUI DE CALITATE

Protocolul controlului de calitate

Control pe o linie fara platforma Planificare

Data: Nr. tren Vehicule (poziția în tren)

Preluat de (IF): Controlat de (IF):

Agent de control (Nume +IF): Data:

Nr. vehicul + VKM: /

Conținutul controlului:

- ☐ Control complet conform **Anexa VI** la RIC (fără excepții)
- ☐ Testarea frânei (inclusiv testarea frânei electromagnetice și acționarea robinetului de izolare, a schimbatorului de regim și a frânei de mână)
- ☐ Sonorizare (la vehicul și de la vehicul către o locația stabilită)
- ☐ Toaletele (acionați funcționarea dispozitivelor pentru apă)

Defecte identificate:

(daca sunt mai mult de 4 defecte, utilizați formularul **Model Q** „Continuare”)

Descrierea defectului (text liber)	Cod (catalogul defecțiunilor conform Anexa IX la RIC)	Defect care probabil a aparut pentru prima dată pe rețeaua utilizată de IF	Defect tratat și semnalizat în mod corect (măsurile luate și etichetare)
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Observații

.....

.....

Continuare

Agent de control (Nume +IF): Data:

Nr. vehicul + VKM:/

Descrierea defectului (continuare)	Cod (catalogul defecțiunilor conform Anexa IX la RIC)	Defect care probabil a aparut pentru prima dată pe rețeaua utilizată de IF	Defect tratat și semnalizat în mod corect (măsurile luate și etichetare)
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Raportul anomaliilor RIC

Numarul vehiculului	Data constatarii
Type	Numarul trenului
Numele proprietarului	
Locatia in care s-a efectuat constatarea	Vehicul (pozitia in tren)
Gara de plecare	Gara de destinatie
IF de plecare	IF de destinatie
Avarii/anomalii tehnice (codul conform Anexa IX RIC)	
Observatii	
Locatie/Data	Nume/Functie

Fotografie

Compania:

Deținător și data

Despăgubire/Indemnizație

Suport de prezentare a materialului

1 Caracteristici Tehnice ale Vehiculului

1.1 Generalități

1.7 Procedura de urmat în caz de întrerupere cu alimentare electrică

1.8 Echipamente la bord

1.9 Piese la bord

Modelle

Etichetă pentru repatrierea vehiculelor

Etichetă model B

(simbolul IF)

roșu

roșu

De la

prin

către

roșu

roșu

(Dimensiuni aproximative 210 x 148 mm)

La întoarcere	Etichetă pentru expedierea pieselor vehiculelor Model B ¹												
Expeditor:													
Destinatar:													
Stația de destinație:													
Stația de transmitere:													
Țara de destinație:													
Piesa provenind de la vehiculul:													
<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></tr></table>													Indicațiile se scriu cu litere de tipar

Model G

(Denumirea IF)

**Declarație rectificativă referitoare la
contul de redevență al vagoanelor de călători**

aparținând
(Inițialele IF)

pentru vehiculele de la/la
(Inițialele IF proprietare)

Utilizate în luna 20

Nr:, din 20

Trimis pentru răspuns

la

la

cu explicații, vă rugăm.

...piese alaturate...
(Semnătura)

Nr:, din 20

Returnat

la

la

cu răspunsul la observații.

1. Soldul acceptat de { kv
..... euro
..... (moneda națională) } va fi transferat în
favoarea de la în
(Inițialele IF)
recapitulatia **model T** pentru luna 20

2. Va rugam sa inscrieti soldul de { kv
..... euro
..... (moneda națională) }
în favoarea noastră în următoarea recapitulatie **model T**

...piese alaturate...
(Semnătura)

01.01.2019

(Inițialele IF)	Model H											
Cerere de piese de schimb												
Către ^{1) 2)}												
..... la ^{1) 2)}												
....., data20.....												
Pentru reparația vehiculului	<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table> Avem nevoie de											
În cazul unui vagon P - titular												
- natura avariei piesei de înlocuit												
Denumirea pieselor												
.....												
Vă rugăm să trimiteți aceste piese cât mai urgent posibil, scutite de vamă, Către ²⁾ La ²⁾ (Denumirea rețelei) (Ștampila serviciului care solicită piesele) Semnătura Nr. fax internațional..... Nr. telefon internațional Interlocutor Adresa E-mail Livrare pe ruta posibilăda ³⁾ / nu ³⁾												
A se vedea schițele de pe verso												
1) Indicați adresele de la punctul 2 din Culegerea de adrese 2) Scrieți aceste indicații cu litere de tipar 3) Tăiați ce nu convine												

(Format: aprox. 210 x 297 mm)

Conform RIC original franceza

01.01.2014

(Inițialele IF)

Model L

Vehicul

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Avariat
A se repatria gol

Încărcat pe
vagonul ⁽¹⁾

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

.....
(Ștampila biroului)

.....
(Ștampila cu data)

.....
(Semnătura)

1) Aceste indicații nu sunt necesare la Modelul L de culoare albastră

(Format aproximativ: 148 x 210 mm)

<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> (Inițialele IF) Formular M </div>																			
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>Vagonul</p> <table border="1" style="margin: auto;"> <tr> <td style="width: 30px; height: 30px;"></td> <td style="width: 30px; height: 30px;"></td> <td style="width: 30px; height: 30px;"></td> <td style="width: 30px; height: 30px;"></td> <td style="width: 30px; height: 30px;"></td> <td style="width: 30px; height: 30px;"></td> <td style="width: 30px; height: 30px;"></td> <td style="width: 30px; height: 30px;"></td> <td style="width: 30px; height: 30px;"></td> <td style="width: 30px; height: 30px;"></td> </tr> </table> </div> <div style="text-align: center;"> <p>De inspectat</p> </div> </div>																			
<p>Defecte: (subliniați ceea ce se aplică)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <ol style="list-style-type: none"> 1. Osii montate 2. Cutii de osie 3. Frâna 4. Șasiu (vehicul / boghiu) 5. Suspensie 6. Aparat de tracțiune 7. Aparat de ciocnire 8. Cutie 9. Acoperiș 10. Uși 11. Tara înscrisă inexact </div> <div style="width: 48%;"> <ol style="list-style-type: none"> 12. Vehicul deraiat 13. Plăcuța de mentenanță cu perioada de valabilitate expirată 14. Piese de schimb străine utilizate 15. Rezervor 16. Dispozitive de închidere a rezervoarelor 17. Acoperiș neetanș 18. Cutie neetanșă 19. Rezervor neetanș 20. Container neetanș 21. Ferestre 22. Încălzire – Climatizare 23. Iluminat 24. Interiorul vehiculului 25. WC – Chiuvete 26. Culoare de intercirculație 27. Inscricții </div> </div>																			
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-end;"> <div style="width: 20%;"> <p>Codul avariei (opțional)</p> </div> <div style="width: 20%; text-align: center;"> <table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td></tr> </table> </div> <div style="width: 20%; text-align: center;"> <table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td></tr> </table> </div> <div style="width: 20%; text-align: center;"> <table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td></tr> </table> </div> <div style="width: 20%; text-align: center;"> <table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td></tr> </table> </div> <div style="width: 20%; text-align: center;"> <table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td></tr> </table> </div> </div>																			
<p>Informații suplimentare:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>																			
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 30%;"> <p>(Ștampila biroului)</p> </div> <div style="width: 30%;"> <p>(Ștampila cu data)</p> </div> <div style="width: 30%;"> <p>(Semnătura)</p> </div> </div>																			

(Format aproximativ: 148 x 210 mm)

[illegible]

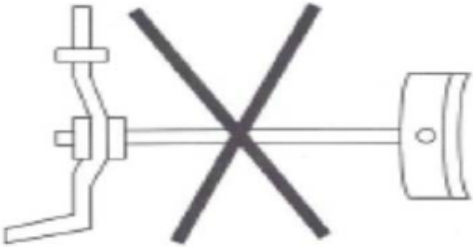
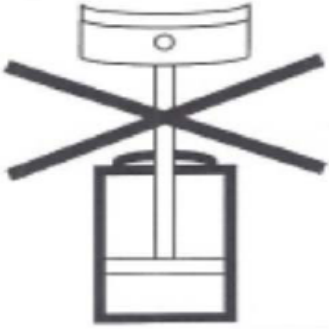
1) Marcați ☒ rubrica relevantă

IF/ Proprietar:

Declararea prestațiilor vehiculelor RIC în kilometri-vagon (kv)

Anul de orarii Stabilit la data

IF/ Proprietar		Credite	Debite	Sold kv
Codul RICS	Inițiale	kv	kv	(Col 3 – Col 4)
1	2	3	4	5
1120	FPC (RZD)			
0043	H-GYSEV			
0044	BIH-ZRS			
1062	ZPCG			
0050	ZFBH			
1251	PKP IC			
1152	BDZ PP			
1153	CFR			
1154	CD			
3246	RJ			
1155	MAV-START			
	H-MNOS			
3381	CRSHU			
1156	ZSSK			
	WSt			
1171	RENFE			
1172	SV (ZS)			
1073	TRAINOSE			
1174	SJ			
0075	TCDD			
1076	NSB			
1178	HZ			
1179	SZ			
1080	DB			
3510	D-BTEX			
	D-EURO			
1181	ÖBB			
0082	CFL			
0083	TI			
3280	SAD			
3270	TN			
1184	NS			
	WCB			
0063	BLS			
1185	SBB / CFF/ FFS			
	CENTRALBAHN			
1186	DSB			
1187	SNCF			
3216	THELLO			
	VSOE			
3036	GKB			
3521	AWR			
3539	RAIL2U			
1088	SNCB/NMBS			
1094	CP			
	MSM			
3160	LTE			
3390	SVDE			
3608	WLB			
SOMME				

	<p>Formular R¹ (Inițialele IF)</p> <p>Frână inutilizabilă</p> <p>Constatare:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>(Ștampila cu data) (Semnătura)</p>	
--	--	---

(Format aproximativ: 184 x 210 mm)

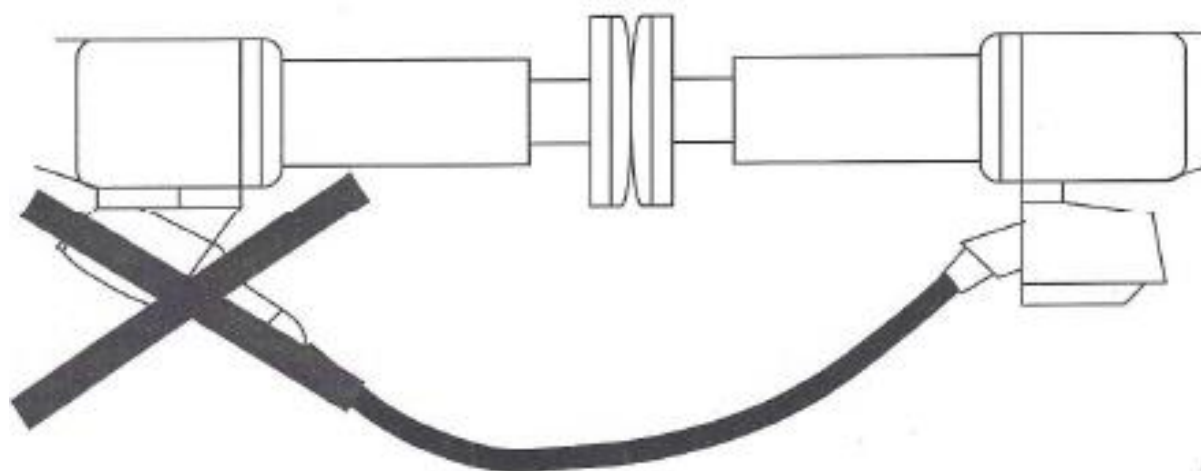
(Inițialele IF)

**CONDUCTA GENERALĂ DE IT A TRENULUI
INUTILIZABILĂ**

Constatări:

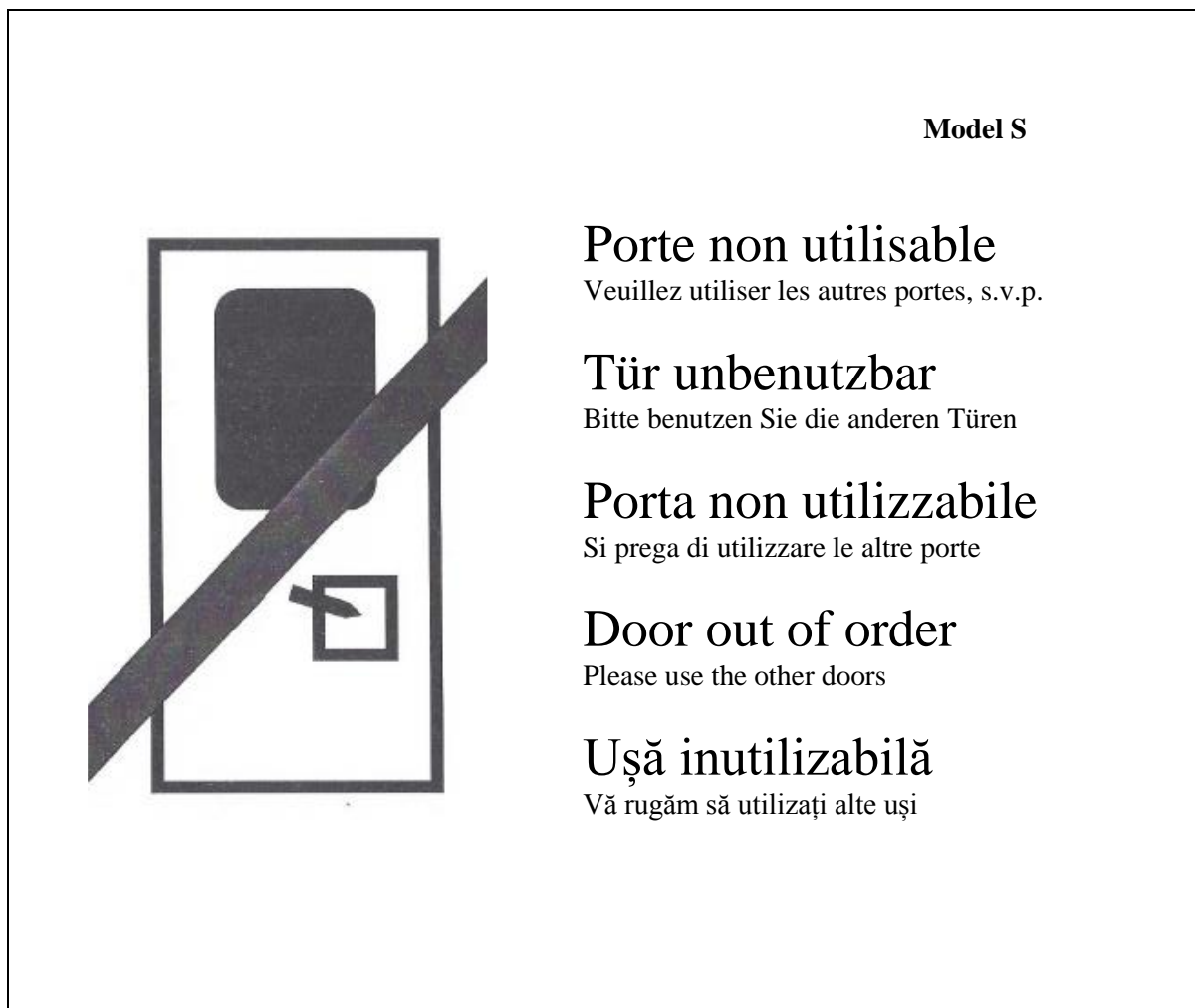
.....
(Ștampila cu data)

.....
(Semnătura)



(Format aproximativ: 184 x 210 mm)

01.01.2014



(Format aproximativ: 148 x 210 mm; a se imprima pe ambele fețe) ¹⁾

¹⁾ Modelul S poate fi compus și din 2 părți:

- partea stângă: pictograma nr. 91 de la fișa 413-OR / Anexa 1
- partea dreaptă: partea textuală din Modelul S



Model S¹

WC non utilisable

Veuillez utiliser les autres WC, svp

WC unbenutzbar

Bitte benutzen Sie die anderen WC

WC non utilizzabile

Si prega di utilizzare gli altri WC

WC out of order

Please use the other WC

WC inutilizabil

Vă rugăm să utilizați alte WC-uri

(Format aproximativ: 148 x 210 mm)

Model T

(Denumirea IF)
de la la 20....

Recapitularea prestațiilor materialului rulant pentru călători

IF debitoare
(inițialele IF)

IF creditoare
(Inițialele IF)

Întocmit de

.....Anexa data 20....

.....
(Semnătura)

Nr. crt.	Vagoane cu locuri climatizate	Vagoane cu locuri ne-climatizate	Vagoane cușetă climatizate	Vagoane cușetă ne-climatizate	Vagoane dormitor climatizate	Vagoane dormitor ne-climatizate	Vagoane restaurant climatizate	Vagoane de bagaje	Vagoane port-auto	Total	Observații Stația de schimb ¹⁾ ¹⁾ pentru numărătoare manuală	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
											Total lunii	
											Report din luna precedentă	
											Total general	

Cerere rectificativa

Debitor.....Creditor.....Luna.....

Nr. EWP	Nr. tren	Data	Tipul vehiculului	Kilometrii efectuati	Numarul de vehicule	Coeficient	Kv	Obs.

Valoare Lunara:							xxx	

Lista trenurilor internaționale de călători Relevé international de trains de voyageurs						Tren Train	Al du		De de	La à	Numărul fișelor Nombre de feuilles	Fila Nr. Feuille No.															
Punctul de transmitere _____ Point frontiere						Data _____ Date	Ora _____ Heure	Punctul de transmitere _____ Point frontiere			Data _____ Date	Ora _____ Heure															
a	b	c	d	e		4a	3	2a	2b	4b	4c	5a	5b	5c	5d	6a	6b	7	8	9	10	Șef de tren Chef de train					
Numărul vagoanelor Numero des véhicules						Masa încărcăturii Masse du chargement	Lungimea peste lampoane / Longueur hors lampons	Tara / Tare	Osii Essieux		Masa totală Masse totale	R + Mg	R	R	P	Locuri Places assises	Număr de ordine/ N° d'ordre	Stația expeditoare Gare expéditrice	Stația de destinație Gare destinataire	Indicații speciale Indications spéciales	Observații Observations						
1-2	3-4	5-8	9-11	12		m	t	t	t	t	t	t	t	t	t	1	2					1	2	3	4	5	
																						Stația de domiciliu Gare d'attache	1	2	3	4	5
																							De	La			
																							1				
																							2				
																							3				
																							4				
																							5				
																						Vehicul de tracțiune Vehicule Moteur					
																						Nr. No					
																						Masa frână Masse freinée					
																							1				
																							2				
																							3				
																							4				
																							5				
																						De		La			
																							1				
																							2				
																							3				
																							4				
																							5				

CARNET DE BORD

Vagonul nr.

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Stația de domiciliu :

I FIȘA DE CONSTATARE			
VAGON Nr 			
DOMICILIU:			
NR. TRENULUI		Nr de ordine (facultativ)	
Anomalie constatată: Data: Nume: Loc de muncă:			
MOD DE UTILIZARE			
PT. COMPLETAREA FORMULELOR AUTOCOPIANTE			
→ INTERCALAȚI RABATUL SPECIAL SUB FORMULARUL ROȘU ȘI SCRIEȚI CU UN PIX PE FORMULARUL ALB			
→ IDENTIFICAȚI ANOMALIA BIFĂND CASETELE 1 2 3 4 DÂND EVENTUAL INFORMAȚII SUPLIMENTARE			
→ SE COMPLETEAZĂ NUMAI UN FORMULAR PT. FIECARE ANOMALIE 5			
UTILIZAREA FORMULELOR			
→ FORMULARUL ALB: Se predă de agentul constator conducerii unității			
→ FORMULARUL GALBEN: Intră în evidența activității de exploatare			
→ FORMULARUL ROȘU: Matca rămâne în carnetul de bord			
(1) tăiați mențiunile inutile			

				SUBANSAMBLU	
10	Boghiu	17	Climatizare	24	Ferestre
11	Frână	18	Sonorizare	25	Inst. WC
12	Semnal de alarmă	19	Interfon	26	Spălător
13	Ușă (1) Ușa urcare	20	Cablu UIC	27	Scrumieră (1) Cutie deșeurilor
14	Închidere automată a ușii	21	Cablu(1) Linia el de IT	28
15	Iluminat	22	Podea-covor	29
16	Încalzire	23	Fotoliu	30
2 LOCALIZARE					
40 D1	40 S1	44 Compartim nr	48 Intercirculație		
41 D2	41 S2	45 Loc nr	49 Compartim. de bagaje		
42 Ansamblu vagon	46 Cabină WC	50 Comp. de servicii (1)	Comp. cond.		
43 Culoare	47 Spălător	 			
3 STARE					
70 Defect	75 Greu manevrabil	80 Excesiv			
71 Lipsă	76 Vibrații Instabil	81 Fără apă			
72 Rupt Fisurat	77 Zgomote anormale	82 Neetanș			
73 Nu se deschide(1) Nu se închide	78 Locuri plane	83 Înfundat			
74 Nu se blochează	79 Insuficient	84 Murdar (1) Miros anormal			
4 SEMNALE					
<input type="checkbox"/> Ce lămpi de semnalizare sunt aprinse:					
5 INFORMAȚII SUPLEMENTARE:					
.....					
.....					
.....					
.....					
.....					
.....					
.....					
DORIȚI SĂ FIȚI INFORMAȚI DUPĂ CERCETĂRI ?					

[illegible]

Formular pentru propuneri

Amendament la acordul RIC propus de:

1. Se prezintă problema (folosind exemple și acolo unde este posibil, figuri care oferă indicații cu privire la proporțiile problemei):	2. Se precizează care din prevederile RIC sunt insuficiente sau prezintă lacune în această privință:
3. Motivați de ce această problemă poate fi soluționată numai prin intermediul Acordului RIC:	4. Motivați de ce problema necesită a fi soluționată așa cum este prezentată în amendamentul sau suplimentarea propusă:
5. Descrieți modul cum amendamentul sau adaosul propus vor ajuta la soluționarea problemei:	6. Evaluați impactul pozitiv sau negativ al noului text (exploatare, costuri, formalităților administrative, interoperabilității, siguranței circulației, competitivității etc.) folosind o scală de la 1 (impact foarte redus) la 5 (impact foarte mare):
7. Textul propus	

Data:

01.01.2014

SOLICITARE DE ADERARE LA ACORDUL RIC

Prin prezenta, societatea (compania)

.....

.....

(Nume si adresa sediu social)

.....

(Numar TVA intracomunitar)

.....

solicită aderarea la Acordul RIC începând de la data ____/____/2____

și se angajează să respecte în totalitate prevederile acestui Acord.

Fisa Aderantului conform Anexa I la Acordul RIC este completata si atașată la prezenta cerere.

Semnat la, la data
(locul) (data)

.....
Numele, functia și semnătura
persoanei autorizate

Ștampila companiei

Planşe

Verificarea cotei Q_R

Fig. 1 Profilul admisibil al părţii exterioare a buzei roţii

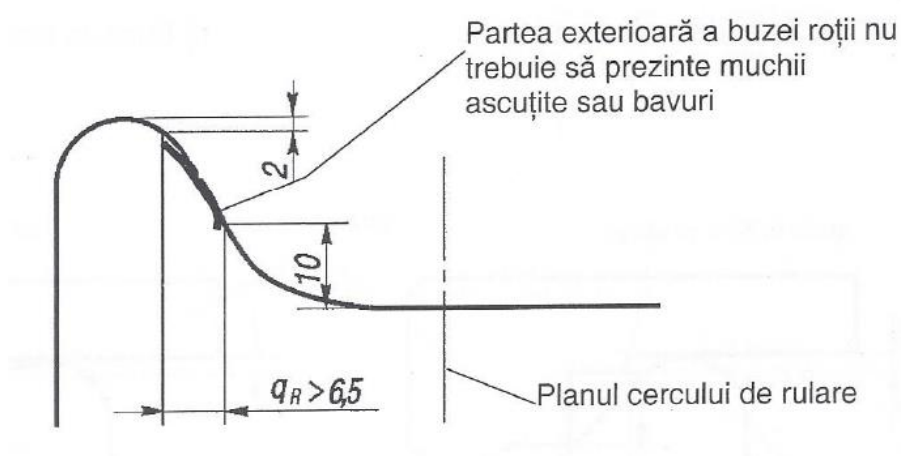


Fig. 2 Şablon pentru verificarea cotei q_R

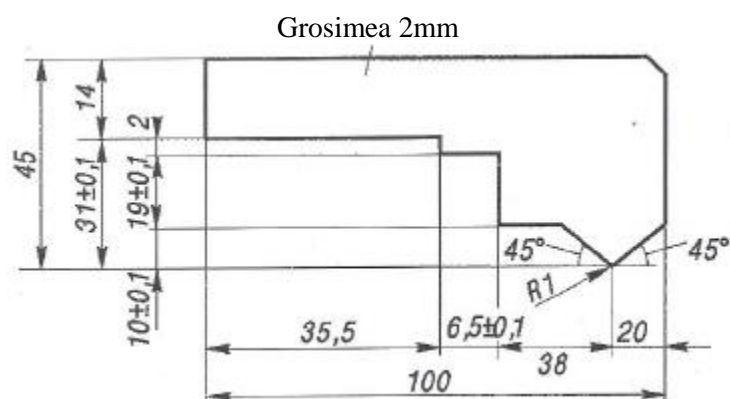
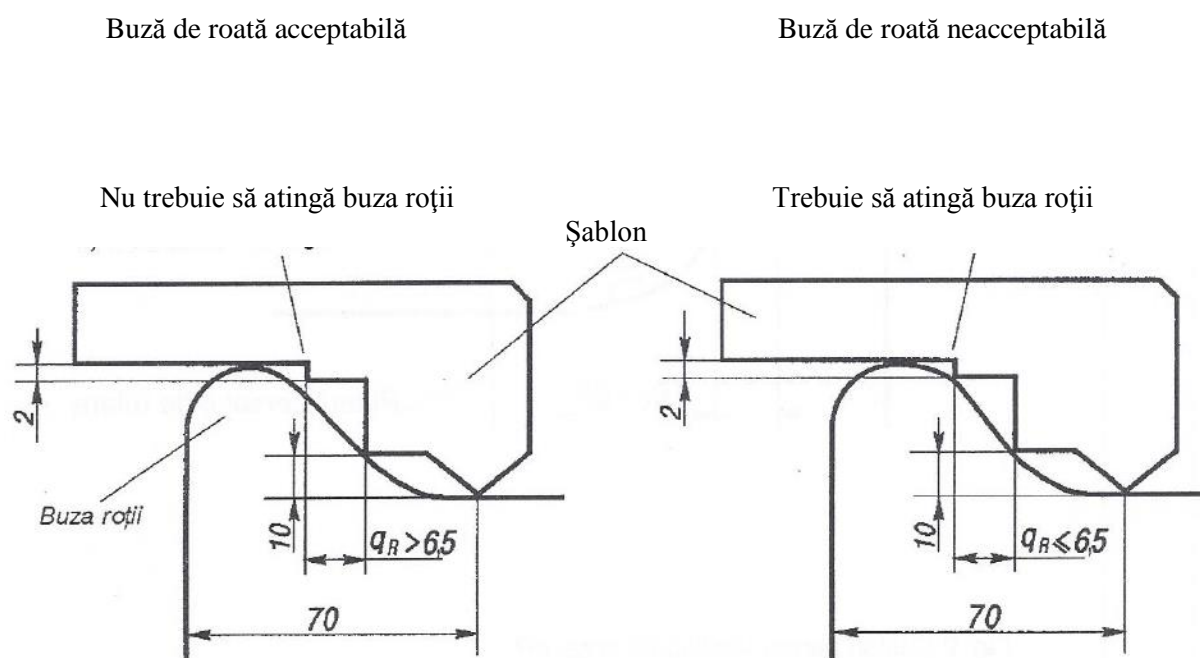
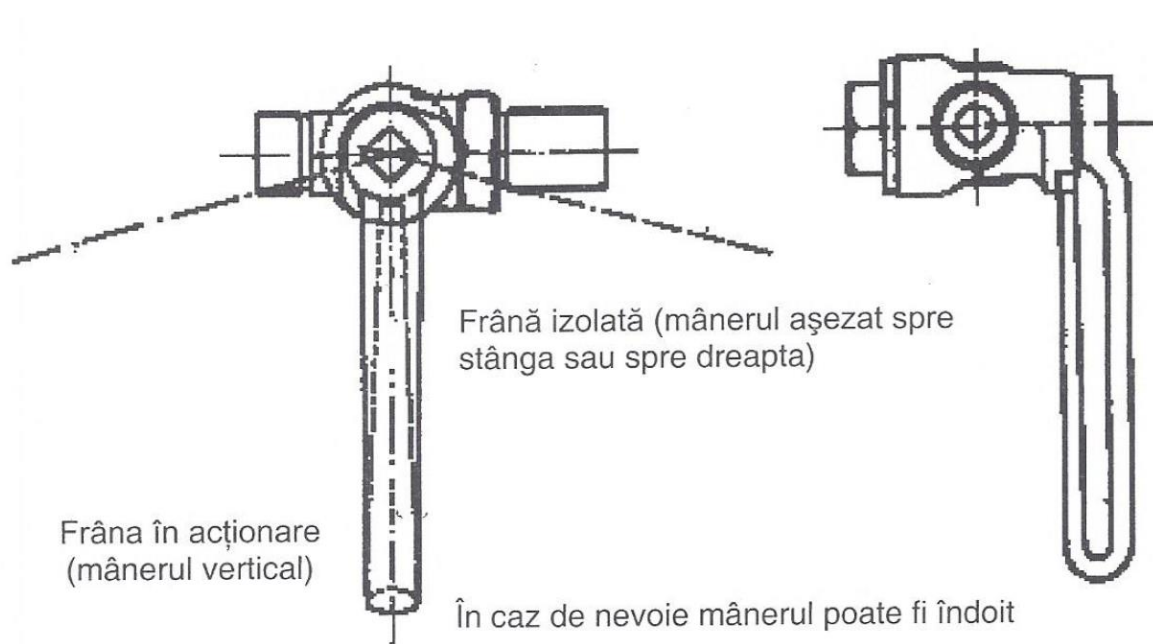


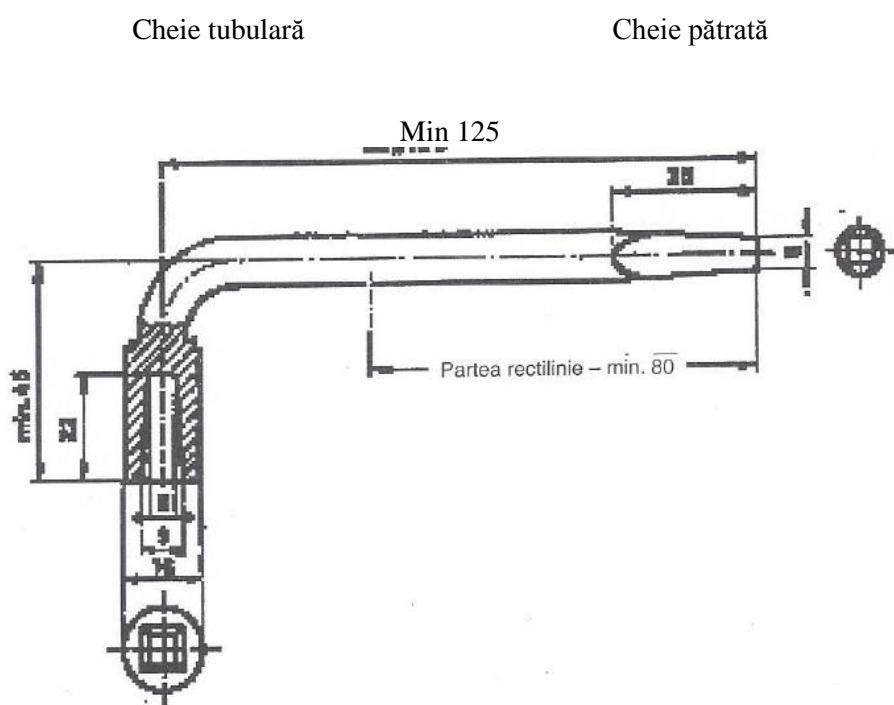
Fig. 3 Utilizarea şablonului



Poziția mânerului robinetului de izolare a frânei cu aer comprimat



Cheie dublă



Cadru de rezervare a locurilor

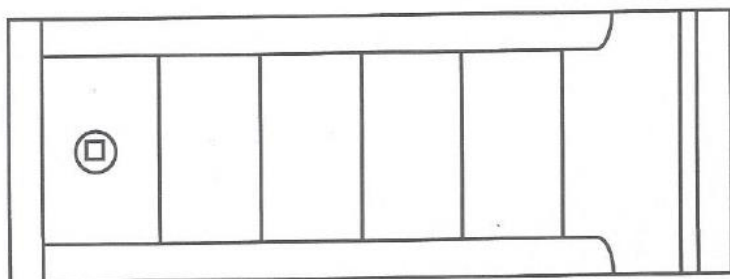


Fig. 3*
*) Pe fiecare parte a uşii
compartmentului trebuie
plasat câte un cadru

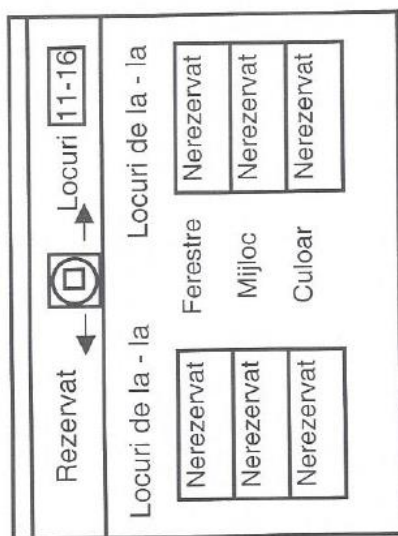


Fig. 2

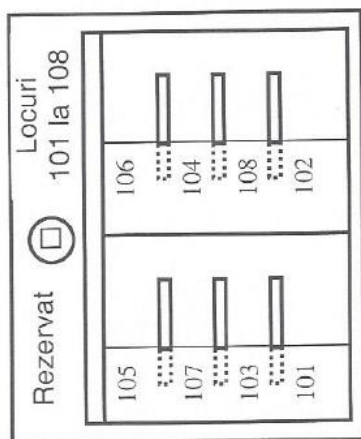
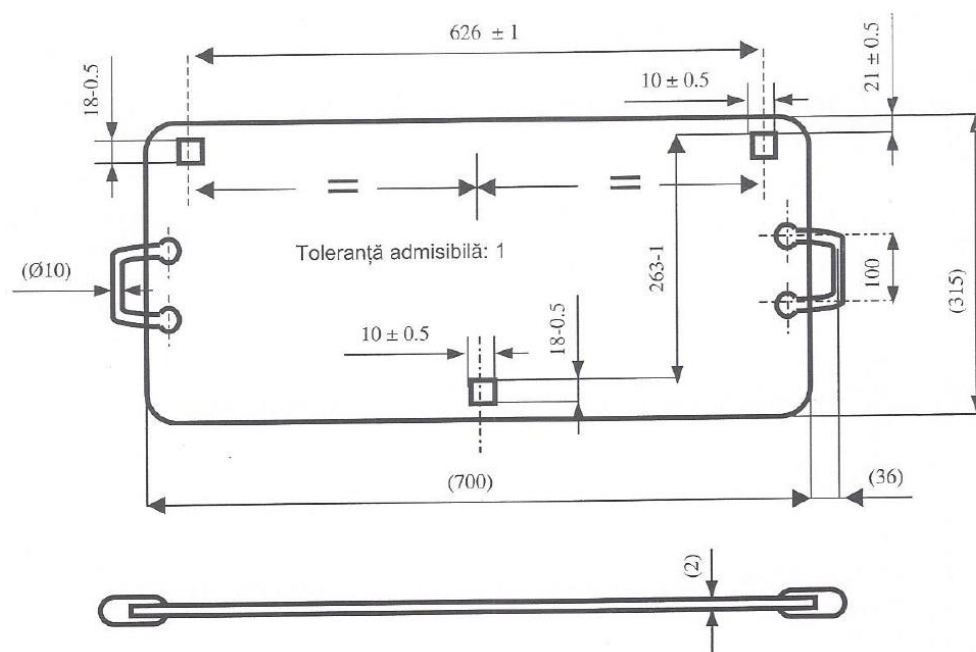


Fig. 1

*) Cate un cadru trebuie sa existe pe fiecare parte a usii de compartiment

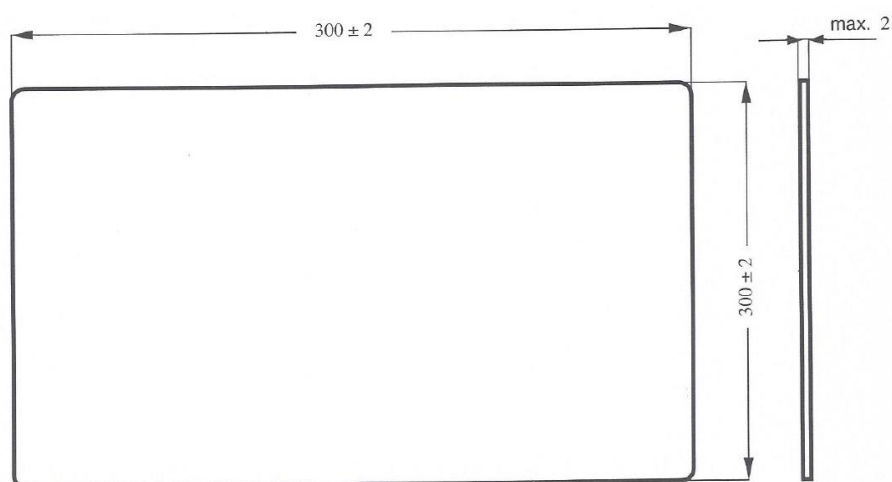
Placi de itinerariu

Fig. 1 Plăci de itinerariu exterioare



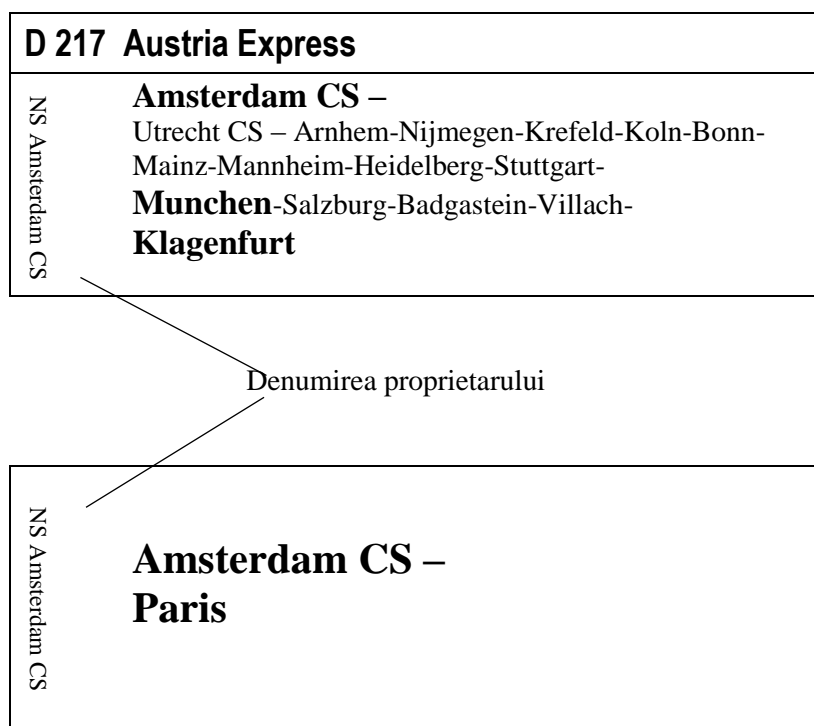
Cotele dintre paranteze sunt cu rol orientativ

Fig. 2 Plăci de itinerariu interioare



Placa de itinerariu exterioară

Exemple de dispunere a rândurilor şi a înscrisurilor



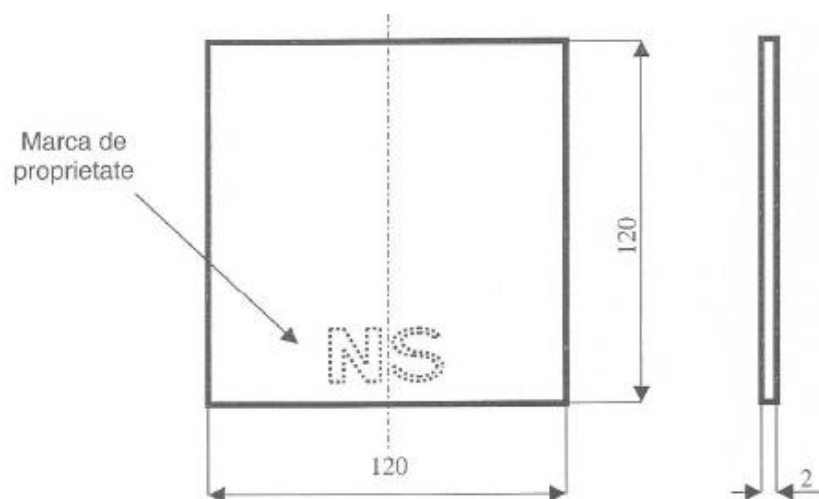
Înălţimea caracterelor şi distanţa dintre rânduri depind de regulile tipografice ale scrierii liniare utilizate şi suprafaţa disponibilă a plăcii de informaţii.

Plăci de numerotare

Fig. 1 Placa de numerotare exterioară



Fig. 2 Placa de numerotare interioară



Imprimat de

Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) Uniunea Internațională a Căilor Ferate
16 rue Jean Rey, 75015 Paris – Franța

ISBN 978-2-7461-2776-0 (versiunea în limba franceză)

ISBN 978-2-7461-2777-7 (versiunea în limba germană)

ISBN 978-2-7461-2778-4 (versiunea în limba engleză)