

OGÓLNA UMOWA O UŻYTKOWANIU WAGONÓW TOWAROWYCH

GCU/AVV

Edycja z dnia
1 stycznia 2024 roku

SPIS TREŚCI

PREAMBUŁA

ROZDZIAŁ I. PRZEDMIOT, ZAKRES STOSOWANIA, WYPOWIEDZENIE, ZMIANY UMOWY, WYKLUCZENIE STRONY UMOWY

Artykuł 1	Przedmiot
Artykuł 2	Zakres stosowania
Artykuł 3	Wypowiedzenie
Artykuł 4	Dalszy rozwój Umowy
Artykuł 5	Wykluczenie strony Umowy
Artykuł 6	Pozostaje wolny

ROZDZIAŁ II. PRAWA I OBOWIĄZKI POSIADACZA WAGONU

Artykuł 7	Dopuszczenie techniczne i utrzymanie wagonów
Artykuł 8	Napisy na wagonach. Identyfikacja wagonów
Artykuł 9	Prawo posiadacza do dysponowania wagonami

ROZDZIAŁ III. PRAWA I OBOWIĄZKI KPP

Artykuł 10	Przyjęcie wagonów
Artykuł 11	Odmowa przyjęcia wagonów
Artykuł 12	Postępowanie z wagonami
Artykuł 13	Termin przewozu wagonów i odpowiedzialność
Artykuł 14	Dysponowanie wagonami próżnymi
Artykuł 15	Informacje dla posiadacza
Artykuł 16	Przekazanie wagonów osobie trzeciej
Artykuł 17	Przyjęcie wagonów posiadaczy będących stronami trzecimi

ROZDZIAŁ IV. STWIERDZENIE I POSTĘPOWANIE PRZY USZKODZENIACH WAGONU W PIECZY KPP

Artykuł 18	Stwierdzenie uszkodzenia
Artykuł 19	Postępowanie w przypadku uszkodzenia
Artykuł 20	Postępowanie z zaginionymi wagonami i zagubionymi luźnymi częściami
Artykuł 21	Postępowanie z wózkami

ROZDZIAŁ V. ODPOWIEDZIALNOŚĆ W PRZYPADKU ZAGINIĘCIA LUB USZKODZENIA WAGONU

Artykuł 22	Odpowiedzialność użytkującego KPP
Artykuł 23	Wysokość odszkodowania
Artykuł 24	Odpowiedzialność poprzednich użytkowników
Artykuł 25	Obowiązek minimalizacji szkód
Artykuł 26	Regulacja szkód

ROZDZIAŁ VI. ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZKODY SPOWODOWANE PRZEZ WAGON

Artykuł 27	Zasada odpowiedzialności
------------	--------------------------

ROZDZIAŁ VII. ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA PERSONEL I INNE OSOBY

Artykuł 28	Zasada odpowiedzialności
------------	--------------------------

ROZDZIAŁ VIII. POZOSTAŁE POSTANOWIENIA

Artykuł 29	Wytyczne ładowania
Artykuł 30	Rozliczenia i płatności
Artykuł 31	Obowiązek pokrycia szkody
Artykuł 32	Właściwość sądów
Artykuł 33	Przedawnienie
Artykuł 34	Języki
Artykuł 35	Wejście w życie

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik nr 1	Wykaz uczestniczących posiadaczy wagonów i KPP
Załącznik nr 2	Definicje
Załącznik nr 3	Dokumenty dla przewozu wagonów próżnych
Załącznik nr 4	Protokół uszkodzenia wagonu
Załącznik nr 5	Obliczanie odszkodowania dla wagonu lub wózka w przypadku zagubienia lub uszkodzenia
Załącznik nr 6	Odszkodowanie za utratę korzyści
Załącznik nr 7	Części zamienne
Załącznik nr 8	Regulamin wewnętrzny stosowania i zmian GCU/AVV
Załącznik nr 9	Warunki oględzin technicznych przy przekazywaniu wagonów
Załącznik nr 10	Minimalne warunki i działania podejmowane do przywrócenia wagonów do eksploatacji.
Załącznik nr 11	Napisy i znaki na wagonach
Załącznik nr 12	Katalog uszkodzeń wagonów towarowych
Załącznik nr 13	Katalog drobnych napraw wagonów towarowych możliwych do wykonania przez KPP w miejscu unieruchomienia wagonu lub w bliskiej okolicy
Załącznik nr 14	Dodatkowe warunki dla użytkowania wagonów w komunikacji promowej oraz przy wymianie z kolejami normalno- i szerokotorowymi
Załącznik nr 15	Meldunek o przebiegu wagonu (WPM)
Załącznik nr 16	Dane techniczne wagonu

PREAMBUŁA

Użytkowanie wagonów towarowych jako środka transportu przez Kolejowe Przedsiębiorstwa Przewozowe (KPP)¹, wymaga ustanowienia umownych warunków użytkowania, ustalających prawa i obowiązki stron umowy.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa a także zwiększenia efektywności i konkurencyjności towarowego transportu kolejowego, wymienieni w Załączniku nr 1 posiadacze i KPP uzgadniają stosowanie postanowień niniejszej:

OGÓLNEJ UMOWY O UŻYTKOWANIU WAGONÓW TOWAROWYCH (GCU/AVV).

¹Terminy oznaczone gwiazdką (*) objaśniono w Załączniku nr 2 (Definicje).

ROZDZIAŁ I PRZEDMIOT, ZAKRES STOSOWANIA, WYPOWIEDZENIE, ZMIANY UMOWY, WYKLUCZENIE STRONY UMOWY

Artykuł 1: Przedmiot

- 1.1. Niniejsza Umowa wraz z załącznikami reguluje warunki oddania wagonów towarowych w użytkowanie przez KPP jako środka transportu w krajowej i międzynarodowej komunikacji kolejowej na obszarze stosowania obowiązującej Konwencji COTIF.
Warunki handlowe użytkowania wagonów nie są przedmiotem niniejszej Umowy.
- 1.2. Postanowienia niniejszej Umowy obowiązują w stosunkach pomiędzy posiadaczami wagonów a KPP* jako użytkownikami wagonów.
- 1.3. Użytkowanie obejmuje przebieg ładowny i próżny, jak również przypadki, kiedy wagon znajduje się pod pieczęcią KPP będącego stroną Umowy.
- 1.4. Użytkowanie i pieczęć rozpoczynają się z chwilą przyjęcia wagonu przez KPP i kończą się wraz z przekazaniem wagonu posiadaczowi lub innemu uprawnionemu, na przykład innemu KPP będącemu stroną Umowy, określonego umownie odbiorcy przewożonego ładunku, bądź upoważnionemu do odebrania wagonu operatorowi prywatnej boczniczy.

Artykuł 2: Zakres stosowania

- 2.1. W kolejowej komunikacji międzynarodowej niniejsza Umowa ma pierwszeństwo przed Ujednoliconymi Przepisami Prawnymi GCUV (Załącznik D do COTIF 1999), a w kolejowej komunikacji krajowej przed mającymi ewentualnie zastosowanie przepisami krajowymi, w zakresie w jakim jest to w danym przypadku dozwolone.
- 2.2. Przystąpienie staje się skuteczne z pierwszym dniem kolejnego miesiąca, o ile deklaracja przystąpienia wpłynęła do Biura GCU/AVV co najmniej dwa tygodnie wcześniej.
- 2.3. Postanowienia niniejszej Umowy wielostronnej obowiązują strony, o ile nie zawarły one wzajemnie innych porozumień.
- 2.4. Biuro GCU/AVV tworzy wykaz stron Umowy (Załącznik nr 1, na stronie internetowej www.gcubureau.org) i aktualizuje go co miesiąc pierwszego dnia odpowiedniego miesiąca.

Artykuł 3: Wypowiedzenie

- 3.1 Każda ze stron Umowy może wypowiedzieć swój udział w Umowie w drodze pisemnego oświadczenia przekazanego do Biura GCU/AVV co najmniej sześć miesięcy przed końcem roku kalendarzowego. Biuro GCU/AVV publikuje otrzymane wypowiedzenie i datę jego skuteczności wobec stron Umowy na publikowanej co miesiąc liście, o której mowa w Art. 2.4.
- 3.2 Ponadto każda ze stron Umowy, która zgłosiła sprzeciw wobec proponowanej zmiany Umowy, może wypowiedzieć swój udział w Umowie z dniem wejścia w życie zmiany, na podstawie pisemnego oświadczenia przekazanego do Biura GCU/AVV w terminie do sześciu tygodni od przyjęcia zmiany przez większość stron Umowy.

Artykuł 4: Dalszy rozwój Umowy

Strony Umowy ustanawiają Regulamin (Załącznik nr 8) dalszego rozwoju Umowy.. Biuro GCU/AVV otrzymuje zadania redakcyjne i koordynacyjne w odniesieniu do dalszego rozwoju umowy GCU/AVV.

Artykuł 5: Wykluczenie strony Umowy

Jeżeli jedna ze stron Umowy – pomimo wezwania do zapłaty - zalega ponad sześć miesięcy z zapłatą należności z tytułu kosztów Biura GCU/AVV naliczonych jej zgodnie z pkt. 12, Rozdziału I, Załącznika nr 8, w kwocie większej niż 100 EUR i po ponownym wezwaniu do zapłaty nie ureguluje zaległej płatności w terminie dwóch miesięcy od wysłania wezwania, jej wykluczenie z Umowy podawane jest do wiadomości w miesięcznym wykazie zgodnie z Art. 2.4. Od tej chwili jest ona stroną trzecią w rozumieniu Art. 16 i Art. 17.

Artykuł 6: Pozostaje wolny

ROZDZIAŁ II

PRAWA I OBOWIĄZKI POSIADACZA WAGONU

Artykuł 7: Dopuszczenie techniczne i utrzymanie wagonów

- 7.1 Posiadacz zapewnia, że jego wagony posiadają dopuszczenie techniczne* zgodne z przepisami i regulacjami krajowymi i międzynarodowymi, obowiązującymi w chwili dopuszczenia, oraz aby w okresie ich eksploatacji dopuszczenie techniczne nie traciło mocy.
- 7.2 Posiadacz zapewnia, że jego wagony są utrzymywane zgodnie z obowiązującymi przepisami, regulacjami i obowiązkowymi normami. W szczególności posiadacz wyznacza certyfikowaną jednostkę odpowiedzialną za utrzymanie (ECM) oraz zapewnia, aby realizowała ona wszystkie z wyznaczonych jej zadań.
Na żądanie, posiadacz jest zobowiązany bezzwłocznie udostępnić każdemu użytkującemu KPP wiarygodne informacje na temat utrzymania (w tym Dokumentację Utrzymaniową oraz ograniczeń mających wpływ na eksploatację, koniecznych i wystarczających do zapewnienia bezpiecznej eksploatacji).
Dla celów niniejszej Umowy i wobec pozostałych stron Umowy, posiadacz jest uważany za i pełni obowiązki podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (ECM) dla swoich wagonów .
- 7.3 Posiadacz upoważnia KPP do przeprowadzenia wszystkich koniecznych kontroli swoich wagonów, a w szczególności kontroli przewidzianych w Załączniku nr 9.
- 7.4 Posiadacz musi w odpowiednim czasie przekazać w formie elektronicznej kolejowemu przedsiębiorstwu przewozowemu, informacje o swoich wagonach, niezbędne do bezpiecznej eksploatacji. Dostarczenie tych informacji i wszelkich dodatkowych danych jest uregulowane w załączniku 16

Artykuł 8: Napisy i znaki na wagonie. Identyfikacja wagonu

Nie naruszając obowiązujących przepisów, wagony noszą następujące napisy:

- identyfikator posiadacza,
- napisy i znaki na wagonach towarowych zgodnie z Załącznikiem nr 11,
- w stosownych przypadkach - stacja macierzysta lub strefa geograficzna.*

Artykuł 9: Prawo dostępu posiadacza

- 9.1 Posiadaczowi przysługuje prawo dostępu do swoich wagonów. Posiadacz może w ramach niniejszej umowy występować poprzez osoby trzecie, które są przez niego autoryzowane. W przypadku wątpliwości, instrukcje posiadacza są nadrzędne w stosunku do zaleceń osoby podającej się za autoryzowaną przez posiadacza.
- 9.2 Poza przypadkami uzasadnionymi względami bezpieczeństwa, tylko posiadacz uprawniony jest do wydawania instrukcji dla KPP, odnośnie użytkowania jego wagonów.
- 9.3 Posiadacz udziela KPP w odpowiednim czasie instrukcji niezbędnych do przewozu wagonów próżnych.
- 9.4 Każde żądanie posiadacza, aby nie przekazywać jego wagonów określone KPP będącemu stroną umowy lub osobą trzecią, musi zostać spełnione.

ROZDZIAŁ III

PRAWA I OBOWIĄZKI KPP

Artykuł 10: Przyjęcie wagonów

Pod warunkiem przestrzegania przez posiadacza obowiązków nałożonych na niego w Rozdziale II, KPP przyjmują wagony w ramach swojej oferty handlowej*.

Artykuł 11: Odmowa przyjęcia wagonów

KPP może odmówić przyjęcia wagonów w przypadku:

- zakazu przyjęcia wydanego przez właściwy organ;
- czasowego braku możliwości ich przyjęcia, spowodowanego względami eksploatacyjnymi;
- okoliczności nadzwyczajnych, niezależnych od KPP (w szczególności spowodowanych działaniem siły wyższej), tymczasowo uniemożliwiających ich przyjęcie
- stanu wagonu niezgodnego z przepisami technicznymi i dotyczącymi utrzymania lub obowiązującymi wytycznymi ładowania;
- innych istotnych przyczyn, które mogłyby wpłynąć na bezpieczną ich eksploatację przy czym zaistniałe przyczyny muszą być zgłoszone posiadaczowi.

KPP nie może odmówić przyjęcia wagonów własnych, jeżeli są próżne i zdolne do biegu.

Artykuł 12: Postępowanie z wagonami

Każde KPP postępuje z wagonami ostrożnie i z należytą starannością oraz podejmuje kontrole określone w Załączniku nr 9. W szczególności wykonuje kontrole związane z bezpieczeństwem przy wszystkich wagonach, niezależnie od ich posiadacza. Koszty tych rutynowych kontroli nie będą oddzielnie obciążały posiadacza.

Artykuł 13: Termin przewozu wagonów i odpowiedzialność

- 13.1 Terminy przewozu wagonów ładownych zależą od terminu dostawy przewożonego ładunku. Terminy przewozu wagonów próżnych określa umowa. W przypadku braku takiej umowy obowiązują terminy z Artykułu 16 umowy CIM dla przesyłek wagonowych.
- 13.2 Użytkujące KPP nie ponosi odpowiedzialności za przekroczenia terminów przewozu jeżeli spowodowane ono jest:
- winą posiadacza,
 - zleceniem udzielonym przez posiadacza, niewynikającym z winy użytkującego KPP,
 - usterką wagonu lub ładunku,
 - okolicznościami, których użytkujące KPP nie mogło uniknąć, i których następstwom nie mogło zapobiec,
 - zasadną odmową przyjęcia wagonu lub przesyłki zgodnie z Artykułem 11.
- 13.3 Jeżeli terminy te są przekroczone z przyczyn leżących po stronie KPP, posiadacz może żądać odszkodowania z tytułu utraty korzyści. O ile nie uzgodniono inaczej, wysokość odszkodowania z tytułu utraty korzyści jest ustalana według Załącznika nr 6. Odszkodowanie to wraz z odszkodowaniem za uszkodzenie, określonym w Artykule 23.2, nie może przekroczyć kwoty płatnej w przypadku zaginięcia wagonu. Będzie ono naliczane dodatkowo do odszkodowania za stratę na podstawie Artykułu 20.3 lub 23.1.

Artykuł 14: Dysponowanie wagonami próżnymi

- 14.1 W ramach swojej oferty handlowej KPP wykonuje instrukcje posiadacza w zakresie przewozu próżnych wagonów.
- 14.2 Dla przewozu próżnego wagonu stosuje się następujące dokumenty wg Załącznika nr 3:
- list wagonowy,
 - rachunek przedpłaty,
 - zamówienia uzupełniające,
 - powiadomienie o przeszkodzie w przewozie,
 - powiadomienie o przeszkodzie w wydaniu.

Dokumenty te mogą zostać wystawione w formie papierowej bądź elektronicznej.

Uzgodniona przez strony Umowy przewozu procedura wystawiania powyższych dokumentów w formacie elektronicznym musi zapewniać integralność i rzetelność zawartych w dokumentach informacji na chwilę ich wystawienia. Uzgodniona przez strony Umowy przewozu procedura wypełniania lub zmiany elektronicznego listu wagonowego musi zapewniać identyfikację wprowadzonych zmian. Procedura musi również zapewniać zachowanie oryginalnych informacji zawartych w elektronicznym liście wagonowym. Elektroniczny list wagonowy musi być uwierzytelniony. Uwierzytelnianie może przybrać formę podpisu elektronicznego lub być dokonywane zgodnie z inną odpowiednią procedurą.

Sposób postępowania z tymi dokumentami w formacie papierowym lub elektronicznym określa Instrukcja dla Listu Wagonowego CUV (GLW-CUV), opublikowana przez Międzynarodowy Komitet Transportu Kolejowego (CIT).

- 14.3 Jeżeli posiadacz nie wyda KPP instrukcji najpóźniej przy przyjęciu zwracanego po rozładunku wagonu, wówczas KPP zobowiązane jest zwrócić wagon do jego stacji macierzystej lub strefy geograficznej lub innej uprzednio uzgodnionej stacji.

Art. 15: Informacje dla posiadacza

Użytkujące KPP przekazuje posiadaczowi informacje o wykorzystaniu jego wagonów w odpowiednim czasie i zgodnie z krajowymi oraz międzynarodowymi przepisami prawa oraz obowiązującymi regulacjami.

Art. 16: Przekazanie wagonów osobie trzeciej

KPP, które bez zgody posiadacza przekazało wagon do dyspozycji osoby trzeciej, odpowiada wobec posiadacza za powstałe z tego tytułu szkody. Odpowiedzialność osoby trzeciej pozostaje nienaruszona.

Art. 17: Przyjęcie wagonów od posiadaczy będących osobami trzecimi

Niniejsza Umowa stosuje się do wagonów należących do posiadaczy niebędących stroną Umowy GCU/AVV, z chwilą ich przyjęcia przez uczestniczące KPP w ramach przekazania lub wymiany. W takich przypadkach KPP, które przyjęło wagon, występuje wobec innych stron Umowy GCU/AVV jako posiadacz tego wagonu na potrzeby danego przebiegu oraz następującego po nim zwrotnego przebiegu w stanie próżnym. Powyższe należy odpowiednio odnotować w liście wagonowym CUV.

ROZDZIAŁ IV

STWIERDZENIE I POSTĘPOWANIE PRZY USZKODZENIACH WAGONU W PIECZY KPP

Artykuł 18: Stwierdzenie uszkodzenia

- 18.1 Jeżeli uszkodzenie wagonu lub utrata albo uszkodzenie opisanych na wagonie części ruchomych są stwierdzone lub domniemane przez KPP, albo stwierdzone przez posiadacza, wówczas KPP ustala niezwłocznie i jeśli to możliwe w obecności posiadacza, rodzaj uszkodzenia lub utraty i jeśli to możliwe przyczynę uszkodzenia, jak również czas jego powstania w protokole uszkodzenia (Załącznik 4).
- 18.2 Jeżeli wagon, pomimo uszkodzenia lub utraty części może być w dalszym ciągu użytkowany, można odstąpić od wezwania posiadacza do obecności przy ustaleniach.
- 18.3 Kopię protokołu uszkodzenia wagonu należy bezzwłocznie przekazać posiadaczowi.
- 18.4 Jeżeli posiadacz nie zgadza się z treścią protokołu uszkodzenia wagonu, wówczas może zażądać stwierdzenia rodzaju, przyczyny i zakresu uszkodzenia przez biegłego powołanego przez strony Umowy lub sąd. Prawem właściwym dla ww. postępowania jest prawo kraju, w którym postępowanie jest prowadzone.
- 18.5 Jeżeli z powodu uszkodzenia lub utraty części wagon nie może być dalej przewożony lub użytkowany, KPP niezwłocznie przekazuje posiadaczowi co najmniej następujące informacje:
- numer wagonu,
 - stan wagonu (ładowny/próżny),
 - datę i miejsce wyłączenia z eksploatacji,
 - przyczynę wyłączenia z eksploatacji,
 - dane kontaktowe komórki prowadzącej sprawę,
 - przewidywany okres nieprzydatności do użytkowania (do 6 dni lub powyżej 6 dni roboczych).

Artykuł 19: Postępowanie w przypadku uszkodzenia

- 19.1 KPP zapewnia przywrócenie zdolności wagonu do biegu zgodnie z postanowieniami Załącznika nr 10. Jeżeli koszty naprawy przekraczają kwotę 850 EUR, wymagane jest uzyskanie uprzedniej zgody posiadacza, z wyjątkiem wymiany wstawek hamulcowych lub przypadku, w którym KPP zastosuje postanowienia Załącznika nr 13. Jeżeli posiadacz nie zajmie stanowiska w terminie 2 dni roboczych (z wyłączeniem sobót) naprawa zostanie wykonana.
- 19.2 Jeżeli koszty naprawy uszkodzonego wagonu przekraczają wysokość odszkodowania obliczonego zgodnie z Załącznikiem nr 5, przyjmuje się że brak jest ekonomicznego uzasadnienia dla jego naprawy.
- 19.3 Jeżeli uszkodzenia nie wpływają na zdatność wagonu do biegu, ale utrudniają jego użytkowanie, KPP może bez zgody posiadacza wykonać prace niezbędne dla przywrócenia zdatności wagonu do użytkowania do wysokości 850 EUR. Na podstawie umowy z posiadaczem KPP może być upoważnione do wykonania dodatkowych prac.

- 19.4 KPP, które zainicjowało prace utrzymaniowe zgodnie z Załącznikiem 10 sprawdza na podstawie informacji otrzymanych z warsztatów czy i w jakim stopniu wymagane prace zostały wykonane.

Wszelkie ograniczenia w użytkowaniu (np. zdolności do użytkowania, zdolności do biegu), które ujawnią się po naprawie muszą być udokumentowane przez KPP.

Po zakończeniu prac naprawczych i o ile posiadacz nie udzielił szczególnych instrukcji, KPP przesyła wagon do pierwotnie przewidzianej stacji przeznaczenia.

- 19.5 W przypadkach, w których KPP wdraża środki stosując postanowienia Załącznika nr 9 dokonuje tego wykwalifikowanym personelem i z należytą starannością. W kontekście poprzedniego „wykwalifikowany personel” (personel eksploatacyjny) oznacza personel posiadający kompetencje i uprawnienia do podejmowania działań naprawczych opisanych w systemie zarządzania bezpieczeństwem (SMS) danego KPP.

Prace naprawcze wynikające z postanowień Załącznika 10 mogą być wykonywane tylko przez dopuszczone warsztaty.

Dopuszczone warsztaty to:

- a) warsztaty posiadające ważny certyfikat dla podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (ECM), zawierający co najmniej funkcję przeprowadzania utrzymania
- i
- b) wymienione w bazie danych Europejskiej Agencji ds. Interoperacyjności i Bezpieczeństwa (ERADIS),
- i
- c) znające Załączniki 7, 9, 10 i 13 GCU/AVV oraz regularnie informujące swoich pracowników o zmianach w GCU/AVV.

KPP lub podmiot wykonujący prace na jego zlecenie musi przekazać posiadaczowi szczegółowe informacje na temat wykonanych prac przy użyciu kodów podanych w Aneksie nr 6 do Załącznika nr 10.

- 19.6 Zasady gospodarki częściami zamiennymi określa Załącznik nr 7.

- 19.7 Obciążenie kosztami prac naprawczych następuje zgodnie z zasadami określonymi w Rozdziale V.

Artykuł 20: Postępowanie z zaginionymi wagonami i zagubionymi luźnymi częściami

- 20.1 Wagon uważany jest za zaginiony, jeżeli posiadacz nie otrzymał wagonu do dyspozycji lub informacji o miejscu pobytu w ciągu trzech miesięcy od przekazania żądania jego poszukiwania KPP. Termin ten przedłuża się o czas trwania postoju wagonu, który jest wynikiem okoliczności lub uszkodzenia, za które KPP nie ponosi odpowiedzialności.

- 20.2 Luźna część wagonowa opisana na wagonie uważana jest za zaginioną, jeżeli nie została zwrócona wraz z wagonem.

- 20.3 Jeżeli KPP ponosi odpowiedzialność, wówczas płaci posiadaczowi:

- odszkodowanie za zaginiony wagon, obliczone zgodnie z Załącznikiem nr 5,
- odszkodowanie za zaginione luźne części w wysokości odpowiadającej ich wartości.

- 20.4 Z chwilą otrzymania odszkodowania posiadacz może pisemnie zażądać przekazania mu informacji o ewentualnym odnalezieniu wagonu (lub luźnej części). W tym przypadku posiadacz może w terminie sześciu miesięcy od otrzymania informacji zażądać przekazania wagonu (lub jego części luźnych) za zwrotem otrzymanego odszkodowania. Okres pomiędzy zapłatą odszkodowania z tytułu zaginięcia wagonu i jego zwrotem przez posiadacza nie uprawnia go do dochodzenia odszkodowania z tytułu utraconych korzyści.

Artykuł 21: Postępowanie z wózkami

W takim samym zakresie postanowienia niniejszego rozdziału stosuje się również do wózków wagonowych.

ROZDZIAŁ V. ODPOWIEDZIALNOŚĆ W PRZYPADKU ZAGINIĘCIA LUB USZKODZENIA WAGONU

Artykuł 22: Odpowiedzialność użytkującego KPP

- 22.1 KPP, pod którego pieczęcią znajduje się wagon, odpowiada wobec posiadacza za zaginięcie lub uszkodzenie wagonu lub jego części, o ile nie udowodni ono, że szkoda nie powstała z jego winy.
- 22.2 KPP nie ponosi odpowiedzialności jeżeli dowiedzie zaistnienia jednej z poniższych przyczyn:
- okoliczności, których użytkujące KPP nie mogło uniknąć, i których następstwom nie mogło zapobiec;
 - winy osoby trzeciej;
 - niewłaściwego utrzymania przez posiadacza, jeżeli KPP dowiedzie, że wagon był prawidłowo eksploatowany i nadzorowany;
 - winy posiadacza.
 - W przypadku częściowej odpowiedzialności KPP za powstanie szkody, szkoda obciąża strony odpowiedzialne proporcjonalnie do ich udziału w powstaniu szkody.
 - Posiadacz nie może się powoływać na ukryte wady swojego wagonu aby udowodnić, że nie ponosi winy za uszkodzenie.
- 22.3 KPP nie odpowiada za:
- zaginięcie lub uszkodzenia luźnych części wagonowych, które nie zostały opisane na obu bocznych ścianach wagonu,
 - za zaginięcie lub uszkodzenie akcesoriów (przewody napełniające, narzędzia, itp.)
- o ile jego wina nie zostanie mu udowodniona.
- 22.4 Dla ułatwienia likwidacji szkód i w celu uwzględnienia normalnego zużycia wagonów towarowych, jakości ich utrzymania i użytkowania przez osoby trzecie, stosuje się katalog uszkodzeń według Załącznika nr 12 w następujący sposób:
- uszkodzenia przypisane posiadaczowi będą obciążały posiadacza, przy czym niezależnie od powyższego posiadacz może przy uszkodzeniach przekraczających kwotę 850 EUR wystąpić z roszczeniem w stosunku do KPP, jeżeli może ono udowodnić winę KPP za powstanie szkody,
 - uszkodzenia przypisane KPP, nie przekraczające 850 EUR, będą obciążały KPP użytkujące,
 - przypisane KPP uszkodzenia przekraczające kwotę 850 EUR będą likwidowane zgodnie z Art. 22.1.

Artykuł 23: Wysokość odszkodowania

- 23.1 W przypadku utraty wagonu lub jego luźnych części wysokość odszkodowania oblicza się zgodnie z Załącznikiem nr 5.
- 23.2 Przy uszkodzeniu wagonu lub jego części odszkodowanie jest ograniczone do wysokości kosztów naprawy. Odszkodowanie z tytułu utraconych korzyści przyznaje się zgodnie z Art. 13.3, a odszkodowanie za obniżenie wartości eksploatacyjnej uszkodzonych zestawów kołowych według Części II Załącznika nr 6. Jeżeli w celu wykonania prac naprawczych do posiadacza kierowane jest żądanie dotyczące części zamiennych, utrata korzyści nie jest naliczana od dnia żądania do dnia dostarczenia części. Całkowite odszkodowanie (za utratę możliwości użytkowania i reprofilację zestawów kołowych) nie może przekroczyć kwoty należnej w przypadku utraty wagonu.

Art. 24: Odpowiedzialność poprzednich użytkowników

- 24.1 Jeżeli KPP, pod którego pieczęcią znajduje się wagon jest zwolnione z odpowiedzialności, to za uszkodzenie wagonu jak również za zaginięcie lub uszkodzenie części wagonu zgodnie z Art. 22 odpowiada wobec posiadacza każdy poprzedni użytkownik w ramach ostatniego jeszcze niezakończonego obiegu (bieg ładowny lub próżny), jeżeli kolejne w obiegu KPP mogą się zgodnie z Art. 22 uwolnić od odpowiedzialności.
- 24.2 Poza bieżącym obiegiem, poprzedni użytkownik ponosi odpowiedzialność wobec posiadacza tylko wtedy, gdy posiadacz może udowodnić, że użytkownik ten spowodował szkodę i jeśli ten użytkownik nie może zwolnić się od odpowiedzialności na podstawie art. 22

Art. 25: Obowiązek minimalizacji szkód

Przy realizacji płatności z tytułu odszkodowania za uszkodzenie wagonów strony Umowy będą przestrzegać ogólnych zasad obowiązku minimalizacji powstałych szkód.

Art. 26: Rozliczenie szkód

KPP użytkujące lub warsztat działający na jego zlecenie, wystawia posiadaczowi fakturę za naprawę wagonu, z wyjątkiem kosztów, za które KPP użytkujące odpowiada zgodnie z postanowieniami Art. 22. Jeżeli za szkodę odpowiedzialny jest poprzedni użytkownik, posiadacz przesyła temu użytkownikowi fakturę za koszty napraw którymi został on obciążony przez użytkujące KPP lub warsztat. Posiadacz może dochodzić odszkodowania za utratę możliwości użytkowania zgodnie z Art. 13

ROZDZIAŁ VI

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZKODY SPOWODOWANE PRZEZ WAGON

Artykuł 27: Zasada odpowiedzialności

- 27.1 Posiadacz lub będący stroną niniejszej Umowy poprzedni użytkownik wagonu odpowiada za szkody spowodowane przez wagon, o ile możliwe jest wykazanie, że szkoda powstała z jego/ich winy. Wina posiadacza jest domniemana, jeśli nie dopełnił należycie swoich obowiązków wynikających z Art. 7, chyba że to naruszenie obowiązków nie spowodowało lub nie przyczyniło się do powstania szkody.
- 27.2 Strona odpowiedzialna za spowodowanie szkody zwalnia użytkujące KPP z roszczeń osób trzecich, o ile użytkujące KPP nie ponosi winy.
- 27.3 W przypadku częściowej odpowiedzialności użytkującego KPP za powstanie szkody, odszkodowanie obciąża strony odpowiedzialne proporcjonalnie do ich udziału w powstaniu szkody.
- 27.4 Jeżeli osoba trzecia jest odpowiedzialna lub częściowo odpowiedzialna za szkodę to strony umowy dochodzą odszkodowania z tytułu szkody w pierwszej kolejności od tej osoby trzeciej. W szczególności sygnatariusz posiadający umowę z osobą trzecią w pierwszej kolejności dochodzi roszczeń wobec tej osoby trzeciej.
- 27.5 Na żądanie posiadacz jest zobowiązany dostarczyć potwierdzenie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zgodnie z obowiązującym prawem.

ROZDZIAŁ VII
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA PERSONEL I INNE OSOBY

Artykuł 28: Zasada odpowiedzialności

Strony Umowy ponoszą odpowiedzialność za swoich pracowników i za inne osoby, którymi posługują się przy realizacji Umowy, w zakresie w jakim ci pracownicy lub inne osoby działają w ramach powierzonych im zadań .

ROZDZIAŁ VIII POZOSTAŁE POSTANOWIENIA

Artykuł 29: Wytyczne ładowania

KPP są zobowiązane zapewnić przestrzeganie przez nadawcę ładunku obowiązujących Wytycznych ładowania UIC.

Artykuł 30: Rozliczenia, płatności i odsetki z tytułu opóźnionych płatności

- 30.1 We wszystkich rozliczeniach i płatnościach jako jednostkę płatniczą stosuje się wyłącznie walutę EURO (kod ISO: EUR).
- 30.2 Płatność musi nastąpić w ciągu 60 dni od momentu otrzymania faktury wraz z kompletem odpowiedniej dokumentacji. Fakturę uznaje się za opłaconą, w momencie zaksięgowania pełnej należnej kwoty na koncie wskazanym przez wierzyciela.
- 30.3 W przypadku przekroczenia terminu płatności, wierzyciel może naliczyć odsetki za opóźnienie od niezapłaconej kwoty począwszy od 61 dnia.
- 30.4 Roczna stopa procentowa obliczana jest w następujący sposób: roczna stopa procentowa stosowana przez Europejski Bank Centralny do jego ostatnich głównych operacji refinansujących MRO plus 8 punktów procentowych. Podstawą obliczeń jest stopa procentowa obowiązująca 1 stycznia roku kalendarzowego, w którym wystawiono fakturę.

Artykuł 31: Obowiązek pokrycia szkody

Jeżeli jedna ze stron Umowy w sposób zawiniony naruszy obowiązek spoczywający na niej na mocy niniejszej umowy, jest ona zobowiązana do zrekompensowania poszkodowanej stronie Umowy za poniesionych szkód bezpośrednich.

Artykuł 32: Właściwość sądów

O ile strony nie uzgodniły inaczej, jurysdykcja należy do sądu właściwego dla siedziby pozwanego.

Artykuł 33: Przedawnienie

- 33.1 Roszczenia według Rozdziału III przedawniają się z upływem roku. Roszczenia według Rozdziału V i VI przedawniają się po trzech latach
- 33.2 Okres przedawnienia rozpoczyna bieg:
 - a) dla roszczeń według Rozdziału III – od dnia, w którym upływa uzgodniony lub obliczony odpowiednio do CIM termin;
 - b) dla roszczeń według Rozdziału V – od dnia stwierdzenia zaginięcia lub uszkodzenia wagonu towarowego lub dnia, w którym posiadacz może traktować wagon lub jego części jako zaginione zgodnie z Art. 20;
 - c) dla roszczeń na podstawie Rozdziału VI – od dnia powstania szkody.

Artykuł 34: Języki

Niniejsza Umowa sporządzona jest w językach angielskim, niemieckim i francuskim, przy czym każda z wersji ma jednakową moc wiążącą.

Korespondencja pomiędzy dwoma stronami umowy GCU/AVV o różnych językach narodowych musi być prowadzona w jednym z oficjalnych języków GCU/AVV. Pola w formularzu Załącznika nr 4 muszą być zatem wypełniane w przynajmniej jednym z ww. trzech języków. Faktury mogą być wystawiane w języku narodowym obowiązującym w miejscu wystawienia. Postanowienia Aneksu nr 6 do Załączniku nr 10 (Kody zakresu prac) pozostają niezmienione.

Art. 35: Wejście w życie

Niniejsza Umowa wchodzi w życie od dnia 1 lipca 2006 roku.

ZAŁĄCZNIK NR 1 DO OGÓLNEJ UMOWY O UŻYTKOWANIU WAGONÓW TOWAROWYCH (GCU/AVV)

WYKAZ UCZESTNICZĄCYCH POSIADACZY WAGONÓW I KPP

Aktualna lista stron Umowy i ich danych, o której mowa w Art. 2.4. Umowy GCU/AVV jest dostępna do wglądu za pośrednictwem bazy danych na stronie internetowej Biura GCU/AVV pod następującym adresem:

www.gcubureau.org/signatories

Każdy członek GCU/AVV będzie bezpośrednio zgłaszać i aktualizować własne dane na ww. stronie internetowej korzystając z podanego poniżej formularza, działając w sposób zgodny ze swoimi wewnętrznymi ustaleniami organizacyjnymi.

ZAŁĄCZNIK NR 2 DO OGÓLNEJ UMOWY O UŻYTKOWANIE WAGONÓW TOWAROWYCH

DEFINICJE

OFERTA HANDLOWA

Usługi i warunki handlowe oferowane przez KPP posiadaczom i innym KPP. W szczególności oferta handlowa obejmuje obsługiwane relacje, rodzaje ładunków akceptowalne w pociągach, różne sposoby przewozu oraz ceny świadczonych usług.

WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWOWY

Organ państwowy odpowiedzialny za dopuszczenie techniczne według obowiązujących przepisów prawa i regulacji danego państwa.

STACJA MACIERZYSTA; STREFA GEOGRAFICZNA

Stacja macierzysta: wyznaczona stacja, naniesiona na wagonie, do której zwracany jest próżny wagon, o ile posiadacz nie wydał odmiennych instrukcji.

Strefa geograficzna: obejmuje określoną liczbę stacji w danym regionie, do której zwracany jest próżny wagon, o ile posiadacz nie wydał odmiennych instrukcji.

ZARZĄDCA INFRASTRUKTURY

Każdy podmiot lub przedsiębiorstwo w szczególności odpowiedzialne za tworzenie i utrzymanie infrastruktury kolejowej, w tym ewentualnie również za zarządzanie systemami kontroli i bezpieczeństwa oraz bezpieczeństwem infrastruktury. Funkcje zarządcy infrastruktury w odniesieniu do całej sieci lub jej części mogą być powierzone większej liczbie podmiotów lub spółek.

POPZEDNI UŻYTKOWNIK

KPP, które użytkowało wagon nie będąc jego posiadaczem, a następnie przekazało go innemu KPP do użytkowania.

KOLEJOWE PRZEDSIĘBIORSTWO PRZEWOZOWE (KPP)

Każde prywatne lub publiczne przedsiębiorstwo, dysponujące licencją odpowiednio do obowiązującego ustawodawstwa UE, którego działalność podstawowa polega na świadczeniu usług w kolejowym transporcie towarowym lub pasażerskim, z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to musi zapewnić trakcję. Pojęcie to obejmuje także przedsiębiorstwa, które tylko zapewniają trakcję.

DOPUSZCZENIE TECHNICZNE

Przeprowadzana przez właściwy organ państwowy procedura dopuszczenia pojazdu kolejowego do ruchu.

TSI

Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności dla konwencjonalnego transeuropejskiego systemu kolejowego.

POSIADACZ WAGONU LUB POSIADACZ

Osoba fizyczna lub prawna, będąca właścicielem lub posiadającą prawo użytkowania, eksploatująca wagon jako środek transportowy, wpisana jako posiadacz wagonu do odpowiedniego oficjalnego rejestru pojazdów, lub - jeśli wagon nie jest zarejestrowany w odpowiednim oficjalnym rejestrze pojazdów lub taki rejestr nie istnieje - osoba fizyczna lub prawna, która zgłosiła do Biura GCU/AVV, że jest posiadaczem wagonu.

ZDOLNOŚĆ WAGONU DO BIEGU (definicja ruchowa)

Wagon jest zdolny do biegu jeżeli może biec bez powodowania zagrożenia eksploatacyjnego na własnych kołach w pociągu towarowym w normalnych warunkach eksploatacyjnych, w stosownych przypadkach również na końcu pociągu.

LIST WAGONOWY

Dokument przewozowy i dyspozycji, towarzyszący każdemu próżnemu biegowi wagonu (patrz wzór w Załączniku nr 3).

MASA NETTO POJAZDU

Masa własna eksploatowanego pojazdu jest naniesiona w kg po obu stronach wagonu (patrz oznaczenie w Załączniku 11). Podana masa własna nie może różnić się od rzeczywistej masy wagonu o więcej niż ± 100 kg na zestaw kołowy.

ZAŁĄCZNIK NR 3 DO OGÓLNEJ UMOWY O UŻYTKOWANIU WAGONÓW TOWAROWYCH (GCU/AVV)

DOKUMENTY DLA PRZEWOZU WAGONÓW PRÓŻNYCH
--

- 3.1 List wagonowy
- 3.2 List wagonowy dla przewozów kombinowanych
- 3.3 Rachunek przedpłaty
- 3.4 Zlecenie dodatkowe
- 3.5 Powiadomienie o przeszkodzie w przewozie
- 3.6 Powiadomienie o przeszkodzie w wydaniu

3.1 List wagonowy

1-50 To be completed by the consignor / A remplir par l'expéditeur **X** Mark the box applicable with a cross - Désigner par une croix ce qui convient (boxes - Cases 20, 22, 23, 30, 52, 58)

<p>Notwithstanding any clause to the contrary, carriage of goods shall be subject to the CIM Uniform Rules. In addition, the carrier's General Terms and Conditions of Carriage shall apply. <i>Nonobstant toute clause contraire, le transport des marchandises est soumis aux Règles uniformes CIM. Sont en outre applicables les conditions contractuelles de transport ferroviaire.</i></p> <p>Except as otherwise agreed, the haulage of empty wagons shall be subject to the CUV Uniform Rules. In addition the relevant contractual conditions of the railway undertaking shall apply. <i>Sauf convention contraire, l'acheminement des wagons vides est soumis aux Règles uniformes CUV. Sont en outre applicables les conditions contractuelles de transport ferroviaire.</i></p>		<p>30 CIM Consignment Note <input type="checkbox"/> Lettre de voiture CIM</p> <p>CUV Wagon Note <input type="checkbox"/> Lettre wagon CUV</p>		<p>40 41 42 43</p> <p>44 45 46 47</p>	
<p>1 Consignor (name, address) - Expéditeur (nom, adresse)</p> <p>Signature</p> <p>VAT no. / N° TVA</p>		<p>2 3 4 5 6 7</p> <p>E-Mail</p> <p>Tel.</p> <p>Fax</p>		<p>7 Consignor's declarations / Déclarations de l'expéditeur</p> <p>8 Consignor's reference - Référence expéditeur</p>	
<p>4 Consignee (name, address, country) / Destinataire (nom, adresse, pays)</p> <p>VAT no. / N° TVA</p>		<p>8 9 10 11 12</p> <p>E-Mail</p> <p>Tel.</p> <p>Fax</p>		<p>9 Documents attached - Annexes</p>	
<p>10 Delivery point / Lieu de livraison</p> <p>Station - Gare</p>		<p>11 12</p> <p>Country - Pays</p>		<p>16 Acceptance / Prise en charge</p> <p>month - day - hour / mois - jour - heure</p> <p>Point - Lieu</p>	
<p>13 Commercial specification - Conditions commerciales</p>		<p>14</p>		<p>17</p>	
<p>15 Information for the consignee - Informations pour le destinataire</p>		<p>18 Wagon no. - Wagon N°</p>		<p>19 Section - Parcours</p> <p>by - par</p>	
<p>21 Description of the goods / Désignation de la marchandise</p>		<p>22 Exceptional consignment / Transport exceptionnel</p> <p>yes / oui <input type="checkbox"/></p>		<p>23 RID</p> <p>yes / oui <input type="checkbox"/></p>	
<p>24 NIM code</p>		<p>25 Mass (weight) / Masse</p>		<p>26 Declaration of value / Déclaration de valeur</p> <p>Currency</p>	
<p>27 Interest in delivery / Intérêt à la livraison</p> <p>Month</p>		<p>28 Cash on delivery / Remboursement</p> <p>Currency</p>		<p>29 Examination / Vérification</p> <p>by - par</p>	
<p>30 Custom's endorsements / Indications douanières</p>		<p>31 RID</p>		<p>32 Declaration of value / Déclaration de valeur</p>	
<p>33 Section - Parcours</p>		<p>34 35 36 37 38</p>		<p>39 Prepayment coding - Code d'achèvement</p>	
<p>39 Section - Parcours</p>		<p>40 41 42 43 44 45 46 47</p>		<p>40 Prepayment coding - Code d'achèvement</p>	
<p>40 Section - Parcours</p>		<p>41 42 43 44 45 46 47</p>		<p>40 Prepayment coding - Code d'achèvement</p>	
<p>41 Section - Parcours</p>		<p>42 43 44 45 46 47</p>		<p>40 Prepayment coding - Code d'achèvement</p>	
<p>42 Section - Parcours</p>		<p>43 44 45 46 47</p>		<p>40 Prepayment coding - Code d'achèvement</p>	
<p>43 Section - Parcours</p>		<p>44 45 46 47</p>		<p>40 Prepayment coding - Code d'achèvement</p>	
<p>44 Section - Parcours</p>		<p>45 46 47</p>		<p>40 Prepayment coding - Code d'achèvement</p>	
<p>45 Section - Parcours</p>		<p>46 47</p>		<p>40 Prepayment coding - Code d'achèvement</p>	
<p>46 Section - Parcours</p>		<p>47</p>		<p>40 Prepayment coding - Code d'achèvement</p>	
<p>47 Section - Parcours</p>		<p>48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100</p>		<p>40 Prepayment coding - Code d'achèvement</p>	
<p>50 Carrier's declarations - Déclarations du transporteur</p>		<p>51 Other carriers - Autres transporteurs</p> <p>Name, address - Nom, adresse</p>		<p>52 Customs procedures - Opérations douanières</p>	
<p>53 a) Contractual carrier - Transporteur contractuel</p> <p>Signature</p>		<p>54 Date of arrival - Date d'arrivée</p> <p>Arrival no. - Arrivage N°</p>		<p>55 Charges note / Bulletin d'achèvement</p> <p>yes / oui <input type="checkbox"/></p> <p>returned / renvoyé</p> <p>month - day / mois - jour</p>	
<p>56 b) Simplified transit procedure for rail / Procédure simplifiée de transit ferroviaire</p> <p>yes / oui <input type="checkbox"/></p> <p>Code for the principal / Code principal obligé</p>		<p>57 Original</p>		<p>58 Notification of payment no. / Avis d'encaissement N°</p> <p>returned / renvoyé</p> <p>month - day / mois - jour</p>	
<p>59 Date of arrival - Date d'arrivée</p>		<p>60 Made available / Mise à disposition</p> <p>month - day - hour / mois - jour - heure</p>		<p>59 Formal report no. / Procès-verbal N°</p> <p>made out by / établi par</p> <p>month - day / mois - jour</p>	
<p>61 Acknowledgement of receipt / Quitance du destinataire</p>		<p>62 Consignment number / Identification de l'envoi</p> <p>Country - Pays</p> <p>Station - Gare</p>		<p>60 Extension of transit time - Prolongation du délai de livraison</p> <p>Code from - du to - au place - lieu</p>	
<p>63 Undertaking / Entreprise</p>		<p>64 Consign't no. / Exp. N°</p>		<p>61 Place and date completed - Lieu et date d'établissement</p>	
<p>65 Date, signature</p>		<p>66 Status / Qualité</p>		<p>62 Undertaking / Entreprise</p>	

Page 5 of 8

© 2005, C.T.

Original

1

Charging sections (continued) – Sections de taxation (suite)		Charges paid – Franco		To pay – Port dû	
		Invoicing currency Monnaie d'encaissement	Tariff currency Monnaie du tarif	Tariff currency Monnaie du tarif	Invoicing currency Monnaie d'encaissement
		Cash on delivery (brought forward from the front) Remboursement (Report du recto)			80
					89 Ex. Rate
					90
D	Section Parcours	70	81	82	83
		71	84	85	86 Cours
	72	87	88	89 Ex. Rate	
	73	90	91	92	
E	Section Parcours	70	81	82	83
		71	84	85	86 Cours
	72	87	88	89 Ex. Rate	
	73	90	91	92	
F	Section Parcours	70	81	82	83
		71	84	85	86 Cours
	72	87	88	89 Ex. Rate	
	73	90	91	92	
G	Section Parcours	70	81	82	83
		71	84	85	86 Cours
	72	87	88	89 Ex. Rate	
	73	90	91	92	
Brought forward from the front – Report du recto				92	
		Grand total – Montant général		94	

1 – 50 To be completed by the consignor / A remplir par l'expéditeur **X** Mark the box applicable with a cross - Désigner par une croix ce qui convient (Boxes - Cases 20, 22, 23, 30, 52, 58)

<p>30 CIM Consignment Note / Lettre de voiture CIM <input type="checkbox"/> CUV Wagon Note / Lettre wagon CUV <input type="checkbox"/></p>		<p>40 <input type="checkbox"/> 41 <input type="checkbox"/> 42 <input type="checkbox"/> 43 <input type="checkbox"/> 44 <input type="checkbox"/> 45 <input type="checkbox"/> 46 <input type="checkbox"/> 47 <input type="checkbox"/></p>	
<p>1 Consignor (name, address) - Expéditeur (nom, adresse)</p> <p>Signature</p> <p>VAT no. / N° TVA</p>		<p>2</p> <p>3</p> <p>E-Mail</p> <p>Tel.</p> <p>Fax</p>	
<p>4 Consignee (name, address, country) / Destinataire (nom, adresse, pays)</p> <p>VAT no. / N° TVA</p>		<p>5</p> <p>6</p> <p>E-Mail</p> <p>Tel.</p> <p>Fax</p>	
<p>7 Consignor's declarations / Déclarations de l'expéditeur</p>		<p>8 Consignor's reference - Référence expéditeur</p>	
<p>10 Delivery point / Lieu de livraison</p> <p>Station - Gare</p> <p>Country - Pays</p>		<p>11</p> <p>12</p> <p>16 Acceptance / Prise en charge</p> <p>month - day - hour / mois - jour - heure</p> <p>17</p> <p>Point - Lieu</p>	
<p>13 Commercial specification - Conditions commerciales</p>		<p>14</p> <p>18 Wagon no. - Wagon N°</p> <p>19 Train - Parcours</p> <p>by - par</p>	
<p>15 Information for the consignee - Informations pour le destinataire</p>		<p>20 Payment instructions / Paiement des frais</p> <p>included - y compris</p> <p>up to - jusqu'à</p> <p><input type="checkbox"/> Carriage charges paid / Franco de port</p> <p><input type="checkbox"/> Incoterms</p>	
<p>21 Description of the goods / Désignation de la marchandise</p>		<p>22 Exceptional consignment / Transport exceptionnel</p> <p>yes / oui <input type="checkbox"/></p> <p>23 RID</p> <p>yes / oui <input type="checkbox"/></p> <p>24 Ni/M code</p> <p>25 Mass (weight) / Masse</p>	
<p>26 Declaration of value / Déclaration de valeur</p> <p>Currency</p> <p>27 Interest in delivery / Intérêt à la livraison</p> <p>Monnaie</p> <p>28 Cash on delivery / Remboursement</p> <p>Currency</p> <p>29 Examination / Vérification</p> <p>by - par</p>		<p>30 Customs endorsements / Indications douanières</p>	
<p>31 Station / Parcours</p> <p>32</p> <p>33</p> <p>34</p> <p>35</p>		<p>36 Charges / Frais</p> <p>37</p> <p>38</p> <p>39</p>	
<p>40 Station / Parcours</p> <p>41</p> <p>42</p> <p>43</p> <p>44</p> <p>45</p>		<p>46 Charges / Frais</p> <p>47</p> <p>48</p> <p>49</p>	
<p>50 Station / Parcours</p> <p>51</p> <p>52</p> <p>53</p> <p>54</p> <p>55</p>		<p>56 Charges / Frais</p> <p>57</p> <p>58</p> <p>59</p>	
<p>56 Carrier's declarations - Déclarations du transporteur</p>		<p>57 Other carriers - Autres transporteurs</p> <p>Name, address - Nom, adresse</p> <p>Section - Parcours</p> <p>Status / Qualité</p>	
<p>58 Contractual carrier - Transporteur contractuel</p> <p>Signature</p> <p>Code for the principal / Code principal obligé</p>		<p>59 Date of arrival - Date d'arrivée</p> <p>Arrival no. - Arrivage N°</p> <p>60 Made available / Mise à disposition</p> <p>month - day - hour / mois - jour - heure</p> <p>61 Acknowledgement of receipt / Quitance du destinataire</p> <p>62 Consignment number / Identification de l'envoi</p> <p>Country - Pays</p> <p>Station - Gare</p> <p>Undertaking / Entreprise</p> <p>Consign't no. / Exp. N°</p>	
<p>63 Simplified transit procedure for rail / Procédure simplifiée de transit ferroviaire</p> <p>yes / oui <input type="checkbox"/></p> <p>Invoice / Feuille de route</p> <p>2</p>		<p>64 Date, signature</p> <p>65 Place and date completed - Lieu et date d'établissement</p>	

© 2019 CTT

Invoice
Feuille de route

2

Charging sections (continued) – Sections de taxation (suite)				Charges paid – Franco		To pay – Port 00	
				Invoicing currency Monnaie d'encaissement	Tariff currency Monnaie du tarif	Tariff currency Monnaie du tarif	Invoicing currency Monnaie d'encaissement
				Cash on delivery (brought forward from the front) Remboursement (Report du recto)			
							00
							Ex. Rate
							00
				81	82		
				83 Cours	84	85	86 Cours
				87	88	89	90
				81	82		
				83 Ex. Rate	84	85	86 Ex. Rate
				87	88	89	90
				81	82		
				83 Cours	84	85	86 Cours
				87	88	89	90
				81	82		
				83 Ex. Rate	84	85	86 Ex. Rate
				87	88	89	90
				81	82		
				83 Cours	84	85	86 Cours
				87	88	89	90
				81	82		
				83 Ex. Rate	84	85	86 Ex. Rate
				87	88	89	90
				81	82		
				83 Cours	84	85	86 Cours
				87	88	89	90
				91	Brought forward from supplementary sheets Report des feuilles supplémentaires		92
				93	Grand total – Montant général		94

Brought forward from the front – Report du recto			
A	Charges		
B	Frais		
C	Charges		
D	Frais		
E	Charges		
F	Frais		
G	Charges		
	Frais		

1 - 90 To be completed by the consignor / À remplir par l'expéditeur **X** Mark the box applicable with a cross - Désigner par une croix ce qui convient (Boxes - Cases: 20, 22, 23, 30, 52, 58)

<p>30 CIM Consignment Note Lettre de voiture CIM <input type="checkbox"/></p> <p>CUV Wagon Note Lettre wagon CUV <input type="checkbox"/></p>		<p>40 41 42 43 44 45 46 47</p>		<p>Page 6 of 8</p> <p>© 2006 CTT</p>
<p>1 Consignor (name, address) - Expéditeur (nom, adresse)</p> <p>Signature</p> <p>MAT no. N° TVA</p>		<p>2</p> <p>3</p> <p>E-Mail</p> <p>Tel.</p> <p>Fax</p>		
<p>4 Consignee (name, address, country) Destinataire (nom, adresse, pays)</p> <p>MAT no. N° TVA</p>		<p>5</p> <p>6</p> <p>E-Mail</p> <p>Tel.</p> <p>Fax</p>		
<p>7 Consignor's declarations Déclarations de l'expéditeur</p>		<p>8 Consignor's reference - Référence expéditeur</p>		
<p>9 Documents attached - Annexes</p>		<p>10 Station - Gare</p> <p>Country - Pays</p>		
<p>11</p>		<p>12</p>		
<p>13 Commercial specification - Conditions commerciales</p>		<p>14</p>		
<p>15 Information for the consignee - Informations pour le destinataire</p>		<p>16 Acceptance Prise en charge</p> <p>month - day - hour mois - jour - heure</p> <p>Point - Lieu</p>		
<p>17</p>		<p>18 Wagon no. - Wagon N°</p> <p>19 Order - Parcours</p> <p>by - par</p>		
<p>20 Payment instructions Paiement des frais</p> <p><input type="checkbox"/> Carriage charges paid Franco de port</p> <p><input type="checkbox"/> Incoterms</p>		<p>included - y compris</p> <p>upto - jusqu'à</p>		
<p>21 Description of the goods Désignation de la marchandise</p>		<p>22 Exceptional consignment Transport exceptionnel</p> <p>yes oui <input type="checkbox"/></p> <p>23 RID</p> <p>yes oui <input type="checkbox"/></p> <p>24 NIM code</p> <p>25 Mass (weight) Masse</p>		
<p>26 Declaration of value Déclaration de valeur</p> <p>Currency</p>		<p>27 Interest in delivery Intérêt à la livraison</p> <p>Monnaie</p>		
<p>28 Cash on delivery Remboursement</p> <p>Currency</p>		<p>29 Examination Vérification</p> <p>by - par</p>		
<p>30 Customs end oraments Indications douanières</p>		<p>31 Prepayment coding - Code d'affranchissement</p> <p>32 Route - Itinéraires</p>		
<p>33 Carrier's declarations - Déclarations du transporteur</p>		<p>34 Other carriers - Autres transporteurs</p> <p>Name, address - Nom, adresse</p> <p>Section - Parcours</p> <p>Status Qualité</p>		
<p>35 Contractual carrier - Transporteur contractuel</p> <p>Signature</p> <p>Code for the principal Code principal obligé</p>		<p>36 Date of arrival - Date d'arrivée</p> <p>Arrival no. - Arrivage N°</p> <p>37 Made available Mise à disposition</p> <p>month - day - hour mois - jour - heure</p> <p>38 Acknowledgement of receipt Quittance du destinataire</p>		
<p>39 Simplified transit procedure for rail Procédure simplifiée de transit ferroviaire</p> <p>yes oui <input type="checkbox"/></p>		<p>40 Consignment number Identification de l'envoi</p> <p>Country - Pays</p> <p>Station - Gare</p> <p>Undertaking Entreprise</p> <p>Consign't no. Exp. N°</p>		
<p>41 Arrival note/Customs Bulletin d'arrivée/Douane</p> <p>3</p>		<p>42 Place and date completed - Lieu et date d'établissement</p>		

Arrival note / Customs
Bulletin d'arrivée / Douane

3

Charging sections (continued) – Sections de taxation (suite)		Charges paid – Franco		To pay – Port d3		
		Invoicing currency Monnaie d'encaissement	Tariff currency Monnaie du tarif	Tariff currency Monnaie du tarif	Invoicing currency Monnaie d'encaissement	
		Cash on delivery (brought forward from the front) Remboursement (Report du recto)				80
						80 Ex. Rate
						80
D Section Partours	70		81	82		
	71		83	84	85	86 Cours
	72		85	86	87	88 Cours
	73		87	88	89	90
E Section Partours	70		81	82		
	71		83	84	85	86 Ex. Rate
	72		85	86	87	88 Cours
	73		87	88	89	90
F Section Partours	70		81	82		
	71		83	84	85	86 Ex. Rate
	72		85	86	87	88 Cours
	73		87	88	89	90
G Section Partours	70		81	82		
	71		83	84	85	86 Cours
	72		85	86	87	88 Cours
	73		87	88	89	90
		Brought forward from supplementary sheets Report des feuilles supplémentaires				92
		Grand total – Montant général				94

1 - 90 To be completed by the consignor / À remplir par l'expéditeur **X** Mark the box applicable with a cross - Désigner par une croix ce qui convient (Boxes - Cases: 20, 22, 23, 30, 52, 58)

30 CIM Consignment Note / Lettre de voiture CIM **CUV Wagon Note / Lettre wagon CUV**

1 Consignor (name, address) - Expéditeur (nom, adresse)
2 Consignor's declarations / Déclarations de l'expéditeur
3 Consignor's reference - Référence expéditeur
4 Consignee (name, address, country) / Destinataire (nom, adresse, pays)
5 Documents attached - Annexes
6 Documents attached - Annexes
7 Documents attached - Annexes
8 Documents attached - Annexes
9 Documents attached - Annexes
10 Delivery point / Lieu de livraison
11 Station - Gare
12 Country - Pays
13 Commercial specification - Conditions commerciales
14 Commercial specification - Conditions commerciales
15 Information for the consignee - Informations pour le destinataire
16 Acceptance / Prise en charge
17 Acceptance / Prise en charge
18 Wagon no. - Wagon N°
19 Section - Parcours
20 Payment instructions / Paiement des frais
21 Description of the goods / Désignation de la marchandise
22 Exceptional consignment / Transport exceptionnel
23 RID
24 NIM code
25 Mass (weight) / Masse
26 Declaration of value / Déclaration de valeur
27 Interest in delivery / Intérêt à la livraison
28 Cash on delivery / Remboursement
29 Examination / Vérification
30 Station / Parcours
31 Station / Parcours
32 Station / Parcours
33 Station / Parcours
34 Station / Parcours
35 Station / Parcours
36 Station / Parcours
37 Station / Parcours
38 Station / Parcours
39 Station / Parcours
40 Prepayment coding - Code d'affranchissement
41 Route - Itinéraires
42 Customs procedures - Opérations douanières
43 Charges note / Bulletin d'affranchissement
44 Notification of payment no. / Avis d'ensaisement N°
45 Formal report no. / Procès-verbal N°
46 Extension of transit time - Prolongation du délai de livraison
47 Carrier's declarations - Déclarations du transporteur
48 Other carriers - Autres transporteurs
49 Contractual carrier - Transporteur contractuel
50 Date of arrival - Date d'arrivée
51 Made available / Mise à disposition
52 Acknowledgement of receipt / Quitance du destinataire
53 Consignment number / Identification de l'envoi
54 Date, signature
55 Place and date completed - Lieu et date d'établissement

4

Page 6 of 8
© 2006 CTT

Duplicate
Duplicata

4

Charging sections (continued) – Sections de taxation (suite)				Charges paid – Franco		To pay – Port 00	
				Invoicing currency Monnaie d'encaissement	Tariff currency Monnaie du tarif	Tariff currency Monnaie du tarif	Invoicing currency Monnaie d'encaissement
				Cash on delivery (brought forward from the front) Remboursement (Report du recto)			
							80
							80 Ex. Rate
							80
				83 Cours	84	85	86 Cours
				87	88	89	90
				83 Ex. Rate	84	85	86 Ex. Rate
				87	88	89	90
				83 Cours	84	85	86 Cours
				87	88	89	90
				83 Ex. Rate	84	85	86 Ex. Rate
				87	88	89	90
				83 Cours	84	85	86 Cours
				87	88	89	90
				91	Brought forward from supplementary sheets Report des feuilles supplémentaires		92
				93	Grand total – Montant général		94

Brought forward from the front – Report du recto				Charges		Frais	
				A	B	C	
				70	71	72	73
				75	76	77	78
				70	71	72	73
				75	76	77	78
				70	71	72	73
				75	76	77	78
				70	71	72	73
				75	76	77	78

1 - 90 To be completed by the consignor / À remplir par l'expéditeur **X** Mark the box applicable with a cross - Désigner par une croix ce qui convient (Boxes - Cases: 20, 22, 23, 30, 52, 58)

<p>30 CIM Consignment Note Lettre de voiture CIM <input type="checkbox"/></p> <p>CUV Wagon Note Lettre wagon CUV <input type="checkbox"/></p>		<p>40 41 42 43 44 45 46 47</p>	
<p>1 Consignor (name, address) - Expéditeur (nom, adresse)</p> <p>Signature</p> <p>MAT no. N° TVA</p>		<p>2</p> <p>3</p> <p>E-Mail</p> <p>Tel.</p> <p>Fax</p>	
<p>4 Consignee (name, address, country) Destinataire (nom, adresse, pays)</p> <p>MAT no. N° TVA</p>		<p>5</p> <p>6</p> <p>E-Mail</p> <p>Tel.</p> <p>Fax</p>	
<p>7 Consignor's declarations Déclarations de l'expéditeur</p>		<p>8 Consignor's reference - Référence expéditeur</p>	
<p>9 Documents attached - Annexes</p>		<p>10 Station - Gare</p> <p>Country - Pays</p>	
<p>11</p>		<p>12</p>	
<p>13 Commercial specification - Conditions commerciales</p>		<p>14</p>	
<p>15 Information for the consignee - Informations pour le destinataire</p>		<p>16 Acceptance Prise en charge</p> <p>month - day - hour mois - jour - heure</p> <p>Point - Lieu</p>	
<p>17</p>		<p>18 Wagon no. - Wagon N°</p> <p>19 Order - Parcours</p> <p>by - par</p>	
<p>20 Payment instructions Paiement des frais</p> <p><input type="checkbox"/> Carriage charges paid Franco de port</p> <p><input type="checkbox"/> Incoterms</p>		<p>21 Description of the goods Désignation de la marchandise</p>	
<p>22 Exceptional consignment Transport exceptionnel</p> <p>yes oui <input type="checkbox"/></p>		<p>23 RID</p> <p>yes oui <input type="checkbox"/></p>	
<p>24 NIM code</p>		<p>25 Mass (weight) Masse</p>	
<p>26 Declaration of value Déclaration de valeur</p> <p>Currency</p>		<p>27 Interest in delivery Intérêt à la livraison</p> <p>Monnaie</p>	
<p>28 Cash on delivery Remboursement</p> <p>Currency</p>		<p>29 Examination Vérification</p> <p>by - par</p>	
<p>30 Customs end oraments Indications douanières</p>		<p>31 Prepayment coding - Code d'affranchissement</p>	
<p>32 Route - Itinéraires</p>		<p>33 Customs procedures - Opérations douanières</p>	
<p>34 Charges note Bulletin d'affranchissement</p> <p>yes oui <input type="checkbox"/></p> <p>returned renvoyé</p> <p>month - day mois - jour</p>		<p>35 Notification of payment no. Avis d'ensaisement N°</p> <p>returned renvoyé</p> <p>month - day mois - jour</p>	
<p>36 Formal report no. Procès verbal N°</p> <p>made out by établi par</p> <p>month - day mois - jour</p>		<p>37 Extension of transit time - Prolongation du délai de livraison</p> <p>Code from - du to - au place - lieu</p>	
<p>38 Carrier's declarations - Déclarations du transporteur</p>		<p>39 Other carriers - Autres transporteurs</p> <p>Name, address - Nom, adresse</p> <p>Section - Parcours</p> <p>Status Qualité</p>	
<p>40 Contractual carrier - Transporteur contractuel</p> <p>Signature</p>		<p>41 Date of arrival - Date d'arrivée</p> <p>Arrival no. - Arrivage N°</p>	
<p>42 Made available Mise à disposition</p> <p>month - day - hour mois - jour - heure</p>		<p>43 Acknowledgement of receipt Quittance du destinataire</p>	
<p>44 Consignment number Identification de l'envoi</p> <p>Country - Pays</p> <p>Station - Gare</p> <p>Undertaking Entreprise</p> <p>Consignor's Exp. N°</p>		<p>45 Place and date completed - Lieu et date d'établissement</p>	
<p>46 Simplified transit procedure for rail Procédure simplifiée de transit ferroviaire</p> <p>yes oui <input type="checkbox"/></p> <p>Code for the principal Code principal obligé</p>		<p>47 Duplicate invoice Souche d'expédition</p> <p>5</p> <p>Date, signature</p>	

Page 6 of 8

© 2006 CEF

Duplicate invoice
Souche d'expédition

5

Charging sections (continued) – Sections de taxation (suite)		Charges paid – Franco		To pay – Port d3		
		Invoicing currency Monnaie d'encaissement	Tariff currency Monnaie du tarif	Tariff currency Monnaie du tarif	Invoicing currency Monnaie d'encaissement	
		Cash on delivery (brought forward from the front) Remboursement (Report du recto)				80
						80 Ex. Rate
						80
D Section Parcours	70		81	82		
	71		83	84	85	86 Cours
	72		87	88	89	90 Cours
	73		91	92	93	94 Ex. Rate
E Section Parcours	74		95	96		
	75		97	98	99	100 Cours
	76		101	102	103	104 Ex. Rate
	77		105	106	107	108 Cours
F Section Parcours	78		109	110		
	79		111	112	113	114 Ex. Rate
	80		115	116	117	118 Cours
	81		119	120	121	122 Ex. Rate
G Section Parcours	82		123	124		
	83		125	126	127	128 Cours
	84		129	130	131	132 Ex. Rate
	85		133	134	135	136 Cours
		Brought forward from supplementary sheets Report des feuilles supplémentaires				137
		Grand total – Montant général				138

3.2 List wagonowy dla przewozów kombinowanych

To be completed by the combined transport operator or the customer/forwarding haulier. A remplir par l'entreprise de transport combiné ou le client/remettant.

Mark the box applicable with a cross – Désigner par une croix ce qui convient (Boxes – Cases 20, 22, 23, 30, 52, 58)

Point 3.2.6

<p>Notwithstanding any clause to the contrary, carriage of goods shall be subject to the CIM Uniform Rules. In addition, the carrier's General Terms and Conditions of Carriage shall apply. Nonobstant toute clause contraire, le transport des marchandises est soumis aux Règles uniformes CIM. Sont en outre applicables les conditions générales de transport du transporteur.</p> <p>Except as otherwise agreed, the liability of empty wagons shall be subject to the CUV Uniform Rules. In addition the relevant contractual conditions of the railway undertaking shall apply. Sauf convention contraire, l'achèvement des wagons vides est soumis aux Règles uniformes CUV. Sont en outre applicables les conditions contractuelles des entreprises de transport ferroviaire.</p>		<p>30 CIM Consignment Note for Combined Transport Lettre de voiture CIM transport combiné</p>		<p>CUV Wagon Note for Combined Transport Lettre wagon CUV transport combiné</p>		49	41	42	43
<p>1 Consignor (name, address) – Expéditeur (nom, adresse)</p> <p>Signature</p>		<p>2</p> <p>3</p> <p>E-Mail</p> <p>Tel.</p> <p>Fax</p>		<p>7 Consignor's declarations Déclarations de l'expéditeur</p>		<p>8 Consignor's reference – Référence expéditeur</p>			
<p>4 Consignee (name, address, country) Destinataire (nom, adresse, pays)</p> <p>VAT no. N° TVA</p>		<p>5</p> <p>6</p> <p>E-Mail</p> <p>Tel.</p> <p>Fax</p>		<p>9 Documents attached – Annexes</p>					
<p>10 Delivery point Lieu de livraison</p>		<p>11</p> <p>12</p>		<p>16 Acceptance Prise en charge</p> <p>month – day – hour mois – jour – heure</p>		<p>17</p>			
<p>Station – Gare</p>		<p>Country – Pays</p>		<p>18 Wagon no. – Wagon N°</p>		<p>19 Section – Parcours</p> <p>by – par</p>			
<p>13 Commercial specification – Conditions commerciales</p>		<p>14</p>		<p>20 Payment instructions Paiement des frais</p> <p>including – y compris</p> <p>up to – jusqu'à</p> <p><input type="checkbox"/> Carriage charges paid Franco de port</p> <p><input type="checkbox"/> Incoterms</p>					
<p>15 Information for the consignee – Informations pour le destinataire</p>				<p>21 No UTI/Type UTI/Length UTI/Net mass (weight)/Tare UTI/Description of the goods N° UTI/Type UTI/Longueur UTI/Masse nette/Tare UTI/Désignation de la marchandise</p>		<p>22 Exceptional consignment Transport exceptionnel</p> <p>yes oui <input type="checkbox"/></p>		<p>23 RID</p> <p>yes oui <input type="checkbox"/></p>	
<p>UTI 1 Seal nos. – Scellés N°</p>		<p>Reference – Référence</p>		<p>24 NHM Code UTI 1</p>		<p>25 Gross mass (weight) UTI 1</p>		<p>26 Declaration of value Déclaration de valeur</p> <p>Currency</p>	
<p>No UTI/Type UTI/Length UTI/Net mass (weight)/Tare UTI/Description of the goods N° UTI/Type UTI/Longueur UTI/Masse nette/Tare UTI/Désignation de la marchandise</p>		<p>Reference – Référence</p>		<p>24 NHM Code UTI 2</p>		<p>Masse brute UTI 2</p>		<p>27 Interest in delivery Intérêt à la livraison</p> <p>Monnaie</p>	
<p>UTI 2 Seal nos. – Scellés N°</p>		<p>Reference – Référence</p>		<p>25 Customs endorsements Indications douanières</p> <p>yes oui <input type="checkbox"/></p>		<p>Total</p>		<p>28 Cash on delivery Remboursement</p> <p>Currency</p>	
<p>70 Section Parcours</p>		<p>71</p>		<p>72</p>		<p>73</p>		<p>74</p>	
<p>75</p>		<p>76</p>		<p>77</p>		<p>78</p>		<p>79</p>	
<p>80 Section Parcours</p>		<p>81</p>		<p>82</p>		<p>83</p>		<p>84</p>	
<p>85 Section Parcours</p>		<p>86</p>		<p>87</p>		<p>88</p>		<p>89</p>	
<p>56 Carrier's declarations – Déclarations du transporteur</p>		<p>57 Other carriers – Autres transporteurs</p> <p>Name, address – Nom, adresse</p>		<p>Section – Parcours</p>		<p>Status Qualité</p>			
<p>58 a) Contractual carrier – Transporteur contractuel</p> <p>Signature</p>		<p>59 Date of arrival – Date d'arrivée</p> <p>Arrival no. – Arrivage N°</p>		<p>60 Made available Mise à disposition</p> <p>month – day – hour mois – jour – heure</p>		<p>61 Acknowledgement of receipt Quittance du destinataire</p>		<p>62 Consignment number Identification de l'envoi</p> <p>Country – Pays</p> <p>Station – Gare</p> <p>Undertaking Entreprise</p> <p>Consign's no. Exp. N°</p>	
<p>b) Simplified transit procedure for rail Procédure simplifiée de transit ferroviaire</p> <p>yes oui <input type="checkbox"/></p> <p>Code for the principal Code principal obligé</p>		<p>Original</p>		<p>1</p>		<p>29 Place and date completed – Lieu et date d'établissement</p>			

© 2012 COT

Original

1

Charging sections (continued) – Sections de taxation (suite)				Charges paid – Franco		To pay – Port dû	
				Invoicing currency Monnaie d'encasement	Tariff currency Monnaie du tarif	Tariff currency Monnaie du tarif	Invoicing currency Monnaie d'encasement
				Cash on delivery (brought forward from the front) Remboursement (Report du recto)			
							80
							86 Ex Rate
							90
				81	82		
				83 Cours	84	85	86 Cours
				87	88	89	90
				81	82		
				83 Ex Rate	84	85	86 Ex Rate
				87	88	89	90
				81	82		
				83 Cours	84	85	86 Cours
				87	88	89	90
				81	82		
				83 Ex Rate	84	85	86 Ex Rate
				87	88	89	90
				81	82		
				83 Cours	84	85	86 Cours
				87	88	89	90
				81	82		
				91	Brought forward from supplementary sheets Report des feuilles supplémentaires		92
				93	Grand total – Montant général		94

To be completed by the combined transport operator or the customer/forwarding haulier. À remplir par l'entreprise de transport combiné ou le client/remettant.

Mark the box applicable with a cross – Désigner par une croix ce qui convient (Boxes – Cases 20, 22, 23, 30, 52, 58)

Notwithstanding any clause to the contrary, carriage of goods shall be subject to the CIM Uniform Rules. In addition, the carrier's General Terms and Conditions of Carriage shall apply. Néanmoins toute clause contraire, le transport des marchandises est soumis aux Règles uniformes CIM. Sont en outre applicables les conditions contractuelles de transport du transporteur.

Except otherwise agreed the haulage of empty wagons shall be subject to the CUV Uniform Rules. In addition the relevant contractual conditions of the railway undertaking shall apply. Sauf convention contraire, l'acheminement des wagons vides est soumis aux Règles uniformes CUV. Sont en outre applicables les conditions contractuelles de transport ferroviaire.

30 CIM Consignment Note for Combined Transport Lettre de voiture CIM transport combiné		CUV Wagon Note for Combined Transport Lettre wagon CUV transport combiné		40		41		42		43	
1 Consignor (name, address) – Expéditeur (nom, adresse)		2		7 Consignor's declarations – Déclarations de l'expéditeur		8 Consignor's reference – Référence expéditeur					
Signature		3									
4 Consignee (name, address, country) – Destinataire (nom, adresse, pays)		5		9 Documents attached – Annexes							
VAT no. – N° TVA		6									
10 Delivery point – Lieu de livraison		11		16 Acceptance – Prise en charge		17					
Station – Gare		Country – Pays		18 Wagon no. – Wagon N°		19 Section – Parcours		by – par			
13 Commercial specification – Conditions commerciales		14									
15 Information for the consignee – Informations pour le destinataire				20 Payment instructions – Paiement des frais		included – y compris		up to – jusqu'à			
				<input type="checkbox"/> Carriage charges paid – Franco de port							
				<input type="checkbox"/> Incoterms							
21 No UTI/Type UTI/Length UTI/Net mass (weight)/Tare UTI/Description of the goods – N° UTI/Type UTI/Longueur UTI/Masse nette/Tare UTI/Désignation de la marchandise		22 Exceptional consignment Transport exceptionnel		yes out <input type="checkbox"/>		23 RID		yes out <input type="checkbox"/>		24 NIM Code UTI 1	
UTI 1		Reference – Référence				NIM Code UTI 2		25 Gross mass (weight) UTI 1		26 Declaration of value – Déclaration de valeur	
Seal nos – Scellés N°								Total		Currency	
										27 Interest in delivery – Intérêt à la livraison	
										Currency	
										28 Cash on delivery – Remboursement	
										Currency	
										48 Examination – Vérification	
										by – par	
70 Section – Parcours		71		72		73		74		75	
76		77		78		79					
80		81		82		83					
84		85		86		87					
88		89		90		91					
92		93		94		95					
96		97		98		99					
55 Carrier's declarations – Déclarations du transporteur		57 Other carriers – Autres transporteurs		Name, address – Nom, adresse		Section – Parcours		Status		Qualité	
58 a) Contractual carrier – Transporteur contractuel		59 Date of arrival – Date d'arrivée		Arrival no. – Arrivage N°		60 Made available – Mise à disposition		month – day – hour – mois – jour – heure		62 Consignment number – Identification de l'envoi	
Signature						61 Acknowledgement of receipt – Quittance du destinataire		Country – Pays		Station – Gare	
Code for the principal – Code principal obligé		yes out <input type="checkbox"/>		Invoice – Feuille de route		Underletting – Entrée		Consig't no. – Exp. N°			
										29 Place and date completed – Lieu et date d'établissement	
										Date, signature	

© 2012 COT

Invoice
Feuille de route

2

Charging sections (continued) – Sections de taxation (suite)				Charges paid – Franco		To pay – Port dû	
				Invoicing currency Monnaie d'encaissement	Tariff currency Monnaie du tarif	Tariff currency Monnaie du tarif	Invoicing currency Monnaie d'encaissement
				Cash on delivery (brought forward from the front) Remboursement (Report du recto)			
				80			
				86 Ex. Rate			
				90			
				81	82		
				83 Cours	84	85	86 Cours
				87	88	89	90
				81	82		
				83 Ex. Rate	84	85	86 Ex. Rate
				87	88	89	90
				81	82		
				83 Cours	84	85	86 Cours
				87	88	89	90
				81	82		
				83 Ex. Rate	84	85	86 Ex. Rate
				87	88	89	90
				81	82		
				83 Cours	84	85	86 Cours
				87	88	89	90
				81	82		
				91	Brought forward from supplementary sheets Report des feuilles supplémentaires		92
				93	Grand total – Montant général		94

				Charges		Frais	
				Charges	Frais	Charges	Frais
				70	71	72	73
				75	76	77	78
				70	71	72	73
				75	76	77	78
				70	71	72	73
				75	76	77	78
				70	71	72	73
				75	76	77	78

I To be completed by the combined transport operator or the customer/forwarding haulier. À remplir par l'entreprise de transport combiné ou le client/remettant.

X Mark the box applicable with a cross – Désigner par une croix ce qui convient (Boxes – Cases 20, 22, 23, 30, 52, 58)

Notwithstanding any clause to the contrary, carriage of goods shall be subject to the CIM Uniform Rules. In addition, the carrier's General Terms and Conditions of Carriage shall apply. *Nonobstant toute clause contraire, le transport des marchandises est soumis aux Règles uniformes CIM. Sont en outre applicables les conditions contractuelles de transport du transporteur.*

Except otherwise agreed, the haulage of empty wagons shall be subject to the UIC Uniform Rules. In addition the relevant contractual conditions of the railway undertaking shall apply. *Sauf convention contraire, l'acheminement des wagons vides est soumis aux Règles uniformes UIC. Sont en outre applicables les conditions contractuelles de transport ferroviaire.*

30 CIM Consignment Note for Combined Transport Lettre de voiture CIM transport combiné		CUV Wagon Note for Combined Transport Lettre wagon CUV transport combiné		40		41		42		43			
1 Consignor (name, address) – Expéditeur (nom, adresse) Signature VAT no. / N° TVA		2 3 4 Consignee (name, address, country) – Destinataire (nom, adresse, pays) E-Mail Tel. Fax		7 Consignor's declarations – Déclarations de l'expéditeur		8 Consignor's reference – Référence expéditeur							
10 Delivery point – Lieu de livraison Station – Gare Country – Pays		11 12		16 Acceptance – Prise en charge month – day – hour / mois – jour – heure Point – Lieu		17							
13 Commercial specification – Conditions commerciales		14		18 Wagon no. – Wagon N°		19 Section – Parcours by – par							
15 Information for the consignee – Informations pour le destinataire				20 Payment instructions – Paiement des frais <input type="checkbox"/> Carriage charges paid / Franco de port <input type="checkbox"/> Incoterms		included – y compris up to – jusqu'à							
21 No UTI / Type UTI / Length UTI / Net mass (weight) / Tare UTI / Description of the goods N° UTI / Type UTI / Longueur UTI / Masse nette / Tare UTI / Désignation de la marchandise		22 Exceptional consignment Transport exceptionnel yes / out <input type="checkbox"/>		23 RID yes / out <input type="checkbox"/>		24 NIM Code UTI 1 NIM Code UTI 2		25 Gross mass (weight) UTI 1 Masse brute UTI 2 Total		26 Declaration of value – Déclaration de valeur Currency 27 Interest in delivery – Intérêt à la livraison Monnaie		28 Cash on delivery – Remboursement Currency	
UTI 1 Seal nos – Scellés N°		Reference – Référence		RID yes / out <input type="checkbox"/>		29 Customs endorsements – Indications douanières				48 Examination – Vérification by – par			
UTI 2 Seal nos – Scellés N°		Reference – Référence											
70 Section – Parcours A		71 72 73 74		75 Charges		49 Prepayment coding – Code d'affranchissement 50 Route – Itinéraires							
76		77		78									
70 Section – Parcours B		71 72 73 74		75 Charges		51 Customs procedures – Opérations douanières							
76		77		78									
70 Section – Parcours C		71 72 73 74		75 Charges		52 Charges note – Bulletin d'affranchissement yes / out <input type="checkbox"/> returned renvoyé month – day / mois – jour							
76		77		78									
53 Carrier's declarations – Déclarations du transporteur		57 Other carriers – Autres transporteurs Name, address – Nom, adresse Section – Parcours Status Qualité											
58 a) Contractual carrier – Transporteur contractuel Signature		59 Date of arrival – Date d'arrivée Arrival no. – Arrivage N°		60 Made available – Mise à disposition month – day – hour / mois – jour – heure		61 Acknowledgement of receipt – Quittance du destinataire		62 Consignment number – Identification de l'envoi Country – Pays Station – Gare Undertaking – Entreprise Consig't no. Exp. N°					
b) Simplified transit procedure for rail – Procédure simplifiée de transit ferroviaire yes / out <input type="checkbox"/> Code for the principal / Code principal obligé		Arrival note / Customs Bulletin d'arrivée / Douane		3 Date, signature		29 Place and date completed – Lieu et date d'établissement							

© 2012 UIC

Arrival note / Customs
Bulletin d'arrivée / Douane

3

Charging sections (continued) – Sections de taxation (suite)				Charges paid – Franco		To pay – Port dû	
				Invoicing currency Monnaie d'encaissement	Tariff currency Monnaie du tarif	Tariff currency Monnaie du tarif	Invoicing currency Monnaie d'encaissement
				Cash on delivery (brought forward from the front) Remboursement (Report du recto)			
				80			
				86 Ex. Rate			
				90			
				81			
				82			
				83 Cours			
				84			
				85			
				86 Cours			
				87			
				88			
				89			
				90			
				81			
				82			
				83 Ex. Rate			
				84			
				85			
				86 Ex. Rate			
				87			
				88			
				89			
				90			
				81			
				82			
				83 Cours			
				84			
				85			
				86 Cours			
				87			
				88			
				89			
				90			
				81			
				82			
				83 Ex. Rate			
				84			
				85			
				86 Ex. Rate			
				87			
				88			
				89			
				90			
				81			
				82			
				83 Cours			
				84			
				85			
				86 Cours			
				87			
				88			
				89			
				90			
				91			
				Brought forward from supplementary sheets Report des feuilles supplémentaires			
				92			
				93			
				Grand total – Montant général			
				94			

I To be completed by the combined transport operator or the customer/forwarding haulier. À remplir par l'entreprise de transport combiné ou le client/remettant.

X Mark the box applicable with a cross – Désigner par une croix ce qui convient. (Boxes – Cases 20, 22, 23, 30, 52, 58)

Notwithstanding any clause to the contrary, carriage of goods shall be subject to the CIM Uniform Rules. In addition, the carrier's General Terms and Conditions of Carriage shall apply. Nonobstant toute clause contraire, le transport des marchandises est soumis aux Règles uniformes CIM. Sont en outre applicables les conditions contractuelles de transport du transporteur.

Except otherwise agreed the haulage of empty wagons shall be subject to the CUV Uniform Rules. In addition the relevant contractual conditions of the railway undertaking shall apply. Sauf convention contraire, l'acheminement des wagons vides est soumis aux Règles uniformes CUV. Sont en outre applicables les conditions contractuelles de transport ferroviaire.

30 CIM Consignment Note for Combined Transport Lettre de voiture CIM transport combiné		CUV Wagon Note for Combined Transport Lettre wagon CUV transport combiné		40		41		42		43	
1 Consignor (name, address) – Expéditeur (nom, adresse)		2		7 Consignor's declarations – Déclarations de l'expéditeur		8 Consignor's reference – Référence expéditeur					
Signature		3									
VAT no. / N° TVA		4 Consignee (name, address, country) – Destinataire (nom, adresse, pays)		5		9 Documents attached – Annexes					
10 Delivery point – Lieu de livraison		11		12		16 Acceptance – Prise en charge		17			
Station – Gare		Country – Pays		18 Wagon no. – Wagon N°		19 Section – Parcours		by – par		Section – Parcours by – par	
13 Commercial specification – Conditions commerciales		14				20 Payment instructions – Paiement des frais		included – y compris		up to – jusqu'à	
15 Information for the consignee – Informations pour le destinataire				21 No UTI/Type UTI/Length UTI/Net mass (weight)/Tare UTI/Description of the goods – N° UTI/Type UTI/Longueur UTI/Masse nette/Tare UTI/Désignation de la marchandise		22 Exceptional consignment – Transport exceptionnel		yes – oui		23 RID	
UTI 1 Seal nos – Scellés N°		Reference – Référence		RID		24 NHM Code UTI 1		25 Gross mass (weight) UTI 1		26 Declaration of value – Déclaration de valeur	
UTI 2 Seal nos – Scellés N°		Reference – Référence		RID		27 Interest in delivery – Intérêt à la livraison		Currency		28 Cash on delivery – Remboursement	
70 Section – Parcours		71		72		73		74		75 Charges	
76		77		78		79		80		81 Customs procedures – Opérations douanières	
70 Section – Parcours		71		72		73		74		75 Charges	
76		77		78		79		80		81 Customs procedures – Opérations douanières	
70 Section – Parcours		71		72		73		74		75 Charges	
76		77		78		79		80		81 Customs procedures – Opérations douanières	
55 Carrier's declarations – Déclarations du transporteur		57 Other carriers – Autres transporteurs		Name, address – Nom, adresse		Section – Parcours		Status		Qualité	
58 a) Contractual carrier – Transporteur contractuel		59 Date of arrival – Date d'arrivée		Arrival no. – Arrivage N°		60 Made available – Mise à disposition		month – day – hour mois – jour – heure		62 Consignment number – Identification de l'envoi	
Signature		Date, signature		61 Acknowledgement of receipt – Quitance du destinataire		Country – Pays		Station – Gare		Underletting – Entrée	
Code for the principal – Code principal obligé		Duplicate – Duplicata		63 Place and date completed – Lieu et date d'établissement		Consig't no. – Exp. N°		by – par		Status	

© 2012 COT

Duplicate
Duplicata

4

Charging sections (continued) – Sections de taxation (suite)					Charges paid – Franco		To pay – Port dû					
					Invoicing currency Monnaie d'encasement	Tariff currency Monnaie du tarif	Tariff currency Monnaie du tarif	Invoicing currency Monnaie d'encasement				
					Cash on delivery (brought forward from the front) Remboursement (Report du recto)							
									80			
							86	Ex Rate				
							90					
D Section Particuliers 70					A Charges							
					B Frais							
					C Charges							
E Section Particuliers 70					81		82					
					83 Cours		84		85		86 Cours	
					87		88		89		90	
F Section Particuliers 70					81		82					
					83 Ex Rate		84		85		86 Ex Rate	
					87		88		89		90	
G Section Particuliers 70					81		82					
					83 Cours		84		85		86 Cours	
					87		88		89		90	
							91					
					Brought forward from supplementary sheets Report des feuilles supplémentaires		92					
					Grand total – Montant général		94					

To be completed by the combined transport operator or the customer/forwarding haulier. A remplir par l'entreprise de transport combiné ou le client/remettant

Mark the box applicable with a cross – Désigner par une croix ce qui convient (Boxes – Cases: 20, 22, 23, 30, 52, 56)

<p>30 CIM Consignment Note for Combined Transport Lettre de voiture CIM transport combiné</p> <p>1 Consignor (name, address) – Expéditeur (nom, adresse)</p> <p>Signature</p> <p>VAT no. N° TVA</p> <p>4 Consignee (name, address, country) – Destinataire (nom, adresse, pays)</p> <p>VAT no. N° TVA</p> <p>10 Delivery point – Lieu de livraison</p> <p>11</p> <p>12</p> <p>Station – Gare</p> <p>Country – Pays</p> <p>13 Commercial specification – Conditions commerciales</p> <p>14</p> <p>15 Information for the consignee – Informations pour le destinataire</p> <p>21 No UTI/Type UTI/Length UTI/Net mass (weight)/Tare UTI/Description of the goods N° UTI/Type UTI/Longueur UTI/Masse nette/Tare UTI/Désignation de la marchandise</p> <p>22 Exceptional consignment Transport exceptionnel</p> <p>yes <input type="checkbox"/> out <input type="checkbox"/></p> <p>23 RID</p> <p>yes <input type="checkbox"/> out <input type="checkbox"/></p> <p>24 NHM Code UTI 1</p> <p>25 Gross mass (weight) UTI 1</p> <p>26 Declaration of value</p> <p>Currency</p> <p>27 Interest in delivery</p> <p>Interest à la livraison</p> <p>28 Cash on delivery</p> <p>Remboursement</p> <p>Currency</p> <p>No UTI/Type UTI/Length UTI/Net mass (weight)/Tare UTI/Description of the goods N° UTI/Type UTI/Longueur UTI/Masse nette/Tare UTI/Désignation de la marchandise</p> <p>RID</p> <p>yes <input type="checkbox"/> out <input type="checkbox"/></p> <p>29 Customs endorsements</p> <p>Indications douanières</p> <p>48 Examination</p> <p>Vérification</p>	<p>CUV Wagon Note for Combined Transport Lettre wagon CUV transport combiné</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>E-Mail</p> <p>Tel.</p> <p>Fax</p> <p>5</p> <p>6</p> <p>E-Mail</p> <p>Tel.</p> <p>Fax</p> <p>7 Consignor's declarations – Déclarations de l'expéditeur</p> <p>8 Consignor's reference – Référence expéditeur</p> <p>9 Documents attached – Annexes</p> <p>16 Acceptance – Prise en charge</p> <p>month – day – hour</p> <p>mois – jour – heures</p> <p>17</p> <p>Point – Lieu</p> <p>18 Wagon no. – Wagon N°</p> <p>19 Section – Parcours</p> <p>by – par</p> <p>20 Payment instructions – Paiement des frais</p> <p>including – y compris</p> <p>up to – jusqu'à</p> <p><input type="checkbox"/> Carriage charges paid – Franco de port</p> <p><input type="checkbox"/> Incoterms</p> <p>23 NHM Code UTI 2</p> <p>25 Masse brute UTI 2</p> <p>26 Total</p> <p>29 Customs endorsements – Indications douanières</p> <p>48 Examination – Vérification</p>	<p>40</p> <p>41</p> <p>42</p> <p>43</p> <p>44</p> <p>45</p> <p>46</p> <p>47</p>	<p>48</p> <p>49</p> <p>50</p> <p>51</p> <p>52</p> <p>53</p> <p>54</p> <p>55</p>	<p>56</p> <p>57</p> <p>58</p> <p>59</p> <p>60</p> <p>61</p> <p>62</p> <p>63</p>	<p>64</p> <p>65</p> <p>66</p> <p>67</p> <p>68</p> <p>69</p> <p>70</p> <p>71</p> <p>72</p> <p>73</p> <p>74</p> <p>75</p> <p>76</p> <p>77</p> <p>78</p> <p>79</p> <p>80</p> <p>81</p> <p>82</p> <p>83</p> <p>84</p> <p>85</p> <p>86</p> <p>87</p> <p>88</p> <p>89</p> <p>90</p> <p>91</p> <p>92</p> <p>93</p> <p>94</p> <p>95</p> <p>96</p> <p>97</p> <p>98</p> <p>99</p> <p>100</p>
--	--	---	---	---	--

50 a) Contractual carrier – Transporteur contractuel

Signature

b) Simplified transit procedure for rail – Procédure simplifiée de transit ferroviaire

yes out

Code for the principal – Code principal obligé

51 Date of arrival – Date d'arrivée

Arrival no. – Arrivage N°

52 Made available – Mise à disposition

month – day – hour

mois – jour – heure

53 Acknowledgment of receipt – Quitittance du destinataire

54 Consignment number identification of the send

Country – Pays

Station – Gare

Undertaking – Entreprise

Consign't no. Exp. N°

55 Place and date completed – Lieu et date d'établissement

5

Print 6/17 © 2012 CTT

Duplicate invoice
Souche d'expédition

5

Charging sections (continued) – Sections de taxation (suite)		Charges paid – Franco		To pay – Port dû	
		Invoicing currency Monnaie d'encaissement	Tariff currency Monnaie du tarif	Tariff currency Monnaie du tarif	Invoicing currency Monnaie d'encaissement
		Cash on delivery (brought forward from the front) Remboursement (Report du recto)			80
					86 Ex. Rate
					90
					81
					82
					83 Cours
					84
					85
					86 Cours
					87
					88
					89
					90
					81
					82
					83 Ex. Rate
					84
					85
					86 Ex. Rate
					87
					88
					89
					90
					81
					82
					83 Cours
					84
					85
					86 Cours
					87
					88
					89
					90
					81
					82
					83 Ex. Rate
					84
					85
					86 Ex. Rate
					87
					88
					89
					90
					81
					82
					83 Cours
					84
					85
					86 Cours
					87
					88
					89
					90
					91
		Brought forward from supplementary sheets Report des feuilles supplémentaires			92
		Grand total – Montant général			94

		Charges	
		Frans	Charges
D	Section Report	71	72
	Report	73	74
E	Section Report	71	72
	Report	73	74
F	Section Report	71	72
	Report	73	74
G	Section Report	71	72
	Report	73	74

3.3 Rachunek przedpłaty

Original **1**

20 Charges Note
Bulletin d'affranchissement

45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

1 Consignor (name, address) – Expéditeur (nom, adresse)
2
3
E-Mail
Tel.
Fax
4 Consignee (name, address, country) – Destinataire (nom, adresse, pays)
WAT no. / N° TVA
E-Mail
Tel.
Fax
10 Delivery point / Lieu de livraison
11
12
13 Station – Gare
Country – Pays
14 Postal address for return / Adresse postale pour le renvoi
15
16 Acceptance / Prise en charge
month – day – hour / mois – jour – heure
17
18 Amount deposited by consignor / Somme déposée par l'expéditeur
Currency / Monnaie
19 Wagon no. – Wagon N°
20 Section – Parcours
by – par
21 Description of the goods / Désignation de la marchandise
22
23
24
25 Mass (weight) – Masse
26
27
28
29
30
31
32
33
34 Exchange rate on forwarding / Cours au départ
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

20 Payment instructions / Paiement des frais
including – y compris / up to – jusqu'à
 Carriage charges paid / Franco de port
 Incoterms

35 Charges note initiated / Etablissement du bulletin d'affranchissement
36 Return of the charges note / Renvoi du bulletin d'affranchissement
37 Re-arrival of the charges note / Retentrée du bulletin d'affranchissement
38 Total amount or to be carried forward / Montant total ou à reporter
39 Consignment number / Identification de l'envoi
Country – Pays
Station – Gare
Undertaking / Entreprise
Consign's no. / Exp. N°

© 2004 CTT

Original of the charges note
Original du bulletin d'affranchissement

1

M	70	Station Parcours	71	72	73	Charges	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
	70	Station Parcours	71	72																													
	70	Station Parcours	71	72	73																												
	70	Station Parcours	71	72	73																												
F	70	Station Parcours	71	72	73	Charges	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
	70	Station Parcours	71	72																													
	70	Station Parcours	71	72	73																												
	70	Station Parcours	71	72	73																												
G	70	Station Parcours	71	72	73	Charges	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
	70	Station Parcours	71	72																													
	70	Station Parcours	71	72	73																												
	70	Station Parcours	71	72	73																												
H	70	Station Parcours	71	72	73	Charges	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
	70	Station Parcours	71	72																													
	70	Station Parcours	71	72	73																												
	70	Station Parcours	71	72	73																												
													Amount brought forward from front Rapport du reste		101			102															
													Total amount to be taken to account by the carrier Montant total à comptabiliser par le transporteur		103			104															
													Amount deposited by consignee Somme déposée par l'expéditeur		105			106															
													Amount to be refunded to the consignee Somme à restituer à l'expéditeur		107			108															
													Amount to be collected from the consignee Somme à percevoir de l'expéditeur		109			110															

2

20 Charges Note
Bulletin d'affranchissement

Accounting copy
Bulletin comptable

1 Consignor (name, address) - Expéditeur (nom, adresse)
2
3
E-Mail
Tel.
Fax
WAT no.
N° TVA

4 Consignee (name, address, country)
Destinataire (nom, adresse, pays)
E-Mail
Tel.
Fax
WAT no.
N° TVA

4 Consignor's reference - Référence expéditeur

31 Documents attached - Annexes

10 Delivery point
Lieu de livraison

11
12

13 Acceptance
Prise en charge

14 Amount deposited by consignor
Somme déposée par l'expéditeur

15 Wagon no. - Wagon N°

16 Station - Gare

17 Country - Pays

18 Section - Parcours

19 by - par

20 Payment instructions
Paiement des frais

included - y compris
up to - jusqu'à

Carriage charges paid
Franco de port

Incotems

21 Description of the goods
Désignation de la marchandise

22 Mass (weight) - Masse

23 Exchange rate on forwarding
Cours au départ

70 Station Parcours

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

98

99

35 Charges note initiated
Etablissement du bulletin d'affranchissement

36 Return of the charges note
Renvoi du bulletin d'affranchissement

37 Re-arrival of the charges note
Retour du bulletin d'affranchissement

Total amount or to be carried forward
Montant total ou à reporter

38 Consignment number
numéro d'identification de l'envoi

Country - Pays

Station - Gare

Undertaking
Entreprise

Consignor's no.
Exp. N°

10/2005 CT

Accounting copy
Bulletin comptable

2

M	70	71	72	Charges Frais	83	84	85 Cours				
	73	74	75					86	87		
	76	77	78							88	89
	79	80	81								
T	70	71	72	Frais Charges	83	84	85 Ex. Rate				
	73	74	75					86	87		
	76	77	78							88	89
	79	80	81								
G	70	71	72	Charges Frais	83	84	85 Cours				
	73	74	75					86	87		
	76	77	78							88	89
	79	80	81								
H	70	71	72	Frais Charges	83	84	85 Ex. Rate				
	73	74	75					86	87		
	76	77	78							88	89
	79	80	81								
Amount brought forward from front Rapport du redit							90				
Total amount to be taken to account by the carrier Montant total à comptabiliser par le transporteur							95				
Amount deposited by consignee Somme déposée par l'expéditeur							96				
Amount to be refunded to the consignee Somme à restituer à l'expéditeur							97				
Amount to be collected from the consignee Somme à percevoir de l'expéditeur							98				

3

30 Charges Note
Bulletin d'affranchissement

Audit copy
Bulletin de contrôle

1 Consignor (name, address) – Expéditeur (nom, adresse)
2
3
E-Mail
Tel.
Fax
WAT no.
N° TVA

4 Consignee (name, address, country)
Destinataire (nom, adresse, pays)
E-Mail
Tel.
Fax
WAT no.
N° TVA

4 Consignor's reference – Référence expéditeur

31 Documents attached – Annexes

10 Delivery point
Lieu de livraison

11
12

13 Acceptance
Prise en charge

14 Amount deposited by consignor
Somme déposée par l'expéditeur

15 Wagon no. – Wagon N°

16 Station – Gare

17 Country – Pays

18 Section – Parcours

19 by – par

20 Payment instructions
Paiement des frais

included – y compris
up to – jusqu'à

Carriage charges paid
Franco de port

Incoterms

21 Description of the goods
Désignation de la marchandise

22 Mass (weight) – Masse

23 Exchange rate on forwarding
Cours au départ

70 Section Parcours

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

98

99

35 Charges note initiated
Etablissement du bulletin d'affranchissement

36 Return of the charges note
Renvoi du bulletin d'affranchissement

37 Re-arrival of the charges note
Retournée du bulletin d'affranchissement

Total amount or to be carried forward
Montant total ou à reporter

38 Consignment number
numéro d'identification de l'envoi

Country – Pays

Station – Gare

Undertaking
Entreprise

Consignor's no.
Exp. N°

10/2005 CT

Audit copy
Bulletin de contrôle

3

Section Parties	Section Parties				Charges Frais	Charges Frais	Charges Frais	Charges Frais	Charges Frais																																																																																																																												
	70	71	72	73																																																																																																																																	
M	70	71	72	73	74	75	76	77	78																																																																																																																												
	70	71	72	73																																																																																																																																	
	70	71	72	73																																																																																																																																	
	70	71	72	73																																																																																																																																	
T	70	71	72	73	74	75	76	77	78																																																																																																																												
	70	71	72	73																																																																																																																																	
	70	71	72	73																																																																																																																																	
	70	71	72	73																																																																																																																																	
G	70	71	72	73	74	75	76	77	78																																																																																																																												
	70	71	72	73																																																																																																																																	
	70	71	72	73																																																																																																																																	
	70	71	72	73																																																																																																																																	
H	70	71	72	73	74	75	76	77	78																																																																																																																												
	70	71	72	73																																																																																																																																	
	70	71	72	73																																																																																																																																	
	70	71	72	73																																																																																																																																	
<table border="1"> <tr> <td>81</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>82</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>83</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>83 Cours</td> </tr> <tr> <td>84</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>85</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>86</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>85 Ex. Rate</td> </tr> <tr> <td>87</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>88</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>89</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>90</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>83 Cours</td> </tr> <tr> <td>91</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>92</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>93</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>85 Ex. Rate</td> </tr> <tr> <td>94</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>95</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>96</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>97</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>98</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>99</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>100</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="4">Amount brought forward from front Rapport du redito</td> <td>99</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Total amount to be taken to account by the carrier Montant total à comptabiliser par le transporteur</td> <td>95</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Amount deposited by consignee Somme déposée par l'expéditeur</td> <td>96</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Amount to be refunded to the consignee Somme à restituer à l'expéditeur</td> <td>97</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Amount to be collected from the consignee Somme à percevoir de l'expéditeur</td> <td>98</td> </tr> </table>									81					82					83				83 Cours	84					85					86				85 Ex. Rate	87					88					89					90				83 Cours	91					92					93				85 Ex. Rate	94					95					96					97					98					99					100					Amount brought forward from front Rapport du redito				99	Total amount to be taken to account by the carrier Montant total à comptabiliser par le transporteur				95	Amount deposited by consignee Somme déposée par l'expéditeur				96	Amount to be refunded to the consignee Somme à restituer à l'expéditeur				97	Amount to be collected from the consignee Somme à percevoir de l'expéditeur				98
81																																																																																																																																					
82																																																																																																																																					
83				83 Cours																																																																																																																																	
84																																																																																																																																					
85																																																																																																																																					
86				85 Ex. Rate																																																																																																																																	
87																																																																																																																																					
88																																																																																																																																					
89																																																																																																																																					
90				83 Cours																																																																																																																																	
91																																																																																																																																					
92																																																																																																																																					
93				85 Ex. Rate																																																																																																																																	
94																																																																																																																																					
95																																																																																																																																					
96																																																																																																																																					
97																																																																																																																																					
98																																																																																																																																					
99																																																																																																																																					
100																																																																																																																																					
Amount brought forward from front Rapport du redito				99																																																																																																																																	
Total amount to be taken to account by the carrier Montant total à comptabiliser par le transporteur				95																																																																																																																																	
Amount deposited by consignee Somme déposée par l'expéditeur				96																																																																																																																																	
Amount to be refunded to the consignee Somme à restituer à l'expéditeur				97																																																																																																																																	
Amount to be collected from the consignee Somme à percevoir de l'expéditeur				98																																																																																																																																	

3.4 Zlecenie dodatkowe

Subsequent orders – Ordre ultérieur		2013-01-01 CIT 7	
Consignor (name, adresse) – Expéditeur (nom, adresse)		Consignment number – Identification de l'envoi <input type="checkbox"/> CIM Consignment Note Lettre de voiture CIM <input type="checkbox"/> CUV Wagon Note Lettre wagon CUV Country – Pays Station – Gare Undertaking Entreprise Consig't no. Exp. N°	
Consignee (name, address, country) – Destinataire (nom, adresse, pays)		Acceptance, point, date – Prise en charge, lieu, date month – day – hour mois – jour – heure	
Delivery point – Lieu de livraison		Wagon no./No. UTI – Wagon N°/N° de l'UTI	
Station – Gare Country – Pays		Postal address of the carrier – Adresse postale du transporteur	
Instructions – Ordre – Mark the box applicable with a cross ☒ – Attach the duplicate of the consignment note – Mettre une ☒ dans la case en regard de la modification demandée – Joindre le duplicata de la lettre de voiture Code Amendment – Modification <input type="checkbox"/> 1 Hold en route to await subsequent orders Arrêt en cours de route en attendant des ordres ultérieurs <input type="checkbox"/> 2 Postpone delivery to await subsequent orders Ajournement de la livraison en attendant des ordres ultérieurs <input type="checkbox"/> 3 Deliver to... (name, address, e-mail address or telephone or fax no.) at the delivery point Livraison au lieu de destination à... (nom, adresse, adresse e-mail ou numéro de téléphone ou de télécopieur) <input type="checkbox"/> 4 Forward to... (delivery point) for... (name, address, e-mail address or telephone or fax no.) via... (route) Expédition à... (lieu de livraison) à... (nom, adresse, pays, adresse e-mail ou numéro de téléphone ou de télécopieur) via... (itinéraire) <input type="checkbox"/> 5 ¹ Complete customs ² and other administrative authorities' formalities Accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives <input type="checkbox"/> in my presence – en ma présence <input type="checkbox"/> in the presence of my representative – en présence de mon mandataire <input type="checkbox"/> I shall complete them – par mes soins <input type="checkbox"/> my agent will complete them ² – par mon mandataire ² <input type="checkbox"/> including payment of customs duties and other charges ³ avec paiement des droits de douane et autres frais ³ <input type="checkbox"/> 6 Other instructions Autre modification Additional information for codes 3 to 6 Indications complémentaires relatives aux codes 3 – 6		Address of the carrier to carry out the instructions Adresse du transporteur chargé de l'exécution des ordres Please carry out these subsequent orders in compliance with CIM Article 19 §§ 3–5. Nous vous prions d'exécuter les présents ordres ultérieurs dans les conditions prévues à l'article 19 §§ 3 à 5 CIM. <input type="checkbox"/> Agreement of customs office of departure given Accord donné par le bureau de douane de départ <input type="checkbox"/> Informing the customs office of departure not necessary Information du bureau de douane de départ non nécessaire Remarks – Remarques:	
Place, date Lieu, date	Signature of the consignor/consignee Signature de l'expéditeur/du destinataire	Place, date Lieu, date	Signature of the carrier Signature du transporteur

¹Only the consignee is authorised to give such orders – Seul le destinataire est autorisé à donner de tels ordres²This order may only be given if the consignee is authorised to do so in accordance with CIM Article 15 § 4 b) – Cet ordre ne peut être donné que lorsque le destinataire y est autorisé en vertu de l'article 15 § 4 b) CIM³This order may only be given if the consignee is authorised to do so in accordance with CIM Article 15 § 4 c) – Cet ordre ne peut être donné que lorsque le destinataire y est autorisé en vertu de l'article 15 § 4 c) CIM

3.5 Powiadomienie o przeszkodzie w przewozie

2013-01-01

Circumstances preventing carriage – Empêchement au transport

CIT 8

Consignor (name, address) – Expéditeur (nom, adresse)	Consignment number – Identification de l'envoi <input type="checkbox"/> CIM Consignment Note Lettre de voiture CIM <input type="checkbox"/> CUV Wagon Note Lettre wagon CUV <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 30%;"> Country – Pays <input type="text"/> Undertaking Entreprise <input type="text"/> </div> <div style="width: 30%;"> Station – Gare <input type="text"/> </div> <div style="width: 30%;"> Consig't no. Exp. N° <input type="text"/> </div> </div>
Consignee (name, address, country) – Destinataire (nom, adresse, pays)	Acceptance, point, date – Prise en charge, lieu, date <div style="text-align: right; margin-top: 10px;"> month – day – hour mois – jour – heure <input type="text"/> </div>
Delivery point – Lieu de livraison	Wagon no./No. UTI – Wagon N°/N° de l'UTI
Station – Gare Country – Pays	Address of the carrier to carry out the instructions Adresse du transporteur chargé de l'exécution des instructions
Postal address of the carrier – Adresse postale du transporteur	

Circumstances preventing carriage – Empêchement au transport

A The consignment detailed above has had to be stopped in
L'envoi susmentionné a dû être arrêté à _____ because of
par suite de _____

B The consignment cannot be sent by another route
L'envoi ne peut pas être acheminé par un autre itinéraire

C Rerouting, subject to extra charges, is possible via
L'envoi peut être acheminé contre paiement des frais supplémentaires via _____

Please supply your instructions without delay. Please attach the duplicate of the consignment note if you ask to change the consignee or delivery point. The consignment will be forwarded to its delivery point without waiting for your instructions if the circumstances preventing carriage are resolved before the instructions arrive. See CIM Article 22 § 1 for charges. For consignments which cannot be forwarded see CIM Article 22 §§ 2 – 6.

Vous êtes prié de faire connaître vos instructions sans retard et d'y joindre le duplicata de la lettre de voiture si vous demandez une modification du destinataire ou du lieu de livraison. L'envoi sera acheminé sur son lieu de livraison, sans attendre vos instructions, si l'empêchement au transport vient à cesser avant l'arrivée de ces instructions. S'agissant des frais, voir art. 22 § 1 CIM. Pour les envois en souffrance, voir art. 22 §§ 2 – 6 CIM.

Instructions

Mark the box applicable with a cross [X] – Mettre une [X] dans la case code en regard de l'instruction demandée

Code	Instructions
<input type="checkbox"/> 1	Return to the consignor at the forwarding point Renvoi à l'expéditeur au lieu d'expédition
<input type="checkbox"/> 2	Forward to the delivery point when the circumstances preventing carriage are resolved Acheminer sur le lieu de livraison, dès que l'empêchement au transport aura cessé
<input type="checkbox"/> 3	Sell the goods A vendre
<input type="checkbox"/> 4	Forward to ... (delivery point) for ... (name, address, e-mail address or telephone or fax no.) via ... (route) A livrer à ... (lieu de livraison) à ... (nom, adresse, pays, adresse e-mail ou numéro de téléphone ou de télécopieur) via ... (itinéraire)
<input type="checkbox"/> 5	Take the following action (other instructions):... A traiter comme suit (autres instructions):...

Additional information for codes 1 to 5
Indications complémentaires relatives aux codes 1 à 5

Action taken on the instructions – Traitement des instructions

The amendments have been copied to the duplicate of the consignment note which has been produced by the person entitled
Les modifications ont été reproduites sur le duplicata de la lettre de voiture, qui a été présenté par l'ayant droit

Agreement of customs office of departure given
Accord donné par le bureau de douane de départ

Informing the customs office of departure not necessary
Information du bureau de douane de départ non nécessaire

Place, date Lieu, date	Signature of the consignor/consignee Signature de l'expéditeur/du destinataire	Place, date Lieu, date	Signature of the carrier Signature du transporteur
---------------------------	---	---------------------------	---

© 2013 CIT

3.6 Powiadomienie o przeszkodzie w wydaniu

2013-01-01

Circumstances preventing delivery – Empêchement à la livraison

CIT 9

Consignor (name, address) – Expéditeur (nom, adresse)	Consignment number – Identification de l’envoi <input type="checkbox"/> CIM Consignment Note Lettre de voiture CIM <input type="checkbox"/> CUV Wagon Note Lettre wagon CUV Country – Pays Station – Gare Undertaking Entreprise Consig’t no. Exp. N° month – day – hour mois – jour – heure
Consignee (name, address, country) – Destinataire (nom, adresse, pays)	Acceptance, point, date – Prise en charge, lieu, date Wagon no./No. UTI – Wagon N°/N° de l’UTI
Delivery point – Lieu de livraison Station – Gare Country – Pays	Postal address of the carrier – Adresse postale du transporteur

Circumstances preventing delivery – Empêchement à la livraison

The consignment detailed above cannot be delivered because: – L’envoi susmentionné n’a pas pu être livré pour les raisons suivantes:

- | | |
|--|---|
| <p>A Consignee refuses goods because – Le destinataire refuse l’envoi</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> not ordered – pour ne pas l’avoir commandé <input type="checkbox"/> damaged – par suite d’avarie <input type="checkbox"/> deteriorated – par suite de détérioration spontanée <input type="checkbox"/> delayed arrival – par suite d’arrivée tardive <p>B Consignee refuses to pay – Le destinataire refuse le paiement</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> carriage charges – du prix du transport <input type="checkbox"/> customs duties – des droits de douane <input type="checkbox"/> cash on delivery – du remboursement | <p>C Consignee hasn’t come forward despite being notified
Le destinataire ne se présente pas, malgré l’avis qui lui a été adressé</p> <p>D Consignee cannot be contacted
Le destinataire ne peut pas être atteint</p> <p>E Other reasons:…
Autres motifs:…</p> |
|--|---|

Please supply your instructions without delay. Please attach the duplicate of the consignment note except where the consignee has refused the consignment. The consignment will be delivered to the consignee without waiting for your instructions if the circumstances preventing delivery are resolved before the instructions arrive. See CIM Article 22 § 1 for charges, for consignments which cannot be forwarded see CIM Article 22 §§ 2 – 6.
 Vous êtes prié de faire connaître vos instructions, sans retard, et d’y joindre le duplicata de la lettre de voiture, sauf si le destinataire a refusé l’envoi. L’envoi sera livré au destinataire si l’empêchement à la livraison vient à cesser avant l’arrivée de vos instructions. S’agissant des frais, voir art. 22 § 1 CIM. Pour les envois en souffrance, voir art. 22 §§ 2 – 6 CIM.

Instructions

Mark the box applicable with a cross [X] – Mettre une [X] dans la case code en regard de l’instruction demandée

Code	Instructions
<input type="checkbox"/> 1	Re-attempt to deliver; if the circumstances preventing delivery reoccur, take the action shown in box... Présenter à nouveau l’envoi au destinataire; en cas de nouvel empêchement, l’envoi est à traiter selon chiffre...
<input type="checkbox"/> 2	Return to the consignor at the forwarding point Renvoi à l’expéditeur au lieu d’expédition
<input type="checkbox"/> 3	Sell the goods A vendre
<input type="checkbox"/> 4	Forward to... (delivery point) for... (name, address, e-mail address or telephone or fax no.) via... (route) A livrer à... (lieu de livraison) à... (nom, adresse, pays, adresse e-mail ou numéro de téléphone ou de télécopieur) via... (itinéraire)
<input type="checkbox"/> 5	Take the following action (other instructions):... A traiter comme suit (autres instructions):...

Additional information for codes 1 to 5
Indications complémentaires relatives aux codes 1 à 5

Action taken on the instructions – Traitement des instructions

- The amendments have been copied to the duplicate of the consignment note which has been produced by the person entitled
Les modifications ont été reproduites sur le duplicata de la lettre de voiture, qui a été présenté par l’ayant droit
- Agreement of customs office of departure given
Accord donné par le bureau de douane de départ
- Informing the customs office of departure not necessary
Information du bureau de douane de départ non nécessaire

Place, date Lieu, date Signature of the consignor/consignee Signature de l’expéditeur/du destinataire	Place, date Lieu, date Signature of the carrier Signature du transporteur
--	--

© 2013 CIT

ZAŁĄCZNIK NR 4 DO OGÓLNEJ UMOWY O UŻYTKOWANIU WAGONÓW TOWAROWYCH (GCU/AVV)

PROTOKÓŁ USZKODZENIA WAGONU

Niniejszy załącznik precyzuje obowiązki informacyjne określone w Art. 18 Umowy GCU/AVV, które mają być stosowane po wykryciu lub domniemaniu uszkodzenia lub utraty wagonu.

Zgodnie z Art. 18.1 AVV/GCU użytkujące KPP musi wysłać elektroniczną wersję WDR do posiadacza wagonu dla wszystkich wagonów zarejestrowanych w bazie wagonów AVV/GCU, przestrzegając instrukcji podanych na następujących stronach przewodnika.

Treść tego WDR musi być przekazana w formie wiadomości XML zgodnie ze schematem AVV/GCU XSD. Jeżeli KPP użytkujące nie jest w stanie przesłać WDR w formie wiadomości XML musi zostać on sporządzony w formacie PDF na podstawie szablonu podanego poniżej. Korzystanie z własnych formularzy oraz wprowadzanie zmian we wzorze zgłoszenia są niedozwolone. Aktualne wersje wymienionych powyżej schematu XSD i formularza zgłoszenia PDF znajdują się na stronie internetowej Biura AVV/GCU.

Jeśli wymagany jest wydruk papierowy, musi on być zgodny z formularzem zgłoszenia PDF.

W razie potrzeby KPP użytkujące może dołączyć do WDR zdjęcia, dokumenty i informacje uzupełniające.

KPP użytkujące musi zachować WDR przez okres przechowywania określony w Art. 33 AVV/GCU.

Jeżeli KPP użytkujące przekazuje wagon do KPP będącego stroną trzecią zgodnie z Art.16 AVV/GCU pozostaje on odpowiedzialny za sporządzenie i przesłanie kompletnego WDR w przypadku utraty lub uszkodzenia powstałego w trakcie użytkowania KPP będącego stroną trzecią.

Na potrzeby przesyłania WDR, Biuro AVV/GCU udostępnia sygnatariuszom platformę komunikacyjną (GCU Broker) z której korzystanie jest obowiązkowe.

Użytkujące KPP, które przesyła WDR, jest informowane przez platformę komunikacyjną, jeśli numer wagonu nie został znaleziony w bazie wagonów AVV/GCU, zatem WDR nie jest przesyłany do posiadacza. W takim przypadku użytkujące KPP przesyła WDR w inny sposób w celu spełnienia swoich zobowiązań wynikających z Art. 17.

„PROTOKÓŁ USZKODZENIA WAGONU” (WDR)**Protokół Uszkodzenia Wagonu**

Wagon Damage Report. Dot.: Ogólna Umowa o Użytkowaniu (GCU)- Artykuł 18 & Załącznik 4

1. Informacje ogólne

General Information

Użytkujące KPP User RU	<input type="text"/>	Nr protokołu Report ID	<input type="text"/>
Przesyłka nr Consignment n°	<input type="text"/>	Nr pociągu Train n°	<input type="text"/>
Miejsce wykrycia uszkodzenia Place at which damage detected	<input type="text"/>	Data wykrycia uszkodzenia Damage detected on	<input type="text"/>
Stacja nadania Forwarding Station	<input type="text"/>	Stacja przeznaczenia Destination Station	<input type="text"/>
Data nadania Date of Dispatch	<input type="text"/>	Status wagonu Loaded State	<input type="checkbox"/> Ładowny Loaded <input type="checkbox"/> Próżny Empty

Wagon nr Wagon N°	<input type="text"/>
Nazwa posiadacza Keeper	<input type="text"/>
Adres posiadacza lub adres e-mail Keeper's address or e-mail address	<input type="text"/>

2. Opis uszkodzenia

Description of damage

Kod uszkodzenia Damage code	Opis uszkodzenia Description of Damage
Uszkodzenie 1 Damage 1	<input type="text"/>
Uszkodzenie 2 Damage 2	<input type="text"/>
Uszkodzenie 3 Damage 3	<input type="text"/>

Dodatkowe uwagi
Additional Remarks

Dokładny opis uszkodzenia zostanie utworzony podczas naprawy i przesłany do posiadacza
An exact description of the damage will be produced during repairs and will be sent to the keeper

3. Nalepki zastane na wagonie

Labels found on wagon

Wzór Sample	<input type="checkbox"/> K <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> R1 <input type="checkbox"/> U	Data Date	<input type="text"/>
KPP, które umieściło zastane nalepki RU that created labels found on wagon	<input type="text"/>		

4. Oklejono

Sample of Labeling

Wzór Sample	<input type="checkbox"/> K <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> R1 <input type="checkbox"/> U <input type="checkbox"/>	Wagon wyłączony Wagon detached	Wagon wyłączony do warsztatu Dispatched to Workshop Przed rozładunkiem Before unloading <input type="checkbox"/>	Po rozładunku After unloading <input type="checkbox"/>
----------------	--	--------------------------------------	---	---

5. Uszkodzenia wykryte po przyjęciu od:

Damage detected upon acceptance

<input type="checkbox"/> KPP należącego do AVV GCU signatory RU	<input type="checkbox"/> KPP nie należącego do AVV Non-GCU signatory RU	<input type="checkbox"/> Bocznicza Connecting Railway
Nazwa firmy Name	<input type="text"/>	

6. Dane dotyczące powodu/sprawcy szkody

Details of cause/perpetrator of damage

<input type="checkbox"/> Normalne zużycie Wear and Tear		
<input type="checkbox"/> Uszkodzenie podczas eksploatacji (zderzenie, wypadek) Impact damage in course of railway operations		
<input type="checkbox"/> Wina osoby trzeciej Third Party involved	Nazwa osoby trzeciej Name Third Party	<input type="text"/>
	Adres osoby trzeciej Address Third Party	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> Brak możliwości ustalenia Not ascertainable	Podpis osoby trzeciej Third Party's Signatory	<input type="text"/>

Miejsce/data Place/date	<input type="text"/>	Kontakt: Contact	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> Załączniki Attachments			

PROTOKÓŁ USZKODZENIA WAGONU (WDR) - Instrukcja do WDR

Opis pozycji protokołu uszkodzenia wagonu (WDR)

Pozycja	Status	Opis
Nazwa użytkującego KPP	obowiązkowe	Czterocyfrowy kod organizacji (RICS) lub alternatywnie nazwa Użytkującego KPP
Numer protokołu uszkodzenia	obowiązkowe	Unikalny numer protokołu uszkodzenia (maksymalnie 32 znaki)
Numer przesyłki	obowiązkowe	Numer przesyłki dla tego przewozu (zgodnie z listem przewozowym/wagonowym). Jeśli numer przesyłki nie jest znany należy wpisać „unknown”
Numer pociągu	warunkowe	Numer pociągu, w którego składzie znajdował się wagon w momencie wykrycia uszkodzenia. Jeśli numer pociągu nie jest znany należy wpisać „unknown”
Miejsce wykrycia uszkodzenia	obowiązkowe	Nazwa stacji/miejsca wykrycia uszkodzenia. Jeżeli uszkodzenia nie stwierdzono na stacji należy wpisać nazwę lub kod najbliższej stacji/miejsca.
Data wykrycia uszkodzenia	Obowiązkowe	Data stwierdzenia uszkodzenia (niekoniecznie sporządzenia protokołu).
Stacja nadania	Obowiązkowe	Nazwa stacji nadania (zgodnie z listem przewozowym/listem wagonowym). Jeśli stacja nie jest znana należy wpisać „unknown”. W XML wprowadź CountryCodeISO = "XX" i dla LocationSubsidiaryIdentification kod DIUM "99999" z adnotacją „unkonwn”
Stacja docelowa	obowiązkowe	Nazwa stacji docelowej (zgodnie z listem przewozowym/listem wagonowym). Jeśli stacja nie jest znana należy wpisać „unknown”. Dla formatu w XML postępowanie jak wyżej dla stacji nadania.
Data nadania	obowiązkowe	Data nadania przesyłki (zgodnie z listem przewozowym/listem wagonowym). Jeśli data nadania nie jest znana należy podać datę stwierdzenia uszkodzenia.
Stan załadunku	obowiązkowe	Stan załadunku wagonu w momencie stwierdzenia uszkodzenia (ładowny/próżny).
Nr wagonu	obowiązkowe	Pełny dwunastocyfrowy numer wagonu wraz z cyfrą kontrolną.
Posiadacz	opcjonalne	Czterocyfrowy kod firmy (RICS) lub alternatywnie nazwa lub VKM posiadacza, zgodnie z oznaczeniem na wagonie. Ponieważ przydziału o posiadacza dokonuje GCU Broker za pomocą numeru wagonu, nie jest konieczne podawanie tej informacji przy wysyłce za pośrednictwem GCU Broker.
Adres lub e-mail posiadacza Adres	opcjonalne	Dodatkowe informacje do udowodnienia, komu KPP wysłało WDR.
Kod uszkodzenia zgodnie z Załącznikiem nr 9 do Umowy GCU/AVV	obowiązkowe	Pełny kod uszkodzenia zgodnie z Załącznikiem nr 9 do Umowy GCU/AVV
Uszkodzenie stare/nowe	opcjonalne	Zaznacz czy uszkodzenie istniało wcześniej czy zostało nowo wykryte
Opis usterki	obowiązkowe	Opis zgodnie z Anekssem nr 1 do Załącznika nr 9 do Umowy GCU/AVV.
Dodatkowe uwagi	opcjonalne	Opis dodatkowy / szczegóły uszkodzenia, przyczyna uszkodzenia (o ile możliwa do identyfikacji), wielkość lub zakres uszkodzenia (np. pęknięcie 2 desek podłogowych).
Nalepki znajdujące się na wagonie	warunkowe	Rodzaj nalepek GCU/AVV znajdujących się na wagonie. Wszystkie muszą być wymienione.
Data	warunkowe	Data znajdujących się nalepek. Należy wskazać jeśli istnieje.
KPP, które umieściło znalezione nalepki na wagonie	warunkowe	Czterocyfrowy kod firmy (RICS) lub alternatywnie nazwa KPP który umieścił nalepki znajdujące się na wagonie.
Wzór nalepek	obowiązkowe	Typ umieszczonych nalepek GCU/AVV znajdujących się na wagonie. Należy zaznaczyć odpowiednią nalepkę lub pole "wagon wyłączony".
Wysyłka do warsztatu	warunkowe	Jeżeli wagon zostaje wysłany do warsztatu przez użytkujące KPP należy zaznaczyć odpowiednio: przed lub po rozładunku zgodnie z art. 19 GCU/AVV

Uszkodzenia wykryte przy odbiorze	warunkowe	Wskazanie, czy uszkodzenie zostało wykryte w miejscu odbioru. Należy zaznaczyć czy firma przekazująca wagon jest sygnatariuszem GCU/AVV KPP, nie jest sygnatariuszem nie-GCU/AVV KPP, lub podmioty obsługujące przewozy na bocznicę (nie-KPP)
Przedsiębiorca	warunkowe	Czterocyfrowy kod przedsiębiorcy (RICS) lub alternatywnie nazwa KPP przekazującej
Dane dotyczące przyczyny/sprawcy uszkodzenia	obowiązkowe	Wybór jednej z możliwych przyczyn uszkodzenia (zużycie, inne zdarzenia podczas eksploatacji, udział osób trzecich ¹⁾ lub niemożliwy do ustalenia). We wszystkich przypadkach można podać tylko jedną przyczynę; przypadku wielu przyczyn wybierz „Sprawca niemożliwy do ustalenia”
Miejsce/Data	obowiązkowe	Miejsce i data sporządzenia WDR.
Kontakt	obowiązkowe	Dane kontaktowe użytkownika KPP (imię i nazwisko, telefon, e-mail itp.) w przypadku jakichkolwiek dotyczących WDR lub uszkodzeń.
Załączniki	warunkowe	Wskazanie istnienia jakichkolwiek załączników (np. zdjęcia, dokumenty itp.).

Protokół Uszkodzenia Wagonu

Wagon Damage Report. Dot.: Ogólna Umowa o Użytkowaniu (GCU)- Artykuł 18 & Załącznik 4

1. Informacje ogólne

General Information

Użytkujące KPP User RU	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Nr protokołu Report ID	<input type="text"/>
Przesyłka nr Consignment n°	<input type="text"/>		Nr pociągu Train n°	<input type="text"/>
Miejsce wykrycia uszkodzenia Place at which damage detected	<input type="text"/>		Data wykrycia uszkodzenia Damage detected on	<input type="text"/>
Stacja nadania Forwarding Station	<input type="text"/>	Stacja przeznaczenia Destination Station	<input type="text"/>	
Data nadania Date of Dispatch	<input type="text"/>	Status wagonu Loaded State	<input type="checkbox"/> Ładowny Loaded	<input type="checkbox"/> Próżny Empty

Wagon nr Wagon N°	<input type="text"/>
Nazwa posiadacza Keeper	<input type="text"/>
Adres posiadacza lub adres e-mail Keeper's address or e-mail address	<input type="text"/>

2. Opis uszkodzenia

Description of damage

Kod uszkodzenia Damage code	Opis uszkodzenia Description of Damage
Uszkodzenie 1 Damage 1	<input type="text"/>
Uszkodzenie 2 Damage 2	<input type="text"/>
Uszkodzenie 3 Damage 3	<input type="text"/>

nowe uszkodzenie
 stare uszkodzenie

Dodatkowe uwagi
Additional Remarks

Dokładny opis uszkodzenia zostanie utworzony podczas naprawy i przesłany do posiadacza
An exact description of the damage will be produced during repairs and will be sent to the keeper

3. Nalepki zastane na wagonie

Labels found on wagon

Wzór Sample	<input type="checkbox"/> K <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> R1 <input type="checkbox"/> U	Data Date	<input type="text"/>
KPP, które umieściło zastane nalepki RU that created labels found on wagon	<input type="text"/>	<input type="text"/>	

4. Oklejono

Sample of Labeling

Wzór Sample	<input type="checkbox"/> K <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> R1 <input type="checkbox"/> U <input type="checkbox"/>	Wagon wyłączony Wagon detached	Wagon wyłączony do warsztatu Dispatched to Workshop	
			Przed rozładunkiem Before unloading	Po rozładunku After unloading

5. Uszkodzenia wykryte po przyjęciu od:

Damage detected upon acceptance

<input type="checkbox"/> KPP należące do AVV GCU signatory RU	<input type="checkbox"/> KPP nie należące do AVV Non-GCU signatory RU	<input type="checkbox"/> Bocznicą Connecting Railway
Nazwa firmy Name	<input type="text"/>	

6. Dane dotyczące powodu/sprawcy szkody

Details of cause/perpetrator of damage

<input type="checkbox"/> Normalne zużycie Wear and Tear		
<input type="checkbox"/> Uszkodzenie podczas eksploatacji (zderzenie, wypadek) Impact damage in course of railway operations		
<input type="checkbox"/> Wina osoby trzeciej Third Party involved	Nazwa osoby trzeciej Name Third Party	<input type="text"/>
	Adres osoby trzeciej Address Third Party	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> Brak możliwości ustalenia Not ascertainable	Podpis osoby trzeciej Third Party's Signatory	<input type="text"/>

Miejsce/data Place/date	<input type="text"/>	Kontakt: Contact	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> Załączniki Attachments			

ZAŁĄCZNIK NR 5 DO OGÓLNEJ UMOWY O UŻYTKOWANIU WAGONÓW TOWAROWYCH (GCU/AVV)

OBLICZANIE ODSZKODOWANIA DLA WAGONU LUB WÓZKA W PRZYPADKU ZAGUBIENIA LUB USZKODZENIA

I. Odszkodowanie

Odszkodowanie za szkody (utrata lub uszkodzenie) wagonu towarowego odbywa się według wartości rezydualnej, na podstawie jednej z dwóch następujących zasad, których wybór należy do posiadacza:

A. wyliczenie konkretnej wartości rezydualnej, z dowodami rzeczywistych uszkodzeń,

lub

B. ryczałtowa wartość rezydualna.

A. Obliczanie konkretnej wartości rezydualnej

Posiadacz określa konkretną wartość rezydualną i przedkłada ją wraz z dowodami.

B. Obliczenie ryczałtowej wartości rezydualnej

1. Obliczanie wartości odtworzeniowej

Wartość odtworzeniowa jest średnią wartością wagonu nowego, tego samego rodzaju lub porównywalnego w chwili powstania szkody (utruty lub uszkodzenia). Posiadacz przedkłada dowody potwierdzające ww. wartość odtworzeniową.

2. Obliczanie odszkodowania

2.1 Wysokość odszkodowania na podstawie art. 19.2 lub 20.3 Umowy GCU/AVV oblicza się zgodnie z punktami 2.2 i 2.3 poniżej; dodatkowo do zapłaty przypada kwota ryczałtowa zgodnie z pkt. 2.4.

2.2 W pierwszej kolejności wartość odtworzeniową ustaloną zgodnie z pkt. B1 zmniejsza się o 4% za każdy rok eksploatacji (stawka liniowa), maksymalnie do wysokości 80 % wartości odtworzeniowej (wysokość odszkodowania - wariant 1).

Przy obliczaniu liczby lat eksploatacji, rok budowy i rok, w którym wagon został uszkodzony lub zagubiony są liczone jako jeden rok.

2.3 Jeśli posiadacz decyduje się zachować wagon, wysokość odszkodowania wyliczoną zgodnie z punktem 2.2 obniża się o 10 % (wysokość odszkodowania - wariant 2).

Przy zwrocie tego wagonu do posiadacza, posiadacz może obciążyć odpowiedzialne KPP faktycznymi kosztami transportu w pełnej wysokości, przedstawiając dokumenty udowadniające wysokość poniesionego kosztu, jednak kwotą nie większą niż 10% odszkodowania wyliczonego na podstawie pkt. 2.3 (wariant 2).

2.4 Do wysokości odszkodowania wyliczonego zgodnie z pkt 2.2 lub 2.3 dolicza się kwotę ryczałtową w wysokości 2000 EUR (koszty oceny szkody przez posiadacza).

II. Postępowanie przy odszkodowaniu

1. Utrata

Posiadacz przesyła KPP fakturę zgodną z zasadami określonymi w pkt. I. Do faktury musi być dołączony dowód potwierdzający wykreślenie wagonu z Narodowego Rejestru Pojazdów.

2. Uszkodzenie

Posiadacz przesyła KPP fakturę zgodną z zasadami określonymi w pkt. I.

Posiadacz musi na fakturze, wyraźnie pisemnie określić czy chce przekazać wagon do KPP w celu złomowania czy też chce go zachować. Decyzja posiadacza jest wiążąca dla KPP.

Jeśli posiadacz zdecyduje się przekazać wagon KPP w celu złomowania, jest wówczas zobowiązany przekazać do KPP, razem z fakturą, upoważnienie dla KPP do przeprowadzenia złomowania i zatrzymania osiągniętego w ten sposób dochodu.

KPP jest zobowiązane możliwie jak najszybciej dostarczyć dokument potwierdzający złomowanie wagonu aby umożliwić posiadaczowi wykreślenie wagonu z Narodowego Rejestru Pojazdów.

3. Osoby działające w imieniu stron

W niniejszym postępowaniu KPP i posiadacza reprezentują osoby wymienione w Załączniku nr 1 do Umowy GCU/AVV.

4. Formalności celne

KPP zobowiązane jest dopełnić wszelkie wymagane formalności celne.

III. Zasady ogólne

1. Powyższe zasady stosuje się odpowiednio do wózków.

2. Wszelkie inne prawa i obowiązki pozostają nienaruszone.

ZAŁĄCZNIK NR 6 DO OGÓLNEJ UMOWY O UŻYTKOWANIU WAGONÓW TOWAROWYCH (GCU/AVV)

I. ODSZKODOWANIE Z TYTUŁU UTRACONYCH KORZYŚCI

Odszkodowanie płatne na podstawie art. 13.3 (korzyści utracone z powodu opóźnienia) oraz art. 23.2 (korzyści utracone z powodu uszkodzenia) Umowy GCU/AVV jest obliczane na podstawie rzeczywiście poniesionej szkody lub jako stawka ryczałtowa, w zależności od decyzji posiadacza.

1. Odszkodowanie za rzeczywiście poniesioną szkodę

Posiadacz dochodzi odszkodowania za utracone korzyści od KPP odpowiedzialnego za pomocą odpowiednich dowodów potwierdzających rzeczywiste szkody.

2. Odszkodowanie ryczałtowe

2.1 Stawka dzienna za wagon w Euro

Dzienna stawka (w EUR) jest obliczana w następujący sposób:

Współczynnik właściwy dla danego rodzaju wagonu mnoży się przez długość wagonu ze zderzakami (w metrach, bez zaokrąglania).

Kody poszczególnych rodzajów wagonów	Współczynnik
E - Węglarka budowy normalnej	1.1
F - Węglarka budowy specjalnej	1.5
G - Kryty budowy normalnej	1.1
H - Kryty budowy specjalnej	1.5
I - Wagon chłodnia	1.4
K - Platforma dwuosiowa	1.1
L - Platforma budowy specjalnej	1.5
O - Nietypowe węglarko-platformy	1.4
R - Platforma budowy normalnej na wózkach	1.1
S - Platforma budowy specjalnej na wózkach	1.5
T - Wagony z otwieranym dachem	1.5
U - Wagon specjalny	1.8
Z - Cysterny	1.8

2.2 Wysokość odszkodowania ryczałtowego z tytułu utraconych korzyści w wyniku przekroczenia terminu przewozu wagonów próżnych lub ładownych.

KPP odpowiedzialne za przekroczenie terminu przewozu wagonu próżnego lub ładownego, płaci posiadaczowi po przedstawieniu faktury odszkodowanie ryczałtowe za utracone korzyści zgodnie z pkt. 2.1. za niepodzielny dzień opóźnienia; niedziele i dni ustawowo wolne od pracy nie są brane pod uwagę*.

Dla wagonów ładownych płatność ta odbywa się niezależnie od należnego odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy ładunku.

* zgodnie z przepisami kraju, w którym znajduje się dany pojazd

2.3 Wysokość odszkodowania ryczałtowego z tytułu utraconych korzyści w wyniku naprawy wagonu

KPP odpowiedzialne za uszkodzenie wagonu lub jego części według art. 22 Umowy GCU/AVV płaci posiadaczowi po przedstawieniu rachunku ryczałtowe odszkodowanie za utracone korzyści według punktu 2.1 za każdy niepodzielny dzień (kalendarzowy).

Wyliczenie tego odszkodowania za utracone korzyści rozpoczyna się od dnia następującego po stwierdzeniu uszkodzenia (Załącznik nr 4 do Umowy GCU/AVV, Protokół uszkodzenia wagonu - „Data wykrycia uszkodzenia”) i kończy się w dniu przywrócenia sprawności wagonu.

Naliczanie odszkodowania za utracone korzyści przerywa się w następujących przypadkach:

- doprowadzenia do warsztatu wagonu oklejonego wzorem K (Załącznik nr 9 do Umowy GCU/AVV) dłuższego niż dwa dni (ryczałt za czas doprowadzenia do warsztatu)
- na czas przewozu za wzorem K od dnia stwierdzenia uszkodzenia do rozładunku towaru
- pomiędzy żądaniem części zamiennych za wzorem H i H^R a dniem ich dostawy (art. 23.2 Umowy GCU/AVV);
- gdy na zlecenie posiadacza wagonu zostanie skierowany do dodatkowych prac utrzymaniowych;
- doprowadzenia wagonu oklejonego wzorem K pomiędzy dwoma warsztatami (Załącznik nr 9 do Umowy GCU/AVV) dłuższego niż dwa dni (ryczałt za czas doprowadzenia pomiędzy warsztatami).

2.4 Postanowienia końcowe

Odszkodowania o którym mowa w pkt. 2.2 i 2.3 nie sumują się.

II. ODSZKODOWANIE ZA REPROFILACJĘ ZESTAWÓW KOŁOWYCH

Za reprofilację uszkodzonego zestawu kołowego KPP odpowiedzialne, na podstawie rachunków z odpowiednimi załącznikami płaci posiadaczowi ryczałtowe odszkodowanie w wysokości 350 Euro za spowodowaną przez obtoczenie utratę wartości eksploatacyjnej (zmniejszenie średnicy powierzchni tocznej)

ZAŁĄCZNIK NR 7 DO OGÓLNEJ UMOWY O UŻYTKOWANIU WAGONÓW TOWAROWYCH (GCU/AVV)

CZĘŚCI ZAMIENNE

1. Zasady ogólne

- 1.1 Gospodarowanie częściami zamiennymi musi być zorganizowane w sposób oszczędny i racjonalny, tak aby skrócić czas wyłączenia uszkodzonych wagonów z eksploatacji oraz ograniczyć transport części zamiennych. Żądanie części zamiennych należy składać na wzorze H/H^R z podaniem odnośnego numeru protokołu uszkodzenia (WDR).

Ograniczenia w dostawie (np. godziny otwarcia, środek transportu) dotyczące transportu należy wskazać z wyprzedzeniem wskazać na wzorze H/H^R.

- 1.2 Posiadacz wagonu musi zagwarantować zakładowi naprawczemu, któremu zlecono naprawę, dostawę części zamiennych w możliwie najkrótszym terminie, nie później niż 20 dni kalendarzowych od przekazania żądania części zamiennych posiadaczowi. W przypadku przekroczenia tego terminu posiadacz może zostać obciążony kosztami zajętości torów wynikającymi z tego opóźnienia. Koszty zajętości torów należy podać na żądaniu części zamiennych (wzory H/H^R).
- 1.3 Użytkujące KPP i posiadacz wagonów wskazują centra logistyczne odpowiedzialne za koordynację i zarządzanie wszystkimi kwestiami związanymi z dostawą części zamiennych. Adresy centrów należy podać w wykazie adresów w Załączniku nr 1 do Umowy GCU/AVV.
- 1.4 We wzorze H/H^R posiadacz określa warunki zwrotu części zdemontowanych z pojazdów.
- 1.5 Przy wymianie informacji należy posługiwać się nowoczesnymi środkami telekomunikacji (np. faks, e-mail).
- 1.6 Na potrzeby przewozu części zamiennych należy wybierać - zarówno w odniesieniu do środka transportu jak i usługi - ofertę najkorzystniejszą pod względem ceny, obsługi, jakości i czasu transportu, z uwzględnieniem wszelkich warunków specjalnych dostawy do odbiorcy.
- 1.7 Koszty transportu i opłaty celne nie są wliczone w koszty naprawy wagonu zgodnie z Art. 19 GCU/AVV, ale obciążają odpowiedzialnego za szkodę.
- 1.8 Części zamienne należy dostarczyć w stanie gotowym do montażu i kompatybilne z naprawianym wagonem. Jeśli uszkodzone jest kilka wagonów, należy zapewnić, że dostarczone części zamienne są przypisane do właściwego numeru wagonu.
- 1.9 Przy wysyłce części zamiennych należy zadbać o to, aby odbiorca mógł je jednoznacznie przyporządkować do danego wagonu. Odbiorca jest zobowiązany wykorzystać przekazane części do naprawy wagonów zgodnie ze wskazaniem.
- 1.10 W przypadku transportu przez granicę obszaru celnego, posiadacz musi zapewnić odprawę celną. Dotyczy to również odzysku (złomowania) lub pozostawiania części poza własnym obszarem celnym posiadacza.

Część A

Zestawy kołowe

2. Zasady

- 2.1 W przypadku konieczności naprawy zestawów kołowych, użytkujące KPP zobowiązane jest niezwłocznie, nie później niż w terminie dwóch dni roboczych (z wyłączeniem sobót), od stwierdzenia uszkodzenia w zakładzie naprawczym, zawiadomić posiadacza wagonu na wzorze HR.
- 2.2 Użytkujące KPP musi zaoferować posiadaczowi wagonu procedurę określoną w pkt. 3.1 oraz, o ile to możliwe, w pkt. 3.2.
- 2.3 Posiadacz wagonu musi zaakceptować jedną z dwóch proponowanych procedur i udzielić odpowiedzi na piśmie w terminie dwóch dni roboczych (z wyłączeniem sobót). Jeżeli posiadacz wagonu nie udzieli odpowiedzi w wyżej wskazanym terminie, zastosowanie ma procedura określona w pkt. 3.1.

3. Postępowanie z zestawami kołowymi

3.1 Wymiana na zestawy kołowe dostarczone przez posiadacza

- 3.1.1 Użytkujące KPP zgłasza posiadaczowi wagonu na wzorze HR^R szczegółowe informacje dotyczące zestawu kołowego (np. typ zestawu i korpus maźnicy, średnica, położenie zestawu, numer zestawu) i adresu wysyłki dostarczanego zestawu.
- 3.1.2 Posiadacz jest zobowiązany wysłać zamawiany zestaw kołowy na adres dostawy w możliwie jak najkrótszym terminie. Musi on podać użytkującemu KPP adres zwrotu oraz wszelkie dane (np. numer dowodu dostawy) istotne dla przypisania dostawy zwrotnej uszkodzonego zestawu kołowego **korzystając z formularza Hr**.
- 3.1.3 Po demontażu na uszkodzonym zestawie należy w sposób trwały nanieść numer wagonu (wewnętrzna powierzchnia tarczy koła).
- 3.1.4 Uszkodzony zestaw kołowy musi dotrzeć do posiadacza na adres zwrotny wskazany w pkt 3.1.2 wzór HR w terminie 6 tygodni od wymontowania z wagonu, **wskazując numer wagonu i jeśli dotyczy** dane określone przez posiadacza w formularzu Hr. Jeżeli zestaw kołowy nie dotrze do posiadacza w wyżej określonym terminie, posiadacz wysyła monit do użytkującego KPP z przedłużeniem ostatecznego terminu co najmniej o kolejne 2 tygodnie. Jeżeli zestaw kołowy nie dotrze do posiadacza w przedłużonym terminie, użytkujące KPP zapłaci posiadaczowi wartość odtworzeniową danego zestawu kołowego.

3.2 Naprawa zestawów kołowych za zgodą posiadacza

- 3.2.1 Uszkodzony zestaw kołowy należy zdemontować i wysłać do uzgodnionego zakładu do naprawy zgodnie ze wskazaniami posiadacza. Po naprawie zestaw kołowy należy z powrotem zamontować w wagonie.
- 3.2.2 Jeżeli w trakcie naprawy uszkodzonego zestawu kołowego wykryta zostanie usterka techniczna, która wymaga wymiany tarczy koła, osi lub maźnicy, należy niezwłocznie powiadomić o tym posiadacza wagonu. Zastosowanie ma procedura opisana w pkt. 3.1 od podpunktu 3.1.2 do końca.

Część B

Inne standardowe części zamienne

4. Użycie innych standardowych części zamiennych

- 4.1 W przypadku uszkodzenia części wagonowych użytkujące KPP jest zobowiązane w miarę możliwości zamontować własne standardowe części zamienne. Co do zasady, części zamienne muszą być tego samego typu co części zdemontowane lub - jeżeli są niedostępne – zgodne z pozostałymi częściami na wagonie. Mieszanie różnych typów jest niedopuszczalne (o ile w Załączniku nr 10 nie wskazano inaczej, np. w odniesieniu do wstawek hamulcowych w pkt 3.8.3).

Następujące części uznaje się za standardowe części zamienne:

- Podwiesia zabezpieczające
- Żeliwne wstawki hamulcowe oraz wstawki hamulcowe K i LL, jeżeli są oznaczone na wagonie
- Sprzęgi hamulcowe
- Blachy odiskierne
- Linki uziemiające. Linki uziemiające muszą być zgodne z Kartą UIC 533
- Sprzęgi śrubowe z uwzględnieniem wytrzymałości na zerwanie. Sprzęg śrubowy musi być zgodny z normą EN 15566 i - odpowiednio - Kartą UIC 520/IRS 50520
- Hak do zawieszania pałaka sprzęgu śrubowego
- Prowadnice i elementy blokujące
- Stopnie i uchwyty. Nowobudowane stopnie muszą być dokładnie tego samego typu, aby zapewnić zgodność ze skrajnią. Powierzchnia stopnia musi być zgodna z Kartą UIC 535-2 lub EN 16116-2.
- Skrzynki na nalepki, tablice opisowe
- Klapy wentylacyjne, dźwignie sterownicze, zapadki
- Kłonicę zgodne z Kartą UIC 578
- Burty czołowe, mostki najazdowe

- 4.2 Wartość własnych zamontowanych części standardowych stanowi część składową kosztów naprawy.

- 4.3 Przy sporządzaniu przez użytkujące KPP wyceny dla posiadacza, posiadacz musi określić, czy życzy sobie zwrotu uszkodzonych części na własny koszt. Jeżeli posiadacz rezygnuje ze zwrotu, użytkujące KPP zatrzymuje te części wraz z innymi wymontowanymi częściami. Nie przewiduje się żadnej formy rekompensaty ich wartości.

5. Wyjątkowe żądanie standardowych części zamiennych

- 5.1 W przypadku braku standardowych części zamiennych tego samego typu w zakładzie naprawczym i braku możliwości szybkiego ich pozyskania, części standardowe mogą być zamówione u posiadacza jak przewidziano w Części C (wzór H).

- 5.2 Koordynacją powyższych czynności zajmują się wyłącznie centra logistyczne.

Część C

Inne niestandardowe części zamienne

6. Żądanie na niestandardowe części zamienne

- 6.1 Inne niestandardowe części zamienne konieczne do naprawy wagonu, niedostępne u KPP użytkującego, należy zamówić w centrum logistycznym posiadacza na wzorze H.
- 6.2 Do każdego zamówienia części zamiennych na wzorze H do centrum logistycznego KPP użytkującego składającego zamówienie należy bezzwłocznie wysłać potwierdzenie odbioru. Przewidywany termin dostawy części zamiennych musi być podany w potwierdzeniu odbioru. Ponadto, należy określić czy uszkodzone części zamienne muszą być zwrócone. Jeżeli części zamienne nie mogą zostać dostarczone natychmiast, należy niezwłocznie poinformować centrum logistyczne które je zamówiło.

7. Zwrot innych uszkodzonych niestandardowych części zamiennych

- 7.1 Wymontowane uszkodzone części o małej wartości (np. opaski resorowe, ogniwa itp.) nie są odsyłane. Nie przewiduje się żadnej formy rekompensaty ich wartości.
- 7.2 Pozostałe wymontowane uszkodzone części są odsyłane tylko na żądanie posiadacza. Posiadacz musi podać adres **zwrotu** oraz wszelkie dane istotne dla przypisania dostawy zwrotnej uszkodzonych części **korzystając z formularza H**.
- 7.3 Numer wagonu musi być jednoznacznie przypisany do uszkodzonej części po jej usunięciu, za pomocą odpowiedniego oznaczenia.
- 7.4 Uszkodzona część zamienna musi dotrzeć do posiadacza na adres zwrotny podanym w pkt. 7.2 **w formularzu H** w ciągu 6 tygodni od usunięcia z wagonu **z podaniem numeru wagonu i jeśli dotyczy**, danymi określonymi przez posiadacza w formularzu H. Jeżeli uszkodzona część nie dotrze do tego czasu do posiadacza, wysyła on upomnienie do KPP użytkującego, przedłużając termin co najmniej o kolejne 2 tygodnie. Jeżeli uszkodzona część w dalszym ciągu nie dotrze w przedłużonym terminie, użytkujące KPP zapłaci posiadaczowi wartość odtworzeniową tej części.

Część D

Montaż części zamiennych pochodzących z pojazdów tego samego posiadacza

- 8.1 Aby nie opóźnić biegu wagonu, dopuszcza się możliwość montażu części zamiennych pochodzących z innego wagonu tego samego posiadacza za jego zgodą.
- 8.2 Jeśli posiadacz wagonu wyrazi stosowną zgodę, należy zamówić części zamienne dla wagonu, z którego części zostały wymontowane.

Część E

TRANSPORT I SKŁADOWANIE CZĘŚCI

9. Zasada

Transport, przeładunek i składowanie elementów przed ich zamontowaniem w wagonie towarowym i po demontażu, oraz przy przygotowaniu do zwrotu posiadaczowi, muszą być przeprowadzane w taki sposób, aby nie doszło do uszkodzenia części wewnętrznych ani powierzchni i ochrony antykorozyjnej.

10. Zestawy kołowe z maźnicami

10.1 Składowanie

- Przy składowaniu na torze nie może być kontaktu w obszarze profilu koła. Dopuszczalny jest kontakt obrzeże-obrzeże.
- Przy składowaniu na torze splecionym (podwójny tor) nie może następować kontakt w obszarze maźnica -obrzeże i obrzeże-oś zestawu.
- Przy składowaniu zestawów na stelażach ładunkowych (magazynowych) należy zastosować podobne środki ostrożności.
- Składowanie na płaskim podłożu jest dopuszczalne, jeżeli zestawy ułożone są na właściwym podkładzie (drewno, guma, tworzywo sztuczne), tak by powierzchnie styku nie ulegały uszkodzeniu.
- Układanie i przemieszczanie zestawów musi być wykonywane tak, aby nie doszło do uszkodzenia zestawów lub ich części, ani powłoki antykorozyjnej.
- Zestawy muszą być zabezpieczone przed staczaniem za pomocą klinów, podstawek lub zagłębień w torze.
- Sztaplowanie zestawów jest dopuszczalne, jeżeli zachowane są wyżej określone warunki. Kontakt oś-oś zestawu jest niedopuszczalny.

Przykłady dozwolonego składowania:



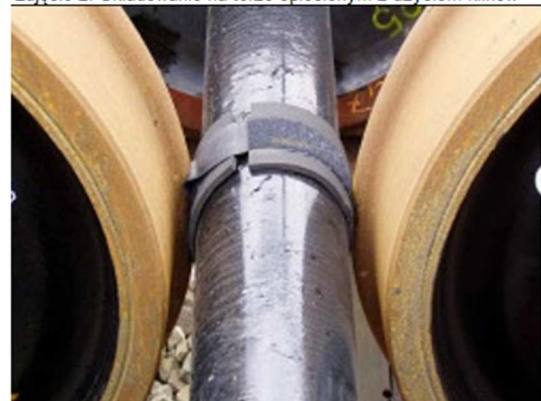
Zdjęcie 1: Przechowywanie na torze z użyciem klinów



Zdjęcie 2: Składowanie na torze splecionym z użyciem klinów



Zdjęcie 3: Składowanie na torze splecionym (podwójny tor)



Zdjęcie 4: Składowanie na torze splecionym z zabezpieczeniem przed kontaktem



Zdjęcie 5: Składowanie zestawów na stelażach ładunkowych (magazynowych)



Zdjęcie 6: Składowanie na płaskim podłożu



Zdjęcie 7: Składowanie na torze splecionym (podwójny tor) z dystansami

10.2 Transport

- Przy transporcie wózkiem widłowym powierzchnie nośne i końcówki wideł muszą być wyposażone w zabezpieczenia. Należy zapobiegać możliwości uszkodzenia zestawu kołowego i powłoki antykorozyjnej wskutek stoczenia się z wideł wózka.
- Stosowanie oprzyrządowania (zawiesi) do podnoszenia nie może powodować powstania jakichkolwiek uszkodzeń zestawu kołowego lub powłoki antykorozyjnej.
- Przewóz zestawów pomiędzy zakładami naprawczymi a centrami logistycznymi części zamiennych powinien być w miarę możliwości realizowany na stelażach ładunkowych. Zestawy kołowe muszą być tak załadowane i zabezpieczone, aby zestaw kołowy, jego elementy i powłoka antykorozyjna nie uległy uszkodzeniu podczas transportu. Napinanie za pomocą pasów napinających na osiach jest niedozwolone bez zabezpieczenia.

Przykłady dopuszczalnych sposobów przenoszenia zestawów



Zdjęcie 1: Zawiesie do podnoszenia zestawów kołowych (oś)



Zdjęcie 2: Zawiesie do podnoszenia zestawów kołowych, zdejmowana ochrona



Zdjęcie 3: Zawieszony do podnoszenia zestawów kołowych (tarcza)



Zdjęcie 4: Zawieszony do podnoszenia zestawów kołowych (tarcza)



Zdjęcie 5: Uchwyt zestawu kołowego do wózka widłowego



Zdjęcie 6: Uchwyt zestawu kołowego do wózka widłowego



Zdjęcie 7: Uchwyt zestawu kołowego do wózka widłowego (załadowany)

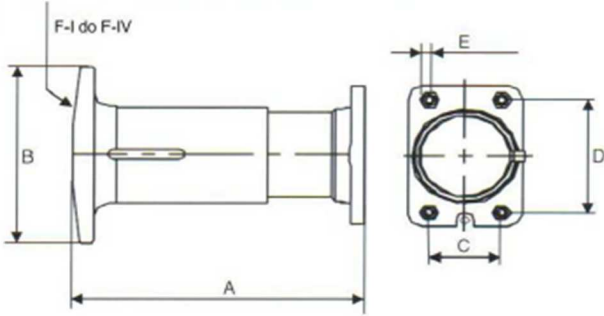


Zdjęcie 8: Uchwyt zestawu kołowego do wózka widłowego (kilka zestawów)

11. Inne części

- Zderzaki muszą być składowane w taki sposób by między pochwą a trzon zderzaka nie mogła dostać się woda.
- W przypadku transportu resorów piórowe bezpośrednio wózkami widłowymi, powierzchnie nośne i końcówki wideł muszą być wyposażone w zabezpieczenia (nakładki gumowe), aby zapobiec uszkodzeniu powłoki antykorozyjnej.

Logo KPP		Wzór H		Nr	
Nr wagonu	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Nr protokołu	<input type="text"/>				
Posiadacz	<input type="text"/>			Nr fax e-mail	<input type="text"/>
Opis części	LP	Ilość	Nazwa	*	Kod według słownika Zał. 7-E
	1				
	2				
	3				
	4				
	5				
* na wagonie brak części, która musi być zamontowana					
Inne	Koszt zajęcia toru wg Załącznika 7, pkt. 1.2 €			€	<input type="text"/>
Adresy	Adres kontaktowy		Adres oraz dane dostawy		
	<input type="text"/>		<input type="text"/>		
	Tel: <input type="text"/>		Możliwe ograniczenia przy dostawie:		
	Fax: <input type="text"/>		<input type="text"/>		
	E-mail: <input type="text"/>				
Data:	<input type="text"/>			Podpis	<input type="text"/>
Wypełnia posiadacz					
Odpowiedź: Przewidywany termin dostawy:	<input type="text"/>				
Żądanie zwrotu uszkodzonej części	<input type="checkbox"/>	Tak	<input type="checkbox"/>	Nie	Lp. <input type="text"/>
Adresy:	Adres zwrotu części:		Możliwe ograniczenia przy zwrocie:		
	<input type="text"/>		<input type="text"/>		
Data:	<input type="text"/>			Podpis	<input type="text"/>
				Pieczętka firmowa	<input type="text"/>
Wypełnić drukowanymi literami					
				Wzór H	Strona 1

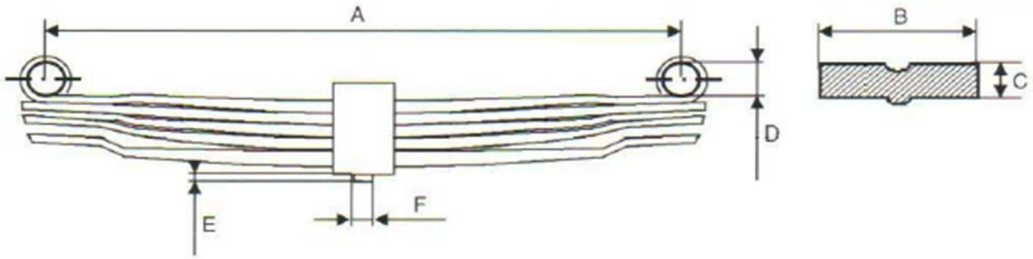


Typ zderzaka	1)
Inny typ ²⁾	

1) Postawić X w odpowiednim polu
2) Określić typ

A	
B	
C	
D	
E	

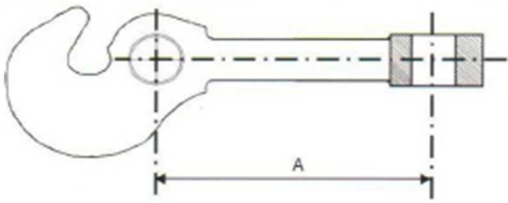
F-I	tarcza płaska	
F-II	t. wypukła r=630	
F-III	t. półwypukła r=1500	
F-IV	t. półwypukła r=1500	



A	
B	
C	
D	

E		
F		
N	liczba piór	
P	Nieobciążona	

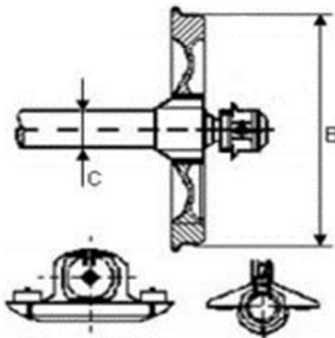
Do wagonu ze sztywną ostoją
Tak Nie



A	
---	--

Miejsce na ewentualny szkic odręczny:

Wzór H Strona 2

Logo KPP	Wzór H^R	Nr 																																				
Nr wagonu	 - 																																					
Nr protokołu																																						
Posiadacz		Nr fax e-mail 																																				
Uwagi																																						
Stan wszystkich zestawów kołowych wagonu - dla zestawów nieuszkodzonych wypełnić tylko rubryki „Poz.” i „B”																																						
Lp.	O/M	B wg pomiaru	C	Monoblok tak/nie	Typ zestawu	Numer(-y) uszkodzonego (-ych) zestawu(-ów)																																
1																																						
2																																						
3																																						
4																																						
5																																						
6																																						
Lp. położenie osi (zgodnie z oznaczeniem na wagonie) Jeżeli brak jest oznaczenia. liczyć od dowolnego końca wagonu																																						
Liczba uszkodzonych zestawów kołowych																																						
			<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>1.2.2</td><td>Przeciążenie termiczne</td><td>1.8.8.1</td><td>Nieszczelna maźnica</td></tr> <tr> <td>1.3.2</td><td>Zużycie powierzchni toczonej</td><td>1.8.1.2</td><td>Wyciek smaru</td></tr> <tr> <td>1.3.3</td><td>Płaskie miejsca</td><td>1.8.3</td><td>Zagrzana maźnica</td></tr> <tr> <td>1.3.4</td><td>Nalepy</td><td>1.8.4</td><td>Płytką manganową zużyta lub brak</td></tr> <tr> <td>1.3.5</td><td>Dziury, wyrwania</td><td>7.1.7</td><td>Przeciążenie (podać szczegóły)</td></tr> <tr> <td>1.5.1</td><td>Pęknięta tarcza</td><td>8.1.1</td><td>Wykolejenie</td></tr> <tr> <td>1.6.1</td><td>Otarcia na osi</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>1.7.2</td><td>Owalizacja koła</td><td>Inne</td><td>.....</td></tr> </table>				1.2.2	Przeciążenie termiczne	1.8.8.1	Nieszczelna maźnica	1.3.2	Zużycie powierzchni toczonej	1.8.1.2	Wyciek smaru	1.3.3	Płaskie miejsca	1.8.3	Zagrzana maźnica	1.3.4	Nalepy	1.8.4	Płytką manganową zużyta lub brak	1.3.5	Dziury, wyrwania	7.1.7	Przeciążenie (podać szczegóły)	1.5.1	Pęknięta tarcza	8.1.1	Wykolejenie	1.6.1	Otarcia na osi			1.7.2	Owalizacja koła	Inne
			1.2.2	Przeciążenie termiczne	1.8.8.1	Nieszczelna maźnica																																
1.3.2	Zużycie powierzchni toczonej	1.8.1.2	Wyciek smaru																																			
1.3.3	Płaskie miejsca	1.8.3	Zagrzana maźnica																																			
1.3.4	Nalepy	1.8.4	Płytką manganową zużyta lub brak																																			
1.3.5	Dziury, wyrwania	7.1.7	Przeciążenie (podać szczegóły)																																			
1.5.1	Pęknięta tarcza	8.1.1	Wykolejenie																																			
1.6.1	Otarcia na osi																																					
1.7.2	Owalizacja koła	Inne																																			
Adresy: Adres kontaktowy:			Adres oraz dane dostawy:																																			
			Kod stacji: 																																			
			Tel: 																																			
Fax: 																																						
E-mail: 																																						
Oferty:	patrz str. 2																																					
Data:																																						
			Podpis Pieczęć firmowa 																																			

Wypełnić drukowanymi literami

Wzór H^R

Strona 1

Logo KPP		Wzór H^R	
Nr wagonu	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Nr protokołu	<input type="text"/>		
Posiadacz	<input type="text"/>	Nr fax e-mail	<input type="text"/>
Oferty:	<input type="checkbox"/>	3.1	Żądanie wymiany zestawu kołowego za wzorem HR
	<input type="checkbox"/>	3.2	Naprawa jednego lub większej liczby zestawów kołowych Naprawa w dopuszczonym warsztacie: <input type="text"/>
<hr/> <hr/> <hr/> <hr/>			
Uwagi:	Koszt zajęcia toru wg Załącznika 7, pkt. 1.2		
Wypełnia posiadacz			
Odpowiedź:	Przyjmujemy ofertę nr <input type="text"/>		
	Żądane zestawy kołowe wyślemy do dnia <input type="text"/>		(tylko dla pkt. 3.1)
Adresy:	Uszkodzone zestawy kołowe przesłać na poniższy adres:		(tylko dla pkt. 3.1)
Adres dostawy:	<input type="text"/>	Możliwe ograniczenia przy dostawie: <input type="text"/>	
Kod stacji:	<input type="text"/>		
Adres do faktury:	<input type="text"/>		
Data:	<input type="text"/>	Podpis Pieczęć firmowa	<input type="text"/>
Wypełnić drukowanymi literami		Wzór H ^R	Strona 2

ZAŁĄCZNIK NR 8 DO OGÓLNEJ UMOWY O UŻYTKOWANIU WAGONÓW TOWAROWYCH (GCU/AVV)

REGULAMIN WEWNĘTRZNY STOSOWANIA I DALSZEGO ROZWOJU UMOWY O UŻYTKOWANIU WAGONÓW TOWAROWYCH
--

Preambuła

Rozdział I załącznika określa postanowienia dotyczące Biura GCU/AVV.

Rozdział II opisuje, w jaki sposób Stowarzyszenia zaangażowane w tworzenie GCU/AVV organizują się, aby wspierać stosowanie GCU/AVV i promować jego dalszy rozwój.

I. Biuro GCU/AVV

1. Zadania Biura GCU/AVV, określone w art. 2 – 4 Umowy GCU/AVV są przekazywane Powiernikowi („Powiernik”). Powiernik może być osobą fizyczną lub prawną. Siedziba Biura GCU/AVV mieści się w Brukseli.

Powiernik musi w równym stopniu brać pod uwagę interesy posiadaczy wagonów i KPP oraz zachowywać neutralność w ewentualnych konfliktach interesów pomiędzy posiadaczami a KPP.

2. Powiernik jest proponowany przez Komitet Wspólny (patrz Rozdział II poniżej) na trzyletnią kadencję, co najmniej na trzy miesiące przed zakończeniem kadencji. Powołanie wnioskowanego Powiernika uznaje się za zatwierdzone, o ile więcej niż połowa sygnatariuszy Umowy nie wyrazi sprzeciwu w tej kwestii w terminie jednego miesiąca od zgłoszenia wniosku sygnatariuszom. Kadencja urzędującego Powiernika może zostać przedłużona o kolejny okres.

Jeżeli Komitet Wspólny najpóźniej w terminie trzech miesięcy przed zakończeniem kadencji urzędującego Powiernika nie przedstawi wniosku, sygnatariusze mogą zgłaszać inne kandydatury pod warunkiem uzyskania pisemnego poparcia składanego wniosku przez co najmniej 50 sygnatariuszy. Wnioski złożone w powyższy sposób zostaną przyjęte, o ile w terminie trzech miesięcy od zgłoszenia wniosku sygnatariuszom więcej niż połowa sygnatariuszy nie wyrazi sprzeciwu. W przypadku złożenia przez sygnatariuszy większej liczby wniosków, przyjęta zostanie kandydatura, przeciwko której wniesiono najmniejszą liczbę sprzeciwów. Głosowanie w sprawie zgłoszonego wniosku stosowana będzie odpowiednio procedura określona w pkt. 8 i 9 poniżej, z zastrzeżeniem krótszego okresu głosowania.

3. Komitet Wspólny lub ponad połowa sygnatariuszy mogą wystąpić z wnioskiem o odwołanie powiernika przed końcem kadencji z ważnej przyczyny. Odwołanie jest skuteczne, o ile więcej niż połowa sygnatariuszy nie wyrazi sprzeciwu w tej kwestii w terminie jednego miesiąca od zgłoszenia wniosku sygnatariuszom. Obowiązuje procedura określona w pkt 2, w której Współprzewodniczący Komitetu Wspólnego działają w miejsce tymczasowo odwołanego Powiernika.

„Ważna przyczyna” oznacza w szczególności niedochowanie przez Powiernika obowiązku neutralności lub uporczywe niedopełnianie obowiązków administracyjnych spoczywających na nim w świetle Umowy GCU/AVV i niniejszego Załącznika.

4. Powiernik odpowiada za zorganizowanie i prowadzenie Biura GCU/AVV. Powiernik tworzy, prowadzi i doskonali dedykowaną stronę internetową („Strona Internetowa GCU/AVV”) na

potrzeby wymiany informacji oraz komunikacji pomiędzy Biurem GCU/AVV a sygnatariuszami.

5. Biuro GCU/AVV:

- zapewnia tłumaczenia Ogólnej umowy GCU/AVV (wraz z załącznikami) i wszelkich proponowanych zmian na trzy języki Umowy.
- publikuje tekst Ogólnej umowy GCU/AVV i wszelkie powiadomienia o zmianach do niej na Stronie Internetowej GCU/AVV.
- publikuje również wykaz sygnatariuszy na stronie internetowej GCU/AVV

Lista sygnatariuszy ma następującą strukturę i jest oparta o informacje sygnatariuszy, jak niżej:

- Grupa 1: (KPP): Uczestniczące KPP nie będące Posiadaczami, z podaniem pracy przewozowej według ostatniego opublikowanego raportu rocznego (w tkm);
- Grupa 2: (Posiadacz): sygnatariusze Umowy posiadający wagony, niebędący KPP, z podaniem liczby wagonów towarowych, których są posiadaczem i które mogą być użytkowane przez innych sygnatariuszy a także są zarejestrowane w Wagonowej Bazie Danych GCU/AVV (patrz pkt 6 poniżej). W grupie tej ujęci są również posiadacze będący samodzielnymi pod względem prawnym podmiotami z większościowym udziałem własnościowym KPP, o ile głównym przedmiotem ich działalności gospodarczej jest wprowadzenie do obrotu (np. poprzez dzierżawę) wagonów osobom trzecim;
- Grupa 3: (KPP i Posiadacz) sygnatariusze Umowy będące zarówno KPP jak i posiadaczami, z podaniem liczby wagonów towarowych, których są posiadaczem i które mogą być użytkowane przez innych sygnatariuszy a także są zarejestrowane w Wagonowej Bazie Danych GCU/AVV. W grupie tej ujęci są również posiadacze niebędący KPP lecz pod względem prawnym będący niezależnymi podmiotami z większościowym udziałem własnościowym KPP, o ile głównym przedmiotem ich działalności gospodarczej jest udostępnianie wagonów dla tych KPP.

6. Strony Umowy razem z deklaracją o przystąpieniu przekazują do Biura GCU/AVV, a następnie regularnie aktualizują wszystkie informacje niezbędne do zarządzania Umową i do komunikacji pomiędzy sygnatariuszami a także pomiędzy sygnatariuszami a Biurem GCU/AVV, obejmujące m.in. dane kontaktowe takie jak adres pocztowy, numery telefonu i faksu, adresy poczty elektronicznej i osoby do kontaktu. Te dane kontaktowe będą umieszczone na Stronie Internetowej GCU/AVV w bazie danych, o której mowa w Załączniku nr 1 do Umowy.

Strony Umowy razem z deklaracją o przystąpieniu przekazują do Biura GCU/AVV, a następnie regularnie aktualizują numery wszystkich wagonów, których są posiadaczami i które mogą być wykorzystywane przez innych sygnatariuszy.

Biuro GCU/AVV udostępnia w tym celu elektroniczną bazę danych wagonów GCU/AVV („Baza Danych Wagonów GCU/AVV”) na Stronie Internetowej GCU/AVV. Baza Danych Wagonów GCU/AVV umożliwia identyfikację posiadacza wagonu na podstawie numeru wagonu, o ile posiadacz jest sygnatariuszem GCU/AVV.

Każdy sygnatariusz posiada bezpośredni dostęp przez Stronę Internetową GCU/AVV do własnych danych w celu wprowadzania lub zmiany danych kontaktowych lub numerów wagonów. Biuro GCU/AVV musi zapewnić odpowiednie zabezpieczenie uprawnień dostępu do danych a także odpowiednie zabezpieczenie i ochronę danych przed nieuprawnionym dostępem.

Każdy sygnatariusz ponosi wyłączną odpowiedzialność za poprawność przekazywanych do

Biura GCU/AVV danych kontaktowych i numerów wagonów zawartych w Bazie Danych Wagonów GCU/AVV, i zapewnia wszelkie późniejsze niezbędne aktualizacje.

7. Sygnatariusze mogą składać w Biurze GCU/AVV wnioski o zmiany. Również reprezentowane w Komitecie Wspólnym Stowarzyszenia mogą kierować do Komitetu Wspólnego rekomendacje w zakresie zmian lub uzupełnień do Umowy GCU/AVV. Rekomendacje te mogą następnie zostać przyjęte jednogłośnie przez Komitet Wspólny jako wnioski z propozycjami zmian a następnie zostać skierowane do Biura GCU/AVV.

Każdy wniosek tego rodzaju wymaga poparcia co najmniej 25 sygnatariuszy lub jednogłośnie zgody Komitetu Wspólnego. Wnioski muszą być sporządzone w jednym z trzech języków Umowy i zawierać uzasadnienie wraz ze wskazaniem odnośnego artykułu bądź Załącznika. Biuro GCU/AVV sprawdza kompletność wniosków i zwraca wnioski niekompletne.

8. Biuro GCU/AVV publikuje propozycje zmian na Stronie Internetowej GCU/AVV i powiadamia pocztą elektroniczną w trzech językach Umowy o ich opublikowaniu.
9. Sygnatariusze niewyrażający zgody na wnioskowaną zmianę muszą poinformować o tym Biuro GCU/AVV listownie, faksem lub pocztą elektroniczną w terminie trzech miesięcy od rozesłania zawiadomienia o wnioskowanej zmianie pocztą elektroniczną. Brak sprzeciwu sygnatariusza w powyższym terminie uznaje się za zgodę na wnioskowaną zmianę.
10. Wnioski zostają przyjęte, jeżeli w wyznaczonym terminie sprzeciwu nie zgłosił żaden sygnatariusz lub gdy w każdej z Grup wymienionych w punkcie 5 powyżej, wniosek uzyskał poparcie co najmniej $\frac{3}{4}$ głosów sygnatariuszy w odnośnej grupie, reprezentujących jednocześnie co najmniej $\frac{3}{4}$ całkowitej liczby tonokilometrów bądź liczby wagonów w danej grupie.
11. Biuro GCU/AVV publikuje przyjęte zmiany do Umowy GCU/AVV na stronie internetowej, a także powiadamia o ich przyjęciu wszystkich sygnatariuszy pocztą elektroniczną w terminie jednego tygodnia od przyjęcia zmian.

Zmiany przyjęte jednogłośnie wchodzi w życie w terminie określonym we wniosku o zmianę. Jeżeli wniosek nie określa terminu wejścia w życie, wówczas zmiany wchodzi w życie trzy miesiące po ich przyjęciu.

Zmiany do Umowy GCU/AVV przyjęte nie jednogłośnie wchodzi w życie pierwszego dnia miesiąca następującego po upływie okresu sześciu miesięcy od ich przyjęcia.

Przyjęte zmiany i uzupełnienia obowiązują również sygnatariuszy, którzy głosowali przeciwko ich przyjęciu, o ile nie wypowiedzą swojego udziału w Umowie zgodnie z art. 3 Umowy GCU/AVV.

Jeżeli wniosek nie został przyjęty, Biuro GCU/AVV również publikuje ten wynik na ww. stronie internetowej i zawiadamia o powyższym fakcie sygnatariuszy pocztą elektroniczną.

12. Sygnatariusze Umowy ponoszą koszty niezbędne do prowadzenia Biura GCU/AVV.

Biuro GCU/AVV sporządza budżet roczny co najmniej cztery miesiące przed końcem każdego roku i przekazuje go do zatwierdzenia przez Audytorów, (patrz punkt 13 poniżej). Na początku każdego roku kalendarzowego Biuro GCU/AVV jest uprawnione do wezwania sygnatariuszy do wpłaty z góry składki rocznej na potrzeby pokrycia kosztów funkcjonowania Biura GCU/AVV w bieżącym roku zgodnie z zatwierdzonym budżetem. Audytorzy mogą zatwierdzić dodatkowe budżety w trakcie roku w przypadku gdy wpłacone składki nie pokrywają faktycznych kosztów lub w przypadku gdy dodatkowe środki niezbędne do pokrycia wydatków nadzwyczajnych, leżących w interesie GCU/AVV i sygnatariuszy i zostały uprzednio zatwierdzone przez Komitet Wspólny.

75% określonych w akapicie 1 kosztów dzieli się równo pomiędzy sygnatariuszy, natomiast 25% dzielone jest w sposób zmienny w zależności od liczby wagonów zarejestrowanych w Bazie Danych Wagonów GCU/AVV.

13. Sprawozdanie roczne Biura GCU/AVV poddawane jest audytowi przeprowadzanemu przez dwóch Audytorów („Audytorzy GCU/AVV”) w terminie do trzech miesięcy od zakończenia każdego roku kalendarzowego. Wyniki audytu publikowane są na Stronie Internetowej GCU/AVV.

Komitet Wspólny zgłasza kandydatury Audytorów na maksymalny okres trzech lat. Powołanie wnioskowanych Audytorów uznaje się za zatwierdzone, o ile więcej niż połowa sygnatariuszy Umowy nie wyrazi sprzeciwu w tej kwestii zgodnie z procedurą określoną w akapicie pierwszym punkt 2 ust. 1. Mandat Audytorów GCU/AVV jest odnawialny.

Akapit 2 punktu 2 oraz punkt 3 powyżej stosują się odpowiednio.

II. Komitet Wspólny

1. UIP, UIC i ERFA wspólnie realizują zadania związane ze stosowaniem i propagowaniem Umowy GCU/AVV i dalszym jej rozwojem. W tym celu tworzą Komitet Wspólny składający się z przedstawicieli trzech określonych powyżej Stowarzyszeń. Do Komitetu Wspólnego UIP i GCU/AVV delegują każdy po pięciu członków, zaś ERFA dwóch członków.
2. Dwaj Współprzewodniczący Komitetu Wspólnego zostają wybrani spośród jego członków na trzyletnią kadencję. Jednym z dwóch Przewodniczących powinien być przedstawiciel UIP, drugim UIC/ERFA.

Komitet Wspólny obraduje w miarę potrzeb, jednakże nie rzadziej niż raz w roku.

3. Komitet Wspólny utrzymuje kontakt z Biurem GCU/AVV. Decyzje Komitetu Wspólnego zapadają jednogłośnie. Członkowie Komitetu Wspólnego, którzy nie mogą wziąć udziału w posiedzeniu udzielają pełnomocnictwa innemu Członkowi Komitetu Wspólnego reprezentującemu to samo stowarzyszenie.

Komitet Wspólny:

- zgłasza kandydaturę Powiernika do wykonywania zadań Biura GCU/AVV a także w razie konieczności składa wnioski o jego odwołanie ze skutkiem natychmiastowym. Powyższe stosuje się również do Audytorów;
 - przedstawia propozycje zmian i uzupełnień do Umowy GCU/AVV;
 - analizuje wszystkie leżące we wspólnym interesie kwestie związane z Umową GCU/AVV i powołuje w razie potrzeby doraźne grupy robocze;
 - decyduje o przyjęciu lub odrzuceniu wniosków o przystąpienie do Komitetu Wspólnego innych Stowarzyszeń reprezentujących KPP lub posiadaczy wagonów, oraz związanych z powyższymi zmianami w punktach 1 i 2. Biuro GCU/AVV przekazuje sygnatariuszom informację o podjętych decyzjach.
4. Stowarzyszenia reprezentowane w Komitecie Wspólnym dążą do tego, aby zapewnić wnoszenie przez ich członków, będących sygnatariuszami Umowy GCU/AVV, wniosków do Wspólnego Komitetu w pierwszej kolejności za pośrednictwem swojego Stowarzyszenia, tak aby dane Stowarzyszenie mogło zgłoszone wnioski rozpatrzyć, doprecyzować i przyjąć, tym samym przyczyniając się do uzyskania dla nich większości.

Stowarzyszenia mogą również kierować do Komitetu Wspólnego własne propozycje zmian.

ZAŁĄCZNIK NR 9
DO OGÓLNEJ UMOWY O UŻYTKOWANIU WAGONÓW TOWAROWYCH (GCU/AVV)

WARUNKI TECHNICZNE
WYMIANY WAGONÓW TOWAROWYCH
POMIĘDZY PRZEWOŹNIKAMI KOLEJOWYMI

Obowiązuje ze skutkiem od dnia 1 lipca 2006 r.
(Dawny Załącznik XII do RIV 2000, ważny od 1 listopada 2002 r.)

(pozostaje wolna)

Wprowadzenie

Dotychczasowy Załącznik XII do Umowy RIV, obowiązujący od dnia 1 listopada 2002 r. został przeniesiony do GCU/AVV, zaktualizowany i ponownie opublikowany jako Załącznik nr 9 do GCU/AVV.

Pionowa linia na marginesie oznacza zmienione przepisy, które wchodzi w życie z datą widoczną u dołu strony: Zmienione lub nowo dodane w tym wydaniu strony noszą w stopce datę 01.01.2024r.

Niniejszy Załącznik nr 9 wchodzi w życie wraz z GCU/AVV (patrz data na stronie tytułowej). Jednocześnie w tym samym dniu traci ważność Załącznik XII do Umowy RIV.

Zmiany			
Uzupełnienie		Uzupełnienie	
Nr	Data	Nr	Data
Zmiana nr 1	31.01.2008		
Zmiana nr 2	01.01.2012		
Zmiana nr 3	01.01.2013		
Zmiana nr 4	01.01.2014		
Zmiana nr 5	01.01.2015		
Zmiana nr 6	01.01.2016		
Zmiana nr 7	01.01.2017		
Zmiana nr 8	01.01.2018		
Zmiana nr 9	01.01.2019		
Zmiana nr 10	01.01.2020		
Zmiana nr 11	01.01.2021		
Zmiana nr 12	01.01.2022		
Zmiana nr 13	01.01.2023		

SPIS TREŚCI

1.	Postanowienia Ogólne.....	6
2.	Ogłędziny techniczne przy przekazywaniu.....	6
2.1.	Definicje	6
2.2.	Procedura	6
2.3.	Kwalifikacje personelu prowadzącego oględziny techniczne przy przekazywaniu	6
3.	Katalog nieprawidłowości (Aneks nr 1)	7
3.1.	Prezentacja	7
3.2.	Uwagi do katalogu nieprawidłowości	7
4.	System zarządzania jakością (QMS).....	8
4.1.	Definicje ogólne	8
4.2.	Planowanie jakości	8
4.3.	Nieprawidłowości i katalog nieprawidłowości	8
4.4.	Planowanie kontroli	8
4.5.	Kontrola jakości	8
4.6.	Metody kontroli	9
4.7.	Ocena nieprawidłowości	9
4.8.	Analiza wyników	9
4.9.	Środki kontroli	10
5.	Objęcie pociągu porozumieniem	10
5.1.	Postanowienia ogólne	10
5.2.	Zasady, planowanie, realizacja	10
5.3.	Wykluczenie pociągu z porozumienia	11

Aneks 1 Katalog nieprawidłowości uwzględniający klasy błędów/usterek dla systemu zarządzania jakością QMS

Aneks 2 Definicje klas nieprawidłowości (błędów/usterek)

Aneks 3 Wielkości próbki losowej według ISO 2859, Część 1

Aneks 4 Sprawdzenie za pomocą szablonu kombinowanego

Aneks 5 Katalog kontroli zgodnie z Aneksem nr 1

Aneks 6 Ogłędziny techniczne przy przekazaniu – Wykaz nieprawidłowości dot. wagonów i ładunków

Aneks 7 Ogłędziny techniczne przy przekazaniu – Zestawienie i ocena stwierdzonych nieprawidłowości dot. wagonów i ładunków

Aneks 8 Postępowanie z wagonami

Aneks 9 Listy kontrolne

Aneks 10 Ustawienia rączki zaworu odcinającego dla hamulców pneumatycznych

Aneks 11 Wzory nalepek I, K, M, R1 i U – Postanowienia ogólne

Aneks 12 Identyfikowalność

1. Postanowienia Ogólne

- 1.1. **Aneks nr 1** do niniejszego Załącznika zawiera wiążące regulacje dotyczące stanu technicznego wagonów przekazywanych pomiędzy dwoma lub większą liczbą Kolejowych Przedsiębiorstw Przewozowych (KPP), w takim zakresie jaki ustalono podczas oględzin technicznych przy przekazaniu.
- 1.2. Niniejszy Załącznik określa (w pkt. 4 i Aneksach nr 5, 6 i 7) procedurę zapewnienia jakości do stosowania przez KPP, które uzgodniły warunki techniczne przekazywania wagonów towarowych.

2. Oględziny techniczne przy przekazywaniu

2.1. Definicje

2.1.1. Oględziny techniczne przy przekazywaniu

Termin „oględziny techniczne przy przekazywaniu” oznacza:

- oględziny techniczne przy zdaniu przez KPP przekazujące;
- oględziny techniczne przy przyjęciu przez KPP przyjmujące;
- oględziny techniczne poza miejscem przekazania (wykonywane przez KPP przekazujące).

2.1.2. Data/czas przekazania i przyjęcia

Data/czas zdania/przyjęcia oznacza moment przejścia pieczy nad wagonami w rozumieniu art. 22.1 GCU/AVV. Miejsce oraz datę/czas powinny być uzgodnione. W razie braku uzgodnienia, za chwilę przyjęcia przyjmuje się moment przejścia pieczy nad wagonem.

2.2. Procedura

Oględziny techniczne przy przekazywaniu prowadzi wykwalifikowany personel w miejscu uzgodnionym przez zainteresowane KPP.

Oględziny obejmują ocenę bezpieczeństwa eksploatacji i zdatność do ruchu kolejowego, identyfikację nieprawidłowości wskazanych w Aneksie nr 1 (Katalog usterek) oraz podjęcie odpowiednich działań. Identyfikacja nieprawidłowości wymaga od wykwalifikowanego personelu przejścia wzdłuż całego pociągu po obu jego stronach i starannej kontroli każdego wagonu.

2.3. Kwalifikacje personelu prowadzącego oględziny techniczne przy przekazywaniu

Wszystkie czynności sprawdzające która łączy się z badaniem bezpieczeństwa w zakresie podanym w Aneksie nr 1 do Załącznika nr 9, muszą być przeprowadzone przez wykwalifikowany personel techniczny.

Personel ten musi posiadać co najmniej wymienione poniżej kwalifikacje:

- ogólną wiedzę w zakresie utrzymania pojazdów szynowych,
- ogólną wiedzę w zakresie budowy i działania pojazdów szynowych ,
- ogólną wiedzę w zakresie budowy i działania hamulców,
- umiejętność oceny uszkodzeń technicznych i nieprawidłowości występujących na pojazdach szynowych i ładunkach oraz ich wpływu na eksploatację,
- znajomość „Wytycznych ładowania UIC” (UIC Loading Guidelines),
- znajomość regulacji dotyczących przekazywania pojazdów pomiędzy Kolejowymi Przedsiębiorstwami Przewozowymi (KPP) i powiązanych umów.

Personel musi zostać przeszkolony w celu nabycia kwalifikacji i przechodzić regularne aktualizujące szkolenia.

Wymagane kwalifikacje obejmują wiedzę teoretyczną i praktyczną.

3. Katalog nieprawidłowości (Aneks nr 1)

3.1. Prezentacja

Aneks nr 1 zawiera pięć kolumn:

(1) wykaz części wagonu i kwestii związanych z ładunkiem do sprawdzenia,

(2) kod,

(3) nieprawidłowości, w razie potrzeby, z kryteriami i wskazówkami umożliwiającymi ich wykrycie. Oznaczenie znakiem „•”, wskazuje możliwość wykrycia nieprawidłowości, bez obowiązku podejmowania wskazanych działań.

(4) działania, które należy podjąć

(5) klasa nieprawidłowości

3.2. Uwagi do katalogu nieprawidłowości

3.2.1 Wszystkie podane wymiary (wartości) należy mierzyć w razie wątpliwości.

3.2.2 Postanowienia Wytycznych ładowania (publikowanych odrębnie) stosuje się bez ograniczeń.

W związku z tym, wykwalifikowany personel kontroluje w szczególności występowanie nieprawidłowości wymienionych w kolumnie 3 punktu 7 Katalogu usterek (Aneks nr 1), odnośnie których w nawiasach podano odesłania do odpowiednich punktów Tomu 1 Wytycznych ładowania. Ponadto, wykwalifikowany personel wizualnie sprawdza ładunek i jego zabezpieczenie pod kątem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i podejmuje odpowiednie działania.

3.2.3 W celu oznaczenia usterek i nieprawidłowości wykwalifikowany personel używa nalepek (wzory nalepek określa Aneks nr 11), zaś w korespondencji pisemnej wskazuje kody podane w kolumnie 2 w Aneksie nr 1.

3.2.4 Niniejszy Załącznik nie zawiera wyczerpującego katalogu wszystkich możliwych nieprawidłowości, jakie mogą wystąpić. W przypadku wystąpienia innych nieprawidłowości niewymienionych w niniejszym dokumencie, lecz mogących obniżyć poziom bezpieczeństwa eksploatacji kolejowej lub zdatności do ruchu, wykwalifikowany personel podejmuje czynności, jakie uzna za konieczne. Takie nieprawidłowości należy udokumentować za pomocą nadrzędnego kodu właściwego w kontekście danej części/komponentów/aspektu i należy je przypisać co najmniej do drugiego poziomu klasyfikacji.

3.2.5 „Wyłączenie wagonu” oznacza, że wagon nie może kontynuować dalszej jazdy, w przypadku gdy usterka wagonu mogłaby mieć niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji.

3.2.6 Po wyłączeniu i na czas usunięcia nieprawidłowości, wagon pozostaje pod pieczę użytkującego KPP, które odnotowało nieprawidłowość.

4. System zarządzania jakością (QMS)

4.1. Definicje ogólne

System zarządzania jakością (QMS) gwarantuje jakość przy wymianie wagonów towarowych pomiędzy KPP. Jego celem jest ustalenie stałej jakości technicznej osiągniętej za pomocą reprezentatywnych próbek zgodnie z normą ISO 2859. Wymogi jakości technicznej muszą zostać udokumentowane pisemnie, a KPP są zobowiązane podjąć wszelkie konieczne działania prowadzące do jej utrzymania lub poprawy.

4.2. Planowanie jakości

Wymogi i parametry w zakresie jakości są określane w fazie planowania i szczegółowo dokumentowane w katalogu kontroli. Jako cel jakościowy KPP uzgadniają skumulowaną wartość błędu (SWB) dla każdej klasy błędu $\leq 1\%$.

4.3. Nieprawidłowości i katalog nieprawidłowości

4.3.1. Nieprawidłowością określa się każde odstępstwo od parametrów jakości opisanych w katalogu kontroli, jeżeli w wyniku danego odstępstwa dane urządzenie lub pociąg nie spełnia ustalonych wymogów. Urządzenia, na których stwierdzono nieprawidłowości, muszą być potraktowane zgodnie z katalogiem usterek (Aneks nr 1 do Załącznika nr 9 do GCU/AVV.)

4.3.2. Opis nieprawidłowości

Nieprawidłowości są klasyfikowane jako drobne, poważne lub krytyczne, w zależności od ich wagi i określone są w załączniku 2

4.3.3. Oprócz wyszczególnienia różnych rodzajów uszkodzeń/nieprawidłowości i odpowiednich działań do podjęcia, katalog nieprawidłowości (Aneks nr 1) wskazuje również klasę, do której należy każda nieprawidłowość.

4.3.4. Nieprawidłowości niewymienione w tym dokumencie, ale mogące zagrozić bezpieczeństwu operacyjnemu lub zdatności wagonu do ruchu kolejowego, muszą być przypisane co najmniej do 3 klasy nieprawidłowości.

4.4. Planowanie kontroli

Podstawę do określenia liczby wagonów, które mają być skontrolowane, czyli tak zwanej „partii kontrolnej”, wyznacza „Zbiór badany”, który obejmuje wszystkie wagony, które w czasie danego roku kalendarzowego jedno KPP przekazało drugiemu (w tym za pośrednictwem jednego lub większej liczby KPP tranzytowych). Dopuszczalny jest przy tym podział zbioru badanego na części, np. według relacji lub miejsc przekazania. Ze zbioru badanego (lub odpowiednich jego części) należy na bazie tabeli z normy ISO 2859 (Aneks nr 3) określić partię kontrolną i jako wyznaczoną partię włączyć do rocznego planu kontroli. Przy podziale na miesięczne wytypowane partie kontrolne należy w miarę możliwości uwzględniać wahania liczby wagonów w ciągu roku.

Dla określenia partii kontrolnej należy zastosować II poziom kontroli.

4.5. Kontrola jakości

KPP przyjmujące ocenia prawidłowość oględzin technicznych przy przejściu w drodze kontroli wyrwykowych. Kontrole takie muszą zostać przeprowadzone najpóźniej na pierwszej stacji, na której przeprowadzane są oględziny techniczne, bądź na stacji, gdzie KPP przyjmujące rozwiązuje lub zestawia ponownie skład pociągu. Kontrole jakości przeprowadzane są przed

rozwiązaniem pociągu lub ponownym jego zestawieniem, zgodnie z procedurą pracy wykwalifikowanego personelu, opisaną w pkt. 2.2.

4.6. Metody kontroli

Określone w Katalogu kontroli (Aneks nr 5) metody kontroli mają następujące znaczenie:

- SW = obejrzeć – sprawdzenie wzrokowe
- SM = zmierzyć – sprawdzenie przez pomiar
- SD = osłuchać – sprawdzenie odgłosu młotkiem rewidenckim
- SF = uruchomić – sprawdzenie funkcjonowania
- SP = poruszyć – sprawdzenie przez poruszenie części

4.7. Ocena nieprawidłowości

Usterki i nieprawidłowości, wobec których KPP dokonujące oględzin przy przekazywaniu podjęło już czynności określone w Katalogu usterek (Aneks nr 1), nie będą uznawane za nieprawidłowości. Jeżeli wagon został okartkowany w trakcie oględzin przez KPP przekazujące, to tylko nieprawidłowości nie zaznaczone na nalepce mogą być przyjęte do obliczenia SWB. Identyczne nieprawidłowości powtarzające się wielokrotnie przy tych samych częściach, są uwzględniane jednorazowo na poziomie wagonu przy obliczeniu skumulowanej wartości błędu. Jeżeli istniejącym nieprawidłowościom nadano różne klasy nieprawidłowości, do obliczania SWB uwzględnia się wyłącznie nieprawidłowość o wyższej klasie.

4.8. Analiza wyników

4.8.1. Na potrzeby systemu zarządzania jakością (QMS) przy szacowaniu liczby nieprawidłowości decydującym czynnikiem jest rodzaj nieprawidłowości, a nie częstotliwość jej występowania. Każdy rodzaj nieprawidłowości ma przypisany kod w Katalogu nieprawidłowości (Aneks nr 1).

4.8.2. Skumulowana wartość błędu (SWB)

Skumulowana wartość błędu (SWB), używany jako sposób pomiaru częstotliwości występowania nieprawidłowości w partii kontrolnej, określany jest jako wielkość procentowa usterek na 100 jednostek kontrolnych. W tym celu usterki zostały ocenione według wpływu na podatność eksploatacyjną i bezpieczeństwo ruchu za pomocą klas błędu.

- klasa 3 (Bk3) ze współczynnikiem 0,125 na 1 błąd
- klasa 4 (Bk4) ze współczynnikiem 0,4 na 1 błąd
- klasa 5 (Bk5) ze współczynnikiem 1 na 1 błąd,

Skumulowaną wartość błędu (SWB) wylicza się oddzielnie dla każdej klasy nieprawidłowości według poniższych wzorów:

SWB klasa 3 [%] = $0,125 \times \sum Bk3 \times 100 / \text{liczba sprawdzonych jednostek kontrolnych}$,

SWB klasa 4 [%] = $0,4 \times \sum Bk4 \times 100 / \text{liczba sprawdzonych jednostek kontrolnych}$,

SWB klasa 5 [%] = $1,0 \times \sum Bk5 \times 100 / \text{liczba sprawdzonych jednostek kontrolnych}$.

4.8.3. Stwierdzone nieprawidłowości są przesyłane w każdym miesiącu do KPP przeprowadzającego oględziny techniczne zgodnie z zestawieniami określonym w Aneksach nr 6 i 7, ze wskazaniem rodzaju zbioru badanego i ilości jednostek kontrolnych w każdej CWB. Wymiana informacji z Aneksów nr 6 i 7 może odbywać się na różne sposoby, w szczególności w formie elektronicznej.

4.9. Środki kontroli

Jeżeli ustalony w pkt. 4.2 cel jakościowy nie zostanie osiągnięty, KPP które wykonało oględziny techniczne musi podjąć działania naprawcze w celu poprawy jakości. W stosownych przypadkach, KPP przyjmujące niezwłocznie powiadomi o powyższym KPP tranzytowe. KPP przeprowadzające oględziny techniczne zawiadomi w terminie jednego miesiąca o podjętych czynnościach KPP przyjmujące i – tam gdzie to stosowne - tranzytowe.

Z chwilą wdrożenia ww. działań, w celu wykazania poprawy jakości, co miesiąc powinna być wybierana reprezentatywna partia kontrolna.

W razie konieczności KPP przyjmujące w uzgodnieniu z - odpowiednio - KPP tranzytowymi może zastrzec wykluczenie określonych wagonów (lub wagonów z określonym ładunkiem) przy formowaniu składu przedmiotowych pociągów.

5. Objęcie pociągu porozumieniem

5.1. Postanowienia ogólne

Niniejsza procedura zalecana jest KPP, które przewidują zawarcie porozumień. Niniejsza procedura nie stosuje się jeżeli wszystkie wymieniane pociągi pomiędzy dwoma KPP są objęte porozumieniem.

W celu objęcia pociągów porozumieniem niezależnie od skumulowanej wartości błędu (SWB), KPP stosują procedurę opartą na DIN/ISO 2859 (Procedury kontroli wrywkowej metodą alternatywną - Schematy kontroli indeksowane na podstawie granicy akceptowanej jakości (AQL)).

Objęcie pociągu porozumieniem może jednakże nastąpić dopiero, gdy w zdefiniowanym przedziale czasu dla próbki (w tym przypadku pociągu) stwierdzona zostanie akceptowalność.

Z Tabeli II-A - wielkość partii kontrolnej dla badania normalnego (patrz Aneks nr 3), wynikają jasne kryteria dla ustalenia akceptowalności partii kontrolnych (w tym przypadku pociągów). Po stwierdzeniu akceptowalności pociągu, KPP przeprowadzające oględziny przy przekazaniu i dokonujące kontroli jakości przesyła do podpisu uczestniczącym KPP protokół kontroli zgodny z Aneksem nr 3.

O stwierdzanych w okresie kontroli nieprawidłowościach należy informować uczestniczące KPP.

Po objęciu przedmiotowych pociągów porozumieniem muszą one niemniej jednak zachowywać uzgodniony poziom skumulowanej wartości błędu $SWD \leq 1\%$, liczonej oddzielnie dla każdej klasy błędu.

Procedury przewozu towarów niebezpiecznych (RID) określono oddzielnie.

5.2. Zasady, planowanie, realizacja

W niniejszej procedurze zastosowanie mają następujące zasady:

- nieprawidłowości klasy 5 i 4 traktowane są oddzielnie (nieprawidłowości klasy 3 są pomijane na wstępnym etapie).
- Stosowana jest AQL zdefiniowana w DIN/ISO 2859 jako „liczba usterek na 100 jednostek kontrolnych”.

Błędy/Usterki typu „K” (Klasa 5) ważone są ze współczynnikiem 1 na jednostkę, co odpowiada AQL 1,0 usterki na 100 jednostek kontrolnych, zaś błędy/usterki typu „H” (Klasy 4) ważone są ze współczynnikiem 0,4 na jednostkę, co odpowiada AQL 2,5 błędów/usterek na 100 jednostek kontrolnych.

- Dla danego pociągu ustalany jest co najmniej 3- miesięczny okres kontrolny.

- Każdego miesiąca w punkcie przekazania pomiędzy KPP prowadzona jest wrywkowa kontrola jakości oględzin na wymaganej wielkości próbkce losowej, której wyniki zostają spisane w protokole kontroli.
- Objęcie pociągu porozumieniem można uzgodnić dopiero, gdy w okresie próby/kontroli ustalona akceptowalna ilość błędów/usterek klasy 5 i 4 według Tabeli II-A (**Aneks nr 3**) nie zostanie przekroczona.

Niniejsza procedura jest przedstawiona w formie Algorytmu I w **Aneksie nr 3**.

5.2.1. Przykład

Pociąg	12345
Dni kursowania	7
Średnia liczba wagonów	32
Wagony/rok	11648
Wagony w okresie kontrolnym (3 miesiące)	2912
Wielkość zbioru badanego zgodnie z Tabelą I Poziom oględzin II	1201 - 3000

w **Aneksie nr 3**:

Ustalone oznaczenie próbki	K
Wielkość próbki losowej zgodnie z Tabelą II-A w Aneksie nr 3 :	125
Liczba kontroli w miesiącu	42
Akceptowalna wartość dla klasy 5 (AQL 1,0) wg Tabeli II-A w Aneksie nr 3 :	3
Akceptowalna wartość dla klasy 4 (AQL 2,5) wg Tabeli II-A w Aneksie nr 3 :	7

5.2.2. Wyniki kontroli

a) Po 125 kontrolach stwierdzono:

Jeden (1) błąd/usterka klasy 5, dziewięć (9) błędów/usterek klasy 4.

Pociąg 12345 nie może być objęty porozumieniem, ponieważ w okresie kontroli przekroczona została akceptowalna liczba błędów/usterek klasy 4.

Okres kontroli zostaje przedłużony o minimum 1 miesiąc.

b) Po 125 kontrolach stwierdzono:

Cztery (4) błędy/usterki klasy 5, trzy (3) błędy/usterki klasy 4.

Pociąg 12345 nie może być objęty porozumieniem, ponieważ w okresie próby przekroczona została akceptowalna liczba błędów/usterek klasy 5.

Okres kontroli zostaje przedłużony o minimum 1 miesiąc.

Jeżeli akceptowalne ilości błędów/usterek klasy 5 lub 4 zostały znacznie przekroczone, zalecany jest nowy 3 miesięczny okres kontroli.

5.3. Wykluczenie pociągu z porozumienia

Procedura została przedstawiona w Algorytmie II w **Aneksie nr 3**.

Załącznik 9, Aneks1**Katalog nieprawidłowości uwzględniający klasy błędów/usterek dla systemu zarządzania jakością QMS****SPIS TREŚCI**

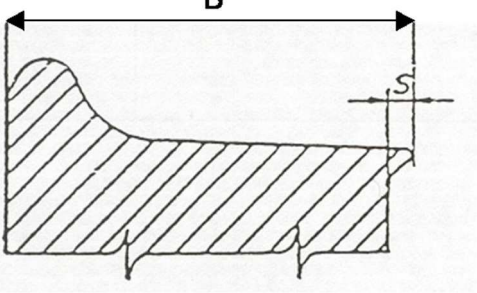
- 1. Części biegowe**
- 2. Odsprężynowanie**
- 3. Hamulec**
- 4. Ostoja wagonu i rama wózka**
- 5. Urządzenia ciągnowo – zderzne**
- 6. Pudło wagonu**
 - 6.1 Pudło wagonu ogólnie
 - 6.2 Wagony kryte
 - 6.3 Wagony węglarki
 - 6.4 Wagony platformy
 - 6.5 Wagony zbiornikowe
 - 6.6 Wagony z oprzyrządowaniem specjalnym
 - 6.7 Części zabezpieczające jednostki ładunkowe (ILU) na wagonach nośnych
 - 6.8 Wagony wyposażone w różne elementy techniczne
- 7. Ładunki i jednostki ładunkowe (ILU)**
 - 7.1 Załadunek ogólnie
 - 7.2 Środki zabezpieczenia ładunku
 - 7.3 Sposób załadowania, bezpieczeństwo ładunku
 - 7.4 Ładunki specjalne
 - 7.5 Części specyficzne dla jednostek ładunkowych (ILU), szczególnie do przeładunku poziomego, bądź pionowego
 - 7.6 Zbiornik ILU
 - 7.7 Załadunek jednostek ładunkowych (ILU)
 - 7.8 Oznakowanie, kodowanie dla przewozów kombinowanych
- 8. Wydarzenia szczególne**
 - 8.1 Nieprawidłowości w eksploatacji
 - 8.2 Inne zdarzenia

(pozostaje wolna)

Część	Kod	Nieprawidłowość/Kryteria/Wskazówki	Postępowanie	Klasa błędu/usterki
Części biegowe	1			
Koło Obřeczowane	1.1	Grubość obřeczy mniejsza niź		
	1.1.1	- 35 mm dla wagonów dopuszczonych do jazdy z prędkością V=120 km/h (wagony ze znakiem SS lub wagony ze znakiem „***) - 30 mm dla pozostałych wagonów ¹	Wyłączyć wagon	4
	1.1.2.	Obřecz - złamana - z pęknieniami obwodowymi lub promieniowymi	Wyłączyć wagon	5
	1.1.3	Obřecz luźna - niepokrywanie się znaków kontrolnych lub - nieczysty dźwięk lub - luźne osadzenie pierścienia zaciskowego lub - występowanie śladów rdzy między obřecz a kołem bosym na więcej niź 1/3 obwodu	Wyłączyć wagon	5
	1.1.4	Znaki kontrolne - brak - trudno rozpoznawalne	Wyłączyć wagon	4
	1.1.5	Obřecz przesunięta na stronę - pierścień zaciskowy luźny lub widocznie odkształcony	Wyłączyć wagon	5
	1.1.6	Uszkodzenie pierścienia zaciskowego: - pęknięty - złamany - brak	Wyłączyć wagon	5
Koło monoblokowe	1.2			
	1.2.1	Rowek kontrolny grubości minimalnej wieńca nie jest w całości widoczny ²	Wyłączyć wagon	4
	1.2.2	Termiczne przeciężenie z powodu hamowania • wyraźnie świeże nadpalenie farby na przejściu wieńca w tarczę koła 50 mm i więcej (pęknięcia lub złączenia farby) • ślady utleniania na wieńcu (tarcza koła nie zabarwiona) • nadtopione wstawki hamulcowe • uszkodzenie powierzchni tocznej z nalepami metalicznymi (patrz też kod 1.3.4) • nierównomiernie niebieskawy wieńec koła w wyniku przeciężenia termicznego	Postępować zgodnie z pkt 4 Aneksu nr 8.	

¹ dotyczy również wagonów, które mogą kursować z V = 120 km/h tylko w stanie próżnym

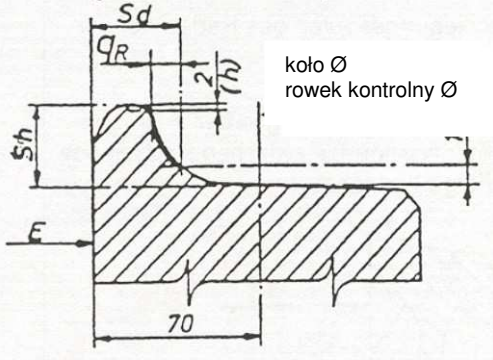
² jeżeli na którymś z kół występują wyjątkowo dwa rowki, to zewnętrzny rowek określa minimalną grubość wieńca

	1.2.2.1	- w granicach tolerancji	Okleić K+R1 (hamulec wyłączyć)	4
	1.2.2.2	- przy przekroczeniu granic tolerancji	Wyłączyć wagon	5
Obręcz lub wieniec monobloku	1.3			
	1.3.1	Szerokość		
	1.3.1.1	Szerokość $B > 139 \text{ mm}$ i $\leq 140 \text{ mm}$	M	3
	1.3.1.2	Szerokość $B > 140 \text{ mm}$, $< 133 \text{ mm}$ <ul style="list-style-type: none"> występowanie nawalcowania "S" 	Wyłączyć wagon	4
	1.3.2	Powierzchnia toczna miejscami wgnieciona, nierównomierna powierzchnia kontaktu lub nierównomierne, duże rozwalcowania na obrzeżu koła	Wyłączyć wagon	4
	1.3.3	Płaskie miejsca		
	1.3.3.1	- koło $\varnothing > 840 \text{ mm}$ i z płaskimi miejscami o długości $> 60 \text{ mm}$	Wyłączyć wagon	4
	1.3.3.2	- koło $\varnothing: 630 \text{ mm} < d \leq 840 \text{ mm}$ i z płaskimi miejscami o długości $> 40 \text{ mm}$	Wyłączyć wagon	4
	1.3.3.3	- koło $\varnothing \leq 630 \text{ mm}$ i z płaskimi miejscami o długości $> 35 \text{ mm}$	Wyłączyć wagon	4
	1.3.4	Nalepy		
	1.3.4.1	- koło $\varnothing > 840 \text{ mm}$ z nalepami o długości $> 60 \text{ mm}$ lub wysokości $\geq 1 \text{ mm}$	Wyłączyć wagon	4
	1.3.4.2	- koło $\varnothing > 840 \text{ mm}$ z nalepami o długości $> 10 \text{ mm} \leq 60 \text{ mm}$ i wysokości $< 1 \text{ mm}$	Okleić M+R1 (hamulec wyłączyć)	3
	1.3.4.3	- koło $\varnothing: 630 \text{ mm} < d \leq 840 \text{ mm}$ z nalepami o długości $> 40 \text{ mm}$ lub wysokości $\geq 1 \text{ mm}$	Wyłączyć wagon	4
	1.3.4.4	- koło $\varnothing: 630 \text{ mm} < d \leq 840 \text{ mm}$ z nalepami o długości $> 10 \text{ mm} \leq 40 \text{ mm}$ oraz wysokości $< 1 \text{ mm}$	Okleić M+R1 (hamulec wyłączyć)	3
	1.3.4.5	- koło $\varnothing \leq 630 \text{ mm}$ z nalepami o długości $> \text{niż} > 35 \text{ mm}$ lub wysokości $\geq 1 \text{ mm}$	Wyłączyć wagon	4
	1.3.4.6	koło $\varnothing \leq 630 \text{ mm}$ z nalepami o długości $> > 10 \text{ mm} \leq 35 \text{ mm}$ oraz wysokości $< 1 \text{ mm}$	Okleić M+R1 (hamulec wyłączyć)	3
1.3.5	Dziury, wyrwania, złuszczenie			

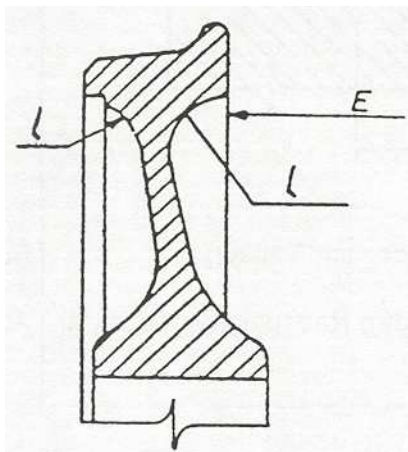
	1.3.5.1	- koło $\varnothing > 840$ mm długość > 60 mm	Wyłączyć wagon	4
	1.3.5.2	- koło $\varnothing: 630$ mm $< d \leq 840$ mm, długość > 40 mm	Wyłączyć wagon	4
	1.3.5.3	- koło $\varnothing \leq 630$ mm, długość > 35 mm	Wyłączyć wagon	4
	1.3.6	Pęknięcia i karby		
	1.3.6.1	Pęknięcie na przejściu powierzchni tocznej w powierzchnię czołową	Wyłączyć wagon	5
	1.3.6.2	Karby o ostrych krawędziach na powierzchni czołowej i dolnej wieńca lub obręczy (obszar zacisku/naprężeń), od narzędzi, hamulców torowych lub urządzeń wywierających nacisk/szczęk mocujących - z wyjątkiem oznaczeń producenta	Okleić K	4
		Pęknięcia powierzchni tocznej – pojedyncze pęknięcia		
	1.3.6.3	• bez cech przeciążenia termicznego	Okleić K + R1 (wyłączyć hamulec).	4
	1.3.6.4	• z cechami przeciążenia termicznego	Wyłączyć wagon	5
	1.3.7	Powierzchnia czołowa wieńca pomalowana farbą lub zanieczyszczona substancjami olejowymi albo smarującymi z wyjątkiem: - znaków kontrolnych osadzenia obręczy (4 znaki malowane farbą 90°) - modyfikatorów tarcia	Wyłączyć wagon	5
	1.3.8	Rowki, wgłębienia/bruzdy, podwójne obrzeża (wgłębienia) ³ na powierzchni tocznej koła		
	1.3.8.1	Rowki (z ostrymi krawędziami) o głębokości < 1 mm	Okleić K+R1 (hamulec wyłączyć)	4
	1.3.8.2	Rowki (z ostrymi krawędziami) o głębokości ≥ 1 mm	Wyłączyć wagon	5
	1.3.8.3	Wgłębienia/bruzdy i podwójne obrzeża o głębokości > 2 mm	Wyłączyć wagon	5
Obrzeże	1.4			
	1.4.1	Wysokość obrzeża $Sh > 36$ mm • powierzchnia toczna wypracowana Wagon ze wstawkami hamulcowymi LL i dopuszczalną prędkością większą niż 100 km/h: Wysokość obrzeża $Sh > 32$ mm	Wyłączyć wagon	4

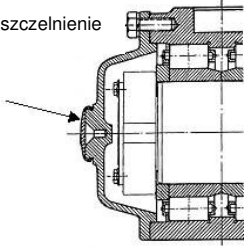
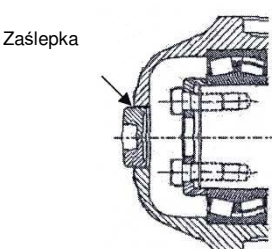
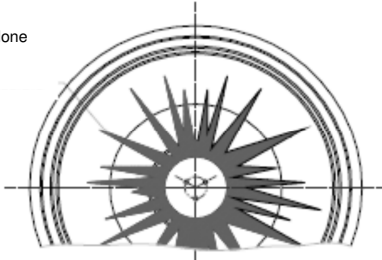
³ **Rowki** pojawiają się na całym obwodzie koła i mogą obejmować całą szerokość jego powierzchni tocznej; charakteryzują się przejściami w ostre krawędzie. Wgłębienia/bruzdy pojawiają się na całym obwodzie koła i mogą obejmować całą szerokość jego powierzchni tocznej; charakteryzują się zaokrąglonym konturem bez ostrych krawędzi.

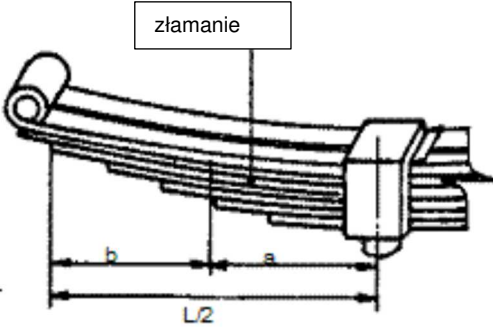
Podwójne obrzeże (wgłębienie): powstaje, gdy zewnętrzna część powierzchni tocznej koła jest wyższa od powierzchni tocznej koła w płaszczyźnie koła tocznego.

		<ul style="list-style-type: none"> powierzchnia toczna wypracowana 		
	1.4.2	<p>Grubość obrzeża S_d:</p> <ul style="list-style-type: none"> Koło \varnothing: > 840 mm $S_d < 22$ mm Koło \varnothing: $760 \text{ mm} \leq d \leq 840$ mm $S_d < 25$ mm Koło \varnothing: < 760 mm $S_d < 27,5$ mm <p>Wagony ze wstawkami hamulcowymi LL lub K</p> <ul style="list-style-type: none"> Koło \varnothing > 330 mm $S_d > 33$ mm <ul style="list-style-type: none"> zużyte obrzeże 	Wyłączyć wagon	5
	1.4.3	<p>Zużycie powierzchni prowadzącej obrzeża</p> <ul style="list-style-type: none"> $qR \leq 6,5$ mm (patrz Aneks nr 4) <ul style="list-style-type: none"> ostre obrzeże 	Wyłączyć wagon	5
	1.4.4	<p>Nawalcowanie lub ostre krawędzie na powierzchni prowadzącej w odległości $h > 2$ mm od największej wysokości obrzeża, (patrz również Aneks nr 4)</p> 	Wyłączyć wagon	5
Koło bosc	1.5			
	1.5.1	<p>Koło monoblokowe</p> <p>Uszkodzenie koła lub piasty</p> <ul style="list-style-type: none"> pęknięcie uszkodzenie naprawione poprzez spawanie 	Wyłączyć wagon	5
	1.5.2.	<p>Koło obręczowane</p> <p>Uszkodzenie koła boscowego, pierścienia zaciskowego, obręczy</p> <ul style="list-style-type: none"> pęknięcie złamanie uszkodzenie naprawione poprzez spawanie 	Wyłączyć wagon	5
Oś zestawu	1.6			
	1.6.1	<p>Uszkodzenia na osi zestawu</p> <ul style="list-style-type: none"> pęknięcie zgięcie(patrz również kod 1.7.1) 	Wyłączyć wagon	5

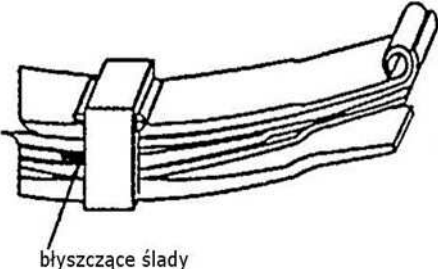
		<ul style="list-style-type: none"> - uszkodzenie naprawione poprzez spawanie - ostre krawędzie - wytarte miejsca o głębokości większej niż 1 mm 		
	1.6.2	Wytarte miejsca o głębokości ≤ 1 mm, bez ostrych krawędzi	Okleić K+R1 (hamulec wyłączyć)	4
	1.6.3.	Jakaś część ociera się o oś Sprawdzić również kody nr 1.6.1 i 1.6.2	Zamocować wyżej + Okleić K, jeśli jest to niezbędne (hamulec wyłączyć). Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	4
Zestaw kołowy	1.7			
	1.7.1	<p>Wymiar E między wewnętrznymi powierzchniami czołowymi nie zachowuje wartości granicznych:</p> <ul style="list-style-type: none"> - $\varnothing > 840$ mm 1357 mm $\leq E \leq$ 1363 mm - $\varnothing \leq 840$ mm 1359 mm $\leq E \leq$ 1363 mm <p>Jeżeli w każdym przypadku, E max - E min > 2 mm</p> <ul style="list-style-type: none"> • ślady wykolejenia • ślady przesunięcia koła na osi zestawu • przy kołach monoblokowych rozgrzanie w strefie przejścia „L” między tarczą a wieńcem koła 	Wyłączyć wagon	5



Objawy owalizacji kół	1.7.2	<p>Ścięta zawlecza sworznia trójkąta hamulcowego</p> <p>Złamany podwiesie trójkąta hamulcowego (patrz także kod 3.1.2)</p> <p>Błyszczące ślady zużycia podkładki sworznia trójkąta hamulcowego</p> <p>Błyszczące ślady osiadania wewnętrznych (nośnych) sprężyn zawieszenia (patrz także kod 2.5).</p> <p>Brak lub luźne zabezpieczenie („T”) przed opadnięciem wózka (patrz także kod 2.5.5)</p> <p>Dot. wózków Y25 (25TN): ślizgi manganowe na maźnicy lub przewodniku zestawu kołowego opadnięte lub spoiny spawalnicze luźne (patrz także kod nr 1.8.4 i 4.4.2)</p> <p>Miejscami wgnieciona powierzchnia toczna, nieregularna powierzchnia kontaktu lub duże rozwalcowania na obrzeżu (patrz także kod 1.3.2)</p>	<p>Jeżeli przy jednym kole lub w jego okolicy stwierdzono występowanie co najmniej 2- ch z tych objawów:</p> <p>Okleić K z uwagą „podejrzenie owalizacji koła”</p>	4
Maźnica	1.8.1	Korpus		
	1.8.1.1	<p>korpus nieszczelny</p> <p>Uszkodzenie powodujące wnikanie wody lub zanieczyszczeń do wnętrza</p> <ul style="list-style-type: none"> - połamany lub pęknięty korpus maźnicy - brak uszczelnienia (dopuszczalny brak pokrywy otworu centrującego - zaślepki) - z wyjątkiem korpusów bez pokrywy <p>uszczelnienie  Zaślepka </p>	Wyłączyć wagon	4
	1.8.1.2	<p>Wyciek środka smarującego</p> <ul style="list-style-type: none"> • ślady oleju lub smaru na tarczy koła <p>niedozwolone </p>	Wyłączyć wagon	4
	1.8.1.3	<ul style="list-style-type: none"> • ślady oleju lub smaru na korpusie maźnicy 	Okleić K	4
	1.8.2	Przewodnice maźnic już nie są w stanie prowadzić osi	Wyłączyć wagon	5

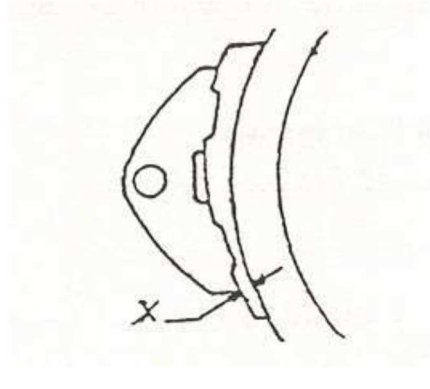
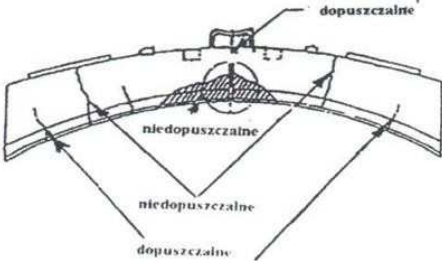
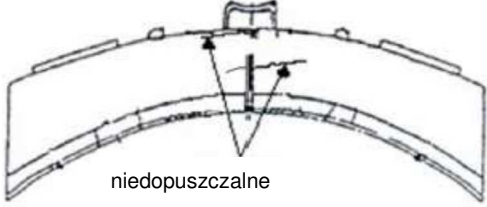
		<ul style="list-style-type: none"> • uszkodzony przewodnik • maźnica w nieprawidłowym położeniu 		
	1.8.1.4	Mechaniczne uszkodzenie pokrywy maźnicy (generator osiowy), patrz także kody 1.8.1.1, 1.8.1.2 i 1.8.1.3	Okleić M	4
	1.8.3	Prowadniki na korpusie maźnicy nie zabezpieczają pewnego przewodzenia zestawu kołowego <ul style="list-style-type: none"> • odłamane prowadniki • nienormalne położenie maźnicy 	Wyłączyć wagon	5
	1.8.3	Zagrzana maźnica		
	1.8.3.1	- temperatura jest tak wysoka, że nie można dotknąć korpusu maźnicy zewnętrzną powierzchnią dłoni <ul style="list-style-type: none"> • ślady utleniania 	Wyłączyć wagon	5
	1.8.3.2 ⁴	potwierdzenie przez Przewoźnika przegrzania maźnicy w trakcie transportu.	Wyłączyć wagon	5
Ślizgi manganowe na maźnicy wózka „Y” lub pochodnych typów wózka	1.8.4	Brak lub przemieszczenie	Wyłączyć wagon	4
Odsprężynowanie	2			
Resor piórowy	2.1			
	2.1.1	Pióra sprężyny nośnej przesunięte w opasce więcej niż 10 mm <ul style="list-style-type: none"> • błyszczące ślady blisko opaski resorowej 	Wyłączyć wagon	4
	2.1.2	Główne pióro resora złamane lub widoczne pęknięcie	Wyłączyć wagon	5
	2.1.3	Brak części złamanego pióra	Wyłączyć wagon	4
	2.1.4	Inne pióro niż główne złamane w miejscu odległym od środka sprężyny (przy czym nie brakuje części pióra):		
	2.1.4.1	- < 1/4 długości pióra	Wyłączyć wagon	4
	2.1.4.2	- > 1/4 długości pióra	Okleić M	3
		 <p style="text-align: center;">$a = b \frac{L}{4}$</p>		

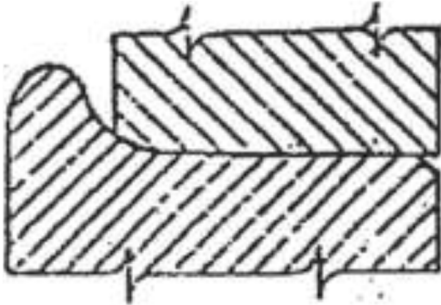
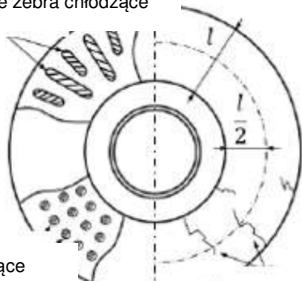
⁴ Zagrzana maźnica wykryta przez urządzenie detekcji – stwierdzenie podczas specjalistycznego badania, poza normalnymi oględzinami technicznymi

	2.1.5	Za mały luz między opaską a odbijakiem: Odległość w pionie między opaską resorową a stałą częścią pudła wagonu, ostojnicy lub ramy wózka mniejsza niż 15 mm <ul style="list-style-type: none"> • świeże ślady osiadania między opaską resorową a stałymi częściami ostojnicy bądź ramy wózka • świeże ślady ocierania kół na ramie wózka lub podłodze / pudle wagonu 	Wyłączyć wagon	5
	2.1.6	Luźna opaska resorowa <ul style="list-style-type: none"> - pęknięcie lub złamanie opaski - brak klina lub klin luźny • oznaki poluzowania piór resorowych 	Wyłączyć wagon	5
Dodatkowo dla resora parabolicznego	2.2			
	2.2.1	Pióro główne lub inne		
	2.2.1.1	Widocznie pęknięte lub złamane	Wyłączyć wagon	5
	2.2.1.2	Złamane w opasce resorowej <ul style="list-style-type: none"> • dwa pióra dotykają się na 50% swojej długości 	Wyłączyć wagon	5
	2.2.2	Jedno pióro przesunięte w kierunku wzdłużnym:		
	2.2.2.1	- o więcej niż 10 mm	Wyłączyć wagon	4
	2.2.2.2	- o 10 mm lub mniej <ul style="list-style-type: none"> • błyszczące ślady blisko opaski resorowej 	Okleić K	3
2.2.3	Opaska resorowa uszkodzona lub luźna <ul style="list-style-type: none"> - opaska resorowa pęknięta lub złamana - ucho klina dolnego pęknięte - spaw górnego klina pęknięty lub odlamany 	Wyłączyć wagon	5	

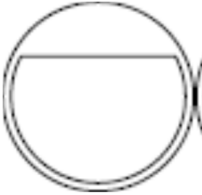
Sprężyna śrubowa	2.3			
	2.3.1	Złamana	Wyłączyć wagon	5
Połączenie pomiędzy odprężynowaniem a maźnicą lub odsprężynowaniem a ramą wózka	2.4			
	2.4.1	Czop opaski resorowej nie na swoim miejscu • niewłaściwa pozycja maźnicy	Wyłączyć wagon	5
	2.4.2	Łubki, ogniwa resorowe przesunięte, złamane, wyhaczone lub ich brak	Wyłączyć wagon	5
	2.4.3	Sworznie resora przesunięte, niezabezpieczone lub ich brak	Usunąć usterkę. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
	2.4.4	Ogniwa resorowe zużyte lub za długie • świeże ślady osiadania na ostojnicy	Okleić K	4
Usprężynowanie wózka Y25 i pochodnych	2.5	<p>1. Sprężyna zewn. (tarowa) 2. Sprężyna wewn. (nośna) 3. Kołpak sprężyny 4. Ogniwo tłumiące 5. Zabezpieczenie „T”</p>		
	2.5.1	Sprężyna zewnętrzna (tarowa) nadłamana lub złamana	Wyłączyć wagon	5
	2.5.2	Sprężyna wewnętrzna (nośna) przesunięta lub złamana		
	2.5.2.1	- w wagonie próżnym	Okleić K	4
	2.5.2.2	- w wagonie ładownym	Wyłączyć wagon	5

		<ul style="list-style-type: none"> maźnica nie jest w poziomie 		
	2.5.3	Ogniwo(a) tłumiące złamane, brakujące lub nie działające <ul style="list-style-type: none"> ślady osiadania 		
	2.5.3.1	- jedno ogniwo na wózek	Okleić K	3
	2.5.3.2	- więcej niż jedno ogniwo na wózek	Wyłączyć wagon	5
	2.5.4	Kołpak(i) sprężyny dotyka(ją) ramy wózka		
	2.5.4.1	- Jeden kołpak na wózek dotyka ramy	Okleić K	3
	2.5.4.2	- Więcej niż jeden kołpak na wózek dotyka ramy	Wyłączyć wagon	5
	2.5.5	Zabezpieczenie T (przed opadnięciem) luźne lub brak	Okleić M	3
	2.5.6	Niewystarczający luz odsprężynowania Odległość pionowa między korpusem maźnicy a ramą wózka mniejsza niż 8 mm <ul style="list-style-type: none"> Świeże ślady osiadania między korpusem maźnicy a ramą wózka 	Wyłączyć wagon	5
Hamulec	3			
Część mechaniczna	3.1			
	3.1.1	Zwisające bądź złamane części układu dźwigniowego hamulca Sprawdzić również kody 1.6.1, 1.6.2, 1.6.3.	Naprawa prowizoryczna, Okleić K+R1 (hamulec wyłączyć)	4
	3.1.2	Podwiesie trójkąta hamulcowego nie spełnia swojej funkcji	Naprawa prowizoryczna, okleić K	4
	3.1.3	Zawór odcinający hamulca (patrz również Aneks nr 10)		
	3.1.3.1	- nie działa (zablokowany)	Wyłączyć wagon	3
	3.1.3.2	- ustawienie niejednoznaczne	Okleić K+R1 (hamulec wyłączyć), wyłączyć wagon jeśli konieczne	3
	3.1.4	Urządzenie przestawcze, próżny/ladowny lub G/P nie działa (zablokowane)	Okleić K+R1 (hamulec wyłączyć)	3
	3.1.5	Cięgło odłużniacza zerwane lub brak	Okleić K+R1 (hamulec wyłączyć)	3
Wstawki klocka hamulcowego	3.2			
	3.2.1	Żeliwne wstawki klocków hamulcowych <ul style="list-style-type: none"> brak 	Wymienić. Jeśli to niemożliwe, Okleić K+R1	3

		<ul style="list-style-type: none"> - złamane, pęknięte, również wtedy, kiedy wkład metalowy utrzymuje je w całości <p>zużyta w taki sposób, że grubość "X" w strefie wstawki jest mniejsza niż 10 mm</p> 	(hamulec wyłączyć)	
3.2.2	<p>3.2.2 Wstawki klocków kompozytowe</p> <ul style="list-style-type: none"> - brak - pęknięte promieniście (nawskrośnie) od powierzchni cierniej do krawędzi płytki nośnej/blachy zbrojenia (poza dylatacją materiału ciernego) <p>Material cierny:</p> <ul style="list-style-type: none"> - widoczne wykruszenia materiału ciernego na ponad 1/4 długości wstawki lub wtrącenia metaliczne - odklejenie od płytki nośnej/blachy zbrojenia na długości ponad 25 mm  <ul style="list-style-type: none"> - pęknięcie > 25 mm od szczeliny dylatacyjnej do obwodu koła - minimalna grubość X < 10 mm 	<p>Wymienić</p> <p>Jeśli niemożliwe, Okleić K+R1 (hamulec wyłączyć)</p>	3	
3.2.3	<p>Wstawka hamulcowa wystająca - schodzi z powierzchni tocznej koła.</p>	<p>Okleić K+R1 (hamulec wyłączyć)</p>	4	

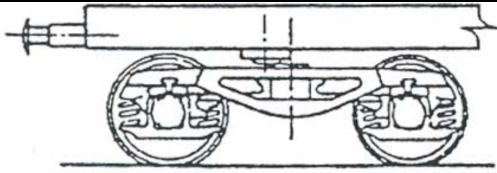
		<ul style="list-style-type: none"> Uznaje się, że wkładka wystaje, jeżeli jej zewnętrzna powierzchnia osiąga zewnętrzną powierzchnię czołową wieńca 		
Hamulce tarczowe* *stwierdzenie podczas specjalnego badania, poza (standardowymi) oględzinami technicznymi	3.2.4			
	3.2.4.1	Rowek kontroli na tarczach hamulcowych nie jest całkowicie widoczny (maksymalne zużycie)	Okleić K+R1 (hamulec wyłączyć)	3
	3.2.4.2	Wadliwe mocowanie tarczy hamulcowej na sworzniu osi	Wyłączyć wagon	5
	3.2.4.3	Tarcza hamulcowa: niedopuszczalne pęknięcia > l/2, jak na schemacie promieniste żebra chłodzące  Pręty chłodzące Pęknięcie > l/2 niedopuszczalne	Okleić K+R1 (hamulec wyłączyć)	3
	3.2.4.4	Pęknięcie w przekroju poprzecznym	Wyłączyć wagon	5
	3.2.4.5	Brakujące lub pęknięte pręty chłodzące: - więcej niż 2 obok siebie - łącznie ponad 6	Okleić K+R1 (hamulec wyłączyć)	3
	3.2.4.6	Pęknięte promieniste żebra chłodzące: - więcej niż 4, z mniej niż 3 nienaruszonymi kanałami chłodzącymi między popękkanymi żebrami.	Okleić K+R1 (hamulec wyłączyć)	3
	3.2.5	Okładziny hamulcowe: - brak - popękane	Okleić K+R1 (hamulec wyłączyć)	3
Wskaźnik hamowania	3.2.6	Wadliwy lub dane ze wskaźnika niezgodne z stanem hamulca lub wyświetlanie niesynchronizowane ze wskaźnikiem (z wyjątkiem wskazań odnoszących się do hamulca ręcznego)	Okleić K+R1 (hamulec wyłączyć)	4

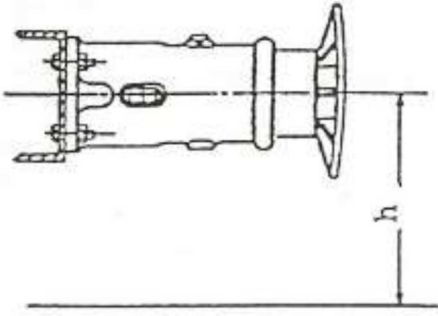
Część pneumatyczna	3.3			
	3.3.1	Przewód główny		
	3.3.1.1	Przewód główny niezdatny do użytku	Wyłączyć wagon	4
	3.3.1.2	(pozostaje wolny)		
	3.3.2	Sprzęgi hamulcowe		
	3.3.2.1	Uszkodzenie lub brak sprzęgu hamulcowego (dla wszystkich posiadanych przez wagon przyłączy muszą być na każdym końcu wagonu sprzęgi hamulcowe)	Wymienić	3
	3.3.2.2	Nieużywany sprzęg hamulcowy zwisa (przy dwóch sprzęgach tylko jeden może być połączony z innym wagonem)	Podwiesić, poprawić jeśli konieczne	3
	3.3.2.3	(pozostaje wolny)		
	3.3.3.	Wspornik sprzęgu hamulcowego niezdatny do użytku	Okleić M	3
	3.3.4	Hamulec powietrzny niezdatny do użytku, ale wagon nieoklejony	Sprawdzić i w razie uszkodzenia okleić K+R1 (hamulec wyłączyć)	3
	3.3.5	Kurek odcinający (końcowy)		
	3.3.5.1	Niezdatny do użycia, nieszczelny, odkształcony lub brak rączki	Wyłączyć wagon	5
	3.3.5.2	Mechanizmu blokującego brak lub nie działa	Poprawić + okleić K. Jeżeli niemożliwe, wyłączyć wagon	4
	3.3.6	DET (detektor wykolejenia)		
	3.3.6.1	Detektor wykolejenia zadziałał	Poprawić + okleić M, postępować zgodnie z pkt 5 Aneksu nr 8	3
	3.3.6.2	Detektor wykolejenia nieszczelny	Odciąć DET + okleić M, Postępować zgodnie z pkt 5 Aneksu nr 8	3
3.3.6.3	Przewody powietrzne detektora wykolejenia nieszczelne	Poprawić + okleić M. Jeżeli nie możliwe, wyłączyć	4	
Blacha odiskierna	3.4			
	3.4.1	Brak blachy lub przerdzewiała na wylot	Okleić K+R1 (hamulec wyłączyć)	4

	3.4.2	Blacha luźno zwisa w dół	Usunąć blachę, okleić K+R1 (hamulec wyłączyć), jeśli nie możliwe wyłączyć wagon	4
	3.4.3	Przy wagonach z ładunkiem niebezpiecznym, dla których blacha odiskiera jest wymagana zgodnie z RID: Dla wagonów na osiach pojedynczych (bez wózków): - niedopuszczona blacha odiskiera • wagon na osiach pojedynczych (bez wózków) nieposiadający znaku: 	R1 (hamulec wyłączyć)	5
Hamulec ręczny	3.5			
	3.5.1	Wyraźnie niezdatny do użytku	Okleić K+R1	3
Część elektryczna	3.6			
Automatyczna próba hamulca	3.6.1 ⁵	Niewłaściwe działanie automatycznej próby hamulca (zaobserwowane i zgłaszane podczas przeprowadzania próby hamulca)	Okleić M	3
Ostoja wagonu i rama wózka	4			
Ostoja wagonu	4.1			
	4.1.1	Ostoja skrzywiona w poziomie lub pionie • wysokość zderzaków poza tolerancją (patrz pkt 5.1.2) • widoczne odkształcenie	Wyłączyć wagon	5
	4.1.2	Podłużnice, części czołownicy, na które działa sprzęg, ukośnice wykazują złamania lub pęknięcia - złamania - poprzeczne pęknięcia wychodzące z krawędzi półki dochodzące do więcej niż połowy jej szerokości - pęknięcie podłużne o długości > 100 mm w strefie koziółków resorowych - pęknięcie podłużne o długości > 150 mm dla innych części - pęknięcia na widocznych spawach tych części	Wyłączyć wagon	4
Widły maźnicze	4.2			

⁵ Błąd automatycznej próby hamulca – zaobserwowany oddzielnie od oględzin technicznych podczas badania specjalnego.

	4.2.1	Wygięte w sposób stanowiący zagrożenie dla bezpieczeństwa	Wyłączyć wagon	5
	4.2.2	Złamane <ul style="list-style-type: none"> • nienormalne położenie 	Wyłączyć wagon	5
	4.2.3	Mocowanie		
	4.2.3.1	- luźne	Wyłączyć wagon	5
	4.2.3.2	- kilka nitów bądź śrub luźnych, ale widły maźnicze są zamocowane	Okleić M	3
	4.2.4	Pęknięcie		
	4.2.4.1	- większe niż 1/4 przekroju poziomego	Wyłączyć wagon	4
	4.2.4.2	- \leq 1/4 przekroju poziomego	Okleić K	3
	4.2.4.3	- o rozmiarze równym odległości do bliskiego miejsca mocowania	Wyłączyć wagon	5
Zwora widel maźniczych	4.3			
	4.3.1	Brak, złamana, widocznie odkształcona bądź luźna	Wyłączyć wagon	4
Ślizgi widel maźniczych	4.4			
	4.4.1	Brak ślizgu		
		Wagony na wózkach:		
	4.4.1.1	- brak jednego ślizgu prowadnika na zestaw kołowy	Okleić K	3
	4.4.1.2	- brak więcej niż jednego ślizgu prowadnika na zestaw kołowy Wagony na osiach pojedynczych (bez wózków):	Wyłączyć wagon	4
	4.4.1.3	- brak jednego ślizgu	Wyłączyć wagon	5
Ślizg manganowy w wózkach Y lub pochodne	4.4.2	Przemieszczony lub brak	Wyłączyć wagon	4
Koziołek resorowy (w wagonie na osiach pojedynczych /bez wózków)	4.5			
	4.5.1	Luźny, pęknięty, złamany lub odkształcony <ul style="list-style-type: none"> - odstęp między koziołkiem resorowym a podłużnicą - połowy lub więcej elementów mocujących brakuje bądź są złamane 	Wyłączyć wagon	5
Połączenie wózek-ostoja	4.6			
	4.6.1			
	4.6.1.1	Uszkodzone, elementy łączące i mocujące złamane, brak lub nie działają <ul style="list-style-type: none"> • wózek przesunięty 	Wyłączyć wagon	5

				
	4.6.1.2	Brak lub nieskuteczne zabezpieczenie sworznia czopa skrętu lub brak sworznia	Wyłączyć wagon	4
Linki uziemiające	4.6.2			
	4.6.2.1	Jedno lub wiele uziemień nie pracuje (brak, uszkodzone lub luźne) • punkty mocowania wskazują, że uziemienia muszą być obecne	Okleić K	3
	4.6.2.2	Wszystkie uziemienia nie pracują • punkty mocowania wskazują, że uziemienia muszą być obecne	Poprawić. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	3
Rama wózka	4.7			
	4.7.1	Element pęknięty bądź widocznie odkształcony	Wyłączyć wagon	4
	4.7.2	Element złamany	Wyłączyć wagon	5
	4.7.3	Połączenie z ramą wózka		
		Połączenie śrubowe na ramie wózka		
	4.7.3.1	Na tej samej osi brak jednej śruby lub złamana	Wymenić. Jeśli niemożliwe, okleić K+R1 (hamulec wyłączyć)	3
	4.7.3.2	Na tej samej osi brak dwóch śrub lub śruby złamane	Wyłączyć wagon	5
Ślizg oparcia bocznego i sprężyna ślizgu	4.8			
	4.8.1	Ślizg oparcia złamany		
	4.8.1.1	- bez braku części	Okleić K	4
	4.8.1.2	- z brakiem części	Wyłączyć wagon	5
	4.8.2	Sprężyna ślizgu złamana	Wyłączyć wagon	4
	4.8.3	Niekompletne lub luźne mocowanie ślizgu	Okleić K	3
Części trące układu tłumika	4.9			
	4.9.1	Nasmarowane	Wyłączyć wagon	4
Urządzenia ciągnikowo - zderzne	5			
Zderzaki	5.1			

Typ zderzaka	5.1.1	Wyraźnie różne typy zderzaków na tym samym końcu wagonu • zwracać uwagę na tarcze zderzakowe ⁶	Okleić K	4
	5.1.2	Poza granicami tolerancji: - $h < 940$ mm (980 mm dla wag. pasażerskich) - $h > 1065$ mm • wyraźnie różne wysokości zderzaków w sprzęgniętych wagonach 	Wyłączyć wagon	5
Tarcza zderzaka	5.2			
	5.2.1	Brak, złamana, odkształcona do tego stopnia, że jej działanie nie jest zapewnione, prostokątna tarcza obrócona	Wyłączyć wagon	5
	5.2.2	Mocowanie do trzona (tulei) zderzakowego:		
	5.2.2.1	- 1/3 lub więcej nitów bądź śrub luźnych	Wyłączyć wagon	4
	5.2.2.2	- mniej niż 1/3 nitów bądź śrub luźnych	Okleić K	3
	5.2.3	Powierzchnia styku		
	5.2.3.1	- nienasmarowana jeżeli obie tarcze są metalowe	Nasmarować. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
	5.2.3.2	- więcej niż 2 wyżłobienia z ostrymi krawędziami o głębokości > 3 mm i > 50 mm długości,	Wyłączyć wagon	5
	5.2.4	Wkładka tarczy zderzaka lub tarcza z tworzywa sztucznego		
	5.2.4.1	- złamana, pęknięta nawskrośnie, brakuje	Wyłączyć wagon	5
	5.2.4.2	Wykruszenie/stopienie > 3 mm głębokości i > 25 mm długości	Okleić K	4
	5.2.4.3	Mocowanie: 2 lub więcej śrub luźnych/brakuje	Wyłączyć wagon	5
	5.3			

⁶ na każdym końcu wagonu muszą być założone 2 zderzaki z tym samym rodzajem amortyzatora, kategorią zderzaka i rozmiarem tarczy, jak również z takim samym skokiem zderzaka i typem budowy. Zderzaki różniące się tylko materiałem tarczy zderzakowej lub wkładki czarnej tarczy, uważa się za takie same. Długość całkowita obu zderzaków na każdym końcu pojazdu musi być taka sama.

Trzon (tuleja) zderzaka	5.3.1	Brak, złamany	Wyłączyć wagon	5
	5.3.2	Pęknięcie na przejściu do tarczy	Wyłączyć wagon	5
	5.3.3	Zakłócone działanie:	Wyłączyć wagon	5
	5.3.3.1	Pęknięty wzdłużnie i niezdolny do prowadzenia w pochwie zderzaka	Wyłączyć wagon	5
	5.3.3.2	więcej niż 2 wyżłobienia z ostrymi krawędziami na obwodzie, każde o głębokości > 2mm i długości > 60mm	Wyłączyć wagon	5
Pochwa zderzaka	5.4			
	5.4.1	Brak, złamana	Wyłączyć wagon	5
	5.4.2	Pęknięcie na przejściu do stopy zderzaka	Wyłączyć wagon	5
	5.4.3	Pęknięcie wzdłużne, które nie zapewnia prowadzenia trzonu (tulei) zderzaka	Wyłączyć wagon	5
	5.4.3.1	Pęknięty wzdłużnie i niezdolny do prowadzenia trzonu zderzaka	Wyłączyć wagon	5
	5.4.3.2	więcej niż 2 wyżłobienia z ostrymi krawędziami na obwodzie, każde o głębokości > 2mm i długości > 60mm	Wyłączyć wagon	5
	5.4.4	Mocowanie pochwy zderzaka niezapewnione:		
	5.4.4.1	- 2 lub więcej śruby luźne • luz między płytą zderzaka a czołownicą	Dociągnąć + okleić M, jeśli niemożliwe wyłączyć wagon	5
	5.4.4.2	- brak 1 śruby	Wymienić + okleić M, wyłączyć wagon	3
	5.4.4.3	- 1 śruba luźna	Dociągnąć + okleić M. Jeżeli niemożliwe, okleić K	3
Sprężyna zderzaka i elementy CRASH	5.5			
	5.5.1	Zderzak daje się docisnąć ręcznie - jeden zderzak więcej niż 15 mm - oba zderzaki z jednego końca wagonu	Wyłączyć wagon	4
	5.5.2	Elementy CRASH wykazują stan zadziałania: • widocznie skrócona długość zderzaka • żółta strzałka wskaźnikowa częściowo lub całkowicie znikła ⁷⁾ • trzon (tuleja) zderzaka zniszczony lub odkształcony ⁷⁾ • wskaźnik odkształcony lub brak ⁷⁾	Wyłączyć wagon	5
	5.5.3	Brak lub niekompletne malowanie ostrzegawcze elementów CRASH	Wyłączyć wagon	4

⁷⁾ Zgodnie z typem zderzaka

Sprzęg śrubowy	5.6			
	5.6.1	nie działa		
	5.6.1.1	uszkodzony lub brak części	Poprawić lub użyć innego sprzęgu + Okleić K, jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	3
	5.6.1.2	brak smaru i zablokowany	Poprawić, jeśli niemożliwe Okleić K,	3
	5.6.2	Hak do zawieszania pałaka sprzęgu śrubowego - uszkodzony, niezdatny do użycia lub brak	Okleić M	3
	5.6.3	Sprzęg śrubowy niepodwieszony	Zawiesić i jeżeli konieczne podwiązać	3
	Hak ciągowy	5.7		
5.7.1		Niezdatny do użycia lub w złym stanie:		
5.7.1.1		- złamany, pęknięty (dotyczy też czubka haka)	Jeśli możliwe użyć innego sprzęgu, Okleić K, Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	3
5.7.1.2		- przekreślony	Okleić K	3
5.7.2		(pozostaje wolny)		
Inne części urządzenia ciągowego	5.8			
	5.8.1	Inne części urządzenia ciągowego uszkodzone	Wyłączyć wagon	4
		<ul style="list-style-type: none"> - sprzęg tak długi, że tarcze zderzakowe po sprzęgnięciu nie dotykają do siebie - drąg ciągowy złamany, pęknięty lub odkształcony - nakrętki, śruby, kliny złamane, pęknięte lub brakujące - amortyzator sprzęgu nie działa <ul style="list-style-type: none"> ● hak ciągowy wyraźnie za daleko wystaje z prowadnika 		
	5.8.2	Sprzęgi w pociągu niewłaściwie skręcone	Poprawić sprzęgnięcie	4
Amortyzator o długim skoku (np. w wagonach kontenerowych)	5.9			
	5.9.1	Obsady ślizgów nie znajdują się w położeniu środkowym w stosunku do ostoi <ul style="list-style-type: none"> ● różny odstęp obu czołownic od pudła wagonu 	Wyłączyć wagon	5
	5.9.2	Brak malowań ostrzegawczych (czarnych skośnych pasów na żółtym tle) na wagonach z elementami, które przy uderzeniu mogą przesunąć się w stosunku do ostojnicy (urządzenia pochłaniające energię zderzenia, itp.), na powierzchniach stwarzających zagrożenie i które mogą zachodzić na siebie.	Wyłączyć wagon	4

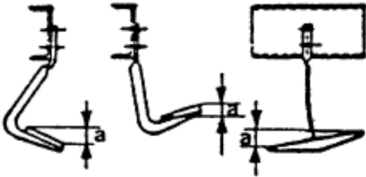
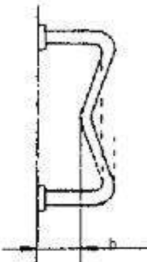
Sprzęg automatyczny	5.10			
	5.10.1 ⁸	Niewłaściwe działanie automatycznego sprzęgu (zaobserwowany i zgłoszony podczas sprzęgania)	Poprawić, jeśli niemożliwe wyłączyć wagon	4
	5.10.2	Głowica sprzęgu uszkodzona	Okleić M	3
	5.10.3	Urządzenie rozsprężające uszkodzone	Okleić M	3
	5.10.4	Wspornik, drąg ciągowy uszkodzony	Okleić M	3
Pudło wagonu	6			
Pudło wagonu ogólnie	6.1			
Napisy na Wagonach	6.1.1	Brak, nieczytelne, niekompletne:		
	6.1.1.1	- numer wagonu ⁹	Wyłączyć wagon	4
	6.1.1.2	znak „RIV”, „TEN”+ „GE” lub znak dopuszczenia („TEN”+ „G1”, kod literowy kraju na trafarecie umownej) ⁹ lub	Wyłączyć wagon	4
	6.1.1.3	- trafareta umowna (jeżeli zawiera kody wymiany 41 , 43, 45, 81, 83 lub 85) ⁹ lub znak dopuszczenia („TEN”+ „CW”+ kod literowy kraju na trafarecie umownej) ⁹	Wyłączyć wagon	4
	6.1.1.4	- masa własna ⁹	Wyłączyć wagon	4
	6.1.1.5	- masa hamująca hamulca ręcznego ⁹	Wyłączyć wagon	4
	6.1.1.6	- granice obciążenia ⁹	Wyłączyć wagon	4
	6.1.1.7	- pojemność w wagonach zbiornikowych ⁹	Wyłączyć wagon	4
	6.1.1.8	- VKM oraz pełny adres posiadacza ⁹ *	Wyłączyć wagon	4
	6.1.1.9	- długość wagonu ze zderzakami ⁹	Wyłączyć wagon	4
	6.1.1.10	- znaki ostrzegawcze „wysokie napięcie” w wagonach ze stopniami lub drabinkami na wysokości > 2 m powyżej poziomu główki szyny.	Wyłączyć wagon	4
	6.1.1.11	- oznaczenie kompatybilności z transportowanymi intermodalnymi jednostkami ładunkowymi ILU na wagonie je przewożącym	Wyłączyć wagon	4
	6.1.1.12	- (pozostaje wolny)		
6.1.1.13	- (pozostaje wolny)			
Rewizja	6.1.2			
	6.1.2.1	Wpisy na trafarecie rewizyjnej: brak, niepełne, nieczytelne ⁹	Wyłączyć wagon	4

⁸ Niewłaściwe działanie automatycznego sprzęgu – zaobserwowany oddzielnie od oględzin technicznych podczas badania specjalnego.

⁹ Jeżeli brak dotyczy jednej strony wagonu, Okleić nalepką K

		Trafareta rewizyjna (możliwe przedłużenie terminu rewizji o 3 miesiące jeżeli na wagonie jest oznaczenie „+3M”)		
	6.1.2.2	Termin rewizji upływa w ciągu 15 dni lub mniej	Okleić K	3
	6.1.2.3	Termin rewizji przekroczony ≤ 6 m-cy	Postępować zgodnie z pkt. 1 Aneksu nr 8	4
	6.1.2.4	Termin rewizji przekroczony > 6 m-cy	Postępować zgodnie z pkt. 1 Aneksu nr 8	4
Szkielet pudła	6.1.3	Części szkieletu uszkodzone		
	6.1.3.1	- bez przekroczenia skrajni ładunkowej	Okleić K	3
	6.1.3.2	- z przekroczeniem skrajni ładunkowej	Wyłączyć wagon	5
Ściany	6.1.4			
	6.1.4.1	Deska ściany: brak, złamana, rozszczepiona lub nie dolega do sąsiedniej; poszycie ściany dziurawe, połamane	Okleić K	3
	6.1.4.2	Ryzyko uszkodzenia ładunku na skutek zawilgocenia bądź ryzyko utraty ładunku	W razie potrzeby poprawić + okleić K. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	4
Podłoga	6.1.5	Podłoga uszkodzona		
	6.1.5.1	- bez ryzyka utraty ładunku	Okleić K	3
	6.1.5.2	- z ryzykiem utraty ładunku	W razie potrzeby poprawić + okleić K. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	4
Drzwi i ściany przesuwne	6.1.6			
	6.1.6.1	Niedomknięte lub niezabezpieczone	Zamknąć i/lub zabezpieczyć. Jeśli niemożliwe, zamocować + okleić K. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
	6.1.6.2	Brak lub wypadły z prowadnic (wyhaczone) <ul style="list-style-type: none"> nienormalne położenie drzwi w stosunku do ramy drzwi 	Jeśli możliwe osadzić na miejscu, zamocować i okleić K. Jeśli niemożliwe,	5

			<p>wyłączyć wagon</p>	
	<p>6.1.6.3</p>	<p>Elementy prowadzące lub zamykające w złym stanie</p> <ul style="list-style-type: none"> ● rama drzwi, zawiasy, zamknięcia, haki zarzutne, uchwyty: 	<p>Naprawić prowizorycznie + okleić K. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon</p>	<p>3</p>
	<p>6.1.6.4</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● brak, złamane, luźne, odkształcone ● z zagrożeniem bezpieczeństwa lub ryzykiem utraty ładunku 		<p>5</p>

		Drzwi wylamane lub odkształcone		
	6.1.6.5	- bez ryzyka przekroczenia skrajni ładunkowej lub utraty ładunku	} Naprawić prowizorycznie + Okleić K. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	3
	6.1.6.6	- z ryzykiem przekroczenia skrajni ładunkowej lub utraty ładunku		5
Części różne (stopnie, uchwyty, drabinki, mostki, poręcze, tablice odchylnie/opisowe i inne)	6.1.7			
	6.1.7.1	Drabinki, mostki, poręcze w złym stanie, niezdatne do użycia	Okleić K	4
	6.1.7.2	Stopnie wyraźnie brak	Okleić K	4
	6.1.7.3	Stopnie: uszkodzenia stwarzające zagrożenie dla obsługi, urwane lub zdeformowane poza limit tolerancji (wymiar a > 80 mm)	Wyłączyć wagon	4
				
	6.1.7.4	Uchwyty: uszkodzenia stwarzające zagrożenie dla obsługi, urwane lub zdeformowane poza limit tolerancji (wymiar b > 60 mm)	Naprawić prowizorycznie + okleić M. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon.	4
				
	6.1.7.5	Niedostateczne zamocowanie: - tablic odchylnych/opisowych - składanych tablic do napisów lub nalepek - skrzynek na nalepki	Naprawić prowizorycznie + okleić M. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon.	4
	6.1.7.6	Brak: tablic odchylnych/opisowych składanych tablic do napisów lub nalepek skrzynek na nalepki	Nalepki prowizoryczne + okleić K. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon.	3
	6.1.7.7	Brak luźnych części wagonowe lub niekompletne	Okleić M	3
6.1.7.8	Luźne części wagonowe niezabezpieczone	Zamocować	4	
6.1.7.9	Wsporniki sygnałów końca pociągu, ucha promowe: brak lub niezdatne do użycia	Okleić M	3	

Wypozażenie wewnętrzne ¹⁰	6.1.8			
	6.1.8.1	Uszkodzone wyposażenie wewnętrzne: - ramię mocujące - szyna prowadząca - kołyska ładunkowa - pierścienie, haczyki, oczka - ściany działowe	Naprawa prowizoryczna, poprawić używając dodatkowych mocowań + okleić M Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	3
6.1.8.2	Wagon z wyposażeniem stabilizującym (patrz również nr 6.6.7), wagon do przewozu samochodów, kliny (patrz także kod 6.6.5.2)	5		
Wagony kryte Kłapy wentylacyjne	6.2			
	6.2.1	Brak, uszkodzone		
	6.2.1.1	- bez ryzyka zawilgocenia lub przekroczenia skrajni ładunkowej	Poprawić + okleić K. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	3
	6.2.1.2	- z ryzykiem zawilgocenia lub przekroczenia skrajni ładunkowej	Wyłączyć wagon	5
Dźwignie uruchamiające, zapadki	6.2.2	odczepione, odkształcone, niezamocowane		
	6.2.2.1	- bez ryzyka przekroczenia skrajni ładunkowej	poprawić + okleić K. Jeżeli niemożliwe, wyłączyć wagon	3
	6.2.2.2	- z ryzykiem przekroczenia skrajni ładunkowej		5
Dach i okap	6.2.3	Pokrycie dachu lub okap luźne, zagrażające bezpieczeństwu bądź szczelności	Wyłączyć wagon	4
	6.2.4	Dach otwierany		
	6.2.4.1	- niedomknięty, niezabezpieczony	Zamknąć i zabezpieczyć dach, jeżeli to konieczne + okleić K. Jeżeli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
	6.2.4.2	- wypadnięty z prowadnic	Włożyć w prowadnice i zabezpieczyć; jeśli niemożliwe wagon wyłączyć	5
	6.2.4.3	- mechanizm sterujący: brak, odkształcony, nie działa	Okleić K	4
Wagony węglarki	6.3			
	6.3.1	Uszkodzone:		

¹⁰ W odniesieniu do uszkodzeń wnętrza wagonu, kontrola techniczna tylko w ramach specjalnego badania technicznego, odrębnie od oględzin technicznych

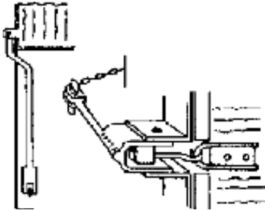
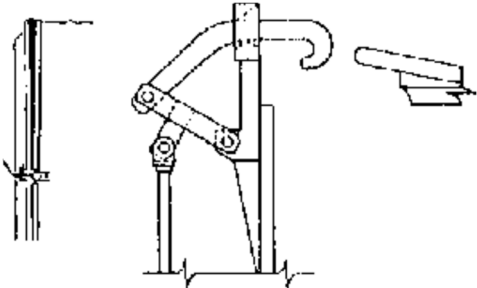
Ściany boczne lub czołowe	6.3.1.1	- bez ryzyka utraty ładunku lub przekroczenia skrajni ładunkowej	Okleić M	3
	6.3.1.2	- z ryzykiem utraty ładunku	Poprawić + okleić K. Jeżeli niemożliwe, wyłączyć wagon	4
	6.3.1.3	- z ryzykiem przekroczenia skrajni ładunkowej	Poprawić + okleić K. Jeżeli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
Zamknięcia i części funkcjonalne ruchomych ścian czołowych	6.3.2	Sworznie, wały zaciskowe (pazurowe/kolankowe), haki zarzutne, wsporniki krzywek itp.: brak, złamane, pęknięte, nie działają	Naprawić prowizorycznie + okleić K. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	
	6.3.2.1	- nie wpływające na bezpieczeństwo		3
	6.3.2.2	- wpływające na bezpieczeństwo		5
Obwodzina górna	6.3.3	Złamana lub odkształcona:	poprawić + okleić K. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	
	6.3.3.1	- bez ryzyka przekroczenia skrajni ładunkowej		3
	6.3.3.2	- z ryzykiem przekroczenia skrajni ładunkowej		5
Wagony platformy Burty	6.4.1			
	6.4.1.1	Opuszczone i niezabezpieczone	Zabezpieczyć. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
	6.4.1.2	Opuszczone, ale zgodnie z tablicą nr 3 Wytycznych Ładowania jest to niedopuszczalne	Podnieść. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
	6.4.1.3	Odkształcenie bez ryzyka utraty ładunku lub przekroczenia skrajni ładunkowej	Okleić M	3
	6.4.1.4	Dziurawe lub odkształcone z ryzykiem utraty ładunku	poprawić + okleić K. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	4
	6.4.1.5	Odkształcone z ryzykiem przekroczenia skrajni ładunkowej	poprawić + Okleić K. Jeżeli niemożliwe, wyłączyć wagon	5

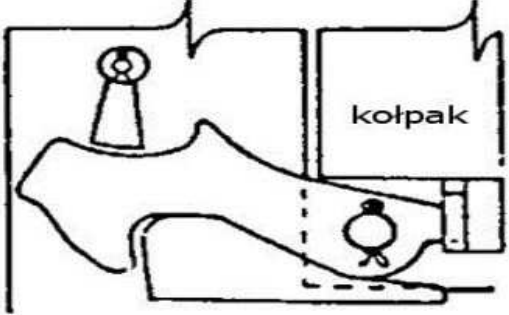
Zawiasy, sworznie, zamknięcia	6.4.2	Brak, złamane, niezdatne do użycia	Naprawić pro wizorycznie + Okleić K. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	
	6.4.2.1	- nie wpływające na bezpieczeństwo lub ryzyka utraty ładunku		3
	6.4.2.2	- wpływające na bezpieczeństwo lub ryzyko utraty ładunku		4
Kłonicze: - wkładane, - obrotowe, - przesuwne	6.4.3			
	6.4.3.1	Brak, ale niezbędne do zabezpieczenia ładunku	Jeśli niemożliwe usunięcie usterki: wyłączyć wagon	5
	6.4.3.2	Odształcone z przekroczeniem skrajni ładunkowej		5
	6.4.3.3	Pęknięcie lub złamanie kłonicy, gniazda bądź rygla zabezpieczającego (bezpiecznika)	Jeśli kłonica jest niezbędna: wyłączyć wagon; w innym przypadku okleić M	4
	6.4.3.4	Łańcuchy kłonic niezawieszono	Poprawić.	4
	6.4.3.5	Rygiel (bezpiecznik) kłonicy nie funkcjonuje	Zabezpieczyć + okleić K. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	4
Podkłady (legary)	6.4.4			
	6.4.4.1	Złamane, drewniana powierzchnia nośna lub połączenia nie do użytku	Okleić M	3
	6.4.4.2	Luźne podkłady (legary) niezabezpieczone przez kłonic boczne lub ładunek	Poprawić. Jeśli niemożliwe wyłączyć wagon	4
Wagony zbiornikowe Siodło zbiornika	6.5		Jeżeli wagon jest próżny: okleić K. Jeśli wagon jest ładowny, wyłączyć wagon	
	6.5.1	Pęknięcie większe niż 1/4 przekroju		4
	6.5.1.1			4
	6.5.1.2	Pęknięcia na spawach		
	6.5.1.3	Brakuje mniej niż 10% śrub lub nitów między blachami poprzecznymi i podłużnymi siodła	Okleić K	4
	6.5.1.4	Brakuje więcej niż 10% śrub lub nitów między blachami poprzecznymi i podłużnymi siodła	Wyłączyć wagon	4

	6.5.2.1	Nieszczelny, wyciek, utrata ładunku: - zapachy - świeże, przylegające ślady ładunku	Uszczelnić + Okleić K. Dla RID zlecić czyszczenie wykwalifikowan ym pracownikom. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon.	5
	6.5.2.2	Wgnieciony z ostrymi krawędziami bez ryzyka utraty ładunku	Okleić K	4
		Termin rewizji zbiornika przekroczony przy ładunku RID nieoznakowany „L”		
		Ładowny:		
	6.5.2.3	- termin upłynął ≤ 1 miesiąca	Okleić K	5
	6.5.2.4	- termin upłynął > 1 miesiąca	wyłączyć wagon	5
		Zbiornik próżny nieoczyszczony:		
	6.5.2.5	Termin upłynął ≤ 1 miesiąca Termin upłynął > 1 miesiąca	Okleić K	4
		oznakowany „L”		
		Ładowny:		
	6.5.2.6	- termin upłynął > 3 miesięcy	Wyłączyć wagon	5
		Zbiornik próżny nieoczyszczony		
	6.5.2.7	- termin upłynął > 3 miesięcy	Okleić K	4
Wyposażenie zbiornika	6.5.3	Okładzina zbiornika, osłona przeciwsłoneczna, izolacja		
	6.5.3.1	- uszkodzona	Okleić K	4
	6.5.3.2	- luźna	Wyłączyć wagon	5
	6.5.4	(pozostaje wolny)		
Armatura, instalacje spustowe i nalewowe dolne	6.5.5			
	6.5.5.1	Wypływ ładunku	Poprawić. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
	6.5.5.2	(pozostaje wolny)		
	6.5.5.3	Zawory lub rura spustowa uszkodzone	Wyłączyć wagon	4
		Kołpak ochronny musi być szczelnie zakręcony i nie może go brakować (za wyjątkiem wyrównawczych zewnętrznych przewodów gazowych/ wahadła gazowego		

	6.5.5.4	- ładunek RID ¹¹	Poprawić, jeśli niemożliwe wyłączyć wagon	4
	6.5.5.5	- ładunek nie RID	Usunąć usterkę. Jeśli niemożliwe, Okleić M	3
	6.5.5.6	Brak kołnierza zaślepiającego	Wyłączyć wagon	4
		Śruby zabezpieczające kołnierza zaślepiającego:		
	6.5.5.7	- ładunek RID ¹¹) - jedna lub więcej śrub luźnych lub brakuje	Wyłączyć wagon	4
	6.5.5.8	- ładunek nie RID - jedna śruba luźna lub brakuje	Poprawić. Jeśli niemożliwe, Okleić K	3
	6.5.5.9	- ładunek nie RID - brak kilku śrub mocujących lub śruby luźne	poprawić. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	4
		Wskaźniki zamknięcia zaworu dennego po obu stronach wagonu nie w położeniu „zamknięte”		
	6.5.5.10	- wagony ładowne, tak samo jak wagony próżne nieoczyszczone - ładunek RID ¹¹)	Zamknąć zawór denny. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
	6.5.5.11	- wagony próżne – nie RID	Zamknąć zawór denny. Jeśli niemożliwe, Okleić K	3
	6.5.5.12	Urządzenie awaryjnego otwierania zaworu dennego zablokowane (śruba maksymalnie dokręcona), zawór na zbiorniku otwarty	Wyłączyć wagon	5
	6.5.5.13	Instalacje spustowe i nalewowe otwarte	Poprawić. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
	6.5.5.14	Widoczne zabezpieczenia niesprawne	Poprawić. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	4
Armatura, instalacje spustowe i nalewowe górne	6.5.6			
	6.5.6.1	Wypływ ładunku/gazu przez górną armaturę (nie dotyczy zaworów odpowietrzających) - zapachy - świeże, przylegające ślady ładunku	Wyłączyć wagon	5
	6.5.6.2	Kłapa wjazdu górnego nie zamknięta lub jej brak	Zamknąć lub zlecić	5

¹¹ Wyjaśnienie: zwracać uwagę na nalepki ostrzegawcze

			zamknięcie. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	
	6.5.6.3	Inne elementy armatury górnej niezamknięte	Zamknąć lub zlecić zamknięcie. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	4
	6.5.7	(pozostaje wolny)		
Wagony z oprzyrządowanie m specjalnym	6.6			
Wagon z nasuwaną plandeką (np. Riis, Tams)	6.6.1			
	6.6.1.1.	<p>Pokrycie plandekowe nieprawidłowo zamknięte i niezaryglowane</p> <ul style="list-style-type: none"> Wskaźniki widoczne (boczne zamki otwarte) <p>Ryglowanie boczne</p>  <ul style="list-style-type: none"> Końcowa obręcz pokrycia plandekowego ustawiona skośnie górne ryglowanie otwarte <p>Ryglowanie górne</p> 	Zamknąć. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
	6.6.1.2	<p>Plandeka</p> <ul style="list-style-type: none"> rozdarta, otwór ≤ 30 mm 	Poprawić	3
	6.6.1.3	<p>Plandeka</p> <ul style="list-style-type: none"> rozdarta, otwór > 30 mm 	Wyłączyć wagon	5
	6.6.1.4	<p>Plandeka</p> <ul style="list-style-type: none"> oczka brakujące, zerwane 	Poprawić + K, jeśli nie możliwe wyłączyć wagon	4

	6.6.1.5	Linka napinająca plandeki - luźna lub przecięta i widoczna z zewnątrz	Zabezpieczyć + K, jeśli nie możliwe wyłączyć wagon	4
Wagony kołpakowe (np. Shimms)	6.6.2			
	6.6.2.1	Kołpak niezaryglowany 	Zaryglować. Jeśli niemożliwe, zabezpieczyć + okleić K; w innym przypadku wyłączyć wagon	5
	6.6.2.2.	Zewnętrzny kołpak poza prowadzeniem	Wyłączyć wagon	5
Platformy na wózkach do transportowania pojazdów drogowych (np. Saad)	6.6.3			
	6.6.3.1	Odchylne czołownice uszkodzone	Okleić K	4
	6.6.3.2	Odchylne czołownice niezaryglowane po obu stronach	Zaryglować. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
	6.6.3.3	Koziołki oporowe, ich mocowanie, łańcuchy mocujące lub ich ucha nie funkcjonują	Poprawić. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	4
	6.6.3.4	Kliny pod koła uszkodzone	Okleić M	3
Wagony nośne systemu ACTS*) z ramą obrotową *) system transportu kontenerowego roll on/off	6.6.4			
	6.6.4.1	Rama obrotowa uszkodzona	Okleić K	4
	6.6.4.2	Zabezpieczenia przed obrotem ramy nie działają lub nie są zablokowane - dźwignia włączająca w położeniu nie zabezpieczonym i niezablokowanym ¹²⁾ - kłonicie nie postawione i nie zabezpieczone ¹²⁾ - sworznie (śruby bezpieczeństwa) uszkodzone, uchwyt w pozycji niezablokowanej ¹²⁾	Zabezpieczyć i zaryglować. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
	6.6.4.3	Pneumatyczny system kontrolny zabezpieczenia przed obrotem ramy wyłączony, wagon nieoklejony	Włączyć system	4
	6.6.4.4	Pneumatyczny system kontrolny zabezpieczenia przed obrotem ramy zadziałał	Sprawdzić zabezpieczenia przed obrotem ramy. Jeżeli w porządku, system	3

¹²⁾ przestrzegać instrukcji obsługi systemu ramy obrotowej

			wyłączyć i Okleić K	
	6.6.4.5	Zabezpieczenie kontenera na wagonie przed poderwaniem nie działa - dźwignia włączająca w położeniu nie zabezpieczonym i nie zaryglowanym ¹²⁾	Zabezpieczyć. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
	6.6.4.6	Zabezpieczenie kontenera na wagonie przed przesunięciem nie działa ¹²⁾	Wyłączyć wagon	5
Wagony do przewozu samochodów	6.6.5			
	6.6.5.1	Uszkodzone urządzenia do podnoszenia i opuszczania, mostki najzdowe	Okleić K	4
	6.6.5.2	Uszkodzone klíny pod koła, szyny prowadzące lub uchwyt korby ręcznej	Okleić M	3
	6.6.5.3	Niepodniesione i niezabezpieczone - o ile konieczne – burty czołowe i mostki (blachy) najzdowe	Poprawić. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	4
	6.6.5.4	Górny pomost - wskaźnik niezgrany	Zabezpieczyć	4
	6.6.5.5	Górny pomost niezabezpieczony	Zabezpieczyć. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
	6.6.5.6	Górny pomost nie spoczywa na wspornikach nośnych (wisi na linach)	Poprawić. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
	6.6.5.7	Górny pomost załadowany, skrajnia przekroczona	Wyłączyć wagon	5
	6.6.5.8	Na ładownym wagonie mostki (blachy) najzdowe nad środkową osią nie poruszają się swobodnie • odległość: ≤ 100 mm pomiędzy kołem pojazdu a mostkiem	Poprawić. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
			Mechaniczne uszkodzenie zamocowania mostku (blachy) najzdowego nad środkową osią • zdeformowane, złamane, pęknięte, brakujące elementy	
	6.6.5.9	- wagon próżny	Okleić K	4
	6.6.5.10	- wagon ładowny	Wyłączyć wagon	5
Wagony samowładowcze (np. Tads, Fals, Tals, ...)	6.6.6	Zasuwa (klapa zsykowa) niezamknięta i/lub niezaryglowana		
	6.6.6.1	- wagon próżny z klapą zsykową	Zamknąć i zaryglować. Jeśli niemożliwe, okleić K	3
	6.6.6.2	- wagon ładowny z klapą zsykową	Zamknąć i zaryglować.	4

			Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	
	6.6.6.3	- wagon próżny z klapą boczną	Zamknąć i zaryglować. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	4
	6.6.6.4	- wagon ładowny z klapą boczną	Zamknąć i zaryglować. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	4
Wagony z wyposażeniem zabezpieczającym (np. Snps, Roos, Ealos)	6.6.7			
	6.6.7.1	Nie używane urządzenia zabezpieczające (taśmy dociskowe) niewłaściwie lub nieodpowiednio zamocowane, ustalone lub zabezpieczone	Poprawić. Jeśli niemożliwe, zabezpieczyć prowizorycznie + Okleić K	4
Wagony z wyposażeniem hydraulicznym	6.6.8			
	6.6.8.1	Wyciek <ul style="list-style-type: none"> • ciągłe kapanie • ślady oleju 	Poprawić, jeśli niemożliwe wyłączyć wagon	4
Części zabezpieczające jednostki ładunkowe (ILU) na wagonach nośnych	6.7			
	6.7.1	Koziółek (rama nośna/podpora siodłowa) lub sworzeń zabezpieczający odkształcony lub uszkodzony		
	6.7.1.1	- koziółek nie jest używany	Okleić K	3
	6.7.1.2	- koziółek jest używany	Poprawić + okleić K. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
	6.7.1.3	- sworzeń zabezpieczający nie jest używany	Okleić K	3
	6.7.1.4	- sworzeń zabezpieczający jest używany	Poprawić + okleić K. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
	6.7.2	Blokowanie sworznia nieskuteczne	Zablokować. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
	6.7.3	Koziółek nieużywany i niezablokowany	Ustawić w położeniu końcowym i	3

			zablokować. Jeśli niemożliwe, prowizorycznie zabezpieczyć + okleić K	
	6.7.4	Mechanizm regulacji koziółków niezablokowany i potencjalne przekroczenie skrajni ładunkowej	Mechanizm wsunąć i zabezpieczyć. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
	6.7.5*	Ruchome części niezabezpieczone odpowiednio (np. odchylny sworznie zabezpieczające, uchwyty manewrowego, itp.)		
	6.7.5.1	- bez ryzyka przekroczenia skrajni	Poprawić. Jeśli niemożliwe, prowizorycznie zabezpieczyć	3
	6.7.5.2	- z ryzykiem przekroczenia skrajni	Poprawić. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
	6.7.6	Elementy CRASH koziółka zadziałały, uszkodzone elementy		
	6.7.6.1	- kiedy jest używany	Wyłączyć wagon	5
	6.7.6.2	- kiedy nie jest używany	Okleić K, zamknąć zawór bezpieczeństwa	4
Wagony wyposażone w różne elementy techniczne Podzespoły elektryczne	6.8			
	6.8.1	Ogólny osprzęt do mocowania elementów – uszkodzenia mechaniczne lub luźne	Poprawić + okleić M	3
	6.8.2	Wagon skrzyniowy, antena – oderwane lub uszkodzone	okleić M	3
	6.8.3	Kabel/wtyczka – oderwane lub uszkodzone	Poprawić + okleić M	3
Ładunki i jednostki ładunkowe (ILU)	7			
Załadunek ogólnie	7.1			
Rozmieszczenie ładunku na wagonie	7.1.1	Ładunek widocznie niedopuszczalnie przesunięty <ul style="list-style-type: none"> • wiązanie (zamocowanie) pęknięte • ładunek umieszczony niepoprawnie między klinami mocującymi • umieszczony nie w położeniu centralnym 	Wyłączyć wagon	5

	7.1.2	<p>Rozmieszczenie ładunku nierównomierne (3.3), pudło wagonu nie w poziomie</p> <ul style="list-style-type: none"> • nierówna wysokość zderzaków (3.5) • nierówny luz na sprężynach nośnych (3.5) 	Wyłączyć wagon, postępować zgodnie z pkt 3 Aneksu nr 8.	5
Opakowanie, zabezpieczenie ładunku	7.1.3	Pakiety, wiązki, bele, stopy rozpadają się lub są niewłaściwie połączone, olinowane (1.5)	Wyłączyć wagon	4
	7.1.4	Obejmy wąskich, cylindrycznych przedmiotów niewystarczające (1.5)	Wyłączyć wagon	4
Dopuszczalne maksymalne wymiary ładunku	7.1.5			
	7.1.5.1	Niedopuszczalne przekroczenie skrajni ładunku (4.1),	Wyłączyć wagon	5
	7.1.5.2	Przekroczona skrajnia nieoznaczona <ul style="list-style-type: none"> • brak nalepki U 	Wyłączyć wagon	5
Przestrzenie zarezerwowane (berneńskie)	7.1.6	Zajęcie przestrzeni zarezerwowanej <ul style="list-style-type: none"> • ładunek wystaje poza części czołownicy (4.2) 	Wyłączyć wagon	5
Maksymalna granica obciążenia (ładowność)	7.1.7			
	7.1.7.1	Przekroczona granica obciążenia (3.2), ujawniona wizualnie przez: <ul style="list-style-type: none"> • nierówny stan zderzaków • niewystarczająca odległość między sprężyną nośną a podłużnicą 	Wyłączyć wagon. Postępować zgodnie z pkt 2 Aneksu nr 8	5
	7.1.7.2	Przekroczona granica obciążenia (3.2), ujawniona przez: <ul style="list-style-type: none"> • rozbieżność między danymi o przesyłce a granicą obciążenia oznaczoną na wagonie (z dokumentacji) • urządzenia pomiarowe lub diagnostyczne 	Wyłączyć wagon. Postępować zgodnie z pkt 2 Aneksu nr 8	5
Wagony ochronne	7.1.8	Odstępy w pionie i poziomie między ładunkami lub wagonem ochronnym a ładunkiem niezachowane (4.3)	Wyłączyć wagon	5
Opony i siatki wagonowe	7.1.9	Nieodpowiednie, wadliwe lub mocowane w sposób niezgodny z przepisami (patrz Wytyczne Ładowania 6.1, 6.2)	Poprawić. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	4
Utrata ładunku	7.1.10	Utrata ładunku (z wyjątkiem wagonów cystern/kontenerów zbiornikowych), jeśli nie została wymieniona w innym miejscu. (patrz również kody 6.1.4.2, 6.1.5.2, 6.1.6.4, 6.1.6.6, 6.3.1.2, 6.4.1.4, 6.4.2.2 i 7.5.5.3)	Poprawić. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
Środki zabezpieczenia ładunku	7.2			
Ściany boczne lub burty	7.2.1	Ładunek wystający poza ściany boczne lub burty, niedostatecznie zamocowany (5.4.1)	Wyłączyć wagon	5
	7.2.2	Ładunki przylegające do ścian, burt lub drzwi wyraźnie ograniczają ich działanie, stwarzając ryzyko uszkodzenia lub zagrożenie bezpieczeństwa ruchu (2.3)	Wyłączyć wagon	4
Kłonicie	7.2.3			

	7.2.3.1	Ładunek nie jest dostatecznie zabezpieczony kłonicami (2.5 i 5.4.1)	Wyłączyć wagon	5
	7.2.3.2	Brak wymaganych wiązań między naprzeciw stojącym kłonicami (2.5)	Wyłączyć wagon	5
	7.2.3.3	Ładunek niedopuszczalnie odkształca kłonicę (2.5)	Wyłączyć wagon	5
	7.2.3.4	Ciężkie ładunki i/lub takie, które przy przesunięciach wzdłużnych mogą uszkodzić boczne kłonicę, napierają na kłonicę (2.5)	Wyłączyć wagon	4
Elementy zabezpieczające mocowane gwoździami	7.2.4	Niewłaściwe: (5.4.3) <ul style="list-style-type: none"> • niewystarczające • Nieskuteczne • nieprawidłowo zamocowane do podłogi wagonu 	Wyłączyć wagon	5
Elementy do mocowania i wiązania bezpośredniego i pośredniego	7.2.5	Niewłaściwe (5.4.4, 5.5.4)		
	7.2.5.1	- z niewłaściwego lub niedopuszczonego materiału	Wyłączyć wagon	5
	7.2.5.2	- nieprawidłowo lub niewystarczająco zamocowane	Poprawić. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
	7.2.5.3	- poluzowane	Poprawić. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	4
Podkładki, siodła, przekładki, zastrzały, połączenia, środki mocujące	7.2.6			
	7.2.6.1	Niewłaściwe (5.5.5, 5.6.2, 5.8.1) <ul style="list-style-type: none"> - uszkodzone - błędnie dobrane - niewystarczające - błędnie rozmieszczone - poluzowane 	Wyłączyć wagon	5
	7.2.6.2	Pomocnicze elementy służące do zabezpieczenia ładunku nieusunięte	Poprawić	3
Pozostałości ładunku	7.2.7	Nieusunięte pozostałości ładunku, które mogą zagrozić bezpieczeństwu	Usunąć. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
Sposób załadowania, bezpieczeństwo ładunku	7.3			
Ogólnie	7.3.1	Ładunek niestabilny, źle zabezpieczony (5.1)	Wyłączyć wagon	5
Ładunki, które mogą być uniesione pędem powietrza (np. lekki złom, cienkie	7.3.2	Brak lub niewystarczające przykrycie (5.2.1, 5.3.2)	Wyłączyć wagon	5

deski i niektóre towary masowe)				
Ładunki, które na skutek drgań pojazdu lub uderzeń mogą wypaść z wagonu (kratownice z prętów metalowych, wióry metalowe, itp.)	7.3.3			
	7.3.3.1	Niewystarczający odstęp między ładunkiem a górną krawędzią ściany wagonu (5.2.2) <ul style="list-style-type: none"> ładunek wystaje ponad obwodzinę górną 	Wyłączyć wagon	5
	7.3.3.2	Stożek nasypowy ładunku za wysoki (5.3.1)	Wyłączyć wagon	5
Ładunki w stosach (sztaplowane)	7.3.4	Nieprawidłowo ułożone (5.8) <ul style="list-style-type: none"> nierównomiernie rozłożone na podłodze wagonu za wysoko źle ułożone niewystarczająco powiązane przy możliwym kołysaniu się ładunku za mały odstęp do skrajni ładunkowej ładunki cylindryczne niewystarczająco zabezpieczone 	Wyłączyć wagon	5
Ładunki o niedostatecznej powierzchni przylegania, mogące uszkodzić podłogę	7.3.5			
	7.3.5.1	Brak lub niewystarczająca liczba podkładek (2.2) <ul style="list-style-type: none"> podłoga wagonu uszkodzona 	Okleić K	3
Ładunki skupione na wagonach platformach	7.3.5.2	Nadmierne skupienie ładunku (3.4) <ul style="list-style-type: none"> podkładki są, ale z nieodpowiedniego materiału podkładki są, ale ich wymiary są niewystarczające wyraźne ugięcie ramy podwozia wagonu* 	Wyłączyć wagon, postępować zgodnie z aneksem 8, pkt. 3	5
Ładunki mogące się przewrócić	7.3.6	Niezabezpieczone przed przewróceniem (5.7)	Wyłączyć wagon	5
Skośnie załadowane towary	7.3.7	Nieodpowiednio podparte (5.7)	Wyłączyć wagon	5
Ładunki mogące się toczyć	7.3.8	Niedostatecznie zabezpieczone w kierunku toczenia (5.6.1, 5.6.2)	Wyłączyć wagon	5
Ładunki mogące się ślizgać wzdłuż wagonu	7.3.9			
	7.3.9.1	Ułożone na niewłaściwych (5.5.1): <ul style="list-style-type: none"> podkładkach drewnianych plózach ładunkowych saniach ładunkowych 	Wyłączyć wagon	4
	7.3.9.2	Brak prowadzenia bocznego lub jest ono niedostateczne z zagrożeniem przekroczenia skrajni lub granicy obciążenia (5)	Wyłączyć wagon	4
	7.3.9.3	Brak wymaganych wolnych przestrzeni (5.5.2)	Wyłączyć wagon	3
	7.3.9.4	Brak ograniczeń przesunięcia podłużnego (5.5.3)	Wyłączyć wagon	4

Ładunki specjalne	7.4			
Pojazdy lub urządzenia na kołach lub gąsienicach/łańcuchach	7.4.1	Niewłaściwe kliny i/lub wiązania (5.6.3)	Poprawić. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
Ruchome części pojazdów i urządzeń	7.4.2	Niewłaściwie unieruchomione		
	7.4.2.1	- Bez ryzyka przekroczenia skrajni ładunkowej	Poprawić. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	3
	7.4.2.2	- Z ryzykiem przekroczenia skrajni ładunkowej	Wyłączyć wagon	5
Ładunek na kilku wagonach	7.4.3	Niedopuszczalnie załadowany/zabezpieczony (5.9)	Wyłączyć wagon	5
Części specyficzne dla jednostek ładunkowych (ILU), szczególnie do przeładunku poziomego, bądź pionowego	7.5			
	7.5.1	Dodatkowe zabezpieczenie podpór nie działa, brak lub uszkodzone	Zabezpieczyć drutem. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	4
	7.5.2	Drzwi frontowe ILU niezamknięte lub niewłaściwie zablokowane		
	7.5.2.1	- drzwi niezamknięte	Zamknąć i zablokować. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
	7.5.2.2	- drzwi niewłaściwie zablokowane (nie dotyczy drzwi naprzeciw innej ILU) jeżeli: • Górny rygiel niezamknięty • dolny rygiel niezamknięty • dźwignia blokująca nie jest zablokowana w pozycji poziomej	Poprawić. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon,	4
	7.5.2.3	(pozostaje wolny)		
	7.5.3	Okucie dolnego narożnika uszkodzone	Wyłączyć wagon	5
	7.5.4	Ściana boczna, poszycie uszkodzone, nieodpowiednio zabezpieczone, brak stabilności • zawiasy, śruby mocujące: uszkodzone, połamane, brak • brak desek skrajnych połamane, pęknięte, rozszczepione, poszycie podziurawione, połamane	Wyłączyć wagon	5
	7.5.5	Plandeka		
	7.5.5.1	• rozdarta, perforacja na długości ≤ 30 mm	Poprawić	3
	7.5.5.2	• rozdarta, perforacja na długości > 30 mm	Wyłączyć wagon	5
7.5.5.3	Niebezpieczeństwo zawilgocenia bądź utraty ładunku	Poprawić, Jeżeli	3	

			niemożliwe wylączyć wagon	
	7.5.6	Plandeka, ściany <ul style="list-style-type: none"> • Nieodpowiednie zamknięcie/wiązania mocujące • brak napięcia plandeki/ zamknięcia uszkodzone, nieodpowiednie 	Wylączyć wagon	5
	7.5.7	Rama/ części nośne <ul style="list-style-type: none"> - pęknięte - złamane 	Wylączyć wagon	5
Zbiornik ILU	7.6			
Elementy łączące zbiornik z ramą (siodło)	7.6.1			
	7.6.1.1	Pęknięcie > ¼ przekroju poprzecznego	Wylączyć wagon	4
	7.6.1.2	Pęknięcia na spawach	Wylączyć wagon	4
Zbiornik¹³	7.6.2			
	7.6.2.1	Nieszczelny: wycieki lub ryzyko utraty ładunku <ul style="list-style-type: none"> - zapachy* - świeże, przylegające ślady ładunku 	Uszczelnić. Dla RID zlecić czyszczenie wykwalifikowan ym pracownikom. Jeśli niemożliwe, wylączyć wagon	5
	7.6.2.2	Wgnieciony z ostrymi krawędziami bez ryzyka utraty ładunku	Poprawić	4
Wyposażenie zbiornika	7.6.3	Wykładzina zbiornika, osłona przeciwsłoneczna, izolacja		
	7.6.3.1	• uszkodzona	Poprawić	4
	7.6.3.2	• luźna	Wylączyć wagon	5
Armatura, instalacje spustowe i nalewowe dolne	7.6.4			
	7.6.4.1	Utrata ładunku	Poprawić. Jeśli niemożliwe, wylączyć wagon	5
	7.6.4.2	Zawory lub rury spustowe uszkodzone	Wylączyć wagon	4
		Nakręcany kołpak ochronny musi być szczelnie zakręcony i nie może go brakować		
	7.6.4.3	ładunek RID ¹⁴	Poprawić. Jeśli niemożliwe,	4

¹³ Wyjaśnienie: dodatkowo zweryfikować 7.8¹⁴ Wyjaśnienie: zwracać uwagę na nalepki ostrzegawcze

			wyłączyć wagon	
	7.6.4.4	ładunek nie RID	Poprawić. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	3
	7.6.4.5	Brak kołnierza zaślepiającego	Wyłączyć wagon	4
		Śruby zabezpieczające kołnierza zaślepiającego:		
	7.6.4.6	- ładunek RID ¹⁴⁾ - jedna lub więcej śrub luźnych lub brakuje	Wyłączyć wagon	4
	7.6.4.7	- ładunek nie RID - jedna śruba luźna lub brakuje	Poprawić. Jeśli niemożliwe, Okleić K	3
	7.6.4.8	- ładunek nie RID - brak kilku śrub mocujących lub śruby luźne	poprawić. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	4
		Wskaźniki zamknięcia zaworu dennego po obu stronach wagonu nie w położeniu „zamknięte”		
	7.6.4.9	- ILU ładowne oraz próżne ILU nieoczyszczone – (ładunek RID) ¹⁴⁾	Zamknąć zawór denny. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
	7.6.4.10	- ILU próżne – (ładunek nie RID)	Zamknąć zawór denny. Jeśli niemożliwe, Okleić K	3
	7.6.4.11	Urządzenie awaryjnego otwierania zaworu dennego zablokowane (śruba maksymalnie dokręcona), zawór na zbiorniku otwarty	Wyłączyć wagon	5
	7.6.4.12	Instalacje spustowe i nalewowe otwarte	Poprawić. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
	7.6.4.13	Widoczne zabezpieczenia niesprawne	Poprawić. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	4
Armatura, instalacje spustowe i nalewowe górne	7.6.5			
	7.6.5.1	Wpływ ładunku/gazu przez górną armaturę (nie dotyczy zaworów odpowietrzających) <ul style="list-style-type: none"> • zapachy • świeże, przylegające ślady ładunku 	Wyłączyć wagon	5
	7.6.5.2	Kłapa włazu górnego niezamknięta lub jej brak	Zamknąć lub zlecić zamknięcie. Jeśli niemożliwe,	5

			wyłączyć wagon	
	7.6.5.3	Inne elementy armatury górnej niezamknięte	Zamknąć lub zlecić zamknięcie. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	4
Załadunek jednostek ładunkowych (ILU)	7.7			
	7.7.1	ILU za ciężka dla wagonu nośnego	Wyłączyć wagon	5
	7.7.2	Nie wszystkie okucia narożników zazębione z trzpieniami ustalającymi	Wyłączyć wagon	5
	7.7.3	Pozostaje wolny		
	7.7.4	Naczepa siodłowa: sprężyna pneumatyczna nie odpowietrzona	Odpowietrzyć. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	5
	7.7.5	Ruchome zabezpieczenie przeciwnajazdowe naczepy: niepodniesione i niezabezpieczone, bez styku z wagonem nośnym - na wagonach kieszeniowych bez kodów kompatybilności - na wagonach kieszeniowych oznakowanych jednym z kodów kompatybilności: a,b,c, lub d	Poprawić (podnieść/ wcisnąć i zablokować)	3
	7.7.6	Części naczepy siodłowej z kodem P dotyczą wagonu nośnego (poza kołami i płytą siodła)	Poprawić. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	4
	7.7.7	Naczepa siodłowa z kodem N załadowana na wagon nośny z kodem N (system NOVATRANS): części naczepy dotyczą wagonu (poza kołami, ślizgami i podłużnicami w obszarze wagonu przewidzianym na podparcie)	Poprawić. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	4
	7.7.8	Błędne ustawienie oklinowania kół naczepy	Poprawić. Jeśli niemożliwe, wyłączyć wagon	4
	7.7.9	Ładunek przesunięty w ILU • wybrzuszona plandeka	Wyłączyć wagon	5
Oznakowanie, kodowanie dla przewozów kombinowanych	7.8			
	7.8.1	Brak ważnego kodowania lub jest ono nieczytelne	Wyłączyć wagon	5
	7.8.2	ILU niekompatybilna z wagonem nośnym	Wyłączyć wagon	5
	7.8.3	Brak oznakowania tabliczką CSC • na ILU z górnymi okuciami narożników	Wyłączyć wagon	4

	7.8.4	Brak oznakowania ostrzegającego przed wysokim napięciem: • na ILU wyposażonych w drabiny	Wyłączyć wagon	4
Wypadki szczególne	8			
Nieprawidłowości w eksploatacji	8.1			
	8.1.1	Wykolejenie	Wyłączyć, postępować zgodnie z Aneks nr 9, okleić I + K	5
	8.1.2	Zbyt mocne uderzenie zderzakami podczas manewrów (najechanie)	Wyłączyć, postępować zgodnie z Aneks nr 9, okleić I + K	5
Inne zdarzenia	8.2			
	8.2.1	Uszkodzenie wskutek powodzi lub innych niekorzystnych warunków pogodowych	Wyłączyć wagon	5
	8.2.2	Uszkodzenie wywołane działaniem prądu elektrycznego na wagon, który wszedł w kontakt z przewodem trakcyjnym pod napięciem	Wyłączyć wagon	5
	8.2.3	Pożar	Wyłączyć wagon	5

Aneks nr 2**Definicje klas nieprawidłowości (błędów/usterek)**

Klasa nieprawidłowości	Opis	Współczynnik wagi (ważności)
1	Niewielkie nieprawidłowości bez wpływu na zdatność do biegu i bezpieczeństwo eksploatacji Nieuwzględniane w systemie QMS	0,002
2	Niewielkie nieprawidłowości z niewielkim wpływem na zdatność do biegu Nieuwzględniane w systemie QMS	0,05
3	Nieprawidłowości drobne nieprawidłowości znacząco wpływające na zdatność do biegu i zakłócające eksploatację (np. brak lub niewłaściwe okartkowanie).	0,125
4	Nieprawidłowości główne Nieprawidłowości powodujące niezdatność do biegu lub zagrażające bezpieczeństwu ruchu oraz mogące stwarzać zagrożenie wypadkiem dla osób (personelu obsługującego wagony towarowe).	0,4
5	Nieprawidłowości krytyczne. Nieprawidłowości z poważnym wpływem na bezpieczeństwo eksploatacji i których następstwem może być bezpośrednie zagrożenie dla przewozu	1

(pozostaje wolna)

Aneks3

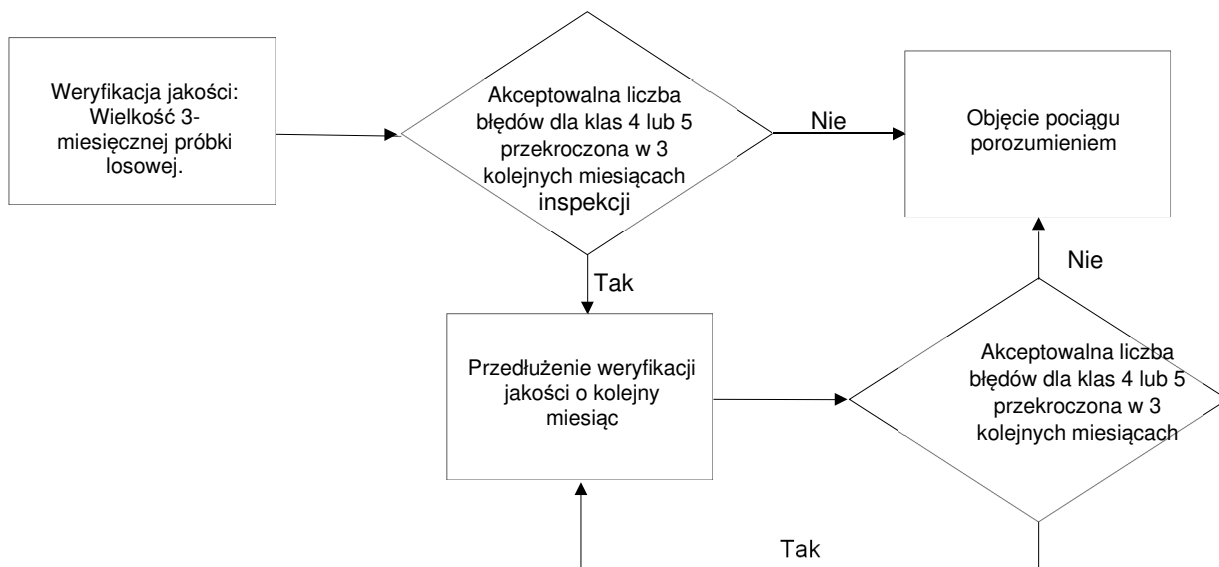
Wielkości próbki losowej według ISO 2859, Część 1

Wyciąg z Tabeli nr 1: Oznaczenie literowe wielkości próbek losowych

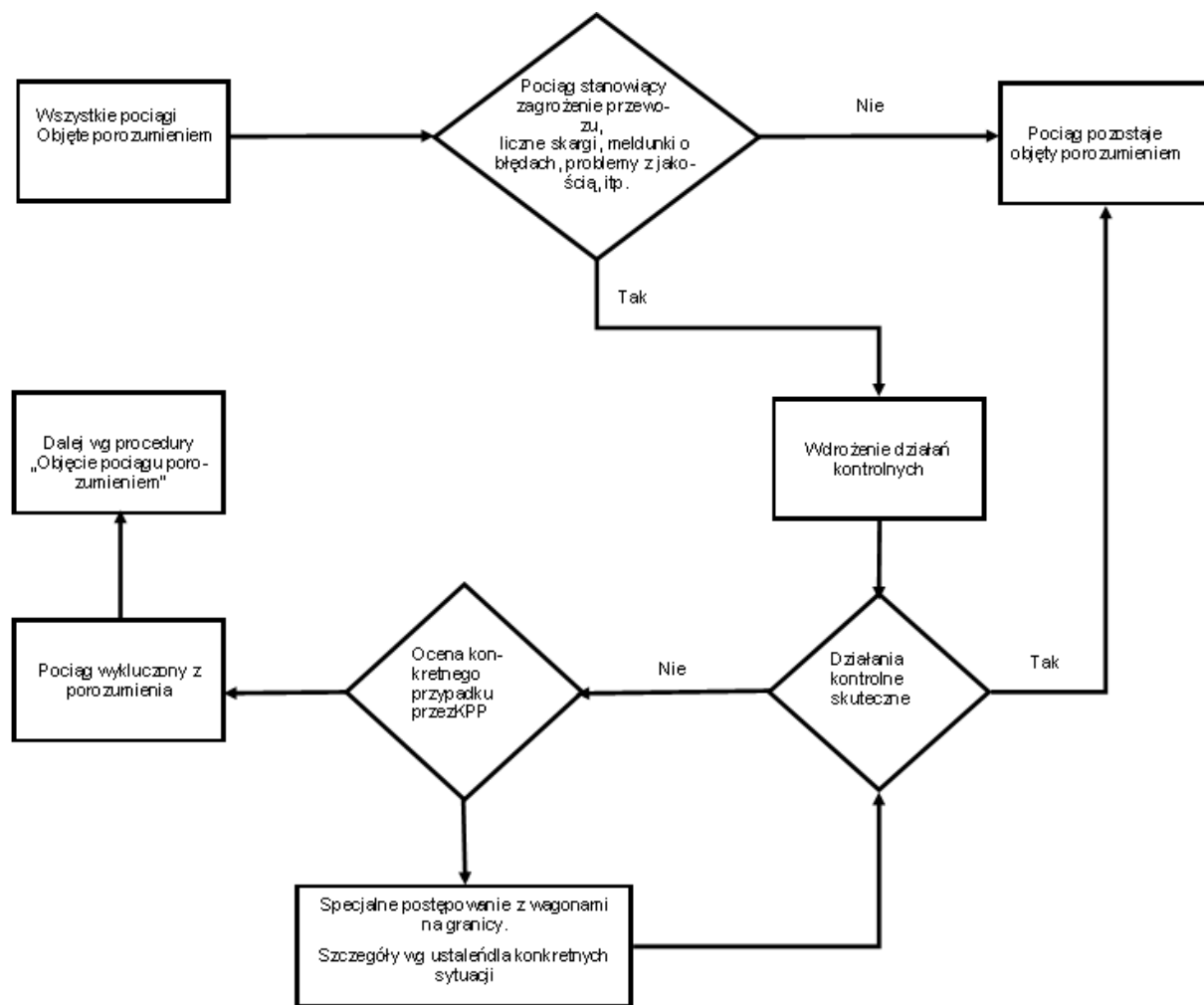
Wielkość zbioru				Poziomy badania		
				I	II	III
2	do	8		A	A	B
9	do	15		A	B	C
16	do	25		B	C	D
26	do	50		C	D	E
51	do	90		C	E	F
91	do	150		D	F	G
151	do	280		E	G	H
281	do	500		F	H	J
501	do	1200		G	J	K
1201	do	3200		H	K	L
3201	do	10000		J	L	M
10001	do	35000		K	M	N
35001	do	150000		L	N	P
150001	do	500000		M	P	Q
500001	i	więcej		N	Q	R

Wyciąg z Tabeli nr 2-A: Wielkości próbki losowej dla badania normalnego

	AQL	1	2.5
Oznaczenie literowe wielkości próbek losowych	Wielkość próbki	Akceptowana wartość dla	
		Klasy 5	Klasy 4
A	2	0	0
B	3	0	0
C	5	0	0
D	8	0	0
E	13	0	1
F	20	0	1
G	32	1	2
H	50	1	3
J	80	2	5
K	125	3	7
L	200	5	10
M	315	7	14
N	500	-	-
P	800	-	-
Q	1250	-	-
R	2000	-	-

Algorytm I: Procedura objęcia pociągu porozumieniem

Algorytm I: Procedura objęcia pociągu porozumieniem



Protokół objęcia pociągów porozumieniem Relacja KPP 1 - KPP 2 - KPP 3 - KPP 4 i droga powrotna, 2007

Pociąg nr	Relacja

Średnia liczba wagonów	
Liczba dni eksploatacji w tygodniu	

KPP dokonujące kontroli technicznych	
Miejsce kontroli technicznej	

Próbka losowa założona (3 m-ce)	
Próbka losowa założona w miesiącu	

KPP dokonujące kontroli jakości

Maks. akceptowalna liczba błędów dla Klasy 4 / 3 m-ce	
Maks. akceptowalna liczba błędów dla Klasy 5 / 3 m-ce	

Lp.	styczeń	luty	marzec	kwiecień	maj	czerwiec	lipiec	sierpień	wrzesień	październik	listopad	grudzień
Faktyczna liczba skontrolowanych wagonów												
Klasy 4												
Klasy 5												
Uwagi												

Objęcie pociągu porozumieniem zatwierdzone przez

KPP 1
Data, podpis

KPP 2
Data, podpis

KPP 3
Data, podpis

KPP 4
Data, podpis

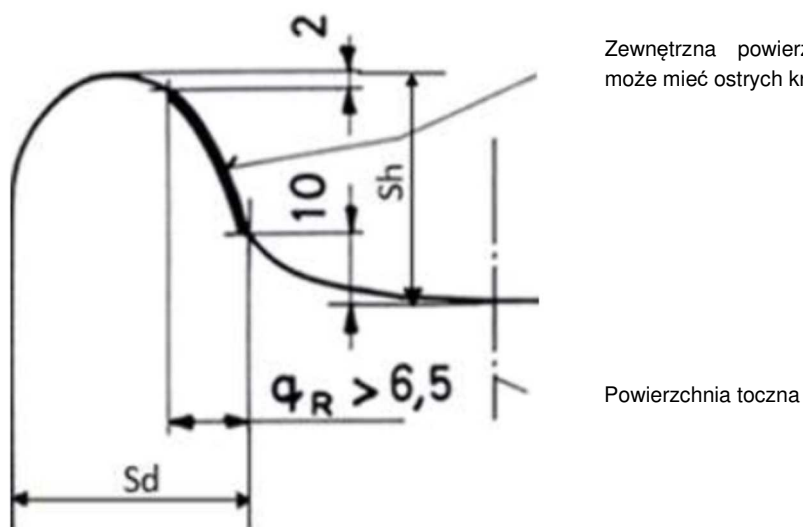
ZAŁĄCZNIK NR 9, ANEKS 4

Sprawdzenie za pomocą szablonu kombinowanego

Szablon kombinowany może być używany do sprawdzania wymiaru q_R , S_d , S_h , w tym nawalcowań i fałszywych obrzeży.

Rys. 1 Dopuszczalny profil obrzeża koła w obrębie zewnętrznej powierzchni prowadzącej

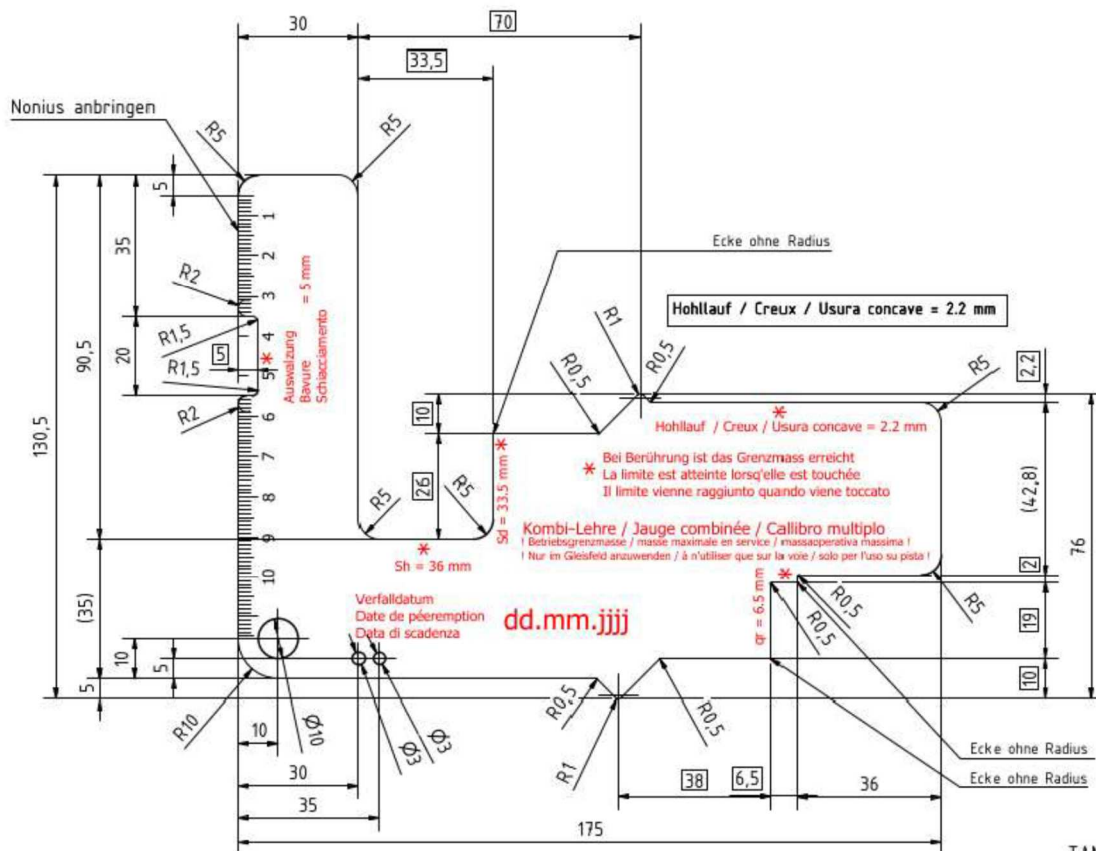
Zweryfikowany przy użyciu szablonu kombinowanego wymiar q_R obrzeża koła musi być zawsze większy niż 6,5 mm, bez ostrych krawędzi lub nawalcowań w obszarze zewnętrznej powierzchni prowadzącej obrzeża na odcinku przekraczającym 2 mm od górnej krawędzi obrzeża.



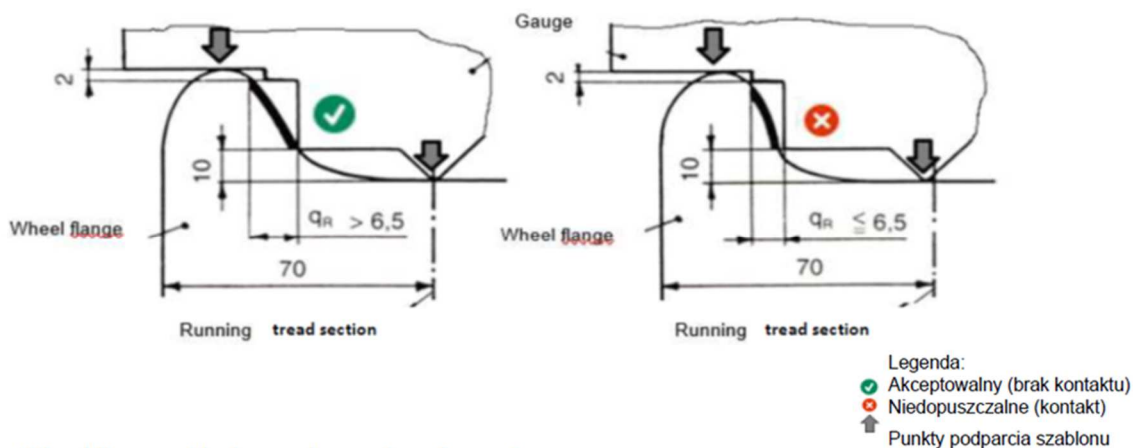
Zewnętrzna powierzchnia prowadząca nie może mieć ostrych krawędzi i nawalcowań

Powierzchnia toczna

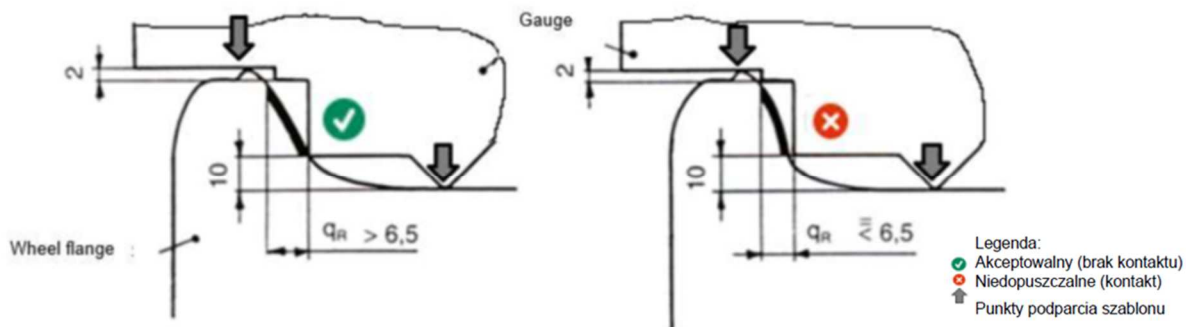
Rys 2 Wymiary szablonu kombinowanego do sprawdzania wymiaru q_R , S_d , S_h , w tym nawalcowań i fałszywych obrzeży.



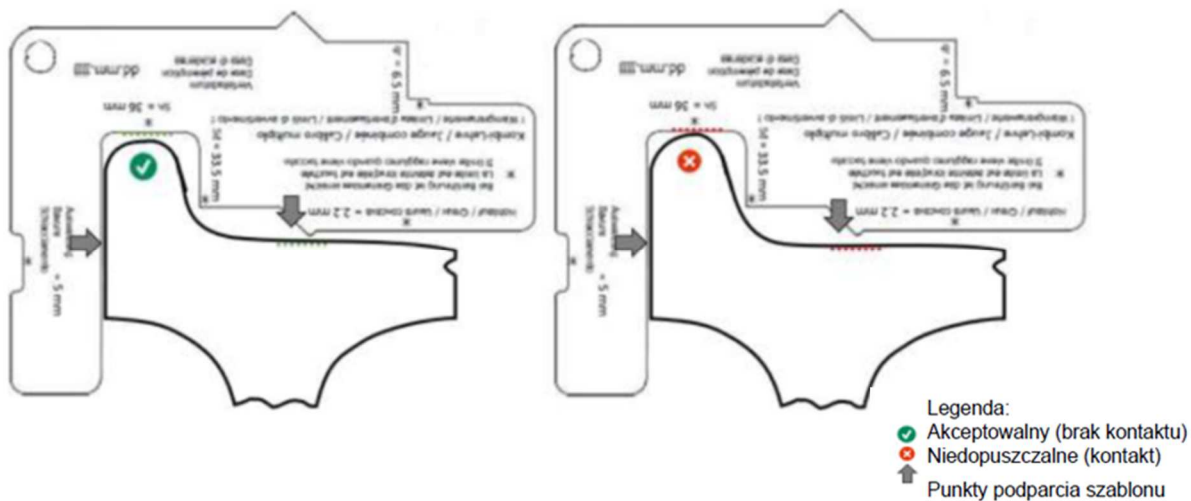
Rysunek 3. – Obrzeże koła



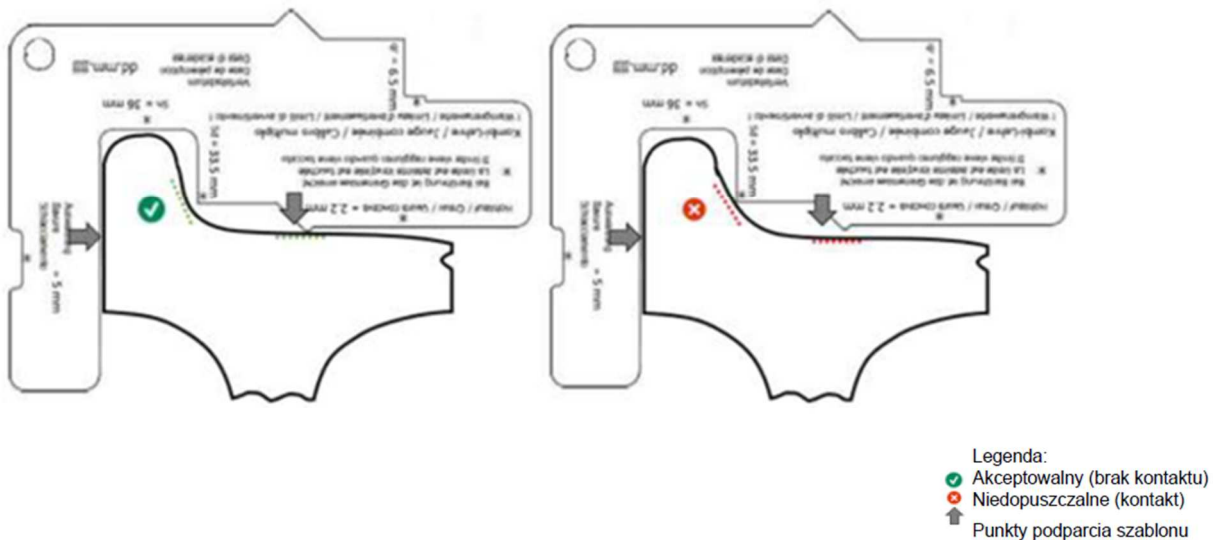
Rysunek 4 – Obrzeże koła z ostrymi krawędziami lub nawalcowaniem



Rysunek 5 Wysokość obrzeża koła (Sh)

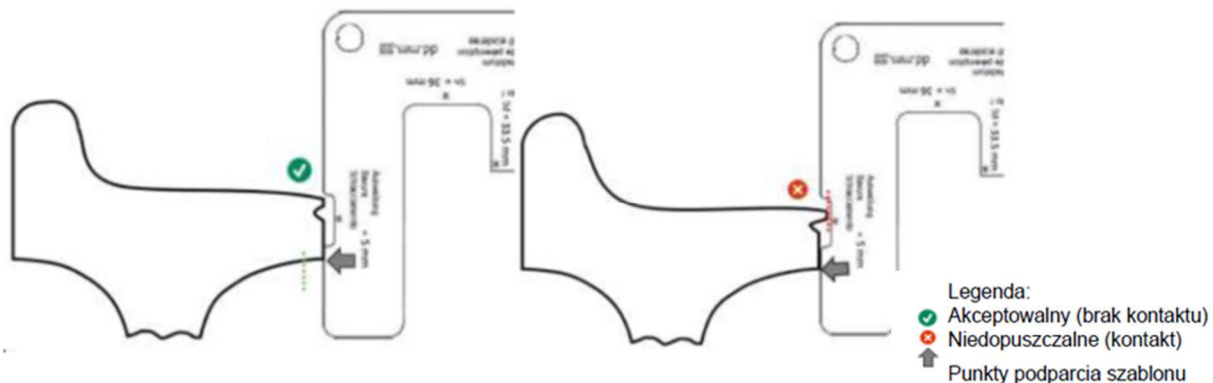


Rysunek 6 Grubość obrzeża koła (Sd)



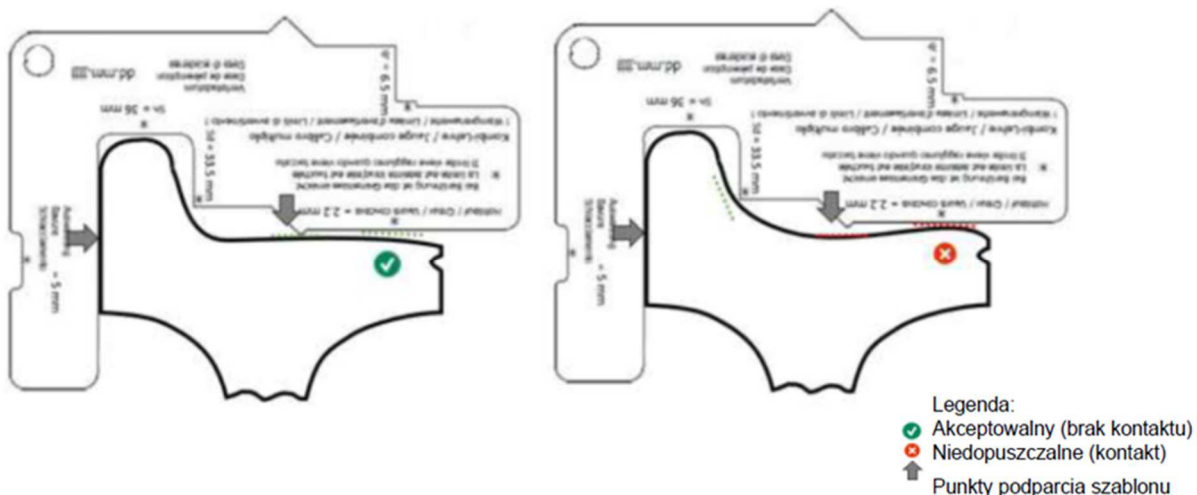
Rysunek 7 - Nawalcowanie

Maksymalna dopuszczalna wielkość nawalcowania (S_{max}) = 5 mm



Rysunek 8 – Falszywe obrzeże

Falszywe obrzeże głębsze niż 2 mm jest niedopuszczalne i zostało zdefiniowane jako 2.2 mm na szablonie kombinowanym.



ZAŁĄCZNIK NR 9, ANEKS 5

Katalog kontroli zgodnie z Aneksem nr 1

Kod	Wagon	Część	Wymóg jakościowy	Czynność kontrolna ¹⁵	Klasa nieprawidłowości
1.1.1	Wszystkie wagony	Grubość obręczy	Zgodność z wymiarami ustalonymi	SW, SM	4
1.1.2		Obręcz	Niezlamana i niepęknięta	SW, SD	5
1.1.3		Obręcz	Mocno osadzona, nieobrócona, czysty dźwięk, występowanie rdzy $\leq 1/3$ obwodu	SW, SD	5
1.1.4		Obręcz	Znaki kontrolne widoczne	SW	4
1.1.5		Obręcz	Nieprzesunięta, mocno osadzona	SW, SD	5
1.1.6		Pierścień zaciskowy	Nie jest luźny, nie jest pęknięty, nie jest złamany	SW	5
1.2.1	Wszystkie wagony	Wieniec koła monoblokowego	Rowek kontrolny rozpoznawalny w całym przekroju poprzecznym	SW	4
1.2.2.1		Wieniec koła monoblokowego, z wyłączeniem kół oznakowanych jako odporne na przeciążenia termiczne	Brak termicznego przeciążenia przez hamulec, tolerancje zachowane	SW, SM	4
1.2.2.2		Wieniec koła monoblokowego, z wyłączeniem kół oznakowanych jako odporne na przeciążenia termiczne	Brak termicznego przeciążenia przez hamulec, tolerancje zachowane	SW, SM	5
1.3.1.1	Wszystkie wagony	Obręcz: szerokość B > 139 mm i □ 140 mm	Zgodność z wymaganą szerokością obręczy	SW, SM	3

¹⁵ SW - sprawdzić wzrokowo, SM - zmierzyć, SD – sprawdzić dźwięk, SF - uruchomić, SP – poruszyć.

1.3.1.2		Obręcz: szerokość B > 140 mm, < 133 mm • występowanie nawalcowania "S"	Zgodność z wymaganą szerokością obręczy	SW, SM	4
1.3.2		Powierzchnia toczna koła	Powierzchnia toczna niewgnieciona, równomierna powierzchnia styku, brak nierównomiernych rozwalcowań na wieńcu koła	SW	4
1.3.3.1		Powierzchnia toczna koła	Koło $\varnothing > 840$ mm, nie ma płaskich miejsc > 60 mm	SW, SM	4
1.3.3.2		Powierzchnia toczna koła	Koło \varnothing : 630 mm < d ≤ 840 mm, nie ma płaskich miejsc > 40 mm	SW, SM	4
1.3.3.3		Powierzchnia toczna koła	Koło $\varnothing \leq 630$ mm, nie ma płaskich miejsc > 35 mm	SW, SM	4
1.3.4.1		Powierzchnia toczna koła	Koło $\varnothing > 840$ mm bez nalep o długości > 60 mm lub wysokości > 1mm	SW, SM	4
1.3.4.2		Powierzchnia toczna koła	Koło $\varnothing > 840$ mm, bez nalep o długości > 10 mm ≤ 60 mm oraz wysokości < 1mm	SW, SM	3
1.3.4.3		Powierzchnia toczna koła	Koło \varnothing : 630 mm < d ≤ 840 mm, bez nalep o długości > 40 mm lub wysokości ≥ 1mm	SW, SM	4
1.3.4.4		Powierzchnia toczna koła	Koło \varnothing : 630 mm < d ≤ 840 mm, brak nalep o długości > 10 mm oraz wysokości < 1mm	SW, SM	3
1.3.4.5		Powierzchnia toczna koła	Koło \varnothing 630 mm bez nalep o długości > 35 mm lub wysokości ≥ 1mm	SW, SM	4
1.3.4.6		Powierzchnia toczna koła	Koło $\varnothing \leq 630$ mm, bez nalep o długości > 10 mm ≤ 35 mm oraz wysokości < 1mm	SW, SM	3
1.3.5.1		Powierzchnia toczna koła	Koło $\varnothing > 840$ mm, bez dziur, zawalcowań i złuszczeń na odcinku > 60 mm	SW, SM	4
1.3.5.2		Powierzchnia toczna koła	Koło \varnothing : 630 mm < d ≤ 840mm: bez dziur, zawalcowań lub złuszczeń > 40 mm	SW, SM	4
1.3.5.3		Powierzchnia toczna koła	Koło \varnothing : ≤ 630 mm 630 mm, bez dziur, zawalcowań lub złuszczeń > 35 mm długości	SW, SM	4
1.3.6.1		Powierzchnia toczna koła	Brak pęknięć na przejściu powierzchni tocznej w powierzchnię czołową	SW	5

1.3.6.2		Powierzchnia czołowa koła, obręcz lub wieniec	Brak karbów o ostrych krawędziach na powierzchni czołowej obręczy i powierzchni wewnętrznej wieńca z wyjątkiem oznaczeń producenta	SW	4
1.3.6.3.		Powierzchnia toczna koła	Nieuszkodzona, brak pęknięć	SW	4
1.3.6.4.		Powierzchnia toczna koła	Nieuszkodzona, brak pęknięć	SW	5
1.3.7		Powierzchnia czołowa koła	Niesmarowana, bez powłok malarskich z wyjątkiem 4 znaków kontrolnych	SW	5
1.3.8.1		Powierzchnia toczna koła	Brak uszkodzeń	SW	4
1.3.8.2		Powierzchnia toczna koła	Brak uszkodzeń, brak rowków (z ostrymi krawędziami) o głębokości ≥ 1 mm	SW	5
1.3.8.3		Powierzchnia toczna koła	Brak uszkodzeń, wgłębień i fałszywych obrzeży o głębokości > 2 mm	SW, SM	5
1.4.1	Wszystkie wagony	Obrzeże	Wysokość obrzeża - Wymiar Sh zachowany	SW, SM	4
1.4.2		Obrzeże	Grubość obrzeża zachowana, brak ostrego obrzeża	SW, SM	5
1.4.3		Obrzeże	Wymiar qR zachowany, brak ostrego obrzeża	SW, SM	5
1.4.4		Obrzeże	Brak nawalcowań lub ostrych krawędzi na powierzchni prowadzącej w odległości $h > 2$ mm od największej wysokości obrzeża	SW, SM	5
1.5.1	Wszystkie wagony	Tarcza koła	Brak pęknięć, brak usterek naprawionych spawaniem	SW	5
1.5.2		Tarcza koła	Brak złamań lub pęknięć w środku koła, pierścieniu zaciskowym, obręczy, brak usterek naprawionych spawaniem	SW	5
1.6.1	Wszystkie wagony	Oś zestawu	Brak uszkodzeń, brak wyżłobień o głębokości > 1 mm, brak ostrych krawędzi	SW	5
1.6.2	Wszystkie wagony	Oś zestawu	Brak uszkodzeń	SW	4

1.6.3	Wszystkie wagony	Oś zestawu	Żadna część nie ociera o oś, sprawdzić również 1.6.1 , 1.6.2.	SW	4
1.7.1	Wszystkie wagony	Koło	Nieprzesunięte na osi zestawu, prawidłowa wartość „E”	SW, SM	5
1.7.2		Koło lub okolica jednego z kół	Występowanie co najwyżej jednego z poniższych objawów na kole lub w jego okolicy:	SW	4
			- ścięta zawleczka sworznia trójkąta hamulcowego		
			- złamane podwiesie trójkąta hamulcowego (patrz także kod 3.1.2)		
			- błyszczące ślady zużycia podkładki sworznia trójkąta hamulcowego		
			- błyszczące ślady osiadania wewnętrznych (nośnych) sprężyn zawieszenia II-go stopnia na wózku (Patrz także kod 2.5)		
			- brak lub luźne zabezpieczenie (T) przed opadnięciem wózka (Patrz także kod 2.5.5)		
			Dot. wózków Y25 (25NT): pęknięte lub opadnięte ślizgi przewodnika zestawu kołowego (płytki manganowe na maźnicach) lub poluzowane spoiny spawalnicze (patrz także kod 4.4.2)		
			-patrz także kod 1.3.2		
1.8.1.1	Wszystkie wagony	Korpus maźnicy	Maźnica szczelna	SW	4
1.8.1.2			Brak śladu oleju lub smaru na tarczy koła	SW	4
1.8.1.3			Brak śladu oleju lub smaru na korpusie na poziomie pokrywy	SW	4
1.8.1.4			Pokrywa maźnicy nieuszkodzona	SW	3
1.8.2		Korpus maźnicy	Prawidłowe położenie, brak uszkodzeń, pewne prowadzenie	SW	5

1.8.3		Mażnice	niezagrzone	SW, dotyk dłonią	5
2.1.1	Wszystkie wagony	Pióra resora	Przesunięte w opasce resorowej < 10 mm	SW, SM	4
2.1.2		Pióra resora	Główne pióro resora nie złamane i bez widocznych pęknięć	SW	5
2.1.3		Pióra resora	Nie brakuje żadnych części	SW	4
2.1.4.1		Pióra resora	Brak złamań innych piór w odległości < ¼ długości pióra od środka opaski resorowej	SW, SM	4
2.1.4.2		Pióra resora	Nieuszkodzone	SW, SM	3
2.1.5		Resor piórowy	Luz > 15 mm; □ brak świeżych śladów osiadania	SW, SM	5
2.1.6		Opaska resorowa (resor piórowy)	Nieuszkodzona, pewna, klin spełnia swoją rolę	SW	5
2.2.1.1	Wszystkie wagony	Resor paraboliczny	Brak widocznych pęknięć lub złamań	SW	5
2.2.1.2		Resor paraboliczny	Brak złamania w opasce (żadne pióra nie dotykają się na 50% swojej długości)	SW	5
2.2.2.1		Resor paraboliczny	Pióra nie są przesunięte w kierunku wzdłużnym o więcej niż 10 mm	SW, SM	4
2.2.2.2		Resor paraboliczny	Pióra nie są przesunięte w kierunku wzdłużnym	SW	3
2.2.3		Opaska resorowa (resor paraboliczny)	Nieuszkodzona, pewna, klin spełnia swoją rolę	SW	5
2.3.1	Wszystkie wagony	Śruba sprężynowa	Niezlamana	SW	5
2.4.1	Wszystkie wagony	Czop opaski resorowej	W swoim gnieździe	SW	5

2.4.2		Łubki, ogniwa resorowe	Nieprzesunięte, w komplecie nieuszkodzone, nie wyhaczone	SW	5
2.4.3		Sworzeń resora	Nie brakuje, jest zabezpieczony i nieprzesunięty	SW	5
2.4.4		Zawieszania na ogniwach	Niezużyte, nie za długie	SW	4
2.5.1	Wszystkie wagony	Sprężyna śrubowa: wewnętrzna /zewewnętrzna	Niezlamana	SW	5
2.5.2.1	Wagony próżne	Sprężyna śrubowa: wewnętrzna	Nieprzesunięta, niezlamana	SW	4
2.5.2.2	Wagony ładowne	Sprężyna śrubowa: wewnętrzna	Nieprzesunięta, niezlamana	SW	5
2.5.3.1	Wszystkie wagony	Ogniwa tłumiące na wózku	Żadnego ogniwa nie brakuje, żadne nie jest złamane, wszystkie spełniają swoje funkcje	SW	3
2.5.3.2		Ogniwa tłumiące na wózku	Nie więcej niż jedno ogniwo brakuje lub jest złamane lub nie spełnia funkcji	SW	5
2.5.4.1	Wszystkie wagony	Jeden kołpak sprężyny na wózek	Żaden kołpak nie wykazuje śladów osiadania lub dotykania do ramy wózka	SW	3
2.5.4.2		Kołpak sprężyny	Maksymalnie jeden kołpak wykazuje ślady osiadania lub dotykania do ramy wózka	SW	5
2.5.5	Wszystkie wagony	wieszak zabezpieczający „T” (przed opadnięciem wózka)	Nie brakuje i zabezpieczony	SW	3
2.5.6		Usprężynowanie	Żadnych świeżych śladów osiadania	SW	5
3.1.1	Wszystkie wagony	Układ dźwigniowy hamulca	Brak zwisających bądź uszkodzonych części. Patrz również 1.6.1, 1.6.2 oraz 1.6.3.	SW	4
3.1.2		Podwiesza układu hamulcowego	Nie brakuje i nieuszkodzona	SW	4
3.1.3.1		Urządzenie przestawcze hamulca (włącz/wyłącz)	Sprawny	SF	3

3.1.3.2		Urządzenie przestawcze hamulca (wyłącz/wyłącz)	Ustawienie jednoznaczne	SW, SF	3
3.1.4		Urządzenie przestawcze próżny/ładowny lub G/P	Sprawne	SF	3
3.1.5		Cięgło odłużniacza	Nie brakuje i niezłamane	SW	3
3.2.1	Wszystkie wagony	Żeliwne wstawki klocków hamulcowych	Nie brakuje, niezłamane, zachowana grubość minimalna	SW, SM	3
3.2.2		Wstawki klocków kompozytowe	Nie brakuje, brak pęknięć promieniowych do krawędzi blachy, brak wyłupań materiału ciernego na ponad 1/4 długości wstawki. Zachowana grubość minimalna. Brak odklejenia materiału ciernego od blachy nośnej na długości ponad 25 mm i brak pęknięć > 25 mm od szczeliny dylatacyjnej w kierunku obwodowym koła.	SW, SM	3
3.2.3		Elementy cierne (wszystkie wstawki hamulcowe)	Nie wystają na boki/ nie schodzą z powierzchni tocznej	SW	4
3.2.4.1	Wszystkie wagony	Rowek kontrolny na tarczach hamulcowych	Rowek kontrolny całkowicie widoczny	SW	3
3.2.4.2		Mocowanie tarczy hamulcowej	Poprawne mocowanie tarczy hamulcowej	SW	5
3.2.4.3		Tarcza hamulcowa	Brak pęknięć > l/2, jak na schemacie	SW	3
3.2.4.4		Tarcza hamulcowa	Brak pęknięć w przekroju poprzecznym	SW	5
3.2.4.5		Łopatką wentylująca	Nieuszkodzona, niepęknięta	SW	3
3.2.4.6		Pręt wentylujący	Nieuszkodzona, niepęknięta	SW	3
3.2.5		Okładziny hamulcowe:	Nie brakuje, bez pęknięć i złamań	SW	3
3.2.6		Wskaźnik hamulca	Podaje poprawne wskazania	SW	4

3.3.1.1	Wszystkie wagony	Przewód główny hamulca	Sprawny	SW	4
3.3.2.1	Wszystkie wagony	Sprzęgi hamulcowe	Nie brakuje, nieuszkodzone	SW	3
3.3.2.2	Wszystkie wagony	Sprzęgi hamulcowe	Tylko jeden połączony z sąsiednim wagonem, drugi zawieszony na haku	SW	3
3.3.3	Wszystkie wagony	Wspornik sprzęgu hamulcowego	Nie brakuje, nieuszkodzony	SW	3
3.3.4		Hamulce powietrzne	Wyłączone hamulce prawidłowo okartkowane	SW	3
3.3.5.1		Kurek odcinający (końcowy)	Sprawny, szczelny, niezgięty, nie brakuje rączki	SW, SF	5
3.3.5.2		Mechanizm blokowania właściwego położenia kurka odcinającego (końcowego)	Nie brakuje i wizualnie w dobrym stanie	SW	4
3.3.6.1		Czujnik wykolejenia DET	Włączony, nie wykazuje stanu zadziałania	SW	3
3.3.6.2		Czujnik wykolejenia DET	Szczelny	SW	3
3.3.6.3		Czujnik wykolejenia DET	Przewód połączeniowy (powietrzny) czujnika DET jest szczelny	SW	4
3.4.1	Wszystkie wagony	Blacha odiskierna	Nie brakuje i nieskorodowana	SW	4
3.4.2		Blacha odiskierna	Poprawnie zamontowana	SW	4
3.4.3	Do transportu towarów niebezpiecznych w wagonach na osiach niezależnych (dwuosiowych)	Blacha odiskierna	Wagon musi być oznakowany zgodnie z Załącznikiem nr 11 do Umowy GCU/AVV, pkt. 2.10 (blacha odiskierna dozwolona).	SW	5

	w sytuacjach gdy przepisy RID wymagają użycia blachy odiskiernej				
3.5.1	Wszystkie wagony wyposażone	Hamulec ręczny	Wizualnie działający	SW	3
3.6.1	Wszystkie wagony wyposażone	Automatyczna próba hamulca	Działająca	SW	3
4.1.1	Wszystkie wagony	Ostoja	Brak widocznych odkształceń lub wygięć	SW	5
4.1.2		Podłużnice, czołownice, poprzecznice	Niezlamane, pęknięcia poprzeczne < 1/2 szerokości pótek, pęknięcia wzdłużne w pobliżu koziółków < 150mm, w innych miejscach < 100mm, spawy bez widocznych spękań	SW, SM	4
4.2.1	Wszystkie wagony	Widły maźnicze	Nieodkształcone w sposób zagrażający bezpieczeństwu	SW	5
4.2.2		Widły maźnicze	Niezlamane	SW	5
4.2.3.1		Widły maźnicze	Mocowanie pewne, nie są luźne	SW	5
4.2.3.2		Widły maźnicze	Żaden nit lub śruba mocowania nie są luźne	SW	3
4.2.4.1		Widły maźnicze	Brak pęknięć większych niż 1/4 przekroju poziomego	SW, SM	4
4.2.4.2		Widły maźnicze	Brak pęknięć	SW	3
4.2.4.3		Widły maźnicze	Brak pęknięć w pobliżu lub w kierunku któregoś z miejsc mocowania	SW	5

4.3.1	Wszystkie wagony	Zwora wideł maźniczych	Na miejscu, brak złamań lub widocznych odkształceń	SW	4
4.4.1.1	Wszystkie wagony	Ślizgi przewodników (w wagonie wózkowym)	Nie brakuje ani jednego ślizgu na zestaw kołowy	SW	3
4.4.1.2		Ślizgi przewodników (w wagonie wózkowym)	Brak nie więcej niż jednego ślizgu na zestaw kołowy	SW	4
4.4.1.3		Ślizgi przewodników (w wagonie osiowym)	Nie brakuje	SW	5
4.4.2	Wszystkie wagony na wózkach Y25 (25TN)	Ślizgi manganowe	Nieprzesunięte, nie brakuje	SW	4
4.5.1	Wszystkie wagony wyposażone	Koziółek resorowy	Nieuszkodzony, poprawnie zamocowany	SW	5
4.6.1	Wszystkie wagony	Połączenie ostoja-wózek	Nieuszkodzone, nieprzesunięte, nie brakuje elementów łączących i mocujących i są one sprawne	SW	5
4.6.2.1		Linki uziemiające	Żadnej nie brakuje, nieuszkodzone, pewnie zamocowane	SW	3
4.6.2.2		Linki uziemiające	Co najmniej 1 jest na miejscu i sprawna	SW	3
4.7.1	Wszystkie wagony	Rama wózka	Bez nadłamań bądź widocznych odkształceń	SW	4
4.7.2		Rama wózka	Żadna część nie jest złamana	SW	5
4.7.3.1	Wszystkie wagony na wózkach Y25 (25TN)	Połączenia z ramą wózka	Żadna śruba nie jest złamana lub jej nie brakuje na wewnętrznych podłużnych mocowaniach belek	SW	3

4.7.3.2	Wszystkie wagony na wózkach Y25 (25TN)	Połączenia z ramą wózka	Nie więcej niż jedna brakująca lub uszkodzona śruba na wewnętrznych podłużnych mocowaniach belek na tej samej osi	SW	5
4.8.1.1	Wszystkie wagony	Ślizg oparcia pudła	Niezlamany (nie brakuje żadnych części)	SW	4
4.8.1.2		Ślizg oparcia pudła	Niezlamany (z brakującą częścią)	SW	5
4.8.2		Sprężyna ślizgu oparcia	Niezlamana	SW	4
4.8.3		Mocowanie ślizgu oparcia	Kompletne	SW	3
4.9.1	Wszystkie wagony	Powierzchnia ślizgowa tłumika ciernego	Nienasmarowana	SW	4
5.1.1	Wszystkie wagony	Typy zderzaka na jednej stronie wagonu	Wyraźnie tego samego typu na tym samym końcu wagonu	SW	4
5.1.2		Wysokość zderzaka	W granicach tolerancji	SW, SM	5
5.2.1	Wszystkie wagony	Tarcza zderzaka	Nie brakuje, niezłamana, mimo zdeformowania działanie zapewnione, jeżeli prostokątna to nieprzekrecona	SW	5
5.2.2.1		Tarcza zderzaka	Mniej niż 1/3 śrub lub nitów luźnych	SW	4
5.2.2.2		Tarcza zderzaka	Brak luźnych śrub lub nitów	SW	3
5.2.3.1		Powierzchnia styku tarczy zderzaka	Nasmarowana, jeśli obydwie współpracujące tarcze są metalowe	SW	5
5.2.3.2		Powierzchnia styku tarczy zderzaka	Żadnych rowków (wyżłobień)	SW	5
5.2.4.1		Wkładka cierna lub tarcza zderzakowa z tworzyw sztucznych	Nie brakuje, niezłamana, niepęknięta	SW	5
5.2.4.2		Wkładka cierna lub tarcza zderzakowa z tworzyw sztucznych	Żadnych złuszczeń/ wtopieni materiału	SW, SM	4

5.2.4.3		Wkładka ciarna lub tarcza zderzakowa z tworzyw sztucznych	Mocowanie kompletne	SW	5
5.3.1	Wszystkie wagony	Trzon (tuleja) zderzaka	Nie brakuje, niezłamany	SW	5
5.3.2.		Trzon (tuleja) zderzaka	Brak pęknięć na przejściu do tarczy	SW	5
5.3.3		Trzon (tuleja) zderzaka	Działanie niezakłócone, brak rowków (wyżłobień)	SW	5
5.4.1	Wszystkie wagony	Pochwa zderzaka	Nie brakuje, niezłamana	SW	5
5.4.2		Pochwa zderzaka	Brak pęknięć na przejściu do stopy	SW,	5
5.4.3		Pochwa zderzaka	Brak poważnych pęknięć wzdłużnych, uniemożliwiających prowadzenie trzonu (tulei)	SW, SM	5
5.4.4.1		Śruby mocujące zderzaka	Dokręcone (mniej niż 2 śruby luźne)	SW, SP	5
5.4.4.2		Śruby mocujące zderzaka	Nie brakuje żadnej śruby	SW, SP	3
5.4.4.3		Śruby mocujące zderzaka	Dokręcone (żadna śruba nie jest luźna)	SW, SP	3
5.5.1	Wszystkie wagony	Sprężyna zderzaka	Nieuszkodzona, wymiary poprawne, niezłamana, żaden zderzak nie daje się ręcznie docisnąć więcej niż 15 mm lub żaden z obu zderzaków po jednej stronie wagonu nie da się wcisnąć	SW, SM	4
5.5.2	Wagony oznakowane	Elementy CRASH	Nie wykazują stanu zadziałania	SW	5
5.5.3	Wagony oznakowane	Malowanie ostrzegawcze elementów CRASH	Kompletne, na miejscu, widoczne	SW	4
5.6.1	Wszystkie wagony	Sprzęg śrubowy	Kompletny, na miejscu, bez uszkodzeń	SW	3

5.6.2		Hak do zawieszania pałaka sprzęgu śrubowego	Na miejscu, zdatny do użycia, bez uszkodzeń	SW	3
5.6.3		Pałak wolnego sprzęgu	Zawieszony	SW	3
5.7.1.1	Wszystkie wagony	Hak ciągowy	Do użycia, nie złamany, brak pęknięć	SW	3
5.7.1.2		Hak ciągowy	Nieprzekręcony	SW	3
5.7.2	(pozostaje wolny)				
5.8.1	Wszystkie wagony	Inne części urządzenia ciągowego	Na miejscu, brak złamań lub pęknięć, nie wystaje ponad normę	SW	4
5.8.2		Sprzęgi śrubowe	Pociąg przepisowo skręcony	SW	4
5.9.1	Wszystkie wagony	Amortyzator o długim skoku	Funkcjonuje, obsady (imaki) ślizgów w położeniu środkowym, nieuszkodzony	SW	4
5.9.2		Malowanie ostrzegawcze	Na miejscu	SW	4
5.10.1	Wszystkie wyposażone wagony	Sprzęg automatyczny	działający	SW	3
5.10.2		Głowica sprzęgu	nieuszkodzona	SW	3
5.10.3		Urządzenie rozsprzęgające	Nieuszkodzone, możliwe do użycia	SF	3
5.10.4		Wspornik, drąg ciągowy	Nieuszkodzone	SW	3
6.1.1.1		- Numer wagonu	Na miejscu, czytelny, kompletny	SW	4
6.1.1.2	Wagony z pierwszą cyfrą	Znaki „RIV”, „TEN” + „GE” lub oznakowanie dopuszczeniowe	Na miejscu, czytelny	SW	4

	 kodu wymiany 0-3	(„TEN” + „G1”, kod literowy kraju na trafarecie umownej)			
6.1.1.3	Wagony z kodami wymiany 41, 43, 45, 81, 83 lub 85	- Trafareta umowna lub oznakowanie dopuszczeniowe („TEN” + „CW”, kod literowy kraju na trafarecie umownej)	Na miejscu, czytelny, kompletny	SW	4
6.1.1.4	Wszystkie wagony	- Masa własna	Na miejscu, czytelny, kompletny	SW	4
6.1.1.5		- Masa hamująca hamulca ręcznego	Na miejscu, czytelny, kompletny	SW	4
6.1.1.6		- Granica obciążenia	Na miejscu, czytelny, kompletny	SW	4
6.1.1.7	Wagony cysterny	- Pojemność	Na miejscu, czytelny, kompletny	SW	4
6.1.1.8	Wszystkie wagony	- Znak VKM lub pełny adres posiadacza*	Na miejscu, czytelny, kompletny	SW	4
6.1.1.9	Wszystkie wagony	- Długość ze zderzakami	Na miejscu, czytelny, kompletny	SW	4
6.1.1.10	Wagony z drabinkami	- Znak ostrzegawczy przed wysokim napięciem	Na miejscu, rozpoznawalny	SW	4
6.1.1.11	Wagon nośny	Oznakowanie specjalne	Na miejscu, rozpoznawalne	SW	4
6.1.2.1	Wszystkie wagony	Wpisy na trafarecie utrzymaniowej	Na miejscu, czytelne, kompletne	SW	4
6.1.2.2		Okres rewizji (przedłużony o 3 m-ce jeśli oznaczono symbolem „+3M”)	Nie wygasł, właściwie oznaczony zgodnie z Aneksem nr 8	SW	3
6.1.2.3		Okres rewizji wygasa \leq 6 m-cy+ „3M”	Nie wygasł, właściwie oznaczony zgodnie z Aneksem nr 8	SW	4
6.1.2.4		Okres rewizji $>$ 6 m-cy „+3M”	Nie wygasł, właściwie oznaczony zgodnie z Aneksem nr 8	SW	4

6.1.3.1	Wszystkie wagony, których dotyczy	Szkielet pudła	Brak uszkodzeń	SW	3
6.1.3.2		Szkielet pudła	Brak uszkodzeń które mogą zagrozić bezpieczeństwu	SW, SM	5
6.1.4.1	Wszystkie wagony, których dotyczy	Ściany	Zabezpieczone i w dobrym stanie	SW	3
6.1.4.2		Ściany	Bez uszkodzeń prowadzących do zawilgocenia lub utraty ładunku	SW	4
6.1.5.1	Wszystkie wagony, których dotyczy	Podłoga wagonu	Nieuszkodzona, szczelna	SW	3
6.1.5.2		Podłoga wagonu	Nieuszkodzona, szczelna, bez ryzyka utraty ładunku	SW	4
6.1.6.1	Wszystkie wagony, których dotyczy	Drzwi i ściany przesuwne	Całkowicie zamknięte i zabezpieczone	SW	5
6.1.6.2		Drzwi i ściany przesuwne	Na miejscu, nie wypadły z prowadnic, skrajnia nieprzekroczona	SW, SM	5
6.1.6.3		Drzwi i ściany przesuwne	Elementy prowadzące oraz ryglujące bez uszkodzeń	SW	3
6.1.6.4		Drzwi i ściany przesuwne	Elementy prowadzące oraz ryglujące bez uszkodzeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu lub utratą ładunku	SW	5
6.1.6.5	Węglarki (E, Ea)	Drzwi	Nieuszkodzone	SW	3
6.1.6.6		Drzwi	Brak uszkodzeń mogących zagrozić bezpieczeństwu eksploatacji	SW	5

6.1.7.1	Wszystkie wagony	Drabinki, poręcze, pomosty	Zdatne do użycia	SW	4
6.1.7.2		Stopnie	Na miejscu (tam gdzie ewidentnie potrzebne)	SW	4
6.1.7.3		Stopnie	Bez uszkodzeń zagrażających bezpieczeństwu personelu, pocięte w granicach tolerancji, nie pęknięte	SW, SM	4
6.1.7.4		Uchwyty	Na miejscu, bez uszkodzeń zagrażających bezpieczeństwu personelu, nie urwane ani nie wygięte poza granice tolerancji	SW, SM	4
6.1.7.5		Tablice odchyłne, tabliczki opisowe, ramki na nalepki	Zabezpieczone	SW	4
6.1.7.6		Tablice odchyłne, tabliczki opisowe, ramki na nalepki	Na miejscu	SW	3
6.1.7.7		Luźne części wagonowe	Nie brakuje zgodnie z napisami na wagonie	SW	3
6.1.7.8		Luźne części wagonowe	Zabezpieczone	SW	4
6.1.7.9		Wsporniki sygnałów końca pociągu, ucha promowe	Na miejscu, sprawne	SW	3
6.1.8.1	Wagony kryte	Wnętrze wagonu - wyposażenie	Nieuszkodzone, sprawne	SW	3
6.1.8.2	Wagony kryte	Wnętrze wagonu - wyposażenie	Nieuszkodzone, sprawne. W przypadku uszkodzenia - nienaprawialne	SW	5
6.2.1.1	Wagony kryte	Kłapy wentylacyjne	Na miejscu, nieuszkodzone	SW	3
6.2.1.2		Kłapy wentylacyjne	Bez uszkodzeń zagrażających ładunkowi lub powodujących przekroczenie skrajni ładunkowej	SW, SM	5
6.2.2.1		Dźwignie uruchamiające, zapadki	Bezpiecznie zamocowane, nieodkształcone i nie są luźne	SW	3
6.2.2.2		Dźwignie uruchamiające, zapadki	Bez przekroczenia skrajni ładunkowej	SW, SM	5
6.2.3		Dach	Nieuszkodzone, szczelne	SW	4

		Okap	Na miejscu, nieuszkodzone, nie są luźne	SW	4
6.2.4.1		Dach otwierany	Zabezpieczony, zamknięty	SW	5
6.2.4.2		Dach otwierany	W prowadnicach	SW	5
6.2.4.3		Widoczne część operacyjne	Na miejscu, nieuszkodzone, działające	SW	4
6.3.1.1	Wagony węglarki	Ściany boczne lub czołowe	Nieuszkodzone, zamknięte, szczelne	SW	3
6.3.1.2		Ściany boczne lub czołowe	Nieuszkodzone, szczelne, zamknięte. W razie uszkodzenia: bez ryzyka utraty ładunku	SW	4
6.3.1.3		Ściany boczne lub czołowe	Nieuszkodzone, szczelne, zamknięte. W razie uszkodzenia bez ryzyka przekroczenia skrajni ładunkowej	SW	5
6.3.2.1	Wszystkie wagony	Części funkcjonalne i zamknięcia ściany czołowej (Sworznie, wały zaciskowe (pazurowe/kolankowe), haki zarzutne, wsporniki krzywek itp)	Na miejscu, brak złamań lub pęknięć, działające	SW	3
6.3.2.2		Części funkcjonalne i zamknięcia ściany czołowej (Sworznie, wały zaciskowe (pazurowe/kolankowe), haki zarzutne, wsporniki krzywek itp)	Na miejscu, brak złamań lub pęknięć, działające. W razie uszkodzenia/braku: nie zagraża bezpieczeństwu	SW	5
6.3.3.1		Obwodzina górna	Bez pęknięć lub odkształceń	SW	3
6.3.3.2		Obwodzina górna	Bez pęknięć lub odkształceń W razie złamania lub odkształcenia: bez ryzyka przekroczenia skrajni ładunkowej	SW	5
6.4.1.1	Wagony platformy	Burty czołowe i boczne opuszczone	Zabezpieczone	SW	5

6.4.1.2		Burty czołowe i boczne opuszczone (mimo że to niedopuszczalnie w świetle Tabeli nr 3 Wytocznych do załadunku)	Podniesione	SW	5
6.4.1.3		Burty czołowe i boczne	Bez odkształceń	SW, SM	3
6.4.1.4		Burty czołowe i boczne	Bez uszkodzeń lub odkształceń W razie uszkodzenia lub odkształcenia: bez ryzyka utraty ładunku	SW	4
6.4.1.5		Burty czołowe i boczne	Bez odkształceń. W razie odkształcenia bez ryzyka przekroczenia skrajni ładunkowej	SW	5
6.4.2.1		Zawiasy, sworznie, zamknięcia	Na miejscu, nieuszkodzone, działające	SW	3
6.4.2.2		Zawiasy, sworznie, zamknięcia	Na miejscu, nieuszkodzone, działające. W razie braku lub uszkodzenia: nie zagraża bezpieczeństwu lub utraty ładunku	SW	4
6.4.3.1		Kłonicie (wkładane, obrotowe, przesuwne), gniazda kłonic, uchwyty i podpory	Jeśli niezbędne - na miejscu	SW	5
6.4.3.2		Kłonicie (wkładane, obrotowe, przesuwne), gniazda kłonic, uchwyty i podpory	Bez przekroczenia skrajni ładunkowej	SW	5
6.4.3.3		Kłonicie (wkładane, obrotowe, przesuwne), gniazda kłonic, uchwyty i podpory	Nieuszkodzone	SW	4
6.4.3.4		Łańcuchy kłonic	Zawieszane	SW	4
6.4.3.5		Rygle (bezpieczniki) kłonicy	Działające	SW	4
6.4.4.1		Podkłady ładunkowe	Nieuszkodzone	SW	3

6.4.4.2		Podkłady ładunkowe	Zabezpieczone przez kłonicę lub ładunek	SW	4
6.5.1.1	Wagony cysterny	Siodło zbiornika	Brak pęknięć większych niż 1/4 przekroju poprzecznego	SW, SM	4
6.5.1.2		Siodło zbiornika	Brak pęknięć na spawach	SW	4
6.5.1.3		Siodło zbiornika	Nie brakuje żadnej śruby lub nitu między blachami poprzecznymi i podłużnymi	SW	4
6.5.1.4		Siodło zbiornika	90% śrub lub nitów między blachami poprzecznymi i podłużnymi na miejscu	SW	4
6.5.2.1		Zbiornik	Szczelny, żadnych wycieków, nie ma utraty ładunku	SW	5
6.5.2.2		Zbiornik	Brak wgnieceń z ostrymi kantami (bez utraty ładunku)	SW	4
6.5.2.3		Zbiornik ładowny, ładunek RID	Termin rewizji zbiornika nieprzekroczony, nieoznakowany „L”	SW	4
6.5.2.4		Zbiornik ładowny, ładunek RID	Termin rewizji zbiornika nieprzekroczony, nieoznakowany „L”	SW	5
6.5.2.5		Zbiornik próżny nieoczyszczony, ładunek RID	Termin rewizji zbiornika nieprzekroczony, nieoznakowany „L”	SW	4
6.5.2.6		Zbiornik ładowny, ładunek RID	Termin rewizji zbiornika nieprzekroczony, oznakowany „L”	SW	5
6.5.2.7		Zbiornik próżny nieoczyszczony, ładunek RID	Termin rewizji zbiornika nieprzekroczony, oznakowany „L”	SW	4
6.5.3.1		Wyposażenie zbiornika	Powłoka zewnętrzna zbiornika, osłona przeciwsłoneczna i izolacja nieuszkodzone	SW	4
6.5.3.2		Wyposażenie zbiornika	Powłoka zewnętrzna zbiornika, osłona przeciwsłoneczna i izolacja solidnie zamocowane	SW	5
6.5.5.1	Wagony cysterny	Armatura, instalacje spustowe i nalewowe (dolne)	Brak wypływu ładunku	SW	5

6.5.5.3		Zawory i rury spustowe (dolne)	Nieuszkodzone	SW	4
6.5.5.4		Nakręcany kołpak ochronny dolny (za wyjątkiem zewnętrznych gazowych przewodów wyrównawczych), ładunek RID	Szczelnie zamknięty	SW	4
6.5.5.5		Nakręcany kołpak ochronny dolny (za wyjątkiem zewnętrznych gazowych przewodów wyrównawczych), ładunek inny niż RID	Szczelnie zamknięty	SW	3
6.5.5.6		Kołnierz zaślepiający dolny	Na miejscu	SW	4
6.5.5.7		Kołnierz zaślepiający dolny, ładunek RID	Nie brakuje żadnej śruby zabezpieczającej ani żadna nie jest luźna	SW, SP	4
6.5.5.8		Kołnierz zaślepiający dolny (ładunek inny niż RID)	Nie brakuje żadnej śruby zabezpieczającej ani żadna nie jest luźna	SW, SP	3
6.5.5.9		Kołnierz zaślepiający dolny	Nie więcej niż jedna zabezpieczająca śruba brakująca lub luźna	SW, SP	4
6.5.5.10		Wskaźnik ustawienia zaworu dennego, wagony ładowne oraz próżne nieoczyszczone (ładunek RID)	W pozycji „zamknięte”	SW	5
6.5.5.11		Wskaźnik ustawienia zaworu dennego, wagony próżne (ładunek inny niż RID)	W pozycji „zamknięte”	SW	3
6.5.5.12		Śruba awaryjnego otwierania zaworu dolnego	Niewkręcona	SW	5
6.5.5.13		Instalacje nalewowe i spustowe dolne	Zawór odcinający (denny) zamknięty	SW	5

6.5.5.14		Instalacje nalewowe i spustowe dolne	Widoczne zabezpieczenia sprawne	SW	4
6.5.6.1	Wagony cysterny	Armatura, instalacje nalewowe i spustowe (górne)	Brak utraty ładunku / wycieku gazu (za wyjątkiem zaworów oddychających/wentylacyjnych/bezpieczeństwa)	SW	5
6.5.6.2		Kłapa wjazdu górnego	Na miejscu, zamknięta, widać że zaryglowana	SW	5
6.5.6.3		Inna armatura górna	Poprawnie zaryglowana	SW	4
6.6.1.1	Wagony z nasuwaną plandeką (np. Rils, Tams)	Pokrycia plandekowe	Zamknięte, zaryglowane	SW	5
6.6.1.2		Rozdarta, perforacja na długości \leq 30 mm	Nieuszkodzona	SW, SM	3
6.6.1.3		Rozdarta, perforacja na długości $>$ 30 mm	Nieuszkodzona	SW, SM	5
6.6.1.4		Oczka	Obecne, nieuszkodzone	SW	4
6.6.1.5	Wszystkie wyposażone wagony	Linka napinająca plandeki	Niewidoczne z zewnątrz	SW	4
6.6.2.1	np. S(a)hi	Kołpak	Zamknięty, zaryglowany	SW	5
6.6.2.2	np. S(a)hi	Kołpak	W prowadnicach	SW, SP	5
6.6.3.1	np. Saad	Ruchome trapy czołowe	Nieuszkodzone	SW	4
6.6.3.2	np. Saad	Ruchome trapy czołowe	Obustronnie zaryglowane	SW	5
6.6.3.3		Części zabezpieczające	Sprawne	SW	4

6.6.3.4		Kliny pod koła	Nieuszkodzone	SW	3
6.6.4.1	Wagony systemu ACTS	Rama obrotowa	Nieuszkodzona	SW	4
6.6.4.2		Zabezpieczenia ramy przed obrotem	Sprawne, zaryglowane	SW	5
6.6.4.3		Pneumatyczny system kontrolny zabezpieczenia przed obrotem ramy	Nie wyłączony (chyba że odpowiednio oklejony)	SW	4
6.6.4.4		Pneumatyczny system kontrolny zabezpieczenia przed obrotem ramy zadziałał	Zabezpieczenia ramy przed obrotem działają i są zaryglowane	SW	3
6.6.4.5		Zabezpieczenie kontenera na wagonie przed poderwaniem	Działa, zabezpieczone	SW	5
6.6.4.6		Zabezpieczenie kontenera na wagonie przed przesunięciem	Działa	SW	5
6.6.5.1	Wagony do przewozu samochodów	Mechanizm podnoszenia, mostki	Nieuszkodzone	SW	4
6.6.5.2		Kliny pod koła, szyny prowadzące, uchwyt korby ręcznej	Nieuszkodzone	SW	3
6.6.5.3		Burty czołowe, mostki przejazdowe	Podniesione i zabezpieczone – jeżeli jest to konieczne	SW	4
6.6.5.4		Górny pomost ładunkowy	Wskaźnik położenia złożony	SW	4
6.6.5.5		Górny pomost ładunkowy	Zabezpieczony	SW	5
6.6.5.6		Górny pomost ładunkowy	Oparty na wspornikach	SW	5
6.6.5.7	Wagony do przewozu	Górny pomost ładunkowy	Bez przekroczenia skrajni ładunkowej	SW	5

	samochodów - ładowne				
6.6.5.8		Kładki przejazdowe nad środkową osią	Swobodnie przejezdne, odległość pomiędzy kołami a kładkami >100mm	SW, SM	5
6.6.5.9	Wagony do przewozu samochodów - próżne	Kładki przejazdowe nad środkową osią	Nie zdeformowane, nie złamane, bez pęknięć i brakujących części	SW	4
6.6.5.10	Wagony do przewozu samochodów - ładowne	Kładki przejazdowe nad środkową osią	Nie zdeformowane, nie złamane, bez pęknięć i brakujących części	SW	5
6.6.6.1	Wagony samowyładowc ze próżne	Kłapa zsykowa (na tor)	Zamknięta i zaryglowana	SW	3
6.6.6.2	Wagony samowyładowc ze ładowne	Kłapa zsykowa (na tor)	Zamknięta i zaryglowana	SW	4
6.6.6.3	Wagony samowyładowc ze próżne	Kłapa zsykowa boczna	Zamknięta i zaryglowana	SW	4
6.6.6.4	Wagony samowyładowc ze ładowne	Kłapa zsykowa boczna	Zamknięta i zaryglowana	SW	4
6.6.7.1	Z taśmami dociskowymi (np. Snps, Roos, Ealos)	Nie używane taśmy dociskowe	Prawidłowo i dostatecznie zamocowane i zabezpieczone	SW, SF	4

6.6.8.1	Wszystkie wyposażone wagony	Wyposażenie hydrauliczne	Szczelny, bez śladów oleju	SW	4
6.7.1.1	Wagony nośne	Urządzenie ustalające pozycję ładunku nie używane	Zaryglowane, nieuszkodzone	SW	3
6.7.1.2		Urządzenie ustalające pozycję ładunku używane (koziołek, rama nośna, podpora siodłowa)	Zaryglowane, nieuszkodzone	SW	5
6.7.1.3		Nie używany trzpień (sworzeń) ustalający	Nieuszkodzony	SW	3
6.7.1.4		Używany trzpień (sworzeń) ustalający	Działający, nieuszkodzony	SW	5
6.7.2		Ryglowanie sworznia naczepy w siodle	Zaryglowane	SW	5
6.7.3		Urządzenie ustalające pozycję ładunku nie obciążone (koziołek, rama nośna, podpora siodłowa)	Zabezpieczone	SW	3
6.7.4		Urządzenie regulacyjne koziołka/podpory siodłowej/ramy nośnej/	Zaryglowane, zabezpieczone, bez niebezpieczeństwa przekroczenia skrajni ładunkowej	SW	5
6.7.5.1		Części ruchome	Zabezpieczone	SW	3
6.7.5.2		Części ruchome	Zabezpieczone, bez niebezpieczeństwa przekroczenia skrajni ładunkowej	SW	5
6.7.6.1		Elementy CRASH używanego urządzenia ustalającego pozycję ładunku	Nieuszkodzone	SW	5

6.7.6.2		Elementy CRASH nieużywanego urządzenia ustalającego pozycję ładunku	Nieuszkodzone	SW	4
6.8.1	Wszystkie wyposażone wagony	Ogólny osprzęt do mocowania elementów	Kompletny i zabezpieczony	SW, SF	3
6.8.2		Wagon skrzyniowy, antena	Nieuszkodzone	SW	3
6.8.3		Kabel/wtyczka	Nieuszkodzone	SW	3

Kod	Oznaczenie/część	Wymóg jakościowy	Czynność kontrolna)	Klasa błędu
7.1.1	Ładunek	Nieprzesunięty	SW	5
7.1.2	Rozmieszczenie ładunku (3.3)	Pudło wagonu w poziomie, nie wykazuje oznak nierównomiernego załadowania	SW	5
7.1.3	Pakiety, bele, wiązki, stopy (1.5)	Powiązane/połączone	SW	4
7.1.4	Wąskie przedmioty cylindryczne (1.5)	Wystarczająco powiązane ze sobą	SW	4
7.1.5.1	Skrajnia ładunkowa (4.1)	Nieprzekroczona	SW, SM	5
7.1.5.2	Skrajnia ładunkowa	Oznakowane dopuszczalne przekroczenie skrajni	SW	5
7.1.6	Ładunek wystający poza czołownicę (4.2)	Przestrzenie zarezerwowane zachowane	SW, SM	5
7.1.7.1	Granica obciążenia (3.2), obserwacja wizualna	Pudło nie wykazuje oznak przeładowania, równy stan zderzaków, wystarczające luzy sprężyn nośnych	SW, SM	5
7.1.7.2	Granica obciążenia (3.2), stwierdzenie	Brak rozbieżności pomiędzy dokumentacją a granicą obciążenia oznaczoną na wagonie. Dane pomiarowe i diagnostyczne w tolerancji	SW, SM	5
7.1.8	Wagony ochronne (4.3)	Zachowane minimalne odstępy w pionie i poziomie między ładunkami lub wagonem ochronnym a ładunkiem	SW, SM	5
7.1.9	Opony i siatki wagonowe (6.1, 6.2)	Warunki stosowania opon i siatek zachowane	SW	4
7.1.10	Utrata ładunku	Przestrzegane warunki użytkowania; w przypadku uszkodzenia: bez ryzyka utraty ładunku	SW	5
7.2.1	Ładunek wystający poza ściany boczne lub burty (5.4.1)	Odpowiednio zabezpieczony	SW	5
7.2.2	Ładunek przylegający (2.3)	Nie uszkadza żadnych części wagonu i/lub nie ogranicza ich funkcjonowania	SW	4
7.2.3.1	Ładunek zabezpieczony kłonicami (2.5 i 5.4.1)	Odpowiednio zabezpieczony	SW, SM	5
7.2.3.2	Łączenie między przeciwległymi kłonicami (2.5)	Nie brakuje, jeżeli jest wymagane	SW	5

7.2.3.3	Ładunek przylegający do kłonic (2.5)	Nie odkształca kłonic	SW	5
7.2.3.4	Ładunki ciężkie i takie, które przy przemieszczeniach mogą uszkodzić kłonicę boczne (2.5)	Zaklinowane, nie dotykają kłonic	SW	4
7.2.4	Elementy zabezpieczające mocowane gwoździami (5.4.3)	Właściwe i prawidłowo umieszczone, spełniają swoją rolę	SW	5
7.2.5.1	Elementy zabezpieczające do mocowania i wiązania (5.4.4, 5.5.4)	Wykonane z właściwego i dopuszczonego materiału	SW	5
7.2.5.2		Odpowiednio i pewnie zamocowane	SW	5
7.2.5.3		Nie są luźne	SW	4
7.2.6.1	Podkładki, przekładki, zastrzały, siodła, itp. (5.5.5, 5.6.2, 5.8.1)	Dopasowane do ładunku, wizualnie w porządku, pewne	SW	5
7.2.6.2	Gwoździe, kliny, druty mocujące	Usunięte	SW	3
7.2.7	Potencjalnie niebezpieczne pozostałości ładunku	Usunięte pozostałości ładunku	SW	5
7.3.1	Stan bezpieczeństwa ładunku (5.1)	Zapewniony	SW	5
7.3.2	Ładunki, które mogą być uniesione pędem powietrza, np. lekki złom, lekkie deski (5.2.1, 5.3.2)	Odpowiednio przykryte	SW	5
7.3.3.1	Ładunki, które na skutek drgań lub uderzeń mogą wypaść (5.2.2)	Odpowiedni do przepisów odstęp między ładunkiem a obwodziną górną ściany wagonu	SW	5
7.3.3.2	Wysokość stożka nasypowego	Obowiązujący wymiar zachowany	SW	5
7.3.4	Ładunki w stosach (sztaplowane) (5.8)	Prawidłowo ułożone w stosy, odpowiednio powiązane i zabezpieczone; nie za wysoko, umieszczone w dopuszczalny sposób, równomiernie rozłożone, odstępy zachowane	SW	5
7.3.5.1	Ładunki o niedostatecznej powierzchni przylegania (2.2)	Nie brakuje podkładek dla rozłożenia ciężaru na powierzchnię, podłoga wagonu nieuszkodzona	SW	3
7.3.5.2	Ładunki sztukowe na platformach	Nie za ciężkie dla rodzaju podpór, podkładki nie za wąskie	SW, SM	5
7.3.6	Ładunki mogące się przewrócić (5.7)	Zabezpieczone przed przewróceniem	SW	5

7.3.7	Ładunki załadowane skośnie (5.7)	Pewnie podparte	SW	5
7.3.8	Ładunki mogące się toczyć (5.6.1, 5.6.2)	Pewnie zabezpieczone przed toceniem	SW	5
7.3.9.1	Ładunki mogące się ślizgać w kierunku długości wagonu (5.5.1)	Odpowiednie urządzenia ślizgowe, klocki ślizgowe i podkładki	SW	4
7.3.9.2	Prowadzenie boczne	Dostępne, odpowiednie, bez zagrożenia przekroczenia skrajni ładunkowej lub rozkładu nacisków na osie	SW, SM	5
7.3.9.3	Wymagane wolne przestrzenie	Zapewnione	SW, SM	3
7.3.9.4	Wymagane przesunięcie podłużne	Prawidłowo ograniczone	SW, SM	4
7.4.1	Pojazdy na kołach lub gąsienicach (5.6.3)	Zgodnie z wymaganiami zaklinowane i pewnie przywiązane	SW	5
7.4.2.1	Ruchome części ładunku	Pewnie umieszczone	SW	3
7.4.2.2	Ruchome części ładunku	Pewnie umieszczone. Jeśli nie: bez niebezpieczeństwa przekroczenia skrajni ładunkowej	SW	5
7.4.3	Ładunek na kilku wagonach (5.9)	Załadowany i zabezpieczony zgodnie z przepisami	SW	5
7.5.1	Podpory zabezpieczające	Nie brakuje zabezpieczeń dodatkowych, które muszą być sprawne	SW	4
7.5.2.1	Drzwi czołowe kontenerów (ILU) nie zamknięte	Zamknięte (za wyjątkiem kontenerów ustawionych drzwi w drzwi)	SW	5
7.5.2.2	Drzwi czołowe kontenerów (ILU) niepoprawnie zabezpieczone	Drzwi całkowicie zabezpieczone (za wyjątkiem kontenerów ustawionych drzwi w drzwi)	SW	3
7.5.3	Okucia narożnika dolnego	Nieuszkodzone	SW	5
7.5.4	Ściana boczna, poszycie ściany	Nieuszkodzone, zabezpieczone	SW	5
7.5.5.1	Rozdarcie plandeki ≤ 30 mm	Nieuszkodzona	SW, SM	3
7.5.5.2	Rozdarcie plandeki > 30 mm	Nieuszkodzona	SW, SM	5
7.5.5.3	Ładunek	Bez uszkodzeń powodujących zawilgocenie bądź utratę ładunku	SW	4
7.5.6	Zamknięcie (umocowanie) plandeki/ściany	Zabezpieczone	SW	5
7.5.7	Rama/części nośne	Bez pęknięć, nie złamane	SW	5
7.6.1.1	Siodło zbiornika	Bez pęknięć > ¼ przekroju	SW, SM	4

7.6.1.2	Siodło zbiornika	Bez pęknięć w spawach	SW	4
7.6.2.1	Zbiornik	Szczelny, bez wycieków, bez utraty ładunku	SW	5
7.6.2.2	Zbiornik	Brak wgnieceń z ostrymi krawędziami (bez utraty ładunku)	SW	4
7.6.3.1	Wyposażenie zbiornika	Wykładzina zbiornika, osłona przeciwsłoneczna, izolacja nieuszkodzone	SW	4
7.6.3.2	Wyposażenie zbiornika	Wykładzina zbiornika, osłona przeciwsłoneczna, izolacja zamocowane pewnie	SW	5
7.6.4.1	Armatura, instalacje spustowe i nalewowe dolne	Bez utraty ładunku	SW	5
7.6.4.2	Zawory lub rury spustowe dolne	Nieuszkodzone	SW	4
7.6.4.3	Nakręcany kołpak ochronny, ładunek RID	Szczelnie dokręcony	SW	4
7.6.4.4	Nakręcany kołpak ochronny, ładunek nie RID	Szczelnie dokręcony	SW	3
7.6.4.5	Kołnierz zaślepiający dolny	Nie brakuje	SW	4
7.6.4.6	Kołnierz zaślepiający dolny, ładunek RID	Nie brakuje żadnej śruby ani żadna nie jest luźna	SW, SP	4
7.6.4.7	Kołnierz zaślepiający dolny, ładunek nie RID	Nie brakuje żadnej śruby ani żadna nie jest luźna	SW, SP	3
7.6.4.8	Kołnierz zaślepiający dolny, ładunek nie RID	Nie brakuje więcej niż jednej śruby / nie więcej niż jedna śruba luźna	SW, SP	4
7.6.4.9	Wskaźnik położenia zaworu dennego, ILU ładowne oraz próżne, nieoczyszczone ILU (ładunek RID)	W pozycji „zamknięte”	SW	5
7.6.4.10	Wskaźnik położenia zaworu dennego, próżne, ILU (ładunek nie RID)	W pozycji „zamknięte”	SW	3
7.6.4.11	Śruba awaryjnego otwierania zaworu dennego	Nie wkręca się	SW	5
7.6.4.12	Instalacje spustowe i nalewowe denne	Urządzenie odcinające zamknięte	SW	5
7.6.4.13	Instalacje spustowe i nalewowe denne	Widoczne zabezpieczenia sprawne	SW	4
7.6.5.1	Armatura, instalacje spustowe i nalewowe górne	Bez wypływu ładunku/gazu przez górną armaturę (nie dotyczy zaworów odpowietrzających)	SW	5

7.6.5.2	Pokrywa wjazdu górnego	Nie brakuje, zamknięta, widocznie zabezpieczona	SW	5
7.6.5.3	Inne elementy armatury górnej	Prawidłowo zamknięte	SW	4
7.7.1	Jednostka ładunkowa na wagonie nośnym	Nie przekracza ładowności wagonu nośnego	SW	5
7.7.2	Jednostka ładunkowa na wagonie nośnym	Wszystkie okucia narożników zazębite z trzpieniami ustalającymi	SW	5
7.7.3	Pozostaje wolny			
7.7.4	Naczepa siodłowa	Sprężyna pneumatyczne odpowietrzona	SW	5
7.7.5	Naczepa siodłowa	Ruchome zabezpieczenie przeciwnajzdowe w prawidłowej pozycji zgodnie z kodami kompatybilności wagonu nośnego i bez kontaktu z wagonem nośnym	SW	3
7.7.6	Naczepa siodłowa	W przypadku wagonu serii Sanh z kodem P żadne części naczepy poza kołami i płytą siodła nie dotykają wagonu nośnego	SW	4
7.7.7	Naczepa siodłowa	W przypadku wagonu serii Sanh z kodem N żadne części naczepy siodłowej nie dotykają wagonu nośnego (poza kołami, ślizgami i podłużnicami w obszarze wagonu przewidzianym na podparcie)	SW	4
7.7.8	Oklinowanie kół	Prawidłowe.	SW	4
7.7.9	Ładunek w jednostce ładunkowej ILU	Widocznie nieprzemieszczony.	SW	5
7.8.1	Oznakowanie, kodowanie dla przewozów kombinowanych	Co najmniej jedno na miejscu i czytelne	SW	5
7.8.2	Oznakowanie wagonu co do dozwolonych jednostek ładunkowych ILU	Wagon oznakowany	SW	5
7.8.3	Jednostka ładunkowa (ILU) z górnymi okuciami narożników	Oznakowanie CSC obecne	SW	4
7.8.4	Znaki ostrzegawcze przed wysokim napięciem na ILU z drabinkami	Oznakowanie obecne	SW	4

Kod	Oznaczenie/część	Wymóg jakościowy	Czynność kontrolna¹⁾	Klasa nieprawidłowości
8.1.1	Wszystkie wagony	Brak śladów wykolejenia	SW	5
8.1.2	Wszystkie wagony	Brak śladów najechania (nie dopuszczalne uderzenie podczas manewrów) lub zbiegnięcia	SW	5
8.2.1	Wszystkie wagony	Brak śladów po powodzi lub szkód pogodowych	SW	5
8.2.2	Wszystkie wagony	Brak śladów działania prądu elektrycznego	SW	5
8.2.3	Wszystkie wagony	Brak śladów pożaru	SW	5

ZAŁĄCZNIK NR 9, ANEKS 6

Oględziny techniczne przy przekazaniu – Wykaz nieprawidłowości dot. wagonów i ładunków

Stacja KPP przyjmującego, na której wykryto
nieprawidłowość

KPP przeprowadzające oględziny techniczne przy
przekazaniu

Numer Liczba sprawdzonych
pociągu wagonów

KPP
przekazujące

Liczba uszkodzonych wagonów, zgodnie z
Aneksem nr 5

Data	Nr wagonu (12-cyfrowy)	Opis nieprawidłowości	Kod zgodnie z Aneksem nr 1 lub 5	Klasa nieprawidłowości	Wagon oklejony przez KPP przekazujące		Wagon ładowny		Przekroczenie skrajni w wyniku nieprawidłowości		Wagon ładowny: utrata ładunku		Naprawa prowizoryczna/poprawienie przez KPP przekazujące zgodnie z Aneksem 1				
					Tak	Nie	Tak	Nie	Tak	Nie	Tak	Nie	Konieczna		Wykonana		
													Tak	Nie	Tak	Nie	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
					<input type="checkbox"/> błędów klasy 3												
					<input type="checkbox"/> błędów klasy 4												
					<input type="checkbox"/> błędów klasy 5)												

(Pozostaje wolna)

ZAŁĄCZNIK NR9, ANEKS 7

Ogłędziny techniczne przy przekazaniu – Zestawienie i ocena stwierdzonych nieprawidłowości dot. wagonów i ładunków

Dane KPP przeprowadzającego kontrolę jakości przy przekazaniu

KPP przeprowadzające ogłędziny techniczne przy przekazaniu.....

KPP przekazujące.....

Miesiąc/Rok	Stacja przekazania	Liczba sprawdzonych wagonów	Liczba nieprawidłowości w klasach 3 do						Uwagi	
			Klasa 3		Klasa 4		Klasa 5			
			<input type="checkbox"/>	Kolumna 4 X 0,125	<input type="checkbox"/>	Kolumna 6 X 0,40	<input type="checkbox"/>	Kolumna 8 X 1,0		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	

(pozostaje wolna)

Aneks nr 8

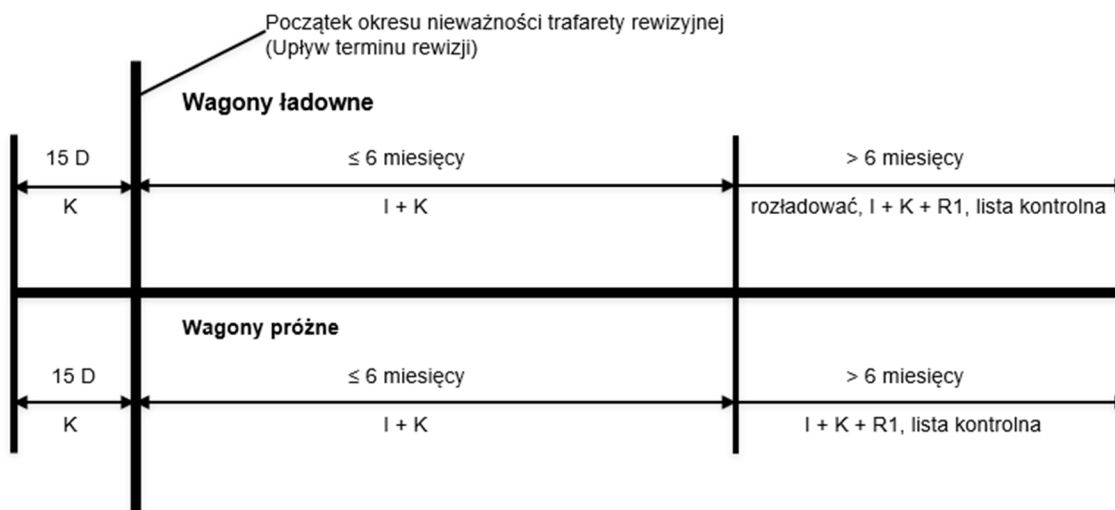
Postępowanie z wagonami

1. Z utraconą ważnością trafarety czynności utrzymaniowych

Wagony próżne i ładowne, których termin ważności trafarety czynności utrzymaniowych (termin rewizji) został przekroczony, muszą być przyjęte.

Dla wagonów znajdujących się w ruchu wraz z przekroczeniem rewizji wymagane jest podjęcie szczególnych działań, celem stwierdzenia i udokumentowania ich zdolności do biegu, ponieważ wagony z przekroczoną rewizją formalnie tracą swoje dopuszczenie do ruchu.

- 1.1 Postępowanie z wagonami próżnymi i ładownymi do momentu upływu ważności rewizji jest takie samo. Po upływie ważności rewizji, w tym również przedłużonej o 3 miesiące (jeżeli na trafarecie rewizji naniesiono znak „+3M”), postępowanie jest różne dla wagonów próżnych i ładownych. Szczegóły znajdują się na poniższym rysunku:



Legenda: D = Dni
 K = Nalepka K
 I = Nalepka I, świadectwo zdolności do biegu
 R1 = Nalepka R1

- 1.2 Sporządzenie nalepki „I” (świadectwo zdolności do biegu) musi być zawsze poprzedzone badaniem zdolności do biegu. Badanie zdolności do biegu wagonów z rewizją przekroczoną o co najmniej 6 miesięcy polega na przeprowadzeniu oględzin technicznych wagonów przy przekazaniu, zgodnie z punktem 2 Załącznika nr 9 do Umowy AVV/GCU. Jeżeli nie stwierdzono żadnych uszkodzeń lub nieprawidłowości, które uniemożliwiają dalszy przewóz próżnego wagonu bez ograniczenia prędkości, wagon należy okleić nalepkami K i I. W ten sposób wagony zdolne bez ograniczeń do biegu traktowane są jako okartkowane, uszkodzone normalne wagony i w związku z tym mogą być włączone, bądź pozostać w składzie wszystkich pociągów rozkładowych (planowych).

Uwagi dotyczące postępowania:

Decydującym czynnikiem jest badanie wstępne przeprowadzone przez wykwalifikowany personel; ma ono być wykonane odpowiednio do aktualnego stanu ważności rewizji zgodnie z rysunkiem powyżej i zachowuje ważność do chwili przybycia wagonu do stacji docelowej lub do warsztatu, gdzie przeprowadzona zostanie naprawa rewizyjna. W tym przypadku wykwalifikowany personel postępuje zgodnie z własnym doświadczeniem praktycznym.

- 1.3 W przypadku stwierdzenia uszkodzenia lub nieprawidłowości, powodujących ograniczenie prędkości, wagony muszą być wyłączone ze składu pociągu. Dalszy przewóz tych wagonów dopuszczalny jest wyłącznie po wykonaniu naprawy lub jako przesyłka nadzwyczajna.
- 1.4 Wagony próżne i ładowne, których termin rewizji jest przekroczony o ponad > 6 m-cy a mniej niż ≤ 5 lat muszą zostać wyłączone, a wagony ładowne muszą być również rozładowane. Ich dalszy przewóz dopuszczalny jest wyłącznie po przeprowadzeniu badania zdolności do biegu według specjalnej listy kontrolnej (Aneksu nr 9).
- 1.5 Powstałymi w związku z powyższym kosztami należy zgodnie z art. 22.4, myślnik pierwszy, Umowy AVV/GCU, obciążyć posiadacza wagonu. Do faktury należy dołączyć jako dowód protokół uszkodzenia wagonu według Załącznika nr 4 do Umowy GCU/AVV. Do kosztów zalicza się wydatki na przeprowadzenie badania zdolności do biegu, sporządzenie i naklejenie nalepki wzoru „I” oraz koszty manewrów. Koszty te należy uregulować w przypadku, gdy rewizja wygasła.

2. Z przekroczeniem granicy obciążenia

Procedury związane z kontynuacją procesu przewozowego po stwierdzeniu przekroczenia granicy obciążenia wagonu i wykonaniu niezbędnych poprawek.

W przypadku zaobserwowania przekroczenia maksymalnego obciążenia dla koła, osi lub wagonu, zarówno przy pomocy technicznych urządzeń pomiarowych (urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru) jak również podczas oceny wizualnej wagonu, lub jeśli zaobserwowane zostaną inne nieprawidłowości, należy zastosować następującą procedurę.

Po wyłączeniu wagonu ciężar (nacisk) wagonu, zestawu kołowego lub koła musi być ustalony przy użyciu wagi, jeżeli nie są dostępne dane z pomiaru dynamicznego od zarządcy infrastruktury.

Procentowe przeciążenie zestawu kołowego:

We wszystkich stwierdzonych przypadkach wartość obciążenia „C” należy oszacować z uwzględnieniem dokładności środków pomiaru „p”. Procentowe przeciążenie jest obliczane przy użyciu następującej formuły.

$$\% \text{ przeciążenia} = 100 \times ((C (1 - p^*) / \text{granica obciążenia}) - 1)$$

* jeśli dokładność urządzenia pomiarowego nie jest znana, stosuje się $p=0$

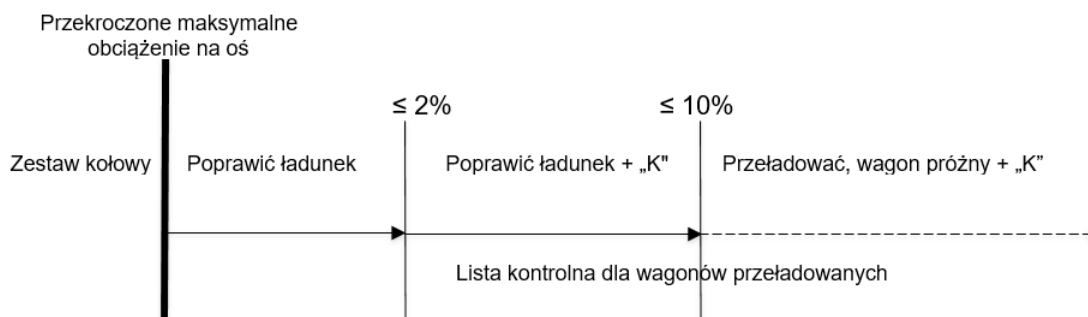
- Jeżeli przeciążenie zestawu kołowego przekracza 2% i jest mniejsze bądź równe 10%, załadunek należy poprawić. Kontrolę wizualną przeprowadza się zgodnie z listą kontrolną (checklist) dla wagonów przeładowanych (Aneks 9). wagon należy okartkować nalepką wzoru „K”.
- Jeżeli przeciążenie zestawu kołowego przekracza 10%, wymagane jest przeładowanie. Po inspekcji technicznej przeprowadzonej zgodnie z listą kontrolną dla wagonów przeładowanych (Aneks 9) wagon należy okartkować nalepką wzoru „K” i w stanie próżnym skierować do pobliskiego warsztatu.

Jeżeli na zestawie kołowym niemożliwe jest zidentyfikowanie dopuszczalnego nacisku zestawu kołowego, wagon po poprawieniu należy skierować do pobliskiego warsztatu naprawczego

Oznakowanie osi

Jeżeli przeciążenie zestawu kołowego jest większe niż 2%, należy oznaczyć tę oś nanosząc widoczny biały krzyż.

Podsumowanie



3. Z przekroczeniem obciążenia ładunkiem skupionym

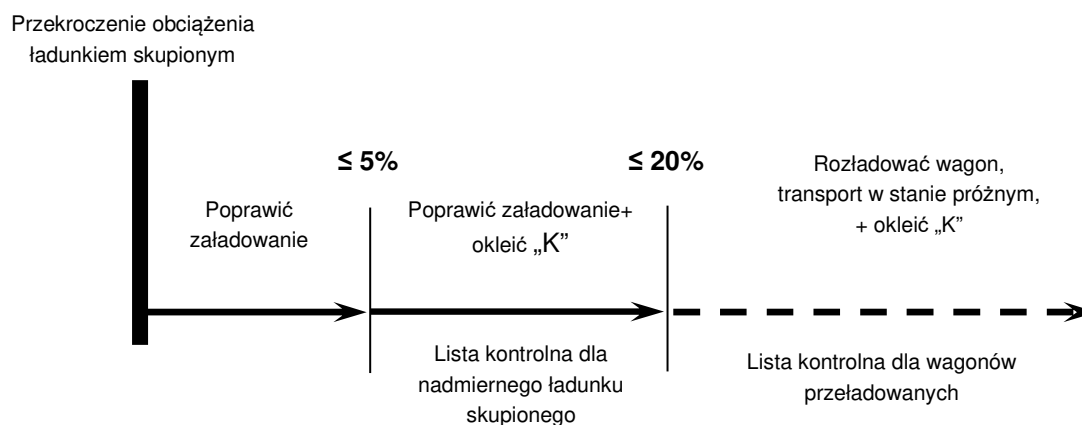
Procedury dotyczące dalszego transportu po stwierdzeniu przekroczenia obciążenia ładunkiem skupionym oraz podjęcia niezbędnych środków korygujących

- Wizualna ocena wagonu z przekroczonym obciążeniem ładunkiem skupionym
- Ustalenie masy ładunku za pomocą wagi lub na podstawie informacji w liście przewozowym
- Obliczenie procentowego przekroczenia obciążenia ładunkiem skupionym w porównaniu z oznaczeniami na wagonie zgodnie z punktem 3.4 Wytucznych ładowania UIC, tom 1

Przekroczenie obciążenia ładunkiem skupionym i procedura:

- Jeśli jest mniejsze lub równe 5%, dokonywana jest tylko korekta załadowania.
- Jeśli jest większe niż 5% i mniejsze lub równe 20%, należy dokonać korekty załadowania. Należy przeprowadzić kontrolę wizualną zgodnie z „listą kontrolną dla przekroczenia obciążenia ładunkiem skupionym” (Aneks 9). Wagon okartkować nalepką wzoru K.
- Jeśli przekroczenie obciążenia ładunkiem skupionym przekracza 20%, wymagany jest przeładunek. Po dokonaniu oceny technicznej zgodnie z „listą kontrolną dla wagonów przeładowanych” (Aneks 9) wagon okartkować nalepką wzoru K i przewieźć w stanie próżnym do pobliskiego warsztatu.

Podsumowanie:



4. Z kołami wykazującymi objawy przeciążenia termicznego, zgodnie z kodem 1.2.2

W przypadku kół wykazujących objawy przeciążenia termicznego zgodnie z kodem 1.2.2 i nieoznaczonych jako odporne na wysokie obciążenia termiczne,

- zmierzyć odległość pomiędzy wewnętrznymi powierzchniami czołowymi tarcz kół (wymiar E) w punkcie styku koła z szyną w 3 miejscach odległych od siebie o 120°, postępować zgodnie z kodem 1.7.1.
- sprawdzić powierzchnię toczną pod kątem pojedynczych pęknięć poprzecznych

- Wyniki pomiarów i sprawdzeń wpisać do dokumentu potwierdzającego zgodnie z Aneks 12.

5. Wyposażonymi w DET (detektor wykolejenia)

- Wykrycie DET po zadziałaniu:

Po wykryciu, że detektor wykolejenia zadziałał, należy zbadać wagon (wszystkie osie) według listy kontrolnej (Aneks 9) w celu identyfikacji możliwej przyczyny. Jeżeli przyczyna nie zostanie stwierdzona, wcisnąć czerwony przycisk na wskaźniku detektora.

- W przypadku nieszczelności DET (utrata powietrza):

Wyłączyć detektor za pomocą dźwigni i wymienić przy najbliższej okazji.

- Żółta dźwignia w pionie: detektor włączony.
- Żółta dźwignia w poziomie: detektor wyłączony.

Resetowanie:

DET zresetuje się automatycznie dopiero po całkowitym opróżnieniu głównego przewodu hamulcowego; dopiero wtedy przewód można ponownie napęlić.

Wskaźnik detektora pozostający w pozycji wskazującej stan zadziałania należy zresetować ręcznie po opróżnieniu głównego przewodu hamulcowego.

Wskaźnik detektora można przestawić ręcznie po sprawdzeniu pojazdu.

ZAŁĄCZNIK NR 9, ANEKS 9

LISTY KONTROLNE (CHECKLISTS)

Oprócz sprawdzenia kryteriów określonych w Aneksie nr 1, listy kontrolne muszą być zawsze wypełnione w całości. Należy udokumentować przyczyny braku zdolności do biegu.

1. BADANIE ZDOLNOŚCI DO BIEGU WAGONÓW Z PRZEKROCZONĄ REWIZJĄ

- **Odnosnik:** Pkt 1.4. Aneksu nr 8: wagon próżny, dla którego ważność trafarety czynności utrzymaniowych jest przekroczone od 6 miesięcy do maksymalnie 5 lat.
- **Wyniki pomiarów zestawów kołowych muszą być udokumentowane na potrzeby wstecznego śledzenia (Aneks nr 12)**

1	2	3	4	5
Lp.	Pytanie	Odpowiedź	Idź do punktu	Uwagi
Postanowienia wspólne dla wagonów na wózkach i osiach pojedynczych				
1	Czy wagon jest oznaczony znakiem interoperacyjności zgodnie z pkt 6.1.1.2 i 6.1.1.3 Aneksu nr 1?	Tak Nie	2 12.2	
2	Czy zachowana jest skrajnia KPP uczestniczących w przewozie?	Tak Nie	3 2.1	
2.1	Czy KPP uczestniczące w przewozie wyraziły zgodę na przekazanie wagonu?	Tak Nie	3 12.2	
3	Czy zestawy kołowe mają znaki identyfikacyjne?	Tak Nie	3.1 12.2	Zapytać posiadacza, poczekać na jego pisemne potwierdzenie
3.1	Czy posiadacz potwierdza, że termin rewizji zestawów kołowych nie został przekroczony?	Tak Nie	4 / 4.1 12.2	Jeśli niemożliwe, 12.2
4	Czy grubość obręczy koła spełnia kryteria kodu 1.1.1 Aneksu nr 1?	Tak Nie	5 12.2	Zmierzyć
4.1	albo Czy rowek kontrolny wskazujący minimalną grubość wieńca w kołach monoblokowych spełnia kryteria kodu 1.2.1 Aneksu nr 1?	Tak Nie	5 12.2	
5	Czy istnieją ślady uszkodzeń powstałych w wyniku wypadku, wykolejenia, gwałtownego zderzenia lub przeciążenia termicznego (z wyjątkiem zestawów odpornych na przeciążenia termiczne)?	Tak Nie	5.1 5.2	
5.1	Czy wymiary Sd, Sh i qR oraz rozstaw E mieszczą się w dopuszczalnych granicach i czy nie ma śladów przemieszczenia kół na osi zestawu kołowego.	Tak Nie	6 12.2	Zmierzyć (rozstaw E zmierzyć w 3 punktach)
5.2	Czy wymiary Sd, Sh i qR oraz rozstaw E mieszczą się w dopuszczalnych granicach i czy nie ma śladów przemieszczenia kół na osi zestawu kołowego.	Tak Nie	6 12.2	Zmierzyć (rozstaw E zmierzyć w 1 punkcie)

1	2	3	4	5
Lp.	Pytanie	Odpowiedź	Idź do punktu	Uwagi
6	Czy rozstaw kół S_R spełnia poniższe kryteria: – maksymalnie 1426 mm? – co najmniej 1410 mm przy średnicy koła > 840 mm? – co najmniej 1415 mm przy średnicy koła \leq 840 mm?	Tak Nie	7 12.2	
7	Czy wagon posiada przy oględzinach resory tego samego typu?	Tak Nie	8 12.2	
8	Czy wysokość zderzaków znajduje się w granicach dopuszczalnej tolerancji?	Tak Nie	9 12.2	Zmierzyć
9	Czy wagon ma nadbudówki mogące się obrócić w czasie jazdy, przesunąć lub w inny sposób przemieścić?	Tak Nie	10 11	
10	Czy widoczne z zewnątrz zabezpieczenia elementów mocujących ruchome nadbudówki są na miejscu i działają?	Tak Nie	11 12.2	
11	Czy wagon jest wolny od innych uszkodzeń lub braków mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu?	Tak Nie	12.1 12.2	
	Wynik badania zdolności do biegu	Czynności		
12.1	Wagon może być przewożony z oznaczoną dopuszczalną prędkością w stanie próżnym z wyłączonym hamulcem.	Okleić nalepką I, zgłosić zdolność do biegu.		
12.2	Wagon w tym stanie technicznym nie może być włączony do pociągów.	Nie oklejać nalepką I, zgłosić niezdolność wagonu do biegu z podaniem przyczyn.		

2. BADANIE ZDOLNOŚCI DO BIEGU WAGONU PRZECIĄŻONEGO (Z PRZEKROCZENIEM GRANICY OBCIĄŻENIA) LUB Z PRZEKROCZENIEM OBCIĄŻENIA ŁADUNKIEM SKUPIONYM

➤ Odnosnik:

Pkt 2 Aneksu nr 8: Procedury związane z kontynuacją procesu przewozowego po stwierdzeniu przekroczenia granicy obciążenia wagonu i wykonaniu niezbędnych poprawek.

Pkt.3 Aneksu nr 8: Procedury dotyczące dalszego transportu po stwierdzeniu przekroczenia obciążenia ładunkiem skupionym oraz podjęcia niezbędnych środków korygujących

➤ Wyniki pomiarów zestawów kołowych muszą być udokumentowane na potrzeby wstecznego śledzenia (Aneks nr 12)

Lista kontrolna wagonu przeładowanego i z przekroczeniem obciążenia ładunkiem skupionym

1	2	3	4	5
Lp.	Pytanie	Odpowiedź	Idź do punktu	Uwagi
Badanie wagonu przeciążonego lub z przekroczeniem obciążenia ładunkiem skupionym				
Badanie wagonu przeciążonego				
1.1	Czy zestaw kołowy był przeciążony: > 2% i ≤ 10%	Tak Nie	2.1 1.2	
Badanie wagonu przeciążonego lub z przekroczeniem obciążenia ładunkiem skupionym				
1.2	Czy zestaw kołowy był przeciążony: > 10% lub przekroczenie obciążenia ładunkiem skupionym >20%	Tak Nie	2.2 1.3	
Przekroczenie obciążenia ładunkiem skupionym				
1.3	Czy wskazane obciążenie ładunkiem skupionym było przekroczone >5% i ≤20?	Tak Nie	5 8	
Osie/części biegowe				
2.1	Czy osie nie mają widocznych uszkodzeń, które wymagałyby wyłączenia?	Tak Nie	2.3 9.2	Sprawdzenie wzrokowe
2.2	Czy osie nie mają widocznych uszkodzeń, które wymagałyby wyłączenia i wartość E w granicach tolerancji?	Tak Nie	2.3 9.2	Sprawdzenie wzrokowe; pomiar wartości E w 3 punktach
2.3	Czy rama wózka nie ma uszkodzeń, odkształceń i pęknięć, które wymagałyby wyłączenia wagonu?	Tak Nie	3 9.2	Sprawdzenie wzrokowe
Sprężyny				
3	Czy sprężyny zawieszenia i mocowania sprężyn nie mają uszkodzeń, odkształceń i pęknięć, które wymagałyby wyłączenia?	Tak Nie	4 9.2	Sprawdzenie wzrokowe
Hamulec				
4	Czy układ dźwigniowy hamulca nie ma uszkodzeń, odkształceń i pęknięć, które wymagałyby wyłączenia?	Tak Nie	5 9.2	Sprawdzenie wzrokowe
Urządzenia ciągnikowo - zderzne				
5	Czy urządzenia ciągnikowo - zderzne nie mają uszkodzeń, odkształceń i pęknięć, które wymagałyby wyłączenia i wysokość zderzaków mieści się w granicach tolerancji?	Tak Nie	6 9.2	Sprawdzenie wzrokowe i pomiar

Ostoja				
6	Czy ostoja nie ma uszkodzeń, odkształceń i pęknięć, które wymagałyby wyłączenia wagonu?	Tak Nie	7 9.2	Sprawdzenie wzrokowe
Pudło wagonu				
7	Czy zabudowa pojazdu nie ma uszkodzeń, odkształceń i pęknięć, które wymagałyby wyłączenia wagonu?	Tak Nie	9.1 9.2	Sprawdzenie wzrokowe
Inne nieprawidłowości				
8	Czy poza tym wagon nie ma uszkodzeń, odkształceń i pęknięć, które wymagałyby wyłączenia wagonu?	Tak Nie	9.3 9.2	Sprawdzenie wzrokowe
Wyniki badania zdolności do biegu		Czynności		
9.1	a) Wagon jest zdolny do biegu w przypadku: przeciążenia zestawu kołowego w zakresie $>2\%$ and $\leq 10\%$ przekroczenia obciążenia ładunkiem skupionym w zakresie $>5\%$ and $\leq 20\%$ b) Wagon jest zdolny do biegu w przypadku: przeciążenia zestawu kołowego $>10\%$ lub przekroczenie obciążenia ładunkiem skupionym $>20\%$	a) Poprawa załadunku, Okleić K i zgłosić wagon jako zdolny do biegu b) Rozładować wagon; Okleić K i przetransportować wagon do zakładu naprawczego w geograficznej bliskości		
9.2	Wagon nie jest zdolny do biegu i w obecnym stanie nie powinien być włączany do składu pociągu.	Zgłosić, że wagon nie jest zdolny do biegu, podając powody		
9.3	Brak istotnego przeciążenia lub przekroczenia obciążenia ładunkiem skupionym uzasadniającego zastosowanie listy kontrolnej	Wskazać, że nie ma istotnego przeciążenia zgodnie z listą kontrolną		

3. POZOSTAJE WOLNY

4. BADANIE ZDOLNOŚCI DO BIEGU W ZWIĄZKU Z WYSTĄPIENIEM NIEPRAWIDŁOWOŚCI EKSPLOATACYJNYCH

- **Odnosnik:** Kod 8.1. Aneksu nr 1: dodatkowe postępowanie z wagonem po wystąpieniu nieprawidłowości eksploatacyjnych
- **Wyniki pomiarów zestawów kołowych muszą być udokumentowane na potrzeby wstecznego śledzenia (Aneks nr 12)**

1	2	3	4	5
Lp.	Pytanie	Odpowiedź	Idź do punktu	Uwagi
Postanowienia wspólne dla wagonów na wózkach i osiach pojedynczych				
1	Czy wagon jest oznaczony znakiem interoperacyjności zgodnie z pkt 6.1.1.2 i 6.1.1.3 Aneksu nr 1?	Tak Nie	2 15.2	
2	Czy zachowana jest skrajnia KPP uczestniczących w przewozie?	Tak Nie	3 2.1	
2.1	Czy zachowana jest skrajnia KPP uczestniczących w przewozie?	Tak Nie	3 15.2	
3	Czy wagon był wykolejony?	Tak Nie	5 4	
4	Czy nastąpiło zbyt mocne uderzenie zderzakami podczas manewrów (najechnięcie)?	Tak Nie	6 15.1	
5	Czy znana jest prędkość podczas wykolejenia?	Tak Nie	7/7.1 7/7.1	Udokumentować w km/h
6	Czy znana jest prędkość najechnięcia?	Tak Nie	10 10	Udokumentować w km/h
7	Czy grubość obręczy koła spełnia kryteria kodu 1.1.1 Aneksu nr 1?	Tak Nie	8 15.2	Zmierzyć
7.1	Albo Czy rowek kontrolny wskazujący minimalną grubość wieńca w kołach monoblokowych spełnia kryteria kodu 1.2.1 Aneksu nr 1?	Tak Nie	8 15.2	
8	Czy wartości Sd, Sh, qR i rozstaw E mieszczą się w dopuszczalnych granicach?	Tak Nie	9 15.2	Zmierzyć (rozstaw zmierzyć w 3 punktach)
9	Czy rozstaw kół SR spełnia poniższe kryteria: – maksymalnie 1426 mm? – co najmniej 1410 mm przy średnicy koła > 840 mm? – co najmniej 1415 mm przy średnicy koła ≤ 840 mm?	Tak Nie	10 15.2	
10	Czy wagon posiada przy oględzinach resory tego samego typu?	Tak Nie	11 15.2	

11	Czy wysokość zderzaków znajduje się w granicach dopuszczalnej tolerancji?	Tak Nie	12 15.2	Zmierzyć
1	2	3	4	5
Lp.	Pytanie	Odpowiedź	Idź do punktu	Uwagi
12	Czy wagon ma nadbudówki (lub ładunek), mogące się obrócić w czasie jazdy, przesunąć lub w inny sposób przemieścić?	Tak Nie	13 14	
13	Czy widoczne z zewnątrz zabezpieczenia elementów mocujących ruchome nadbudówki (lub ładunek) są na miejscu i działają?	Tak Nie	14 15.2	
14	Czy wagon jest wolny od innych uszkodzeń lub braków mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu?	Tak Nie	15.1 15.2	
	Wynik badania zdolności do biegu	Czynności		
15.1	Wagon może być przewożony z oznaczoną dopuszczalną prędkością w stanie próżnym z wyłączonym hamulcem.	Okleić nalepką I, zgłosić zdolność do biegu.		
15.2	Wagon w tym stanie technicznym nie może być włączony do pociągów.	Nie oklejać nalepką I, zgłosić niezdolność wagonu do biegu z podaniem przyczyn.		

5. BADANIE ZDOLNOŚCI DO BIEGU WAGONÓW PO ZADZIAŁANIU DET (DETEKTOR WYKOLEJENIA)

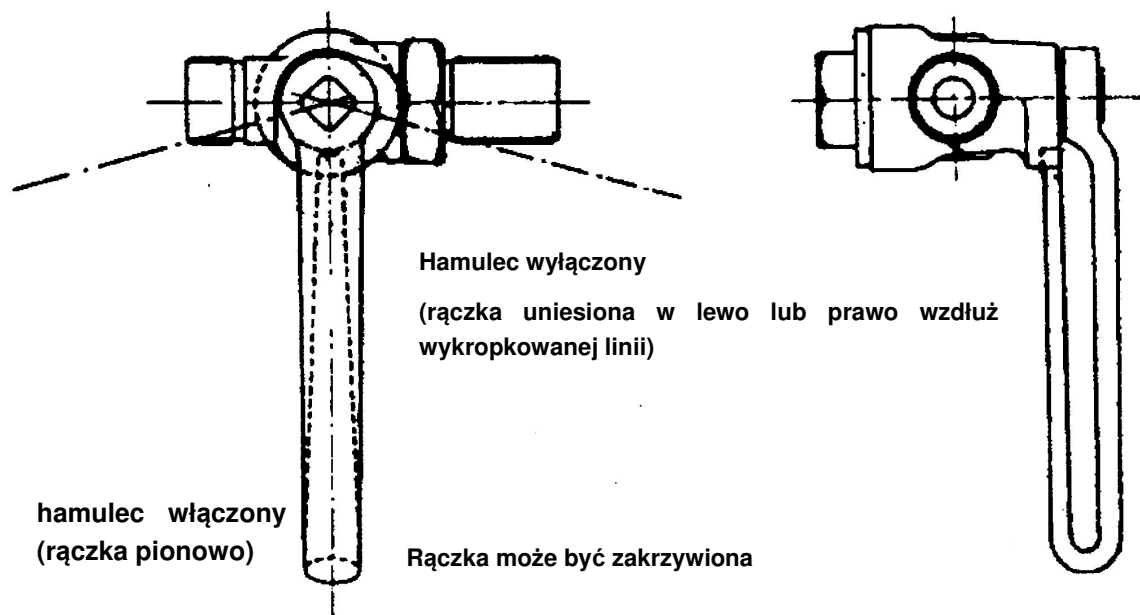
➤ **Odnosnik:** Załącznik nr 8, PKT 5: procedura dotycząca dalszego biegu po zadziałaniu czujnika DET

Lista kontrolna wagonu z DET

1	2	3	4	5
Lp.	Pytanie	Odpowiedź	Idź do punktu	Uwagi
Lista kontrolna wagonu po zadziałaniu DET (detektora wykolejenia)				
Tarcza koła				
1	Czy powierzchnia toczna i obrzeże nie ma uszkodzeń, odkształceń i pęknięć, które wymagałyby wyłączenia wagonu?	Tak Nie	2 5.2	Sprawdzenie wzrokowe
Osie/części biegowe				
2	Czy osie i maźnice nie mają uszkodzeń, odkształceń i pęknięć, które wymagałyby wyłączenia	Tak Nie	3 5.2	Sprawdzenie wzrokowe
Wózek				
3	Czy wózek nie ma uszkodzeń, odkształceń i pęknięć, które wymagałyby wyłączenia wagonu?	Tak Nie	4 5.2	Sprawdzenie wzrokowe
Połączenie wózek - ostoja				
4	Czy zawieszenie wózka nie ma uszkodzeń, odkształceń i pęknięć, które wymagałyby wyłączenia wagonu?	Tak Nie	5.1 5.2	Sprawdzenie wzrokowe
Wyniki badania zdalny do biegu		Czynności		
5.1	Wagon jest zdalny do biegu.	Zaznaczyć, że wagon jest zdalny do biegu i zresetować DET		
5.2	Wagon nie jest zdalny do biegu i w obecnym stanie nie powinien być włączany do składu pociągu.	Zaznaczyć, że wagon nie jest zdalny do biegu, podając powody		

ZAŁĄCZNIK NR 9, ANEKS 10

Ustawienia rączki zaworu odcinającego dla hamulców pneumatycznych

**Stan**

W wagonach wyposażonych w hamulec pneumatyczny rączka zaworu odcinającego przy włączonym hamulcu musi być skierowana pionowo w dół. Hamulec musi być wyłączany przez obrót rączki w lewo lub prawo, co najwyżej o 90°. Rączka musi odpowiadać powyższym wymogom.

(pozostaje wolna)

ZAŁĄCZNIK NR 9, ANEKS 11

Wzory nalepek I, K, M, R1 i U – Postanowienia ogólne

Nalepki wymienione w Aneksach nr 1 i 8 (wzorów: I, K, M, R1 oraz U) muszą być wydrukowane literami w języku francuskim, niemieckim lub włoskim. Może być dołączony tekst tłumaczenia na inne języki. W przypadku użycia nalepki muszą być zawsze wypełnione w całości.

Oprócz nalepek, widoczne uszkodzenia należy zaznaczyć kredą olejową.

Nalepka wzoru „I”

Znak KPP		Świadectwo zdolności do biegu		Wzór I	
Wagon o numerze:					
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Numer wagonu (pełne dane)				(typ wagonu)	
Posiadacz (VKM lub pełny adres)					
został sprawdzony pod kątem zdolności do biegu. Może on w stanie próżnym / ładownym*) jednorazowo przejechać na własnych kołach bez ograniczenia prędkości oznaczonej na wagonie.					
Z	do				
stacja nadania	kod kraju	stacja docelowa**			
Jednostka sporządzająca	data	personel techniczny nazwisko drukowanymi literami			
*) niepotrzebne skreślić		personel techniczny			
**) o ile znana		podpis			

Kolor żółty (format około 148 x 210 mm)

Nalepka wzoru „I” potwierdza zdolność wagonu do biegu po przeprowadzonych badaniach zdolności do biegu zgodnie z Aneksem nr 9.

Nalepkami wzoru „I” muszą być okartkowane obie strony wagonu, obok nalepek K.

Nalepka wzoru „M”

(Znak KPP)	Numer wagonu <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></div> <div style="font-size: 24px; margin: 0 5px;">-</div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></div> </div>	Wzór M
Kody nieprawidłowości zgodnie z Aneks nr 1 do Zał.9 GCU/AVV	Do zbadania	
<div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-bottom: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 20px; text-align: center; font-weight: bold;">1</div> <div style="width: 60%; font-size: 0.9em;">Części biegowe</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-bottom: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 20px; text-align: center; font-weight: bold;">2</div> <div style="width: 60%; font-size: 0.9em;">Odspręży- nowanie</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-bottom: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 20px; text-align: center; font-weight: bold;">3</div> <div style="width: 60%; font-size: 0.9em;">Hamulec</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-bottom: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 20px; text-align: center; font-weight: bold;">4</div> <div style="width: 60%; font-size: 0.9em;">Ostoja wagonu i rama wózka</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-bottom: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 20px; text-align: center; font-weight: bold;">5</div> <div style="width: 60%; font-size: 0.9em;">Urządzenia ciągnowo - zderzne</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-bottom: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 20px; text-align: center; font-weight: bold;">6</div> <div style="width: 60%; font-size: 0.9em;">Pudło</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-bottom: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 20px; text-align: center; font-weight: bold;">7</div> <div style="width: 60%; font-size: 0.9em;">Ładunki i jednostki ładunkowe</div> </div>	<div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></div>	
<div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-bottom: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></div> </div>	<div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></div>	<div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></div>
Inne szczegóły		
Pieczęć jednostki wystawiającej	Data wystawienia	Podpis
Adnotacje KPP wystawiającego		

kolor niebieski, format około 148 x 210 mm

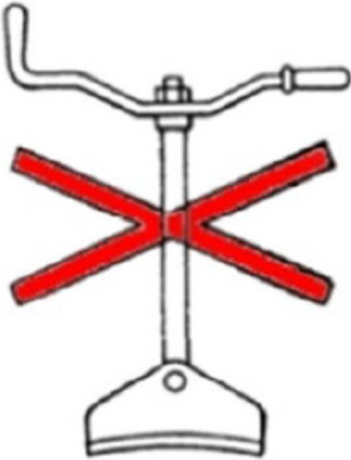

Nalepka wzoru „M” służy oznakowaniu usterek i wad w wagonach, których dalszy bieg i ponowny załadunek nie jest wykluczony, jednak wymaga ukierunkowanego badania przez KPP użytkujące.

Należy podać pełny kod usterki zgodnie z Aneks nr 1 do Załącznika nr 9 do Umowy GCU/AVV:

1. Zakreślić kółkiem lub zaznaczyć grupę/kategorię usterki
2. Wpisać dokładny kod usterki w puste pola.

Nalepkami wzoru „M” muszą być okartkowane w dobrze widoczny sposób obie strony wagonu w pobliżu skrzynek na nalepki lub na tablicach na nalepki. Drukowana wersja nalepki wzoru „M” musi zawierać wszystkie dane określone w niniejszym Aneksie.

Nalepka wzoru „R1”

	(Znak KPP) Wzór R1 Hamulec niezdatny do użytku	
	Stwierdzono: (Datownik) (Podpis)	

Kolor biały, format około 105 x 210 mm

Nalepka wzoru R1 służy oznakowaniu wagonów z uszkodzonymi hamulcami lub hamulcami, które z szczególnych powodów nie mogą być używane. Jeśli dany hamulec jest hamulcem ręcznym (obsługiwanym z pomostu wagonu lub z poziomu gruntu), należy oderwać nie mającą zastosowania część nalepki po prawej stronie, natomiast w przypadku awarii hamulca pneumatycznego usunąć odpowiednią część nalepki wzoru „R1” po lewej stronie.

Nalepka wzór R1 musi być naklejona po obu stronach wagonu w pobliżu kurka odcinającego hamulec bądź w pobliżu napisów masy hamującej.

Nalepka wzoru „U”

Nalepka do przesyłek specjalnych

(Znak KPP)	Nalepka U (Znak KPP)	Nalepka U																																																																												
	Umieścić w ramce na nalepki																																																																													
Umieścić w ramce na nalepki		Umieścić w ramce na nalepki																																																																												
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>Obciążenie całkowite</th> <th>Obciążenie na metr</th> <th>Maksymalne obciążenie na oś</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">7 + 8 t</td> <td style="text-align: center;">9 t/m</td> <td style="text-align: center;">10 t</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>	Obciążenie całkowite	Obciążenie na metr	Maksymalne obciążenie na oś	7 + 8 t	9 t/m	10 t					<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>Obciążenie całkowite</th> <th>Obciążenie na metr</th> <th>Maksymalne obciążenie na oś</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">7 + 8 t</td> <td style="text-align: center;">9 t/m</td> <td style="text-align: center;">10 t</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>	Obciążenie całkowite	Obciążenie na metr	Maksymalne obciążenie na oś	7 + 8 t	9 t/m	10 t																																																													
Obciążenie całkowite	Obciążenie na metr	Maksymalne obciążenie na oś																																																																												
7 + 8 t	9 t/m	10 t																																																																												
Obciążenie całkowite	Obciążenie na metr	Maksymalne obciążenie na oś																																																																												
7 + 8 t	9 t/m	10 t																																																																												
(Znak KPP) / (Nr).....		(Znak KPP) / (Nr).....																																																																												
..... / /																																																																												
..... / /																																																																												
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Lp.</th> <th colspan="2">Odległość poprzeczna od podłużnej osi wagonu po</th> <th rowspan="2">Wysokość od główki szyny</th> <th colspan="2" rowspan="2">Odległość od skrajnej osi lub czopów skrętu</th> </tr> <tr> <th>jednej stronie</th> <th>drugiej stronie</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">12a mm</td> <td style="text-align: center;">12b mm</td> <td style="text-align: center;">13 mm</td> <td style="text-align: center;">14 nj mm</td> <td style="text-align: center;">15 na mm</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">A</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">B</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">C</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">D</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Lp.	Odległość poprzeczna od podłużnej osi wagonu po		Wysokość od główki szyny	Odległość od skrajnej osi lub czopów skrętu		jednej stronie	drugiej stronie		12a mm	12b mm	13 mm	14 nj mm	15 na mm	A						B						C						D							<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Lp.</th> <th colspan="2">Odległość poprzeczna od podłużnej osi wagonu po</th> <th rowspan="2">Wysokość od główki szyny</th> <th colspan="2" rowspan="2">Odległość od skrajnej osi lub czopów skrętu</th> </tr> <tr> <th>jednej stronie</th> <th>drugiej stronie</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">12a mm</td> <td style="text-align: center;">12b mm</td> <td style="text-align: center;">13 mm</td> <td style="text-align: center;">14 nj mm</td> <td style="text-align: center;">15 na mm</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">A</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">B</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">C</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">D</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Lp.	Odległość poprzeczna od podłużnej osi wagonu po		Wysokość od główki szyny	Odległość od skrajnej osi lub czopów skrętu		jednej stronie	drugiej stronie		12a mm	12b mm	13 mm	14 nj mm	15 na mm	A						B						C						D					
Lp.		Odległość poprzeczna od podłużnej osi wagonu po					Wysokość od główki szyny	Odległość od skrajnej osi lub czopów skrętu																																																																						
	jednej stronie	drugiej stronie																																																																												
	12a mm	12b mm	13 mm	14 nj mm	15 na mm																																																																									
A																																																																														
B																																																																														
C																																																																														
D																																																																														
Lp.	Odległość poprzeczna od podłużnej osi wagonu po		Wysokość od główki szyny	Odległość od skrajnej osi lub czopów skrętu																																																																										
	jednej stronie	drugiej stronie																																																																												
	12a mm	12b mm	13 mm	14 nj mm	15 na mm																																																																									
A																																																																														
B																																																																														
C																																																																														
D																																																																														
		(Znak KPP) / (Nr).....																																																																												
	 /																																																																												
	Oddzielić i nakleić na list przewozowy																																																																													

Kolor biały lub niebieski, format około 210 x 210/50 mm

Nalepka wzoru „U” służy oznakowaniu Przesyłek Specjalnych (PS) zgodnie z „Wytocznymi Ładowania”, Tom 1 Punkt 7 Do przesyłek tego typu stosują się postanowienia Karty UIC 502 (IRS 50502). Dalsze postępowanie podane jest w Aneksie nr 8.

Nalepka wzoru „U” musi być umieszczona po obu stronach wagonu w skrzynce na nalepki

ANEKS 11

(pozostaje wolny)

ZAŁĄCZNIK NR 9, ANEKS 12

Identyfikowalność

Wyniki pomiarów dokonanych przez użytkujące KPP muszą być dostępne w formacie elektronicznym lub w formie papierowego dokumentu przez okres co najmniej 2 lat. Dokumentacja stanowi dowód czynności podjętych przez użytkujące KPP.

Numer wagonu:	<input style="width: 100%;" type="text"/>	Typ wagonu:	<input style="width: 100%;" type="text"/>					
Posiadacz:	<input style="width: 100%;" type="text"/>		E-mail/ Faks: <input style="width: 100%;" type="text"/>					
Powód przeprowadzenia pomiaru:								
Wykolejenie:	<input style="width: 20px;" type="text"/>	Przeciążenie termiczne:	<input style="width: 20px;" type="text"/>					
	<input style="width: 20px;" type="text"/>		Sprawdzenie zdolności do biegu:					
Sh	<input style="width: 100%;" type="text"/>							
Sd	<input style="width: 100%;" type="text"/>							
qR	<input style="width: 100%;" type="text"/>							
	1L	2L	3L	4L	5L	6L	7L	8L
	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>
	1R	2R	3R	4R	5R	6R	7R	8R
	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px;" type="text"/>
Sh	<input style="width: 100%;" type="text"/>							
Sd	<input style="width: 100%;" type="text"/>							
qR	<input style="width: 100%;" type="text"/>							
E1	<input style="width: 100%;" type="text"/>							
E2	<input style="width: 100%;" type="text"/>							
E3	<input style="width: 100%;" type="text"/>							
Sr	<input style="width: 100%;" type="text"/>							
Pomiary przeprowadzone przez:								
Nazwisko:	<input style="width: 100%;" type="text"/>		Imię: <input style="width: 100%;" type="text"/>					
Nr tel.:	<input style="width: 100%;" type="text"/>		Miejsce: <input style="width: 100%;" type="text"/>					
Nr przyrządu pomiarowego (profil obrzeża)	<input style="width: 100%;" type="text"/>							
Nr przyrządu pomiarowego (rozstaw kół tył-tył)	<input style="width: 100%;" type="text"/>							
Wartości zachowane	Tak <input style="width: 20px;" type="text"/>	• Nie <input style="width: 20px;" type="text"/>	Nr raportu o uszkodzeniach: <input style="width: 100%;" type="text"/>					
Wymagane podjęcie dalszych działań?	Tak <input style="width: 20px;" type="text"/>	Nie <input style="width: 20px;" type="text"/>	Uwagi: <input style="width: 100%;" type="text"/>					
Jeżeli tak, jakie? <input style="width: 100%;" type="text"/>								
Data:	<input style="width: 100%;" type="text"/>		Podpis: <input style="width: 100%;" type="text"/>					

ZAŁĄCZNIK NR 10

DO OGÓLNEJ UMOWY O UŻYTKOWANIU WAGONÓW TOWAROWYCH (GCU/AVV)

**MINIMALNE WARUNKI I DZIAŁANIA PODEJMOWANE DO PRZYWRÓCENIA
WAGONÓW DO EKSPLOATACJI**

SPIS TREŚCI

A. UTRZYMANIE BIEŻĄCE

0. Zasady
1. Części biegowe
2. Usprężynowanie
3. Hamulce
4. Ostoja wagonu i rama wózka
5. Urządzenia ciągnikowo - zderzne
6. Pudło wagonu i elementy wyposażenia

B. POSTĘPOWANIE Z WAGONAMI PO INCYDENCIE

0. Zasady
1. Wykolejenie
2. Nadzwyczajne, silne uderzenia
3. Przeładowanie
4. Powódź
5. Kontakt z przewodem jezdny pod napięciem.

Aneks nr 1: Objawy owalizacji koła

Aneks nr 2: Schematyczne przedstawienie zawieszenia wózków Y25

Aneks nr 3: Europejski Katalog Inspekcji Wizualnej (EVIC) dla osi wagonów towarowych

Aneks nr 4: Kompozytowe klocki hamulcowe: zasady ewentualnej wymiany

Aneks nr 5: Weryfikacja i postępowanie z osadami smaru/oleju na kołach i maźnicach

Aneks nr 6: Oznaczenia kodowe interwencji

WPROWADZENIE

Załącznik nr 10, przeznaczony do stosowania przez pracowników zakładów naprawczych¹⁾, i zawiera w jednym tekście zestawienie wszystkich postanowień określających wymogi minimalne dla podzespołów opuszczających zakład naprawczy (zgodnie z kryteriami ustalonymi na poziomie międzynarodowym).

Załącznik składa się z dwóch rozdziałów.

Rozdział A (Utrzymanie bieżące) posiada taki sam układ jak Aneks nr 1 do Załącznika nr 9 (Katalog usterek), tj.

- Moduły z działaniami przywracającymi zdolność do biegu
- Wymagania minimalne i wymiary graniczne
- Wskazówki – praktyki dopuszczalne i zabronione

Od 1 stycznia 2024 r. fragmenty tekstu dotyczące warunków minimalnych i wartości granicznych w Rozdziale A będą stopniowo zastępowane tzw. modułami. Moduły opisują pakiet prac (działań) do przeprowadzenia. Dopóki wszystkie moduły nie zostaną w pełni uwzględnione, zarówno moduły, jak i poprzednie fragmenty tekstu są wymienione obok siebie w Rozdziale A. Moduły i fragmenty tekstu nie są ze sobą sprzeczne. Moduły są obowiązkowe do wdrożenia.

Działania przywracające zdolność do biegu obejmują:

- Wymagania techniczne: specjalne warunki, jakie muszą występować w zakładzie naprawczym, aby móc wykonywać czynności konserwacyjne (np. kanały, tory pomiarowe, klucze dynamometryczne)
- Przygotowania organizacyjne: środki organizacyjne, np.: zakup materiałów, wcześniejsza komunikacja z posiadaczem itp. w celu przeprowadzenia czynności utrzymaniowych
- Zadanie robocze: Opis operacji technicznych utrzymania, które należy wykonać w pojeździe lub podzespole.
- Docelowy stan techniczny: pisemne opisy poszczególnych etapów, kryteria do spełnienia/wartości graniczne
- Uwagi dodatkowe: odniesienia do innych części GCU/AVV, w szczególności do Załącznika 10, informacje dotyczące wykonania poszczególnych czynności oraz, w razie potrzeby, informacje związane z bezpieczeństwem
- Dokumentacja: specjalne wymagania dotyczące dokumentowania przeprowadzonych czynności utrzymaniowych; Dokumentację wykonanych czynności utrzymaniowych dokonuje się poprzez podanie numeru działania mającego na celu przywrócenie zdolności do biegu.

Poniższa tabela opisuje moduły wraz z działaniami niezbędnymi do przywrócenia zdolności do biegu, w zależności od kodów nieprawidłowości:

Kody nieprawidłowości Załącznik 9	Działania przywracające sprawność bieżącą
Części biegowe	
1.1.1 Grubość obręczy mniejsza niż 35mm dla wagonów dopuszczonych do jazdy z prędkością V=120 km/h lub 30mm dla pozostałych wagonów	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.1.2 Obręcz koła złamana, z pęknięciami obwodowymi lub promieniowymi	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.1.3 Obręcz luźna, niepokrywanie się znaków kontrolnych lub nieczysty dźwięk lub luźne osadzenie pierścienia zaciskowego lub występowanie śladów rdzy między obręczą a kołem bosym na więcej niż 1/3 obwodu	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.1.4 Brakujące lub trudno rozpoznawalne znaki kontrolne na kole obręczowanym	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.1.5 Obręcz koła przesunięta na stronę, pierścień zaciskowy luźny lub widocznie odkształcony	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.1.6 Uszkodzenie pierścienia zaciskowego (pęknięty, złamany, brak)	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.2.1 Rowek kontrolny grubości minimalnej wieńca nie jest w całości widoczny	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.2.2 Termiczne przeciążenie z powodu hamowania: wyraźnie świeże nadpalenie farby na przejściu wieńca w tarczę koła 50 mm i więcej (pęknięcia lub złuszczenia farby), ślady utleniania na wieńcu (tarcza koła nie	M01.003: Postępowanie z wagonami po termicznym przeciążeniu zestawów kołowych

zabarwiona), nadtopione wstawki hamulcowe, uszkodzenie powierzchni tocznej z nalepami metalicznymi (patrz też kod 1.3.4), nierównomiernie niebieskawy wieniec koła w wyniku przeciążenia termicznego	
1.2.2.2 Termiczne przeciążenie z powodu hamowania przy przekroczeniu granic tolerancji	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.3.1.2. Szerokość obręczy lub wieńca monobloku >140mm<133mm, występowanie nawalcowania	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.3.2 Powierzchnia toczna obręczy lub wieńca monobloku miejscami wgnieciona, nierównomierna powierzchnia kontaktu lub nierównomierne, duże rozwalcowania na obrzeżu koła	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.3.3.1 Płaskie miejsca o długości powyżej 60mm (koło $\varnothing > 840$ mm)	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.3.3.2 Płaskie miejsca o długości powyżej 40mm (koło $\varnothing 630$ mm < d ≤ 840 mm)	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.3. 3.3 Płaskie miejsca o długości powyżej 43mm (koło $\varnothing \leq 630$ mm)	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.3.4.1 Nalepy o długości > 60 mm lub wysokości ≥ 1 mm (koło $\varnothing > 840$ mm)	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.3.4.3 Nalepy o długości > 40mm lub wysokości ≥ 1 mm (koło $\varnothing 630$ mm < d ≤ 840 mm)	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.3.4.5 Nalepy o długości > 35mm lub wysokości ≥ 1 mm (koło $\varnothing \leq 630$ mm)	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.3.5.1 Dziury, wyrwania, złuszczenie (koło $\varnothing > 840$ mm długość > 60 mm)	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.3.5.2 Dziury, wyrwania, złuszczenie (koło \varnothing : 630 mm < d ≤ 840 mm, długość > 40 mm)	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.3.5.3 Dziury, wyrwania, złuszczenie (koło $\varnothing \leq 630$ mm, długość > 35 mm)	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.3.6.1 Pęknięcie na przejściu powierzchni tocznej w powierzchnię czołową	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.3.6.4 Pęknięcie na przejściu powierzchni tocznej w powierzchnię czołową z cechami przeciążenia termicznego	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.3.7 Powierzchnia czołowa wieńca pomalowana farbą lub zanieczyszczona substancjami olejnymi albo smarującymi z wyjątkiem znaków kontrolnych osadzenia obręczy (4 znaki malowane farbą co 90°)	M01.005: Czyszczenie powierzchni czołowej obręczy lub wieńca koła
1.3.8.2 Rowki z ostrymi krawędziami o głębokości ≥ 1 mm	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.3.8.3 Wgłębienia/bruzdy i podwójne obrzeża o głębokości > 2mm	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.4.1 Wysokość obrzeża Sh > 36 mm (wagon ze wstawkami hamulcowymi LL i dopuszczalną prędkością większą niż 100 km/h) and wysokość obrzeża Sh > 32 mm: powierzchnia toczna wypracowana	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.4.2 Grubość obrzeża Sd < 22mm na kole \varnothing : > 840 mm lub Sd < 25 mm na kole \varnothing : 760 mm \leq d \leq 840 mm lub Sd < 27,5 mm na kole \varnothing < 760 mm. Wagony ze wstawkami hamulcowymi LL lub K, Sd > 33 mm na kole \varnothing > 330 mm: zużyte obrzeże	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.4.3 Zużycie powierzchni prowadzącej obrzeża qR $\leq 6,5$ mm lub ostre obrzeże	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.4.4 Nawalcowanie lub ostre krawędzie na powierzchni prowadzącej w odległości h > 2 mm od największej wysokości obrzeża, (patrz również Aneks nr 4)	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.5.1 Uszkodzenie koła bosego monoblokowego lub piasty (pęknięcie, uszkodzenie naprawione poprzez spawanie)	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.5.2 Uszkodzenie koła bosego obręczowanego, pierścienia zaciskowego, Obręczy (pęknięcie, złamanie lub uszkodzenie naprawione poprzez spawanie)	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.6.1 Uszkodzenia na osi zestawu (pęknięcie, zgięcie(patrz również kod 1.7.1), uszkodzenie naprawione poprzez spawanie, ostre krawędzie, wytarte miejsca o głębokości większej niż 1 mm)	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.7.1 Wymiar między wewnętrznymi powierzchniami czołowymi nie zachowuje wartości granicznych, ślady wykolejenia, ślady przesunięcia koła na osi zestawu, przy kołach monoblokowych rozgrzanie w strefie przejścia między tarczą a wieńcem koła	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.8.1.1 Korpus maźnicy nieszczelny, uszkodzenie powodujące wnikanie wody lub zanieczyszczeń do wnętrza: połamany lub pęknięty korpus maźnicy, brak uszczelnienia (dopuszczalny brak pokrywy otworu centrującego - zaślepki), z wyjątkiem korpusów bez pokrywy	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.8.2 Prowadnice maźnic już nie są w stanie prowadzić osi (uszkodzony przewodnik, maźnica w nieprawidłowym położeniu)	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.8.3.1 Zagrzana maźnica - temperatura jest tak wysoka, że nie można dotknąć korpusu maźnicy zewnętrzną powierzchnią dłoni, ślady utleniania	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.8.3.2 potwierdzenie przez Przewoźnika przegrzania maźnicy w trakcie transportu	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
1.8.4 Ślizgi manganowe na maźnicy wózka „Y” lub pochodnych typów wózka brak lub przemieszczone	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
2. Zawieszenie	
2.1.1 Pióra sprężyny nośnej przesunięte w opasce więcej niż 10 mm, błyszczące ślady blisko opaski resorowej	M02.001: Zawieszenie na resorach piórowych demontaż/montaż
2.1.2 Główne pióro resora złamane lub widoczne pęknięcie	M02.001: Zawieszenie na resorach piórowych

	demontaż/montaż
2.1.3 Brak części złamanego pióra	M02.001: Zawieszenie na resorach piórowych demontaż/montaż
2.1.4.1 Inne pióro niż główne złamane w miejscu odległym od środka sprężyny (przy czym nie brakuje części pióra) < 1/4 długości pióra	M02.001: Zawieszenie na resorach piórowych demontaż/montaż
2.1.6 Luźna opaska resorowa (pęknięcie lub złamanie opaski, brak klina lub klin luźny) lub oznaki poluzowania piór resorowych	M02.001: Zawieszenie na resorach piórowych demontaż/montaż
2.2.1.1 Pióro główne lub inne widocznie pęknięte lub złamane	M02.001: Zawieszenie na resorach piórowych demontaż/montaż
2.2.1.2 Pióro główne lub inne złamane w opasce resorowej, dwa pióra dotykają się na 50% swojej długości	M02.001: Zawieszenie na resorach piórowych demontaż/montaż
2.2.2.1 Jedno pióro resora parabolicznego przesunięte w kierunku wzdłużnym > 10mm	M02.001: Zawieszenie na resorach piórowych demontaż/montaż
2.2.3 Opaska resorowa uszkodzona lub luźna (opaska resorowa pęknięta lub złamana, ucho klina dolnego pęknięte, spaw górnego klina pęknięty lub odłamany)	M02.001: Zawieszenie na resorach piórowych demontaż/montaż
2.4.1 Czop opaski resorowej nie na swoim miejscu, niewłaściwa pozycja maźnicy	M02.002 Włożenie czopa opaski
2.4.3 Sworznie resora przesunięte, niezabezpieczone lub ich brak	M02.003: Ogniwia resorowe demontaż/montaż
3. Hamulec	
3.2.4.2 Wadliwe mocowanie tarczy hamulcowej na sworzniu osi	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
3.2.4.4 Pęknięcie w przekroju poprzecznym	M01.001: Zestaw kołowy demontaż/montaż
Kody nieprawidłowości Załącznik 9	Działania przywracające sprawność biegową
4. Ostoja wagonu i rama wózka	
4.1.1 Ostoja skrzywiona w poziomie lub pionie (wysokość zderzaków poza tolerancją, widoczne odkształcenie)	M00.001: Uzyskać instrukcję posiadacza
4.1.2 Podłużnice, części czołownicy, na które działa sprzęg, ukośnice wykazują złamanie lub pęknięcia	M00.001: Uzyskać instrukcję posiadacza
4.2.1 Widły maźnicze wygięte w sposób stanowiący zagrożenie dla bezpieczeństwa	M00.001: Uzyskać instrukcję posiadacza
4.2.2 Widły maźnicze złamane, nienormalne położenie	M00.001: Uzyskać instrukcję posiadacza
4.2.3.1 Widły maźnicze – mocowanie poluzowane	M00.001: Uzyskać instrukcję posiadacza
4.2.4.1 Pęknięcie widel maźniczych większe niż 1/4 przekroju poziomego	M00.001: Uzyskać instrukcję posiadacza
4.2.4.3 Pęknięcie widel maźniczych o rozmiarze równym odległości do bliskiego miejsca mocowania	M00.001: Uzyskać instrukcję posiadacza
4.3.1 Zwora widel maźniczych - brak, złamana, widocznie odkształcona bądź luźna	M04.001: Zwora widel maźniczych demontaż/montaż
4.4.1.2 Brak więcej niż jednego ślizgu widel maźniczych prowadnika na zestaw kołowy (wagony na wózkach)	M00.001: Uzyskać instrukcję posiadacza
4.4.1.3 Brak jednego ślizgu widel maźniczych (wagony bez wózkowe)	M00.001: Uzyskać instrukcję posiadacza
4.4.2 Ślizg manganowy w wózkach Y lub pochodnych przemieszczony lub brak	M00.001: Uzyskać instrukcję posiadacza
4.5.1 Koziołek resorowy (w wagonie bez wózków) luźny, pęknięty, złamany lub odkształcony (odstęp między koziołkiem resorowym a podłużnicą, połowy lub więcej elementów mocujących brakuje bądź są złamane)	M00.001: Uzyskać instrukcję posiadacza
4.6.1 Połączenie pomiędzy wózkiem a ostoją uszkodzone	M00.001: Uzyskać instrukcję posiadacza
4.7.1 Element ramy wózka pęknięty bądź widocznie odkształcony	M00.001: Uzyskać instrukcję posiadacza
4.7.2 Element ramy wózka złamany	M00.001: Uzyskać instrukcję posiadacza
5. Urządzenia ciągnowo-zderzne	
5.1.2 Wysokość zderzaka Poza granicami tolerancji h < 940 mm (980 mm dla wag. pasażerskich), h > 1065 mm lub wyraźnie różne wysokości zderzaków w sprzęgniętych wagonach	M00.001: Uzyskać instrukcję posiadacza
5.9.1 Obsady ślizgów (amortyzator o długim skoku) nie znajdują się w położeniu środkowym w stosunku do ostoi, różny odstęp obu czołownic od pudła wagonu	M00.001: Uzyskać instrukcję posiadacza
6. Pudło wagonu i wyposażenie	
zarezerwowany	

Rozdział B zawiera postanowienia dotyczące postępowania z wagonami towarowymi po zdarzeniach szczególnych, które spowodowały lub mogły spowodować uszkodzenia.

Obowiązkowe napisy i znaki na wagonach towarowych określa Załącznik nr 11. Załącznik nr 10 odnosi się tylko do stanu tych oznaczeń, który zgodnie z Załącznikiem nr 9 może stanowić podstawę wyłączenia wagonu z eksploatacji.

1) Zakład naprawczy obejmuje kierownictwo, pracowników, oprzyrządowanie i narzędzia potrzebne do wykonywania utrzymania bieżącego i prewencyjnego wagonów oraz/lub ich części składowych. Jednostki mobilne uważane są za zakłady naprawcze, jeśli działają z upoważnienia zakładu naprawczego lub prowadzą niezależną działalność zgodnie z ww. warunkami.

A. UTRZYMANIE BIEŻĄCE

0. Zasady

Posiadacz wagonu musi zapewnić przywrócenie wagonu do stanu zapewniającego zdolność do normalnej eksploatacji pod względem bezpieczeństwa ładunku i utrzymania.

W powyższym celu posiadacz może korzystać z usług Jednostki Odpowiedzialnej za Utrzymanie (ECM), którego jednym z obowiązków jest (zgodnie z Rozporządzeniem EU nr 2019/779 i powiązanymi z nim przepisami COTIF) określenie planu utrzymania prewencyjnego i instrukcji, które musi zgłosić posiadacz wagonu.

Posiadacze wagonów, zlecający naprawę i zakłady ją wykonujące muszą zapewnić, że po opuszczeniu zakładu naprawczego wagon towarowy nie będzie posiadał usterek, w następstwie których może wyniknąć ponownie wyłączenie wagonu z eksploatacji, kierując się w powyższym celu postanowieniami Załącznika nr 9 w odniesieniu do zlecenia naprawy i Załącznika nr 10 Rozdział A (ewentualnie Rozdział B) w odniesieniu do wykonania naprawy.

Jeśli KPP oznaczyło uszkodzenia na wagonie towarowym do naprawy zgodnie z załącznikiem 9, aneks 11 przed wysłaniem wagonu do zakładu naprawczego, oznaczenia te muszą zostać usunięte przez zakład naprawczy przed przekazaniem do KPP. Wszelkie oznaczenia na wagonie lub jego częściach dotyczące nienaprawionych uszkodzeń muszą pozostać.

Rozdział A Załącznika nr 10 zawiera kryteria i wytyczne dla zakładów usuwających nieprawidłowości w rozumieniu Załącznika nr 9. Pomiarы wykonane i udokumentowane zgodnie z Załącznikiem 9 (np. Załącznik 12), nie muszą być powtarzane przy Załączniku 10. Do pomiarów przeprowadzanych zgodnie z Załącznikiem 10 należy stosować odpowiednie i skalibrowane przyrządy pomiarowe, zgodnie z przepisami określonymi w normie EN ISO 10012 dotyczącej procesów i przyrządów pomiarowych.

Stosowanie Rozdziału A Załącznika nr 10 w pełnym zakresie przy każdej naprawie w zakładzie naprawczym nie jest konieczne, natomiast wymagane jest zastosowanie postanowień odnoszących się do usterki lub błędu podlegających naprawie.

Przy jakichkolwiek pracach naprawczych zakład naprawczy musi się upewnić, że żadne inne części lub elementy wagonu oraz ich powłoka/malatura nie zostaną w wyniku tych czynności uszkodzone. Należy podjąć odpowiednie działania (np. poprzez zabezpieczenie części).

Pozostałości ładunku w wagonie, które utrudniają prace mogą być usunięte przez zakład naprawczy.

Niezależnie od przyczyny wyłączenia wagonu z eksploatacji, przy każdym pobycie w zakładzie wymagane jest wykonanie czynności oznaczonych gwiazdką (*).

Jeśli zakład nie jest w stanie doprowadzić wagonu do wymagalnego stanu minimalnego, z pojazdem należy postąpić zgodnie z instrukcjami posiadacza (stosowna procedura określona w Załączniku nr 9).

Moduły opisujące działania przywracające zdolność wagonu do biegu

M00.001 Uzyskać instrukcje Posiadacza

Wymagania techniczne		-
Przygotowanie organizacyjne		-
No.	Zadania robocze, docelowy stan techniczny i uwagi dodatkowe	
1	Zbierz informacje o uszkodzeniu	
2	<input checked="" type="checkbox"/> Skontaktuj się z posiadaczem odnośnie dalszych działań, I jeśli konieczne zażądaj części zamiennych za pomocą → Formularz H zgodnie z Załącznikiem 7	

1. Części biegowe

Moduły opisujące działania przywracające zdolność wagonu do biegu

M01.001 Zestaw kołowy demontaż/montaż

Wymagania techniczne		Sprzęt do opuszczania i/lub podnoszenia zestawu kołowego
Przygotowanie organizacyjne		<input checked="" type="checkbox"/> Jeśli konieczne, zażądaj zestawu kołowego od Posiadacza przy użyciu → Formularza HR zgodnie z załącznikiem
No.	Zadania robocze, docelowy stan techniczny i uwagi dodatkowe	
1	Przygotuj zestaw do demontażu → 1.36 <ul style="list-style-type: none"> ○ Poluzuj zworę wideł maźniczych lub zabezpieczenie „T” ○ zwiększ prześwit wstawki hamulcowej, aby umożliwić swobodny demontaż zestawu kołowego ○ usunąć części utrudniające demontaż zestawu kołowego <i>Dodatkowe uwagi: zabezpieczyć odsprężynowanie przed opadnięciem, w celu zdjęcia zwory wideł maźniczych → M04.001</i>	
2	Usunąć zestaw kołowy: <ul style="list-style-type: none"> ○ Jednostronne podnoszenie wagonu jest dozwolone wyłącznie w przypadku wagonów odpowiednio oznaczonych. ○ Podczas podnoszenia pojazdów należy przestrzegać dopuszczalnych wartości ugięcia ○ Podnoszenie za zderzaki jest niedozwolone ○ Wózki nie mogą wisieć na sworzniu czopa skreću <i>Weże hydrauliczne i pneumatyczne oraz kable elektryczne nie mogą być uszkodzone ani załamane</i>	
3	Sprawdzić wstawki hamulcowe zgodnie z → 3.7 i → 3.8	
4	Jeśli oś zestawu kołowego ulegnie uszkodzeniu w wyniku tarcia, usunąć przyczynę → M03.004 (w przygotowaniu)	
5	Zamontować zestaw kołowy zgodnie z → 1.21	
6	Zamontować zdemontowane części za pomocą odpowiednich śrub zabezpieczających i nakrętek zgodnie z wcześniejszymi połączeniami <i>Uwagi dodatkowe: → M04.001 przy montażu zwory wideł maźniczych uwzględnić → M04.001 kiedy dotyczy zwory wideł maźniczych → M04.001 (w przygotowaniu)</i>	
7	Zmierzyć wysokość zderzaków → M05.002 (w przygotowaniu)	
8	Przeprowadzić próbę hamulca → M03.001	

*M01.002: Kontrola wizualna osi EVIC

Wymagania techniczne		Konieczny robotnik lub podnośnik; wymagania zgodne → punkt 3.1 spełniony
Przygotowanie organizacyjne		-
No.	Zadania robocze, docelowy stan techniczny i uwagi dodatkowe	
1	Kontrola zgodnie z → aneks 3	
2	W przypadku A zgodnie z katalogiem EVIC, wymienić zestaw → M01.001	

M01.003: Postępowanie z wagonami noszącymi oznaki przeciążenia termicznego zestawów kołowych

Wymagania techniczne		-
Przygotowanie organizacyjne		-
No.	Zadania robocze, docelowy stan techniczny i uwagi dodatkowe	
1	Sprawdzić hamulec w celu określenia przyczyny uszkodzenia → M03.002 (w przygotowaniu)	
2	Jeśli hamulec jest uszkodzony: <input checked="" type="checkbox"/> poinformować Posiadacza i wyłączyć hamulec	
3	Wymienić zestaw kołowy → M01.001	
4	Sprawdzić wstawki hamulcowe zgodnie z → 3.7 lub 3.8 <i>Uwagi dodatkowe: w razie potrzeby wymienić wstawki hamulcowe → M03.003 (w przygotowaniu)</i>	
5	Sprawdzić działanie hamulca, jeśli nie jest wyłączony → M03.001	

M01.005: Oczyszczyć powierzchnię czołową wieńca monobloku lub obręczy

Wymagania techniczne		-
Przygotowanie organizacyjne		-
No.	Zadania robocze, docelowy stan techniczny i uwagi dodatkowe	
1	Oczyszczyć powierzchnię czołową wieńca monobloku lub obręczy <ul style="list-style-type: none"> o Brak uszkodzeń tarczy koła o Brak uszkodzeń powłoki malarskiej tarczy koła 	

Wymagania minimalne i wymiary graniczne**Zestawy kołowe**

- 1.1. Rozstaw kół w zestawie mierzony na wysokości główki szyny w wagonie próżnym lub ładownym, jak również grubość obrzeży muszą spełniać jednocześnie cztery warunki:
- 1.1.1 Odległość między obrzeżami zestawów kołowych, mierzona 10 mm poniżej okręgu pomiarowego (tocznego):
- może maksymalnie wynosić 1426 mm;
 - dla kół o średnicy większej niż 840 mm¹⁾ musi co najmniej wynosić:
 - 1418mm dla zestawów kołowych w wagonach dwuosioowych z zawieszeniem na podwójnych ogniwach, z rozstawem osi ≥ 8 m lub więcej, dopuszczonych do ruchu z prędkością 100 km/h i naciskiem na oś 22,5 t.
 - 1410 mm dla zestawów kołowych w innych wagonach;
 - najmniej 1415 mm dla kół o średnicy mniejszej lub równej 840 mm.
- 1.1.2 Odległość między wewnętrznymi powierzchniami czołowymi obręczy lub wieńcami kół monoblokowych:
- maksymalnie 1363 mm¹⁾;
 - co najmniej 1357 mm dla kół o średnicy większej niż 840 mm¹⁾;
 - co najmniej 1359 mm dla kół o średnicy mniejszej lub równej 840mm.
- Różnica pomiędzy wewnętrznymi powierzchniami czołowymi obręczy lub kół monoblokowych sąsiadujących osi musi być ≤ 2 mm ($E_{max} - E_{min} \leq 2$ mm). Pomiary należy wykonać zgodnie z punktem 1.17.
- 1.1.3 Koła nie mogą wykazywać śladów przesunięcia na osi;
- 1.1.4 Grubość obrzeża koła, mierzona 10 mm poniżej okręgu toczonego, musi wynosić:
- co najmniej 22 mm dla kół o średnicy większej niż 840mm;
 - co najmniej 25 mm dla kół o średnicy mniejszej lub równej 840 mm, ale większej niż 760 mm
 - co najmniej 27,5 mm dla kół o średnicy mniejszej lub równej 760 mm,
- Grubość obrzeża nie może przekraczać 33 mm, niezależnie od średnicy koła. Wartości te nie dotyczą zestawów kołowych ze zwężonymi obrzeżami (np. na wózkach trzy- lub więcej osiowych).
- 1.2 Średnica okręgu toczonego koła nie może być mniejsza niż:
- 840 mm dla nominalnej średnicy od 920 mm do 1000 mm;
 - 760 mm dla nominalnej średnicy nowego koła 840 mm;
 - 680 mm dla nominalnej średnicy nowego koła 760 mm;
 - 630 mm dla nominalnej średnicy nowego koła 680 mm.
- 1.3 Szerokość obręczy lub wieńca koła przy kołach monoblokowych musi wynosić:
- maksymalnie 140 mm²⁾,
 - minimum 133 mm.
- 1.4 Wysokość obrzeża koła musi wynosić:
- co najmniej 27,5 mm dla kół o średnicy większej niż 760 mm
 - co najmniej 29,5 mm dla kół o średnicy większej niż 630 mm, ale mniejszej lub równej 760 mm i
 - co najmniej 31,5 mm dla kół o średnicy mniejszej lub równej 630 mm
- Wysokość obrzeża nie może przekraczać 36 mm.
- W przypadku stosowania wstawek hamulcowych LL w wagonach towarowych o maksymalnej dopuszczalnej prędkości powyżej 100 km/h i średnicy koła większej niż 760 mm, należy przestrzegać wartości granicznej wysokości obrzeża koła od 27,5 do 32 mm. Wartości te nie dotyczą zestawów kołowych ze zwężonymi obrzeżami (np. na wózkach trzy- lub więcej osiowych).

- 1.5. Wymiar qR obrzeża koła mierzony szablonem musi być każdorazowo większy niż 6,5 mm, przy czym zewnętrzna powierzchnia prowadząca obrzeża nie może posiadać ostrych krawędzi bądź nawalcowania w odległości ponad 2 mm poniżej jej największej wysokości (Załącznik nr 9, Aneks nr 4).
- 1) Przepisy te dotyczą również osi środkowych wagonów 3-osiowych z przegubowym podwoziem, jednakże nie dotyczą osi środkowych wagonów bez wózków, ani osi środkowych samych wózków.
 - 2) Włącznie z nawalcowaniem utworzonym przez zewnętrzną powierzchnię prowadzącą obrzeża.
- 1.6.1 Powierzchnia toczna koła nie może:
- mieć miejscowych wgnieceń;
 - posiadać płaskich miejsc, wykruszeń, złuszczeń lub nalep:
 - dłuższych niż 60mm dla kół o średnicy >840mm i nacisku na oś < 22,5t (max załadunek do klasy linii D lub mniejszy);
 - dłuższych niż 50mm (maks. załadunek klasy linii E) dla kół o średnicy > 840mm i nacisku na oś > 22,5t
 - dłuższych niż 40mm dla kół o średnicy ≤ 840mm i > 630mm;
 - dłuższych niż 30mm dla kół o średnicy ≤ 630mm;
 - posiadać rys na przejściu między powierzchnią toczną i powierzchnią czołową albo na wieńcu koła,
 - posiadać wgłębień lub podwójnych obrzeży głębszych niż 2 mm lub rowków o ostrych krawędziach,
 - wykazywać izolowanych pęknięć poprzecznych na powierzchni kół z hamulcami blokowymi (powierzchniowe pęknięcia siatkowe – „żabia skóra” jest dopuszczalne)
- 1.6.2* Do zestawów kołowych z wstawkami hamulcowymi typu LL stosują się następujące zasady kontroli i postępowania:
- dokonać sprawdzenia powierzchni tocznej zgodnie z pkt 1.6.1,
 - zastosować sprawdzenie wzrokowe (inspekcję wizualną) zgodnie z kryteriami dla przeciążenia termicznego w pkt. 1.18.
- 1.7 Powierzchnia boczna koła oraz dolna powierzchnia wieńca lub obręczy (obszar naprężeń) nie mogą wykazywać żadnych wyżłobień i korbów o ostrych krawędziach.
- 1.8 Na kołach monoblokowych granica zużycia wieńca musi być zaznaczona za pomocą rowka na zewnętrznej czołowej powierzchni koła.¹⁾ Rowek ten musi być zawsze w pełni widoczny, przy czym może być częściowo przykryty zanieczyszczeniami, o ile to nie utrudnia oceny stanu zużycia koła.
- 1.9 Grubość osadzonej obręczy, mierzona w płaszczyźnie okręgu tocznego, przy czym okrąg ten jest utworzony przez przecięcie płaszczyzny pionowej, odległej o 70 mm od wewnętrznej płaszczyzny czołowej obręczy, z powierzchnią toczną koła, musi wynosić co najmniej:
- dla wagonów dopuszczonych do biegu z prędkością 120 km/h (wagony ze znakiem SS lub „**”) 35 mm
 - dla pozostałych wagonów²⁾: 30 mm
- 1.10 Na kole obręczowanym:
- 1.10.1 Obręcz nie może być luźna.
Obręcz uważa się za luźną, jeżeli jest spełniony co najmniej jeden z poniższych warunków:
- przesunięcie obręczy na kole bosym w płaszczyźnie koła (rozpoznawalne wskutek niepokrywania się znaków kontrolnych na obręczy/kole bosym);
 - nieczysty dźwięk po uderzeniu;
 - luźne osadzenie pierścienia zaciskowego;
 - występowanie rdzy między obręczą i kołem bosym na długości większej niż 1/3 obwodu.

1) Jeżeli na kole są wyjątkowo dwa rowki, minimalną grubość wskazuje rowek zewnętrzny.

2) dotyczy również wagonów dostosowanych do prędkości $V = 120$ km/h tylko w stanie próżnym.

- 1.10.2 Obręcze nie mogą wykazywać śladów bocznego przesunięcia (przesunięcie obręczy może występować tylko wtedy, gdy pierścienia zaciskowego brak lub gdy jest poluzowany, złamany lub zniekształcony w widoczny sposób);
- 1.10.3 Pierścień zaciskowy nie może mieć żadnych pęknięć. Jeżeli dla zabezpieczenia pierścienia zaciskowego jest przewidziany klin blokujący, nie może go brakować.
- 1.10.4 Obręcz nie może mieć pęknięć ani rys poprzecznych i podłużnych.
- 1.11 Piasta koła nie może mieć żadnych pęknięć.
- 1.12 Obręcz koła szprychowego nie może być złamana.
- 1.13 Żadna szprycha koła nie może być złamana lub pęknięta.
- 1.14 Na kole monoblokowym lub kole bosym nie mogą być widoczne:
- usterki usunięte poprzez spawanie oraz
- jakiegokolwiek pęknięcia
Nieznaczne wady odlewnicze na tarczach kół są dopuszczalne.
- 1.15.1 Na osiach zestawów kołowych nie mogą być widoczne:
- jakiegokolwiek pęknięcia czy usterki usunięte poprzez spawanie;
- odkształcenia;
- wytarte miejsca z ostrymi krawędziami (bruzdy o ostrych krawędziach);
- wytarte miejsca o głębokości większej niż 1 mm.
Cięgła hamulców lub inne części nie mogą ocierać osi.
- 1.15.2* Należy zastosować się do postanowień Aneksu nr 3.
- 1.16* Podczas każdego pobytu wagonu w zakładzie naprawczym należy w przypadku kół obręczowanych zbadać osadzenie obręczy na kole bosym. Data tego i poprzedniego sprawdzenia musi być wpisana do trafarety według pkt 7.5 Załącznika nr 11, obok skrótu KPP i zakładów wykonujących badanie.
- 1.17 Jeżeli wymagana jest kontrola rozstawu wewnętrznych czołowych powierzchni obręczy lub wieńców przy kołach monoblokowych, pomiar musi być wykonany na wysokości główki szyny, z wykorzystaniem odpowiedniego urządzenia pomiarowego, w co najmniej 3 punktach odległych od siebie o 120°.
- 1.18 Na kołach monoblokowych nie mogą występować ślady przeciążenia termicznego spowodowanego działaniem hamulca:
- wyraźne nadpalenie farby na przejściu wieńca w tarczę (spękanie/złuszczenie farby)
- ślady rdzy na przejściu wieńca w tarczę
- nadtopione wstawki hamulcowe,
- uszkodzenie powierzchni tocznej z nalepami metalicznymi (patrz także 1.6.1).
- nierównomierne niebieskawe przebarwienie wieńca na skutek przegrzania
- schodzące (wystające) wstawki hamulcowe
Jeżeli istnieje podejrzenie przeciążenia termicznego, należy przeprowadzić badanie hamulca zgodnie z kartą UIC 543-1 i poprosić o dalsze instrukcje Posiadacza wagonu. Jeżeli Posiadacz nie udzieli instrukcji zestawu kołowe należy wymienić zamawiając je za wzorem Hr.
Koła odporne na przeciążenia termiczne, oznaczonych białym pionowym pasem na korpusie maźnicy (zgodnie z pkt. 6.1 Załącznika nr 11) nie podlegają powyższym czynnościom.
Wypaloną farbę można odnowić tylko za zgodą posiadacza.
- 1.19 Koła podlegają badaniu w kierunku owalizacji w przypadku:
- wystąpienia co najmniej dwóch objawów owalizacji oraz uszkodzenia powierzchni tocznej, określonych w Aneksie nr 1 do Załącznika nr 10 na kole wagonu lub w jego bezpośrednim otoczeniu,
- na kołach przedmiotowego zestawu, gdy na drugim zestawie nie ma żadnych objawów,
- na kołach obu zestawów, jeżeli na drugim zestawie występuje co najmniej jeden objaw,
- występowania oznak „Istotne nieregularne wgniecenia na powierzchni tocznej” w rozumieniu rys. 9 w Aneksie nr 1 do Załącznika nr 10 (stwierdzenie szczególnego płaskiego miejsca), niezależnie do występowania innego objawu.

W tym kontekście wózek należy traktować jako wagon na osiach niezależnych. Stopień owalizacji koła nie może przekraczać 0,6 mm.

Maźnice

- 1.20 Maźnice nie mogą być uszkodzone w sposób powodujący wyciek środka smarującego lub dostawanie się do wnętrza kurzu i wody.
- 1.21 Ślizgi maźnicze w każdym położeniu maźnicy powinny obejmować na długości co najmniej 5 mm prowadniki wideł lub odpowiednich części wózka.

Wskazówki - praktyki dopuszczalne i zabronione

- 1.22 Zestawy kołowe nie mogą być naprawiane za pomocą spawania.
 - 1.23 Boczne powierzchnie obręczy kół, względnie wieńców w kołach monoblokowych, nie mogą być pomalowane ani zanieczyszczone substancjami olejnymi bądź smarami, z wyjątkiem czterech rozmieszczonych co 90°, naniesionych farbą, znaków kontrolnych na zestawach obręczowanych (pkt 6.2 Załącznika nr 11).
 - 1.24 Cięgła hamulców oraz inne części nie mogą ocierać osi. Jeżeli ta usterka nie daje się usunąć, dane części muszą zostać zdjęte lub podwieszono w sposób eliminujący ocieranie. W takim przypadku hamulec należy wyłączyć, a wagon musi być okartkowany nalepkami wzoru K i R1 (zgodnie z Załącznikiem nr 9).
 - 1.25 Ostre krawędzie obrzeża mogą być usunięte przez obtoczenie (reprofilację) lub zeszlifowanie. Płaskie miejsca i nalepy na powierzchniach tocznych mogą być usunięte przez obtoczenie (reprofilację) za zgodą posiadacza.
 - 1.26 Przy wymianie zestawów kołowych w wagonach wyposażonych w koła monoblokowe nie można używać zestawów kołowych z kołami obręczowanymi. Wagony cysterny oraz wagony z kontenerami zbiornikowymi do przewozu towarów niebezpiecznych RID klasy 2 muszą być wyposażone w koła monoblokowe.
 - 1.27 W celu umocowania zestawu kołowego na tokarce zakład naprawczy KPP użytkującego może zdjąć pokrywy maźnic jedynie jeżeli nie mają otworów centrujących. Wszelkie inne prace dotyczące maźnic są zastrzeżone dla posiadacza wagonu.
 - 1.28 Przy reprofilacji kół monoblokowych za zgodą posiadacza należy:¹⁾
 - sprawdzić koła pod kątem pęknięć na przejściu pomiędzy powierzchnią toczną i czołową oraz wgniecień z ostrymi krawędziami na obrzeżu i przy reprofilacji usunąć wykryte nieprawidłowości;
 - usunąć bieżące promieniście, wyraźne, ostrokrawędziowe ślady uchwytów tokarki.
- Koła z owalizacją $\geq 0,6$ mm (patrz pkt. 1.19) nie mogą być reprofelowane. Muszą być one wymontowane i z odpowiednim oznakowaniem zwrócone posiadaczowi.
- 1.29 Posiadane zestawy monoblokowe wykonane ze stali R2, R3, R8 i R9 muszą być zbadane przez posiadacza pod kątem występowania pęknięć i śladów od uchwytów tokarki. Po badaniu umieszcza się pod jedną ze śrub pokrywy maźnicy trójkątny blaszany znacznik, określający rodzaj stali.
 - 1.30 Wagony towarowe z hamulcami klockowymi i automatycznym (proporcjonalnym) ustawianiem masy hamującej przeznaczone do ruchu w reżimie SS nie mogą być wyposażane w zestawy kołowe monoblokowe ze stali R2, R3, R8 i R9. Przy podejrzeniu przeciążenia termicznego obowiązują postanowienia pkt. 1.18.

1) Zgoda może być stała lub wydawana dla każdego przypadku z osobna

- 1.31 Wyciek oleju między osią a piastą koła nie jest rozstrzygającym dowodem na przesunięcie koła. Przesunięcie koła musi być wyraźnie wykazane.
- 1.32 Przy jakichkolwiek objawach lub podejrzeniu zagrzenia maźnicy, zestaw kołowy musi być wymieniony.
- 1.33 Łożyska osiowe smaruje wyłącznie posiadacz wagonu.
- 1.34 Przy maźnicach nie są dozwolone żadne czynności naprawcze.
- 1.35 Przy zamówieniu zamiennego zestawu kołowego za wzorem H^R (patrz Załącznik nr 7) należy zmierzyć i podać w kolumnie B Wzoru H^R średnice okręgu tocznego wszystkich pozostałych zestawów, tak by posiadacz mógł dostarczyć zestaw o średnicy, która zgodnie z odnośnymi przepisami odpowiada tolerancji dla różnicy średnic okręgu tocznego.
- Jeżeli wymiana zestawu kołowego następuje z pominięciem Wzoru H^R i posiadacz nie udzielił żadnych szczegółowych wskazówek, różnice średnic okręgów tocznych nie mogą być większe niż:
- 10 mm między dwiema osiami jednego wózka,
 - 20 mm dla wagonów na osiach pojedynczych.
- 1.36 Jeżeli zakład naprawczy zidentyfikuje połączenia pomiędzy zestawem kołowym a ramą lub wózkiem (elektryczne, hydrauliczne, pneumatyczne, itp... inne niż linki uziemiające) nie może ich rozłączyć bez zgody Posiadacza na montaż/demontaż.
- 1.37 Po wymianie zestawów kłowych należy przeprowadzić następujące czynności:
- sprawdź wyregulowanie hamulca
 - sprawdź czy działa mechanizm regulacji hamulca
 - na koniec wykonać kontrolę działania hamulca poprzez zahamowanie i zwolnienie.

2. Odsprężynowanie

Moduły opisujące działania przywracające zdolność wagonu do biegu

M02.001: Demontaż/montaż zawieszenia na resorach piórowych

Wymagania techniczne		Sprzęt do opuszczania i/lub podnoszenia zestawu kołowego
Przygotowanie organizacyjne		<input checked="" type="checkbox"/> Jeśli konieczne, zażądać resor piórowy od Posiadacza przy użyciu → Formularza H zgodnie z Załącznikiem 7
No.	Zadania robocze, docelowy stan techniczny i uwagi dodatkowe	
1	Przygotować resor do demontażu <ol style="list-style-type: none"> 1. Podnieść wagon w celu odciążenia resoru 2. Podnoszenie za zderzaki nie jest dozwolone 	
2	Usunąć resor: <ul style="list-style-type: none"> • Usunąć sworznie resora • Usunąć resor 	
3	Zamontować resor <ul style="list-style-type: none"> • Zamontować bezpiecznie czop opaski resorowej w gnieździe/obudowie maźnicy • Nasmarować sworznie resorów • Zwrócić uwagę na montaż kamieni resorowych • Prawidłowo złożyć zawleczkę (zawlecza otwarta do połowy pod kątem 30°) <i>Uwagi dodatkowe: W pojazdach ze sztywną ostoją (XX) należy wymienić resory po obu stronach zestawu kołowego</i>	
4	Minimalny prześwit resora zgodnie z → 2.5.1	

M02.002: Wsuniecie czopa opaski

Wymagania techniczne		Podnośnik
Przygotowanie organizacyjne		-
No.	Zadania robocze, docelowy stan techniczny i uwagi dodatkowe	
1	Przygotować czopa opaski <ul style="list-style-type: none"> • Podnieść wagon w celu odciążenia resoru • Podnoszenie za zderzaki nie jest dozwolone 	
2	Wsunąć czop opaski: <ul style="list-style-type: none"> • Zamontować bezpiecznie czop opaski resorowej w gnieździe/obudowie maźnicy 	
3	Minimalny prześwit resora zgodnie z → 2.5.1	

M02.003 Demontaż/montaż ogniów resorowych

Wymagania techniczne		Sprzęt do opuszczania i/lub podnoszenia
Przygotowanie organizacyjne		<input checked="" type="checkbox"/> Jeśli konieczne, zażądaj ogniwo resorowe od Posiadacza przy użyciu → Formularza H zgodnie z Załącznikiem 7
No.	Zadania robocze, docelowy stan techniczny i uwagi dodatkowe	
1	Usunąć ogniwa resorowe: <ul style="list-style-type: none"> • Sworzeń resora usunięty 	
2	Zamontować ogniwa resorowe: <ul style="list-style-type: none"> • Oczyszczyć otwór (ucho) resora • Sworzeń resora nasmarowany • Montaż kamieni resorowych sprawdzony • Ogniwa resorowe poruszają się swobodnie po zamontowaniu 	

Wymagania minimalne i wymiary graniczne

- 2.1 Pióra resora nie mogą być przesunięte w opasce więcej niż o 10 mm w kierunku podłużnym.
- 2.2 Nie może brakować żadnego pióra, ani też żadne pióro nie może być złamane lub pęknięte. Ww. wymogi obowiązują zarówno dla resorów parabolicznych jak i trapezowych.
- 2.3 Żadna ze sprężyn śrubowych nie może być złamana.
- 2.4 Żadna z części służących do umocowania sprężyn nie może być złamana jak również nie może jej brakować. Żadna opaska resorowa nie może być luźna.

- 2.5.1 W wagonach z resorami piórowymi odstęp między opaską resorową a częściami pudła wagonu, ostoi lub ramy wózka, które mogą stykać się z opaską, musi wynosić co najmniej 15 mm.
- 2.5.2 W przypadku wózka typu Y25 i jego pochodnych odstęp między maźnicą a ramą wózka musi wynosić co najmniej 8mm.
- 2.6 Nie mogą występować świeże ślady:
- osiadania pomiędzy opaską resorową lub innymi częściami zawieszenia resorów, a częściami ostojnicy lub ramy wózka;
 - ocierania kół o pudło wagonu lub podwozie.
- Po usunięciu przyczyn ślady kontaktu muszą być zamalowane farbą.
- 2.7 Czop opaski resorowej resora piórowego musi być osadzony w swoim prowadzeniu (maźnicy lub gnieździe). Nie może przy tym występować żadne nienormalne położenie (obrócenie) maźnicy.
- 2.8 Części zawieszenia sprężyn (ogniwa, jarzma, kamienie resorowe, sworznie) nie może brakować, nie mogą być złamane ani przesunięte. Sworznie resorowe muszą być odpowiednio zabezpieczone.

Wskazówki - praktyki dopuszczalne i zabronione

- 2.9 Niedopuszczalne jest uzyskanie minimalnych odstępów pomiędzy opaską resorową a częściami pudła wagonu, ostoi lub ramy wózka, które mogą dotykać tej opaski poprzez:
- dołożenie pasków blachy między zawieszenie ogniwa (kamienie) a ogniwa resorowe nawet jeżeli zostaną przyspawane;
 - napawanie powierzchni wieszaków ogniw lub kamieni
- 2.10 W razie uszkodzenia sprężyny nośnej wagonu o sztywnej ostoi (oznakowanego zgodnie z pkt. 7.4 Załącznika nr 11) obie sprężyny tego samego zestawu kołowego muszą być zastąpione innymi o tej samej strzałce ugięcia. W tym celu należy w zamówieniu części zamiennych na Wzorzec H (patrz Załącznik nr 7) zaznaczyć, że sprężyny nośne przeznaczone są do wagonu ze sztywną ostoją.
- Przy sprężynach o charakterystyce progresywnej wymiana sprężyn parami nie jest wymagana. Przy zamawianiu sprężyn tego rodzaju należy na Wzorzec H wyraźnie zaznaczyć typ sprężyny.
- 2.11 Naprawy sprężyn nośnych za pomocą spawania są zabronione.
- 2.12 Standardowe resory paraboliczne dla nacisku na oś wynoszącego 22 t lub 22,5 t można, w razie uszkodzenia, dowolnie między sobą wymieniać.

3. Hamulec

Moduły działań przywracające zdolność wagonu do biegu

M03.001 Sprawdzenie działania hamulca

Wymagania techniczne		Dostępność powietrza do sprawdzenia działania hamulca
Przygotowanie organizacyjne		-
Lp	Zadania robocze, docelowy stan techniczny i uwagi dodatkowe	
1	Sprawdzić ustawienie przekładni hamulcowej <ul style="list-style-type: none"> • Wziąć pod uwagę średnicę koła i grubość wstawki hamulcowej 	
2	Przeprowadzić test działania hamulca przez kilkakrotne zahamowanie i odhamowanie: <ul style="list-style-type: none"> • Nastawiacz skoku tłoka zdolny do ponownego nastawienia 	

Wymagania minimalne i wymiary graniczne

Hamulce na sprężone powietrze

- 3.1 W wagonach wyposażonych w hamulec pneumatyczny rączka kurka odcinającego przy włączonym hamulcu musi być skierowana pionowo w dół. Hamulec musi być wyłączany przez obrót rączki kurka o co najwyżej 90°. Rączka musi odpowiadać wymogom określonym w Aneksie nr 10 Załącznika nr 9.
- 3.2 Sposób działania części przestawczych pozycji hamulca musi być łatwy do rozpoznania zgodnie z postanowieniami pkt. 4.3 Załącznika nr 11.
- 3.3 Główny przewód hamulcowy musi być sprawny, aby zapewniać przepływ powietrza wzdłuż pociągu.

Wstawki hamulcowe, klocki, tarcze hamulcowe i przekładnie hamulcowe

- 3.4 Wskaźnik stanu roboczego hamulca tarczowego musi dawać możliwość jednoznacznego określenia stanu hamowania i luzowania hamulca.
- 3.5 Nie może brakować podwies układu dźwigniowego hamulca, elementy nie mogą być poluzowane ani złamane.
- 3.6 W wagonach ze schodzącymi wstawkami hamulcowymi należy wyeliminować przyczynę schodzenia wstawek po skonsultowaniu sprawy z posiadaczem wagonu i uzyskaniu jego instrukcji w tym zakresie. Jeśli usunięcie przyczyny nie jest możliwe, z wagonem należy postąpić zgodnie z Załącznikiem nr 9. Uznaje się, że wstawka schodzi, jeżeli po zahamowaniu jej zewnętrzna powierzchnia osiąga zewnętrzną powierzchnię czołową wieńca koła. W przypadku stwierdzenia schodzących wstawek, koła muszą być sprawdzone pod kątem przeciążeń termicznych zgodnie z pkt. 1.18 Załącznika 10.
- 3.7 Żeliwne wstawki hamulcowe
- 3.7.1 Zużyte, złamane lub brakujące żeliwne wstawki hamulcowe muszą być wymienione.
- Minimalna grubość wstawki hamulcowej mierzona w najcieńszym widocznym z zewnątrz miejscu musi wynosić 10 mm.
- Wstawka hamulcowa
- z początkowym nadpęknięciem nie jest uznawana za złamaną,
 - jest uznawana za złamaną, jeżeli jest utrzymywana w całości jedynie przez metalowy klin wstawki.
- 3.7.2 W przypadku wstawek hamulcowych w podwójnych obsadach (Bgu), gdzie jedna wstawka została wymieniona, należy wymienić również drugą.
- 3.8 Kompozytowe wstawki hamulcowe
- 3.8.1 Wstawki hamulcowe z tworzyw kompozytowych **podlegają wymianie** w razie stwierdzenia następujących usterek lub uszkodzeń:
- braku wstawek;

- promienistych pęknięć wstawki od powierzchni ciernej aż do płytki/krawędzi płytki nośnej (blachy zbrojenia); (Aneks 4, rys. 7)
- widocznych śladów wykruszenia materiału ciernej na ponad 1/4 długości wstawki;
- wtrąceń metalicznych w powierzchni ciernej wstawek hamulcowych (Aneks nr 4, rys. 1);
- odklejenia materiału ciernej od płytki/blachy na długości >25 mm (Aneks nr 4, rys. 2);
- pęknięć materiału ciernej równoległych do obwodu koła na długości >25 mm (Aneks nr 4, rys. 4);
- minimalna grubość wstawki hamulcowej mierzona w najcieńszym widocznym z zewnątrz miejscu musi wynosić 10 mm.

- 3.8.2 Wstawek hamulcowych z tworzyw kompozytowych nie wymieniać jeśli:
- są częściowo pęknięte lub pęknięte dokładnie w określonym punkcie zerwania (Aneks 4, rys. 3);
 - na materiale wstawki widoczne jest początkowe nadpęknięcie promieniste (Aneks nr 4, rys. 6);
 - widać ślady silnych przeciążeń termicznych, takich jak „biała powłoka (film)” na powierzchni ciernej i w głąb do ok. 10 mm (Aneks nr 4, rys. 8);
 - widać rozgałęzione pęknięcie powstałe w wyniku przeciążeń termicznych, które rozciąga się przede wszystkim osiowo oraz występowanie warstwy zwęglenia (Aneks nr 4, rys. 9).
- 3.8.3 Jeżeli kilka typów wstawek jest dopuszczonych do użytku i oznaczonych na wagonie, przy wymianie wszystkie wstawki w danym zestawie kołowym muszą być tego samego typu.
- 3.8.4 W przypadku kompozytowych wstawek hamulcowych w podwójnych obsadach (Bgu), gdzie jedna wstawka została wymieniona, należy wymienić również drugą.

Sprzęgi hamulcowe

- 3.9 Każdy wagon musi być wyposażony w sprzęgi hamulcowe. Wagony, których główny przewód hamulcowy jest wyposażony w dwa przyłącza, muszą posiadać na każdym końcu również po dwa sprzęgi.
- 3.10 Sprzęgi hamulcowe nie mogą być uszkodzone (nieszczelne).
- 3.11 Części sprzęgów hamulcowych (w stanie połączonym lub nie) nie mogą zwisać niżej niż 140 mm nad główką szyny.
- 3.12 Kurki odcinające muszą być drożne i prawidłowo funkcjonować. Każdy kurek odcinający musi posiadać sprawny mechanizm, który blokuje rączkę w jej skrajnych położeniach.

Wskazówki - praktyki dopuszczalne i zabronione

- 3.13 Uszkodzone lub poluzowane części hamulca, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu ruchu lub spowodować inne szkody, muszą być zdjęte lub pewnie przymocowane. Usterkę tego rodzaju należy sprawdzić w połączeniu z pkt. 1.19. W takim przypadku należy hamulec pneumatyczny wyłączyć a wagon okleić nalepkami wzoru R1 i K.
- 3.14 Prace przy pneumatycznych częściach hamulca (zawory rozrządcze, przekaźnikowe i ważące, cylindry hamulcowe) oraz ich wymiana przez zakłady naprawcze są bez zgody posiadacza wagonu niedopuszczalne.
- 3.15 Wagony z niesprawnym, obsługiwanym z pomostu lub z poziomu gruntu hamulcem ręcznym/postojowym powinny być naprawione. Jeżeli naprawa nie jest możliwa z wagonem należy postępować zgodnie z Załącznikiem nr 9.
- 3.16 Okładziny cierne hamulców tarczowych mogą być wymieniane jedynie przez posiadacza wagonu, który jest zobowiązany do zapewnienia sprawności hamulca bez konieczności nadzoru ze strony użytkującego KPP.
- 3.17 Brakujące lub uszkodzone sprzęgi hamulcowe muszą zostać wymienione.
- 3.18 Podwiesia (wieszaki ochronne) nie mogą być naprawiane za pomocą spawania.
- 3.19 Badania hamulca zgodnie z Załącznika nr 12 do Umowy GCU/AVV należy wykonać zgodnie z Kartą UIC

543-1 przed podjęciem jakiegokolwiek czynności, a protokół badania hamulca podający wartości pomiarów należy przekazać posiadaczowi wagonu i użytkującemu KPP.

3.20 Brakujące lub uszkodzone cięgiła odłużniacza należy wymienić.

3.21 Po wymianie wstawek hamulcowych należy:

- sprawdzić wyregulowanie hamulca
- sprawdzić, czy działa mechanizm regulacji hamulca
- na koniec wykonać kontrolę działania hamulca poprzez zahamowanie i wyluzowanie.

4. Ostoja wagonu i rama wózka

Moduły działań przywracające zdolność wagonu do biegu

M04.001: Demontaż/montaż zwory wideł maźniczych

Wymagania techniczne		Klucz dynamometryczny
Przygotowanie organizacyjne		<input checked="" type="checkbox"/> Jeśli konieczne, zażądaj zwory wideł maźniczych od Posiadacza przy użyciu → Formularza H zgodnie z Załącznikiem 7
No.	Zadania robocze, docelowy stan techniczny i uwagi dodatkowe	
1	Usunięcie zwory wideł maźniczych	
2	Sprawdzić otwory wideł maźniczych i zwory: <ul style="list-style-type: none"> • Niezdeformowane, nieużyte, niewybite • Otwór i śruba mocująca pasują idealnie 	
3	Zamontować zworę wideł maźniczych <ul style="list-style-type: none"> • Śruby mocujące nieużyte • Gwint nieuszkodzony • Moment dokręcenia 180Nm na połączeniach śrubowych M20 klasy 8.8 <i>Dodatkowe uwagi:</i> <input checked="" type="checkbox"/> zapytać posiadacza o momenty dokręcenia dla innych typów połączeń śrubowych	

Wymagania minimalne i wymiary graniczne

Ostoja

- 4.1 Ostoja wagonu nie może być widocznie skrzywiona czy odkształcona.
- 4.2 Półki ostojnic, czołownic i poprzecznic przejmujących działanie urządzenia ciągłowego nie mogą mieć pęknięć poprzecznych, sięgających od krawędzi poza połowę szerokości półki. Pęknięcia podłużne do 150 mm są dopuszczalne, za wyjątkiem pęknięć w ostojnicy w obszarze koziółka sprężyny nośnej. W tych miejscach pęknięcia podłużne pomiędzy półką a rdzeniem ostojnicy nie mogą być dłuższe niż 100 mm.
- 4.3 Spoiny spawalnicze łączące poprzecznice i podłużnice ostoi, a także na widły maźnicze i ostojnice nie mogą mieć nadpęknięć. W częściach tych nie mogą występować nadpęknięcia wychodzące ze spawów.
- 4.4 (pozostaje wolny)
- 4.5 (pozostaje wolny)
- 4.6 Wagony z podłogą łatwopalną, nawet jeżeli są pokryte od dołu blachą, muszą mieć nad kołami hamowanymi blachy odiskierne. Niedopuszczalne jest mocowanie blach odiskiernych bezpośrednio pod podłogą. Powyższy przepis ma zastosowanie również dla wagonów platform bezpodłogowych lub o podłodze żebrowej, przeznaczonych do przewozu kontenerów lub naczep siodłowych. Blachy odiskierne nie mogą być luźne lub przerdzewiałe na wylot.
- 4.7 Wagony na osiach niezależnych oznakowane według pkt. 2.10 Załącznika nr 11 muszą być wyposażone w specjalne blachy odiskierne.
- 4.8 Widły maźnicze nie mogą być luźne lub złamane. Nie mogą też być pęknięte na odcinku większym niż 1/4 ich przekroju poprzecznego lub wykazywać pęknięć, które przebiegają w kierunku lub w pobliżu miejsca mocowania.
- 4.9 Nie może brakować żadnego ze ślizgów (płytek ciernych) prowadników maźnic.
- 4.10 Nie może brakować zwór wideł maźniczych ani nie mogą one być złamane.
- 4.11 Koziółki resorowe nie mogą być luźne, złamane, pęknięte ani w widoczny sposób odkształcone.

Wózki (wszystkie typy)

- 4.12 Spoiny spawalnicze łączące belki poprzeczne i belki podłużne ramy wózka nie mogą mieć nadpęknięć. W tych częściach nie mogą występować nadpęknięcia wychodzące ze spawów. Belki podłużne, poprzeczne ani wieszaki zawieszenia belki bujawkowej wózków nie mogą być pęknięte.
- 4.13 Powierzchnie cierne tłumików maźniczych lub belki bujawkowej nie mogą być smarowane.
- 4.14 Wszystkie ślizgi oparcia pudła, części służące do umocowania sprężyn i same sprężyny muszą być na miejscu i nie mogą być złamane. Śruby mocujące nie mogą być luźne.
- 4.15 Wózek nie może znajdować się w nienormalnym położeniu w stosunku do ostoi.
- 4.16 Gniazdo skrętu nie może być złamane ani luźne.
- 4.17 Nie może brakować sworznia czopa skrętu i jego zabezpieczenia; nie może on być złamany ani luźny.
- 4.18 Nie może brakować żadnego ze ślizgów (płytek ciernych) przewodników maźnic. Łączna długość pęknięć spoin ślizgów przewodników maźnic (płytek ciernych) nie może przekraczać 50% całkowitej długości spoiny.
- 4.19 Elementy łączące linek uziemiających należy sprawdzić i w razie potrzeby przymocować. Brakujące lub uszkodzone linki uziemiające i elementy łączące należy wymienić. Punkty mocowania wskazują, że połączenia uziemienia muszą być obecne.

Wózki typu Y25 lub pochodnych typów (patrz Aneks nr 2)

- 4.20 Żadna ze sprężyn tarowych (zewnętrznych) nie może być nadłamana bądź złamana. Usterkę należy sprawdzić w połączeniu z pkt. 1.19.
- 4.21 Żadna ze sprężyn nośnych (wewnętrznych) nie może być przesunięta bądź złamana. Usterkę należy sprawdzić w połączeniu z pkt. 1.19.
- 4.22 Wszystkie sprężyny tarowe w tym samym wózku muszą posiadać ten sam kierunek zwinięcia (prawoskrętne albo lewoskrętne).
- 4.23 Wszystkie pary (zespoły) sprężyn śrubowych w wózku (sprężyna tarowa/sprężyna nośna) muszą posiadać przeciwny kierunek zwinięcia.
- 4.24 Nie może brakować żadnego wewnętrznego lub zewnętrznego ogniłka tłumiącego i ogniłka te nie mogą być złamane i muszą działać. Nie może brakować żadnego elementu dociskowego (grzybka ciernego) (np. po wykolejeniu się wagonu).
- 4.25 Żaden kołpak sprężyny nie może dotykać ramy wózka (tłumienie nieskuteczne).
- 4.26 Nie może brakować ani jednego zabezpieczenia „T”, ani żadne nie może być luźne. Usterkę należy sprawdzić w połączeniu z pkt. 1.19.

Wskazówki - praktyki dopuszczalne i zabronione

- 4.27 Nadpęknięte stopnie muszą być wymienione przez zakład naprawczy KPP użytkującego. Naprawy obejmujące spawanie są zabronione.
- 4.28 W wagonach z brakującymi lub uszkodzonymi blachami odiskiernymi, których prawidłowe funkcje ochronne nie mogą być przywrócone, hamulec musi być wyłączony, a z wagonem należy postąpić zgodnie z Załącznikiem nr 9 (okartkowanie).
- 4.29 Złamania, uszkodzenia i nadpęknięcia na podłużnicach, poprzecznicach i czołownicach ostoi (ramy lub wózka) oraz ich spoinach mogą być naprawione za pomocą spawania wyłącznie w wybranych przez posiadacza wagonu zakładach naprawczych. Zakład naprawczy KPP użytkującego może wyjątkowo wykonać spawanie pęknięć lub złamań belek podwozia, jeżeli umożliwi to zwrot próżnego wagonu.

- 4.30 Wagony ze skrzywioną lub odkształconą ostoją, niezdolne do biegu, muszą być w uzgodnieniu z posiadaczem wagonu potraktowane specjalnie.
- 4.31 Uszkodzone prowadniki maźnicy i koziołki resorowe, przytwierdzone nitami do podwozia, mogą być przez zakład naprawczy prostowane lub wymienione.
- 4.32 Jeżeli nity lub śruby mocujące prowadniki maźnic są luźne lub ich brakuje, należy je w zakładzie naprawczym zastąpić śrubami z nakrętkami samokontrującymi lub nakrętkami zabezpieczonymi zawleczką.
- 4.33 Powierzchnie cierne układów tłumiących na prowadnikach maźnic lub zawieszaniach belki bujkowej nie mogą być smarowane. Wszelkie smary muszą być w miarę możliwości usunięte bez demontażu. W takim przypadku wagon musi być okartkowany nalepkami wzoru M.
- 4.34 Spawanie płytek ciernych na wózkach jest dopuszczone tylko po wymontowaniu zestawów kołowych zgodnie z instrukcjami posiadacza wagonu. Napawanie pęknięć płytek ciernych jest niedozwolone.
- 4.35 Spawanie lub cięcie tlenowe nowych połączeń śrubowych z użyciem śrub o wysokiej wytrzymałości (klasy 8.8 lub wyższej) i nakrętek (klasy 8 lub wyższej) do mocowania stopni, uchwytów i gniazd skrętu jest kategorycznie zabronione.
Połączenia śrubowe należy montować zgodnie z obowiązującymi przepisami (np. wystarczające długość śrub i moment obrotowy, śruby samokontrujące, itp.).
Zabronione jest spawanie i cięcie tlenowe śrub samokontrujących, bez względu na sposób ich blokowania (syntetyczny lub metalowy).
- 4.36 Spawanie lub cięcie tlenowe nowych połączeń śrubowych z użyciem śrub o standardowej wytrzymałości (poniżej klasy 8.8) i nakrętek (poniżej klasy 8) do mocowania stopni, uchwytów i gniazd skrętu wymaga zgody posiadacza wagonu.
Połączenia śrubowe należy montować zgodnie z obowiązującymi przepisami (np. wystarczające długość śrub i moment obrotowy, śruby samokontrujące, itp.).
Zabronione jest spawanie i cięcie tlenowe śrub samokontrujących, bez względu na sposób ich blokowania (syntetyczny lub metalowy).

5. Urządzenia ciągnowo - zderzne

Moduły działań przywracające zdolność wagonu do biegu

zarezerwowany

Wymagania minimalne i wymiary graniczne

Urządzenia zderzne

- 5.1 Odległość od środka urządzeń zderznych do górnej powierzchni główki szyny, mierzona na postoju wagonu, musi wynosić:
- dla wagonów próżnych maksimum 1065 mm
 - przy maksymalnym obciążeniu minimum 940 mm.
- 5.2 (pozostaje wolny)
- 5.3 Nie może brakować żadnego zderzaka ani żadnej śruby mocującej zderzak. Wszystkie śruby mocujące muszą być mocno dokręcone.
- 5.3.2* Dla wagonów sprzęgniętych na stałe, nie może brakować zderzaków ani śrub mocujących. Wszystkie śruby mocujące muszą być mocno dokręcone.
- 5.4 Nie może brakować części zabezpieczających trzony zderzaka przed wypadnięciem. Nie mogą być one również uszkodzone.
- 5.5 Sprężyna i inne części zderzaka nie mogą być złamane ani uszkodzone w sposób niekorzystnie wpływający na poprawne działanie zderzaka. Na każdym końcu wagonu tylko jeden zderzak może dać się ścisnąć ręcznie o najwyżej 15 mm.
- 5.6.1 Pochwy zderzakowe nie mogą być uszkodzone w sposób niezapewniający im bezpiecznego i solidnego umocowania lub niezapewniający właściwego prowadzenia trzonów zderzaka. Pochwa zderzaka i trzon zderzaka nie mogą posiadać pęknięć.
Widoczne powierzchnie prowadzące zderzaków nie mogą posiadać więcej niż 2 ostrych korbów lub wyżłobień o głębokości większej niż 2 mm i długości 60 mm. Badanie to należy przeprowadzić jako kontrolę wzrokową i jako pomiar wyłącznie w przypadku wątpliwości.
- 5.6.2 W zderzakach, dla których przewidziano smarowanie, widoczna powierzchnia prowadząca musi być odpowiednio nasmarowana. W razie potrzeby smarowania, należy w pierwszej kolejności usunąć smar zastany. Następnie smarowanie przeprowadzić nakładając cienką warstwę smaru na obwodzie powierzchni prowadzącej.
- 5.7* Nie może być luźnych nitów lub śrub mocujących tarczy zderzaka oraz nie może ich brakować. Powyższe stosuje się również do wagonów sprzęgniętych na stałe.
- 5.8* Powierzchnie styku tarcz zderzaka muszą być wystarczająco nasmarowane. Powyższe stosuje się również do wagonów sprzęgniętych na stałe.
- 5.9.1* Powierzchnie styku tarczy zderzaka nie mogą mieć więcej niż 2 wyżłobień o ostrych krawędziach mających > 3mm głębokości i > 50 mm długości. Powyższe stosuje się również do wagonów sprzęgniętych na stałe.
- 5.9.2* Tarcze zderzaka z nakładkami ściernymi lub z tworzywa sztucznego nie mogą:
- być złamane, pęknięte nawskrośnie lub nie może ich brakować;
 - posiadać wykruszeń lub wytopień mających > 3 mm głębokości i długości ponad > 25 mm;
 - mieć luźnych lub brakujących śrub mocujących.
- 5.10 W wagonach wyposażonych w elementy CRASH, elementy te nie mogą wykazywać śladów zadziałania ani odkształceń.

Elementy CRASH zadziałały, jeżeli:

- Strzałka (znacznik) naniesiony farbą nie jest całkowicie widoczny,
- wskaźnik odkształcenia jest zdeformowany lub go brak,
- długość zderzaków jest widocznie skrócona,
- pochwa zderzaka jest odkształcona lub zniszczona.

Urządzenie ciągłowe

- 5.11 Żadne części sprzęgu śrubowego (w stanie sprężniętym lub nie) nie mogą zwisać niżej niż 140 mm nad górną powierzchnią główki szyny.
- 5.12 Długość sprzęgu śrubowego musi być taka, by zderzaki przynajmniej mogły się dotykać.
- 5.13 Sprzęgów śrubowych i haków ciągłowych nie może brakować. Luz pomiędzy pałakiem a kamieniem musi być mniejszy niż 10 mm. Wszystkie elementy sprzęgu śrubowego muszą być na swoim miejscu.
- 5.14.1 Sprzęg śrubowy musi być łatwy w użyciu a gwint sprzęgu musi być dostatecznie nasmarowany i/lub naoliwiony.
- 5.14.2 Sprzęgi śrubowe i haki ciągłowe nie mogą mieć żadnych pęknięć. Nie mogą one mieć ponadto uszkodzeń uniemożliwiających sprężnięcie z innymi pojazdami lub też naruszających ich poprawne działanie.
- 5.15 Drągi ciągłowe nie mogą być złamane ani popękane. Tuleje, śruby i zawlecзки nie mogą być złamane, ani nie może ich brakować.
- 5.16 Trzpień i prowadniki (ślizgi) haka ciągłowego nie mogą być zużyte w takim stopniu, żeby hak ciągłowy mógł skręcać się wokół własnej osi w prowadnicy.
- 5.17 W urządzeniu ciągłowym nienawskrośnym nie może być żadnej z następujących usterek:
 - złamania lub uszkodzenia sprężyny stożkowej lub pierścieniowej;
 - uszkodzenie amortyzatora gumowego lub elastomerowego.
- 5.18 W urządzeniu ciągłowym nawskrośnym żadna sprężyna nie może być złamana lub uszkodzona. Prowadniki urządzeń ciągłowych nie mogą być pęknięte w sposób uniemożliwiający poprawne działanie urządzenia ciągłowego.
- 5.19 Średnica sworznia haka ciągłowego sprzęgu śrubowego musi wynosić co najmniej 50 mm.
- 5.20 Jeżeli brakuje urządzenia do zawieszania sprzęgu śrubowego lub ono nie działa należy je naprawić lub wymienić.

Wskazówki - praktyki dopuszczalne i zabronione

- 5.21 Naprawa urządzeń ciągłowych przez spawanie jest zabroniona. Jednakże złamane lub pęknięte drągi ciągłowe mogą być prowizorycznie naprawione poprzez spawanie elektryczne. Z takimi wagonami należy postąpić zgodnie z Załącznikiem nr 9 i przewozić na końcu pociągu.
- 5.22 Z wagonami z amortyzatorem uderzeń o długim skoku, w których elementy ślizgowe w sposób widoczny nie zajmują pozycji środkowej należy postępować zgodnie z Załącznikiem nr 9.
- 5.23 Jeżeli uszkodzony jest zderzak na jednym końcu wagonu, należy wymienić oba zderzaki. Zderzaki zastępcze muszą być identyczne. W przypadku zderzaków o skoku 105 mm, 130 mm lub 150 mm zderzaki zastępcze muszą być tego samego rodzaju, co zderzaki zdjęte. Dodatkowo w przypadku zderzaków o skoku 130 mm lub 150 mm wymienione części muszą posiadać te same cechy konstrukcyjne jak zderzaki wymontowane. Wymiana zderzaków z tarczami z nakładkami ściernymi może być dokonana tylko zgodnie z instrukcjami posiadacza wagonu.
- 5.24 Brakujące nity mocujące tarcze zderzaka mogą być zastąpione odpowiednimi połączeniami śrubowymi. Ostre krawędzie i zadziory na powierzchniach styku tarcz zderzaka muszą być zeszlifowane.

- 5.25 Przy zderzakach, oznaczonych okrągłym znakiem koloru żółtego (patrz pkt. 7.9.4 Załącznika nr 11) i w ich bezpośredniej odległości nie mogą być wykonywane żadne prace spawalnicze bądź podgrzewanie.
- 5.26 Z uszkodzonymi albo odkształconymi elementami CRASH należy postępować według instrukcji posiadacza wagonu. Zderzaki wyposażone w elementy CRASH muszą być zasadniczo zastąpione takimi samymi zderzakami z elementami CRASH. Jeżeli nie ma do dyspozycji elementów CRASH, wyjątkowo mogą być użyte zderzaki standardowe, tak by umożliwić dalszy przewóz wagonu do rozładunku, bądź do zakładu celem ostatecznej naprawy. W takim przypadku należy wagon okleić nalepką wzoru K, zgodnie z Aneks nr 11 do Załącznika nr 9, oraz znakiem określonym w pkt. 5.4 lub 5.5 Załącznika nr 11.
- 5.27 Wagony sprzęgnięte na stałe muszą być sprzęgane i rozprzęgane zgodnie z instrukcjami posiadacza wagonu.
- 5.28 Podczas montowania połączeń śrubowych z użyciem śrub o wysokiej wytrzymałości (klasy 8.8 lub wyższej) lub sworzni (klasy 8 lub wyższej) w celu łączenia zderzaków i urządzeń ciągowych nie wolno pod żadnym pozorem przeprowadzać prac spawalniczych lub cięć tlenowych. Zespoły śrubowe mają być montowane zgodnie z obowiązującymi przepisami (np. wystarczające zabezpieczenie śrub, wystarczający moment obrotowy, śruby samohamowne, itp.). Zabronione jest spawanie czy cięcie tlenem śrub samohamownych, bez względu na sposób ich hamowania (syntetyczny czy metalowy). Patrz punkt 4.
- 5.29 Przy montażu połączeń śrubowych śrubami o standardowej wytrzymałości (poniżej klasy 8.8) lub sworzniami (poniżej klasy 8) do łączenia urządzeń ciągowo-zderznych, spawanie i cięcie tlenowe jest możliwe tylko po uzyskaniu pozwolenia posiadacza wagonu. Zespoły śrubowe mają być montowane zgodnie z obowiązującymi przepisami (np. wystarczające zabezpieczenie śrub, wystarczający moment obrotowy, śruby samohamowne, itp.). Zabronione jest spawanie czy cięcie tlenem śrub samohamownych, bez względu na sposób ich hamowania (syntetyczny czy metalowy).

6. Pudło wagonu i elementy wyposażenia

Moduły działań przywracające zdolność wagonu do biegu

zarezerwowany

Wymagania minimalne i wymiary graniczne

Postanowienia stosowane do wszystkich wagonów:

- 6.1.1 Pudło wagonu, nadbudówki pudła i całe dodatkowe wyposażenie nie mogą mieć uszkodzeń prowadzących do utraty ładunku lub jego uszkodzenia, lub które mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu lub/i osobom oraz środowisku naturalnemu.
- 6.1.2 Układy hydrauliczne nie mogą przeciekać. Bez dalszych instrukcji ze strony posiadacza uszczelnienie można przeprowadzić wyłącznie poprzez dokręcenie połączeń śrubowych urządzeń hydraulicznych.
- 6.2 Pudło wagonu i jego części nie mogą przekraczać skrajni ładunkowej.
- 6.3 Żadne części sprzęgów ogrzewania i innych sprzęgów (w stanie sprzęgniętym lub nie) nie mogą zwiisać niżej niż 140 mm nad górną powierzchnią główki szyny.
- 6.4 Ruchome części wagonów i urządzenia do ich obsługi nie mogą mieć widocznych uszkodzeń, które utrudniałyby ich prawidłowe działanie.
- 6.5 Nie może brakować desek podłogowych i ściennych, nie mogą być one złamane lub rozszczepione i uszkodzone w takim stopniu, że ładunek może być utracony bądź uszkodzony pod wpływem wilgoci.
- 6.6 Drzwi przesuwne muszą być zabezpieczone przed wypadaniem z prowadnic. Burty boczne powinny być zabezpieczone przed obluźowaniem zawiasów i mocowań.
- 6.7 Drzwi i ściany przesuwne muszą mieć możliwość całkowitego zamknięcia i zabezpieczenia (zablokowania). Nie może ich brakować i nie mogą wypadać z prowadnic.
- 6.8 Drzwi nie mogą mieć odkształceń lub pęknięć pozwalających na utratę ładunku.
- 6.9 Części prowadzących i zamknięć (ramy drzwi, zawiasy, rygle, haki zarzutne, uchwyty) nie może brakować. Nie mogą być one luźne, złamane lub odkształcone.
- 6.10 Dwa uchwyty używane przez personel wykonujący prace rozrządowe (w trakcie sprzęgania) muszą być zamocowane poniżej każdej czołownicy. Stopnie, uchwyty, drabinki i pomosty muszą być bezpieczne w użytkowaniu i nie mogą mieć pęknięć. Powyższe dotyczy również ich części mocujących i wsporników.
- 6.11 Stopnie mogą być przekręcone, zgięte lub przechylone maksymalnie o 20 mm.
- 6.12 Odległość pomiędzy uchwytami a najbliższą częścią wagonu musi wynosić co najmniej 60 mm.
- 6.13 Tablice opisowe, tabliczki odchylne i skrzynki na nalepki muszą być na miejscu i być odpowiednio zabezpieczone.
- 6.14 Następujące oznaczenia według Załącznika nr 11 muszą być kompletne i czytelne:
 - numer wagonu i znaki zgodnie z pkt 2.1. i 2.2 Załącznika nr 11;
 - masa własna;
 - masa hamująca hamulca ręcznego;
 - granice obciążenia;
 - pojemność wagonów zbiornikowych;
 - towar, do przewozu którego wagon jest używany;
 - długość wagonu ze zderzakami;
 - znaki ostrzegawcze przed wysokim napięciem „ Uwaga – niebezpieczeństwo porażenia prądem” na wagonach ze stopniami lub drabinkami na wysokości większej niż 2 m;
 - trefareta rewizji (czynności utrzymaniowych);
 - znaki wskazujące na elementy CRASH;
 - ukośne pasy na wagonach z amortyzatorem uderzeń o długim skoku.

Postanowienia dodatkowe dla wagonów krytych:

- 6.15 Nie może brakować klap wentylacyjnych ani nie mogą być uszkodzone.
- 6.16 Układ dźwigniowy i szyny prowadzące nie mogą być wyhaczone, luźne lub odkształcone.
- 6.17 Pokrycie dachu lub okap drzwiowy nie mogą być luźne lub odkształcone.
- 6.18 Dachy otwierane muszą mieć możliwość zamknięcia i zablokowania aby zapobiec samoistnemu otwarciu. Nie może brakować części sterujących, nie mogą być one odkształcone i muszą być sprawne. Otwierane dachy muszą znajdować się w swoich prowadnicach.
- 6.19 Prawidłowe użytkowanie włazów dachowych musi być możliwe.

Postanowienia dodatkowe dla wagonów odkrytych:

- 6.20 Drzwi boczne wagonów odkrytych muszą mieć możliwość zamknięcia i zablokowania, aby zapobiec samoistnemu otwarciu.
- 6.21 Klapy ścian czołowych i bocznych muszą mieć możliwość zamknięcia i zablokowania, aby zapobiec samoistnemu otwarciu.
- 6.22 Części zamknięć klap (sworznie, wały pazurowe, pierścienie, krzywki) nie może brakować, a także nie mogą być złamane ani pęknięte. Ponadto muszą nadawać się do użytku.
- 6.23 Obwodziny górne nie mogą być odkształcone, złamane ani popękane, tym samym prowadząc do przekroczenia skrajni ładunkowej.

Postanowienia dodatkowe dla wagonów platform:

- 6.24 Musi istnieć możliwość podniesienia i zabezpieczenia burt.
- 6.25 Zawiasy, sworznie, części blokujące burty nie mogą być złamane i nie może ich brakować. Ponadto muszą nadawać się do użytku.
- 6.26 Kłonic wkładanych, obrotowych i podnoszonych nie może brakować, nie mogą być one złamane lub pęknięte. Nie mogą być tak odkształcone aby skrajnia ładunkowa była przekroczona. Powyższe obowiązuje także dla gniazd kłonic i ich zabezpieczeń. Zabezpieczenia kłonic muszą być sprawne.
- 6.27 Składane podkłady ładunkowe nie mogą być luźne.

Postanowienia dodatkowe dla wagonów cystern^{1),2),3)}:

- 6.28 Zbiorniki nie mogą posiadać odkształceń o ostrych krawędziach (nawet jeśli nie ma miejsca utrata przewożonego ładunku).
- 6.29 Siodło zbiornika nie może posiadać nadpęknięć. Jeżeli do mocowania zbiornika do ostoi wagonu użyto śrub lub nitów, żadnego z tych mocowań nie może brakować.
- 6.30 Spawy łączące zbiornik z ostoją nie mogą mieć żadnych nadpęknięć.
- 6.31 Drabinki, pomosty i poręcze muszą być bezpieczne w użytkowaniu i nie mogą być luźne.
- 6.32 Okładzina zbiornika, daszki słoneczne i izolacja nie mogą być poluzowane.

1) punkty oznaczone gwiazdką (*) są obligatoryjne tylko dla wagonów zbiornikowych RID (sprawdzenie wzrokowe)
2) pod pojęciem wagonów zbiornikowych (cystern) rozumie się wagony do przewozu ładunków płynnych, gazowych, pylistych lub ziarnistych (sprawdzenie wzrokowe).
3) prace naprawcze z punktów 6.28 – 6.30 i 6.33 – 6.38 mogą być przeprowadzone na wagonach cysternach RID tylko za zgodą Posiadacza (Wzór H)

- 6.33 Zbiorniki i ich armatura napełniająca oraz armatura spustowa nie mogą przeciekać. Musi istnieć możliwość ich hermetycznego zamknięcia, z wyjątkiem samoczynnie działających urządzeń odpowietrzających (pkt 6.3 Załącznika nr 11).
- 6.34 Nie może brakować nakręcanych kołpaków ochronnych.
- 6.35 Nie może brakować kołnierzy zaślepiających i nie mogą one być luźne. Nie może brakować żadnej śruby mocującej.
- 6.36 Śruba awaryjnego uruchamiania zaworu dennego musi być wykręcona.
- 6.37 Wskaźnik zamknięcia zaworu dennego musi być czytelny i być w dobrym stanie.
- 6.38 Nie może brakować pokrywy wjazdu górnego. Musi istnieć możliwość jej hermetycznego zamknięcia.

Postanowienia dodatkowe dla wagonów z nasuwana plandeką:

- 6.39.1 Musi istnieć możliwość zamknięcia i zablokowania plandeki (wskaźnik widoczny). Powyższe obowiązuje również do górnego zamknięcia pałąków końcowych.
- 6.39.2 W przypadku braku instrukcji naprawczych od posiadacza wagonu, naprawa jest przeprowadzana przy użyciu zestawu naprawczego przy zastosowaniu klejenia na zimno zgodnie z instrukcjami dostarczonymi przez producenta zestawu naprawczego.
- 6.39.3 Należy utrzymywać dobry stan eksploatacyjny elementów utrzymujących i mocujących plandekę. Rozluźnione (luźne) liny należy ponownie naprężyć, a zerwane liny należy naprawić lub wymienić.

Postanowienia dodatkowe dla wagonów kołpakowych:

- 6.40 Musi istnieć możliwość prawidłowego zamknięcia i zablokowania kołpaków. Muszą one znajdować się w przeznaczonych do tego celu prowadnicach.

Postanowienia dodatkowe dla wagonów platform na wózkach do transportu pojazdów drogowych i szynowych:

- 6.41 Ruchome czołownice na obu końcach wagonu nie mogą być uszkodzone. Musi istnieć możliwość zablokowania ich z obu stron.
- 6.42 Siedziska/siodła, ich blokady (rygle), łańcuchy mocujące oraz ich ogniwa muszą być zdatne do użycia.

Postanowienia dodatkowe dla wagonów nośnych systemu ACTS:

- 6.43 Ramy obrotowe nie mogą mieć uszkodzeń uniemożliwiających ich prawidłowe zamocowanie i zablokowanie.
- 6.44 Zatraski muszą poprawnie funkcjonować.
- 6.45 Centralny zamek musi działać i wyraźnie pokazywać położenie „zablokowane”.
- 6.46 Kłonicie muszą mieć możliwość podniesienia.

Postanowienia dodatkowe dla wagonów do przewozu samochodów:

- 6.47 Musi istnieć możliwość podniesienia burt czołowych i mostków najazdowych.
- 6.48 Górny pomost musi spoczywać na wspornikach i być odpowiednio zabezpieczony. Urządzenie wskaźnikowe musi działać.
- 6.49 Żadna z części nie może być luźna (kliny pod koła, szyny prowadzące kliny pod koła, uchwyty korb ręcznych, części urządzenia podnosząco-opuszczającego, burty, mostki).

Postanowienia dodatkowe dla wagonów samowładowczych:

- 6.50 Musi istnieć możliwość podniesienia i zablokowania zasuw i klap.
- 6.51 Żadna z części urządzenia blokującego i rozładunkowego nie może być luźna..

Wskazówki - praktyki dopuszczalne i zabronione

- 6.52 Jeżeli, w przypadku odkształcenia konieczne jest sprawdzenie skrajni, stosuje się postanowienia pkt. 4, Tomu I Wytycznych Ładowania.
- Wyjątek: dla wagonów zbudowanych zgodnie z Kartą UIC 505/IRS 50505, których szerokość przekracza parametry wynikające z zastosowania pkt. 4 Tomu I Wytycznych Ładowania (wagony te nie są specjalnie oznaczone), dopuszczalna szerokość pojazdu musi być określona przez Posiadacza.
W przeciwnym razie, ze względów bezpieczeństwa, obowiązują postanowienia pkt. 4, Tom I Wytycznych Ładowania.
- 6.53 Części z tworzywa sztucznego i ze sklejki (na przykład pokrycia dachów i panele ścian bocznych) nie mogą być naprawiane za pomocą gwoździ. Ww. wagony noszą znak według pkt. 2.14 Załącznika nr 11.
- 6.54 Brakujące nity mocowania siodła zbiornika mogą być zastąpione przez śruby.
- 6.55 Prace spawalnicze przy zbiornikach mogą być przeprowadzone tylko za zgodą posiadacza wagonu i przez dopuszczone zakłady naprawcze.

B. POSTĘPOWANIE Z WAGONAMI PO ZDARZENIACH SZCZEGÓLNYCH (INCYDENTACH)

0 Zasady

Po zdarzeniach szczególnych użytkujące KPP musi zapewnić, że powstałe lub przypuszczalne uszkodzenia wagonu nie będą mogły spowodować wynikających z nich dalszych szkód. Z myślą o powyższym niniejszy rozdział wprowadza postanowienia, które należy stosować przy przywracaniu zdolności wagonu do biegu.

Decyzja o tym czy wagon jest zdalny do użytku zależy od Posiadacza.

Użytkujący Przewoźnik powinien wykonać dodatkowe badania, aby upewnić się że nie doszło do uszkodzeń wagonu, które mogą wpływać na jego zdolność do biegu. W przypadku wagonów-cystern, wagonów specjalnej budowy, które nie są opisane w punkcie 6 rozdziału A, i jeśli warsztat nie jest pewien czy zdefiniowane w nim punkty są wystarczające, przewoźnik kontaktuje się z posiadaczem w celu zażądania określonych instrukcji przywrócenia zdolności wagonu do biegu.

Jeżeli warsztaty nie są w stanie przywrócić wagonu do określonego stanu minimalnego, wówczas wagon należy zgłosić do posiadacza, który podejmie decyzję co do dalszych działań (według Załącznika nr 9). Zdarzenie szczególne i powiązane z nim numery wagonów i zestawów kołowych muszą zostać wskazane Posiadaczowi.

1 Wykolejenie

Inspekcja musi być dostosowana do dostępnych informacji.

W przypadku wykolejenia muszą zostać przeprowadzone co najmniej kontrole:

- Zestawy kołowe zgodnie z rozdziałem A: punkty 1.1.2, 1.1.3, 1.6, 1.8, 1.10 do 1.17, 1.20 i 1.21.
- Sprężyny zgodnie z rozdziałem A: punkty 2.1 do 2.8.
- Ostoja, układ biegowy i rama wózka zgodnie z rozdziałem A: punkty 4.1 to 4.6, 4.8 do 4.12, 4.14 to 4.18, 4.20, 4.21, 4.24, 4.25, 4.26.
- Trakcja i urządzenia ciągnowo-zderzne: Rozdział A, punkty 5.1 to 5.6.1, 5.7, 5.9, 5.10, 5.13, 5.14.2, 5.15, 5.17, 5.18, 5.20.
- Dla wagonów cystern kontrola zbiornika zgodnie z wytycznymi Posiadacza.
- Kontrola pod kątem uszkodzeń linek uziemiających.

W przypadku wagonów wykolejonych z prędkością >10km/h lub jeśli nie można ustalić prędkości zestawu kołowe należy wymienić bez uprzedniej kontroli.

Zestawy kołowe, które uległy wykolejeniu należy przed zwrotem wyraźnie oznakować tak, aby zestaw mógł być przez Posiadacza lub zakład wykonujący jego naprawę rozpoznany jako wykolejony (**Wzór H^R**).

2 Nadzwyczajne uderzenia

Jeżeli wagon towarowy poddany został silnemu uderzeniu, należy zakładać, że prędkość nabiegania wynosiła więcej niż 12 km/h. W takim przypadku muszą być wykonane następujące badania:

- Zestawy kołowe zgodnie z rozdziałem A: punkty 1.1.2, 1.1.3, 1.6, 1.8, 1.10 do 1.17, 1.20 i 1.21.
- Sprężyny zgodnie z rozdziałem A: punkty 2.1 do 2.8.
- Ostoja, układ biegowy i rama wózka zgodnie z rozdziałem A: punkty 4.1 to 4.6, 4.8 do 4.12, 4.14 to 4.18, 4.20, 4.21, 4.24, 4.25, 4.26.
- Trakcja i urządzenia ciągnowo-zderzne: Rozdział A, punkty 5.1 to 5.6.1, 5.7, 5.9, 5.10, 5.13, 5.14.2, 5.15, 5.17, 5.18, 5.20.
- Dla wagonów cystern kontrola zbiornika zgodnie z wytycznymi Posiadacza.

Jeżeli prędkość nabiegania wynosiła więcej niż 25 km/h, to zestawy kołowe należy wymienić.

Zestawy kołowe, które uległy wykolejeniu należy przed zwrotem wyraźnie oznakować tak, aby zestaw mógł być przez Posiadacza lub zakład wykonujący jego naprawę rozpoznany jako wykolejony (**Wzór H^R**).

3 Przeładowanie

Jeżeli w następstwie przeładowania do zakładu naprawczego doprowadzony został wagon towarowy (cały wagon, wózek lub zestaw kołowy), wówczas należy wykonać następujące czynności sprawdzające i pomiary w zależności od procentu przeładowania w stosunku do maksymalnego obciążenia zestawu kołowego.

	Przeładowanie %	Czynności utrzymaniowe
1	0% - 2% (włącznie)	- brak działania
2	2% - 10% (włącznie)	- kontrola osi i kół zgodnie z Rozdziałem A, 1.1.2, 1.1.3, 1.6, 1.8, 1.10 to 1.18, 1.20 i 1.21. - wzrokowe sprawdzenie sprężyn nośnych pod kątem złamania, pęknięcia i odkształcenia - wzrokowe sprawdzenie ew. śladów osiadania na usprężynowaniu i elementach ostojnicy lub wózka, - kontrola ostoi, układu biegowego i wózków zgodnie z rozdziałem A, punkty 4.1 do 4.6, 4.8 do 4.12, 4.14 do 4.18, 4.20, 4.21, 4.24, 4.25 - przekazanie Posiadaczowi informacji o przeciążeniu i wynikach z badań
3	> 10%	- Wywiązanie zestawu kołowego i przekazanie Posiadaczowi informacji o przeciążeniu za pomocą wzoru H^R - wzrokowe sprawdzenie sprężyn nośnych pod kątem złamania, pęknięcia i odkształcenia - wzrokowe sprawdzenie ew. śladów osiadania na usprężynowaniu i elementach ostojnicy lub wózka, - kontrola ostoi, układu biegowego i wózków zgodnie z rozdziałem A, punkty 4.1 do 4.6, 4.8 do 4.12, 4.14 do 4.18, 4.20, 4.21, 4.24, 4.25 - przekazanie Posiadaczowi informacji o wynikach z badań
4	Przekroczenie poszczególnych obciążeń	- oględziny resorów pod kątem rozerwania, pęknięć i odkształceń - wzrokowe sprawdzenie ślady styku na resorach i częściach ramy nośnej lub wózka - oględziny ramy, podwozia i wózków zgodnie z rozdziałem A pkt 4.1 do 4.6, 4.8 do 4.12, 4.14 do 4.18, 4.20, 4.21, 4.24, 4.25 - przekazanie wyników kontroli posiadaczowi

Wszystkie informacje przekazywane Posiadaczowi muszą odnosić się do maksymalnego obciążenia na zestaw kołowy. Jeżeli ta wartość nie jest wskazana na zestawie kołowym, należy uwzględnić maksymalną dopuszczalną klasyfikację linii wskazaną na wagonie.

Jeśli przeciążone zestawy kołowe są oznaczone białym krzyżykiem na półosi, czynności utrzymaniowe wymienione w powyższej tabeli są ograniczone do oznaczonych zestawów kołowych.

W razie wątpliwości zestaw(y) kołowy(e) należy wymienić bez uprzedniego sprawdzenia i przed odesłaniem do posiadacza wagonu oznaczyć go kodem przeciążenia (**wzór H^R**).

4 Powódź

Przy wagonach, które w całości lub częściowo swoim podwoziem stały pod wodą, muszą być dla przywrócenia zdolności do biegu, w tym po ewentualnym oczyszczeniu, wykonane następujące sprawdzenia i czynności:

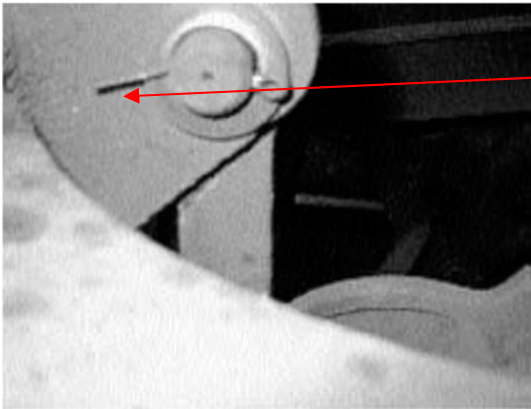
- wymiana wszystkich zestawów kołowych,
- zestawy kołowe, których dotyczy przypadek powodzi, muszą być przy zwrocie oznakowane tak, aby zestaw mógł być przez posiadacza lub zakład wykonujący jego naprawę rozpoznany jako „po powodzi (Wzór H^R)”,
- wzrokowe sprawdzenie sprężyn nośnych w kierunku korozji, która może spowodować złamanie sprężyn,
- wymiana zderzaków, jeżeli znajdowały się poniżej lustra wody,
- odwodnienie przewodu głównego hamulca. W wagonie należy wyłączyć hamulec i postępować z nim zgodnie z Załącznikiem nr 9.

5 Kontakt z przewodem jezdnym pod napięciem

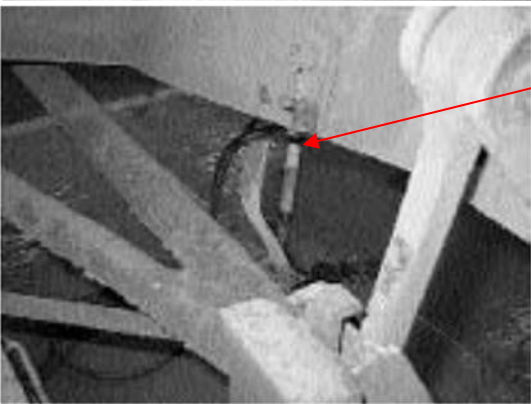
Jeżeli doszło do kontaktu pomiędzy częściami pudła wagonu towarowego a znajdującym się pod napięciem przewodem jezdym trakcji elektrycznej, należy zakładać, że w wyniku przepływu prądu powstało uszkodzenie łożysk osiowych.

W takich przypadkach należy podjąć następujące czynności:

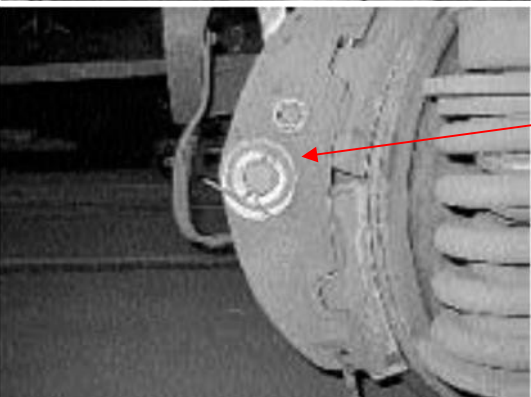
- wymiana wszystkich zestawów kołowych wagonu,
- zestawy kołowe, których dotyczy przepływ prądu elektrycznego, muszą być przy zwrocie oznakowane tak, aby zestaw mógł być przez posiadacza lub zakład wykonujący jego naprawę rozpoznany jako „po przepływie prądu” (Wzór H^R).
- sprawdzenie pudła wagonu pod kątem innych przypadków uszkodzeń mających potencjalny wpływ na zdolność wagonu do biegu.
- sprawdzenie pod kątem śladów wypalenia i stopienia, w szczególności na kablach uziemiających, sprężynach, zawieszaniu i innych połączeniach sprężynowych.
- W przypadku wagonów cystern należy sprawdzić zbiornik zgodnie z instrukcjami Posiadacza.

ZAŁĄCZNIK 10, ANEKS 1**OBJAWY OWALIZACJI KOŁA**

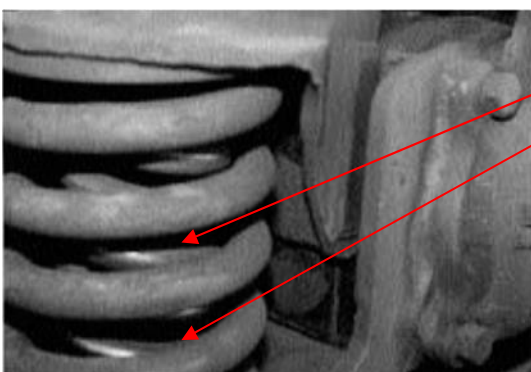
Rys. 1
Ścięta zawleczka sworznia układu dźwigniowego hamulca



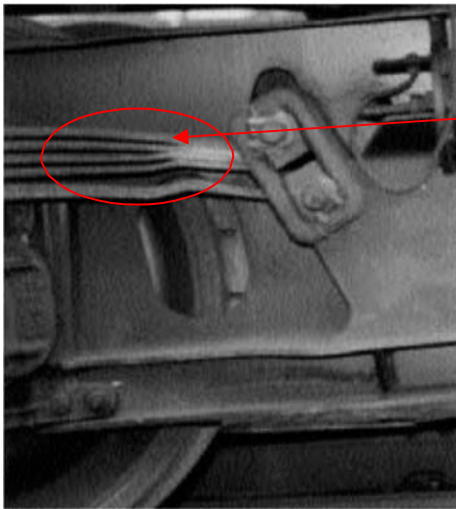
Rys. 2
Złamana podwiesza trójkąta hamulcowego



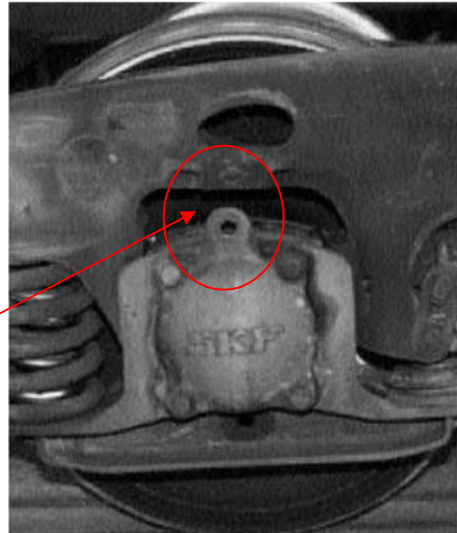
Rys. 3
Błyszczące ślady na podkładce sworznia trójkąta hamulcowego



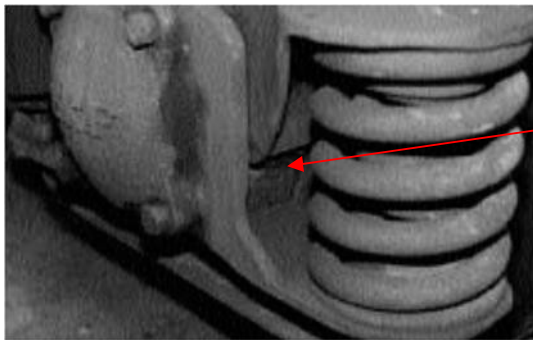
Rys. 4
Błyszczące ślady na sprężynie wewnętrznej (nośnej)



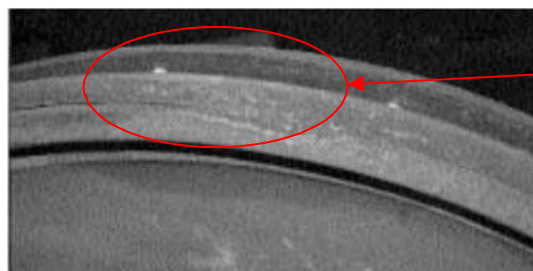
Rys. 5
Widoczne z zewnątrz miejsca na styku piór resorów parabolicznych, błyszczące z powodu wytarcia



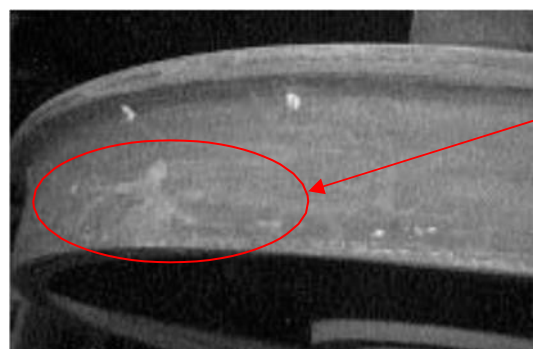
Rys. 6
Brak lub luźny wieszak ochronny „T”



Rys. 7
Płytki cierne ze stali manganowej na prowadnikach maźnicy lub zestawu kołowego oderwane



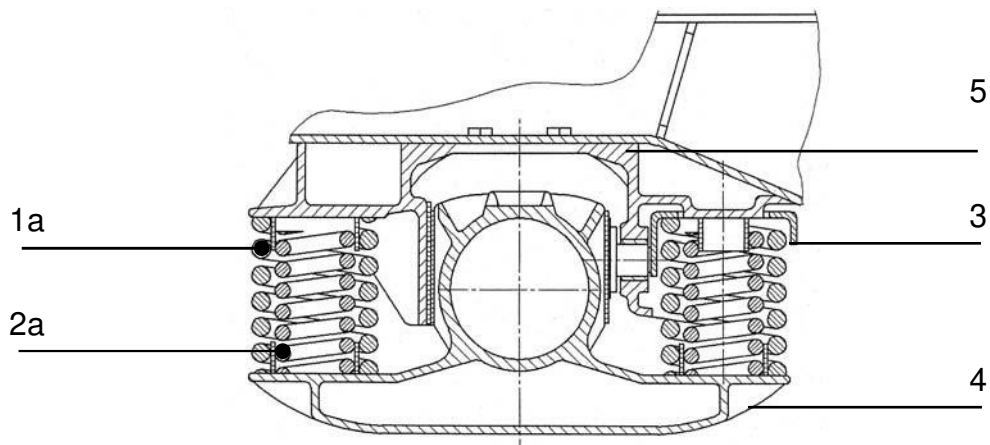
Rys. 8
Nieregularna powierzchnia styku w obszarze obrzeża



Rys. 9
Nieregularne duże powierzchnie styku w obszarze obrzeża

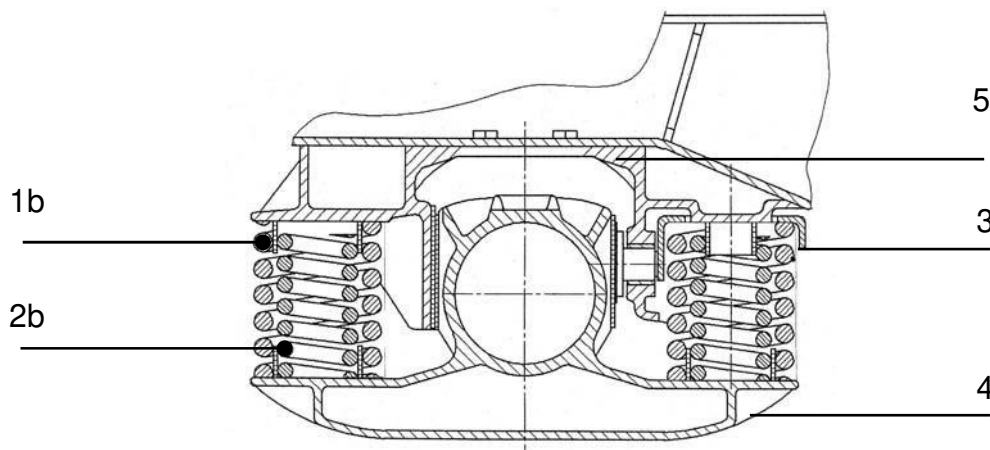
ZAŁĄCZNIK 10, ANEKS 2**SCHEMATYCZNE PRZEDSTAWIENIE ZAWIESZENIA WÓZKÓW Y25**

Rys. 1 - Wózek z zespołem sprężyn dla nacisku na oś 20 t



- 1a Sprężyna tarowa dla 20 t nacisku na oś, prawozwojona
- 2a Sprężyna nośna dla 20 t nacisku na oś, lewozwojona
- 3 Kołpak sprężyny
- 4 Maźnica
- 5 Prowadnik maźnicy

Rys. 2 - Wózek z zespołem sprężyn dla nacisku na oś 22,5 t



- 1b Sprężyna tarowa dla nacisku na oś 22,5 t, lewozwojona
- 2b Sprężyna nośna dla nacisku na oś 22,5 t, prawozwojona
- 3 Kołpak sprężyny
- 4 Maźnica
- 5 Prowadnik maźnicy

ZAŁĄCZNIK 10, ANEKS 3

EUROPEJSKI KATALOG INSPEKCJI WIZUALNEJ (EVIC) DLA ZESTAWÓW KOŁOWYCH

Preambuła

1. Dokumenty zawarte w niniejszym aneksie stanowią dokładne odzwierciedlenie uzgodnionych procedur dotyczących inspekcji wizualnej osi wagonów towarowych.

Rozdział A:

Europejski Katalog Inspekcji Wizualnej (EVIC) dla osi wagonów.

Rozdział B:

Przewodnik wdrażania Europejskiego Katalogu Inspekcji Wizualnej (EVIC) dla osi wagonów.

2. Osie wymagające demontażu na podstawie EVIC muszą zostać w sposób widoczny i trwały oznaczone znakiem „EVIC” na wewnętrznej stronie tarczy zestawu kołowego, kodem usterki oraz odpowiadającym numerem zestawu kołowego. Te dane muszą zostać również odnotowane we Wzorze H^R (Załącznik nr 7 do Umowy GCU) wysyłanym do posiadacza wagonu w celu wymiany zestawów kołowych.
3. Jeżeli wagon zostanie skierowany do zakładu naprawczego ze względu na uszkodzenia osi zgodnie z Załącznikiem nr 9 do Umowy GCU/AVV, osi takich nie należy poddawać inspekcji wizualnej. Do takich osi stosują się wyłącznie postanowienia Załącznika nr 10 do Umowy GCU/AVV na temat utrzymania bieżącego i prewencyjnego.

A Europejski Katalog Inspekcji Wizualnej (EVIC)

Kolejne strony zawierają kompletny katalog usterek i błędów.

EUROPEJSKI KATALOG INSPEKCJI WIZUALNEJ (EVIC) DLA OSI WAGONÓW TOWAROWYCH

KLASA USZKODZENIA

Osie malowane		
30	Brak usterek lub dopuszczalne usterki (wgnębienia)	OK
31	Uszkodzenie mechaniczne: wyżłobienia obwodowe o ostrych krawędziach	X (nie ok)
32	Uszkodzenie mechaniczne: bruzdy obwodowe o gładkich krawędziach	X (nie ok)
33	Uszkodzenie mechaniczne: karby o ostrych krawędziach	X (nie ok)
34	Uszkodzenie mechaniczne: pęknięcia	X (nie ok)
35	Rozległe uszkodzenie powierzchni i silnie skorodowane obszary	X (nie ok)
36	Pojedyncze uszkodzenie powierzchni, głęboko wyżarte ogniska korozji	X (nie ok)
37	Uszkodzenie powłoki z korozją lub bez	C
Osie niemalowane		
40	Brak usterek – akceptowalny wygląd powierzchni	OK
41	Uszkodzenie mechaniczne: wyżłobienia obwodowe o ostrych krawędziach	X (nie ok)
42	Uszkodzenie mechaniczne: bruzdy obwodowe o gładkich krawędziach	X (nie ok)
43	Uszkodzenie mechaniczne: karby o ostrych krawędziach	X (nie ok)
44	Uszkodzenie mechaniczne: pęknięcia	X (nie ok)
45	Uszkodzenie powierzchni: rozległe, silnie i głęboko skorodowane obszary	X (nie ok)
46	Pojedyncze uszkodzenie powierzchni, głęboko wyżarte ogniska korozji	X (nie ok)
Wszystkie osie		
50	Obszar przedpiaścia	X (nie ok)

KRYTERIA DLA OSI MALOWANYCH

30. Brak usterek lub dopuszczalne usterki wykryte na powierzchni osi - łagodne wgłębienia		Osie malowane
Najistotniejsze informacje:		
	Wgłębienia mogą pojawiać się zarówno na całym obwodzie albo nieregularnie i charakteryzują się łagodnie zaokrąglonymi konturami bez żadnych ostrych przejść. Wgłębienia tego typu mogą powstawać w trakcie prac związanych z utrzymaniem. Powłoka antykorozyjna pozostaje uszkodzona.	
Decyzja:		
	Jeżeli powłoka antykorozyjna nie jest uszkodzona, osie z wgłębieniami można zostawić w pojeździe.	
		OK

Prezentacja graficzna:			
 <p>Schemat przekroju osi z wgłębieniem. Linia przerywana wskazuje na linię osiową. Wgłębienie jest przedstawione jako nieregularny kształt z zaokrąglonymi krawędziami, wypełniony szarymi pionowymi liniami.</p>	 <p>Zdjęcie powierzchni osi z wgłębieniem. Wgłębienie jest widoczne jako nieregularny kształt z zaokrąglonymi krawędziami, wypełniony szarym kolorem.</p>		



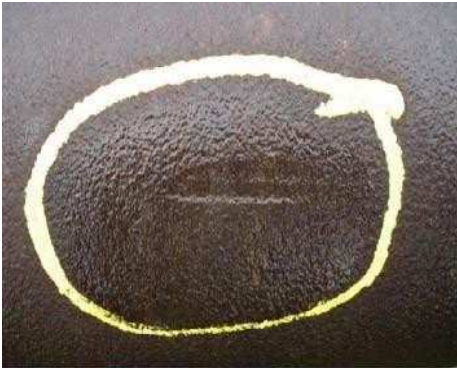
31. Uszkodzenie mechaniczne - wyżłobienia obwodowe o ostrych krawędziach		Osie malowane
Najistotniejsze informacje:		
	Wyżłobienia charakteryzują się obwodowymi przejściami o ostrych krawędziach.	
	Uszkodzenia mechaniczne materiału podstawowego osi w postaci wyżłobień są niedopuszczalne.	
Decyzja:		
	Sprawdzić w wagonie, co mogło spowodować takie uszkodzenie i dokonać odpowiedniej naprawy	
	Wyłączyć z eksploatacji	Przypadek A
		X

Prezentacja graficzna:


32. Uszkodzenie mechaniczne - bruzdy obwodowe o gładkich krawędziach		Osie malowane
Najistotniejsze informacje:		
	Charakteryzują się gładkimi przejściami na krawędziach (Załącznik nr 9 pkt 1.6.2 do Umowy GCU). Wgłębienia powstające w okresie eksploatacji (spowodowane np. przez ruch łączników dźwigni hamulca) obejmują uszkodzenia powłoki antykorozyjnej.	
Decyzja:		
	Sprawdzić w wagonie, co mogło spowodować takie uszkodzenie i dokonać odpowiedniej naprawy	
	Wyłączyć z eksploatacji	Przypadek B
	W przypadku uszkodzenia materiału podstawowego osi > 1mm: (zgodnie z Umową GCU)	Przypadek A
		X

Prezentacja graficzna:

33. Uszkodzenie mechaniczne - karby o ostrych krawędziach		Osie malowane
Najistotniejsze informacje:		
	Karby o ostrych krawędziach pojawiają się miejscowo i charakteryzują się ostrymi przejściami.	
	Uszkodzenia mechaniczne materiału podstawowego osi w postaci korbów są niedopuszczalne.	
Decyzja:		
	Wyłączyć z eksploatacji (zgodnie z kryteriami Umowy GCU)	Przypadek A
		X

Prezentacja graficzna:			
			


34 Uszkodzenie mechaniczne – pęknięcia		Osie malowane
Najistotniejsze informacje:		
	Pęknięcia pojawiają się miejscowo na materiale wału (nie na części malowanej) i charakteryzują się drobnymi widocznymi liniami.	
	Uszkodzenia mechaniczne materiału podstawowego osi w postaci pęknięć są niedopuszczalne.	
Decyzja:		
	Wyłączyć z eksploatacji	Przypadek A
		X

Prezentacja graficzna:			
			

35 Rozległe uszkodzenie powierzchni i silnie skorodowane obszary		Osie malowane
Najistotniejsze informacje:		
	Uszkodzenia powierzchni materiału podstawowego osi w postaci rozległych i silnie skorodowanych obszarów (stare zabezpieczenie przed korozją) są niedopuszczalne.	
Decyzja:		
	Wyłączyć z eksploatacji	Przypadek B
		X

Prezentacja graficzna:

36 Odosobnione uszkodzenie powierzchni, głęboko wyżarte ogniska korozji		Osie malowane
Najistotniejsze informacje:		
	Uszkodzenia powierzchni materiału podstawowego osi w postaci wyraźnych lokalnych ognisk korozji (spowodowanych np. oddziaływaniami chemicznymi) są niedopuszczalne.	
Decyzja:		
	Wyłączyć z eksploatacji	Przypadek B
		X

Prezentacja graficzna:			
			





37 Uszkodzenie powłoki (z korozją lub bez)		Osie malowane
Najistotniejsze informacje:		
Drobne ubytki powłoki antykorozyjnej, z oznakami korozji lub bez jej oznak.		
Decyzja:		
Pozostawić w eksploatacji zgodnie z Przypadkiem C i/lub dokonać naprawy uszkodzenia na miejscu na zestawie kołowym		Przypadek C
		C

Prezentacja graficzna:



KRYTERIA DLA OSI NIEMALOWANYCH

40. Brak wad - dopuszczalny wygląd powierzchni		Osie niemalowane
Najistotniejsze informacje:		
	Istnieją zasady utrzymania, które nie wymagają żadnych zabezpieczeń antykorozyjnych. W takich przypadkach osie i koła pozostają niemalowane a ich powierzchnie w czasie eksploatacji pokryte są cienką i jednolitą warstwą rdzy.	
Decyzja:		
	Głęboka korozja jest niedopuszczalna.	
	Pozostawić zestaw kołowy w eksploatacji, jeżeli jest w stanie „jak nowy”, „bardzo dobry”, „dobry” i „dopuszczalny”	
		OK

Prezentacja graficzna:			
„Jak nowy”	„Bardzo dobry”	„Dobry”	„Dopuszczalny”
			

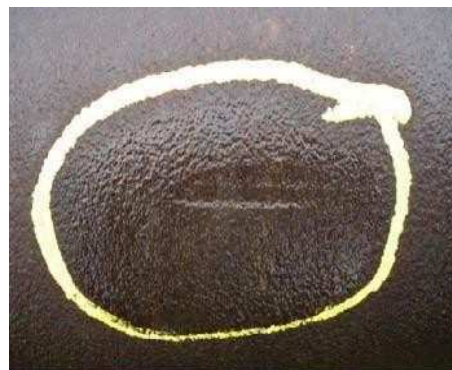
41. Uszkodzenie mechaniczne - wyłobienia obwodowe o ostrych krawędziach		Osie niemalowane
Najistotniejsze informacje:		
	Wyłobienia charakteryzują się obwodowymi przejściami o ostrych krawędziach.	
	Uszkodzenia mechaniczne materiału podstawowego osi w postaci wyłobień są niedopuszczalne.	
Decyzja:		
	Sprawdzić w wagonie, co mogło spowodować takie uszkodzenie i dokonać odpowiedniej naprawy	
	Wyłączyć z eksploatacji	Przypadek A
		X

Prezentacja graficzna:

42. Uszkodzenie mechaniczne - bruzdy obwodowe o gładkich krawędziach		Osie niemalowane
Najistotniejsze informacje:		
Charakteryzują się gładkimi przejściami na krawędziach (Załącznik nr 9 pkt 1.6.2 do Umowy GCU). Wgłębienia powstające w okresie eksploatacji (spowodowane np. przez ruch łączników dźwigni hamulca) obejmują uszkodzenia powłoki antykorozyjnej.		
Decyzja:		
Sprawdzić w wagonie, co mogło spowodować takie uszkodzenie i dokonać odpowiedniej naprawy		
Wyłączyć z eksploatacji		Przypadek B
W przypadku uszkodzenia materiału podstawowego osi > 1mm: (zgodnie z Umową GCU)		Przypadek A
		X

Prezentacja graficzna:

43. Uszkodzenie mechaniczne - karby o ostrych krawędziach		Osie niemalowane
Najistotniejsze informacje:		
	Karby o ostrych krawędziach pojawiają się miejscowo i charakteryzują się ostrymi przejściami.	
	Uszkodzenia mechaniczne materiału podstawowego osi w postaci karbów są niedopuszczalne.	
Decyzja:		
	Wyłączyć z eksploatacji (zgodnie z kryteriami Umowy GCU)	
		Przypadek A
		X

Prezentacja graficzna:


44 Uszkodzenie mechaniczne – pęknięcia		Osie niemalowane
Najistotniejsze informacje:		
	Pęknięcia pojawiają się miejscowo i charakteryzują się drobnymi widocznymi liniami.	
	Uszkodzenia mechaniczne materiału podstawowego osi w postaci pęknięć są niedopuszczalne.	
Decyzja:		
	Wyłączyć z eksploatacji	Przypadek A
		X

Prezentacja graficzna:			
			

45 Uszkodzenie powierzchni – rozległe i silnie skorodowane obszary		Osie niemalowane
Najistotniejsze informacje:		
	Uszkodzenia powierzchni materiału podstawowego osi w postaci rozległych i silnie skorodowanych obszarów (stare zabezpieczenie przed korozją) są niedopuszczalne.	
Decyzja:		
	Wyłączyć z eksploatacji	Przypadek B
		X

Prezentacja graficzna:

46 Uszkodzenie powierzchni – pojedyncze, głęboko wyżarte ogniska korozji		Osie niemalowane
Najistotniejsze informacje:		
	Uszkodzenia powierzchni materiału podstawowego osi w postaci wyraźnych lokalnych ognisk korozji (spowodowanych np. oddziaływaniami chemicznymi) są niedopuszczalne.	
Decyzja:		
	Wyłączyć z eksploatacji	Przypadek B
		X

Prezentacja graficzna:			
			

OBSZAR PRZEDPIAŚCIA

50 Obszar przedpiaścia		Wszystkie osie
Sytuacja:		
	W normalnych warunkach nie ma możliwości przeprowadzenia dokładnych oględzin obszaru przedpiaścia zestawów zamontowanych w wagonach.	
Zalecenia:		
Tylko w przypadku jednoznacznego zidentyfikowania uszkodzenia mechanicznego albo korozji		
	Wymontować zestaw kołowy	Przypadek A
		X
Jeżeli dokonanie oceny nie jest możliwe		
	Pozostawić zestaw kołowy w eksploatacji	
		OK

Prezentacja graficzna:			
Niedopuszczalne		Niemożliwe do oceny	
			

B Przewodnik wdrażania

Na kolejnych stronach zamieszczony jest kompletny przewodnik wdrażania

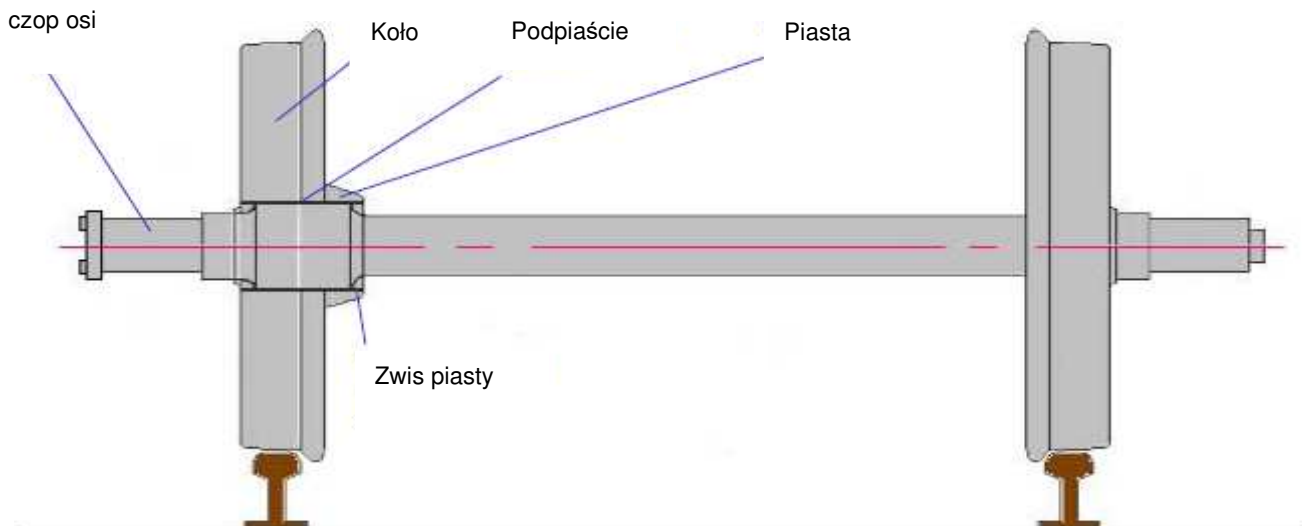
**PRZEWODNIK WDRAŻANIA
EUROPEJSKIEGO KATALOGU INSPEKCJI
WIZUALNEJ (EVIC)
DLA OSI WAGONÓW TOWAROWYCH**

Spis treści

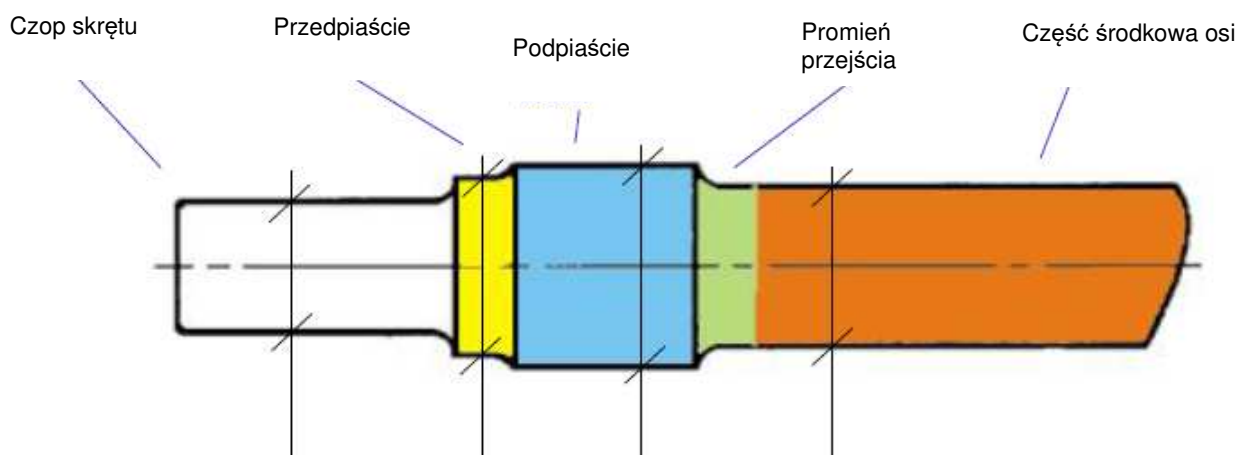
1. Definicje
2. Podstawy i przygotowanie inspekcji
3. Przeprowadzenie inspekcji wizualnej

1. Definicje

Zestaw kołowy



Oś zestawu



W instrukcjach do procedury EVIC poniższym wyrażeniom nadano następujące znaczenia:

Wymienić = wymontować zestaw kołowy z wagonu (i naprawić, o ile to możliwe, w zakładzie naprawczym posiadającym odpowiednie kompetencje);

Naprawić = naprawić uszkodzenie na miejscu (bez wymontowywania zestawu kołowego) zgodnie z odpowiednimi zasadami;

Wyłączyć z eksploatacji = wymienić lub naprawić (o ile to możliwe na miejscu) zgodnie z kryteriami.

2. Podstawy

2.1 Zlecenie i fakturowanie inspekcji EVIC

KPP lub podmiot wykonujący prace na jego zlecenie musi podać posiadaczowi kody EVIC odnoszące się do czynności wykonanej na wagonie w terminie jednego miesiąca od chwili opuszczenia zakładu naprawczego przez wagon zgodnie z Anekssem nr 6 do Załącznika nr 10.

W przypadku wymiany zestawu kołowego po inspekcji EVIC zakład i posiadacz powinni komunikować się w sposób zgodny z Załącznikiem nr 7 (Wzór H^R).

2.2 Kwalifikacje personelu

Inspekcje wizualne na podstawie niniejszego katalogu EVIC mają być przeprowadzone przez odpowiednio wykwalifikowany personel.

Do przeprowadzenia inspekcji wizualnej EVIC nie jest konieczne posiadanie kwalifikacji personelu badań nieniszczących (NDT) zgodnie z normą.

Pracownicy biorący udział w inspekcjach powinni przejść jednodniowe szkolenie z zakresu prawidłowego stosowania niniejszej procedury.

Zakład naprawczy jest odpowiedzialny za aktualizację listy pracowników przeszkolonych do przeprowadzania inspekcji wizualnej.

3. Przeprowadzenie inspekcji wizualnej

3.1 Wykonywanie inspekcji wizualnej

Przeprowadzenie inspekcji wizualnej osi zestawu wagonu towarowego pod kątem wykrycia uszkodzeń materiału i powłoki (jeśli występuje) jest obowiązkowe.

- podczas drobnych prac utrzymaniowych,
- przy każdym pobycie wagonu w zakładzie naprawczym (nie dotyczy napraw realizowanych przez serwis mobilny),

i gdy spełniony jest jeden z poniższych warunków:

- wagon jest na kanale rewizyjnym lub
- wagon jest uniesiony.

W wypadku niedających się ocenić uszkodzeń (uszkodzeń nieopisanych w odpowiednio szczegółowy sposób w EVIC), przeprowadzający inspekcję EVIC musi skontaktować się z posiadaczem wagonu w celu uzyskania dalszych instrukcji.

Nowo montowane zestawy kołowe w miejsce wymontowanych muszą mieć status „EVIC ok”.

EVIC nie zastępuje istniejących zasad utrzymania. W pierwszej kolejności należy zastosować obowiązujące zasady utrzymania, a następnie przeprowadzić inspekcję EVIC. Jeżeli oś zostanie odrzucona zgodnie z obowiązującymi zasadami utrzymania, przeprowadzenie kontroli EVIC nie jest konieczne.

Inspekcja wizualna obejmuje całą powierzchnię osi pomiędzy kołami. Patrz także specjalne wskazówki dla obszaru przedpiaścia w EVIC.

Obszar podlegający kontroli ma zostać sprawdzony pod kątem:

- uszkodzeń mechanicznych (rowki, wżery, karby, pęknięcia)
- uszkodzenia powierzchni (skorodowane obszary powierzchni, ślady korozji)
- uszkodzenia powłoki (z korozją lub bez) jeśli występuje.

Przykładowe ilustracje w EVIC (uszkodzenia typowe) służą do identyfikacji niedopuszczalnych rodzajów uszkodzeń.

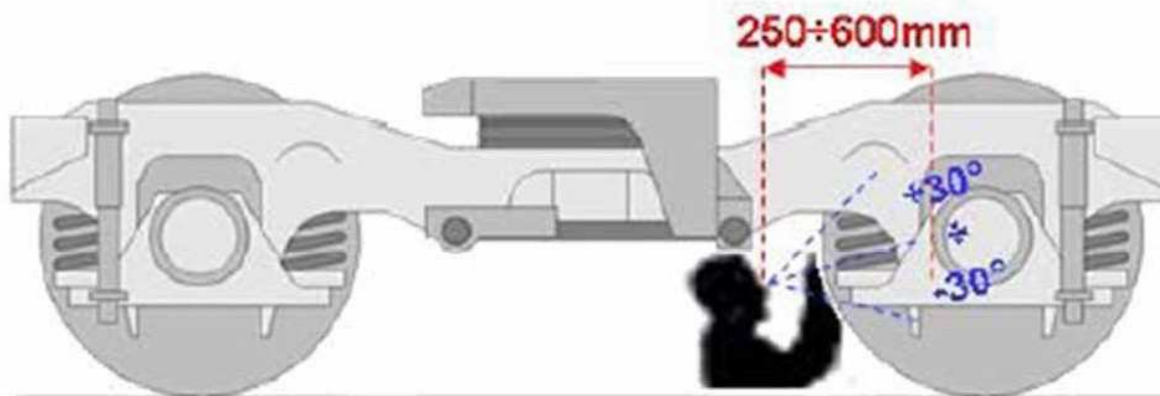
Nie jest konieczne czyszczenie osi. W przypadkach wątpliwych powinno się oczyścić (miejscowo) oś, aby można było przeprowadzić kontrolę.

Jeżeli światło dzienne jest niewystarczające aby zapewnić odpowiednią widoczność osi należy użyć dodatkowego źródła światła białego.

Osie z niedopuszczalnymi uszkodzeniami, o ile tylko jest to możliwe, naprawia się stosując się do odpowiednich zaleceń. W przeciwnym razie osie trzeba wymienić.

Rysunek poniżej przedstawia prawidłową pozycję pracownika przeprowadzającego inspekcję wizualną.

Jeżeli zestaw kołowy nie może się obracać (gdy wagon nie jest uniesiony) trzeba zastosować inną metodę gwarantującą możliwość obejrzenia całej osi.



Rys. 2. Inspekcja wizualna: kąty i odległości kontroli

3.2 Działania podejmowane po przeprowadzeniu inspekcji wizualnej (przypadki)



Następujące przypadki opisują działania do podjęcia po przeprowadzeniu inspekcji wizualnej osi zestawu:

- A Niezwłocznie wyłączyć zestaw kołowy z eksploatacji
- B Wyłączyć zestaw kołowy z eksploatacji po rozładowaniu wagonu i/lub odesłaniu wagonu do wskazanego przez posiadacza zakładu naprawczego.
- C Pozostawić zestaw kołowy w eksploatacji do czasu następnej rewizji/przeglądu wagonu, bądź na miejscu dokonać naprawy uszkodzenia na zestawie kołowym.
Przy następnej rewizji/przeglądzie wyłączenie z eksploatacji jest obowiązkowe.



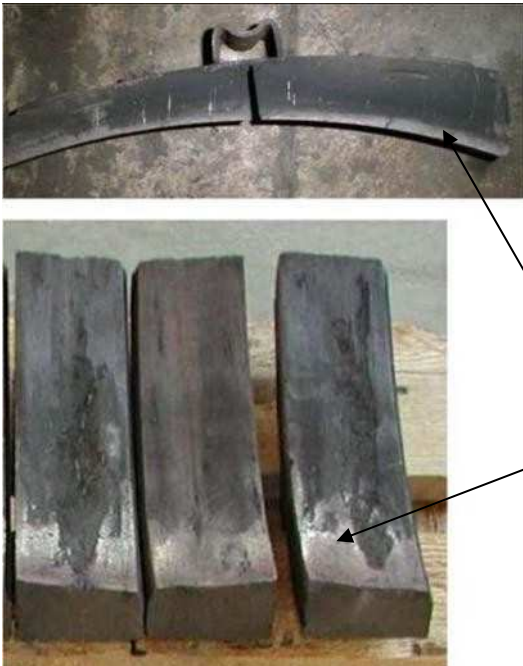
Wyłączyć z eksploatacji = wymienić lub naprawić (o ile to możliwe na miejscu), zgodnie z kryteriami.

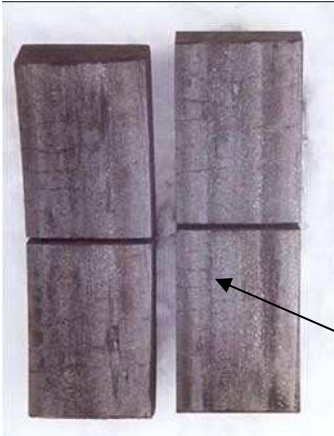


Załącznik nr 10 - Aneks nr 4

WSTAWKI KLOCKÓW KOMPOZYTOWE: KIEDY WYMIENIAĆ A KIEDY NIE

Zdjęcie	Opis, wartość graniczna	Działania, które należy podjąć
	<p>Rysunek 1. Na większości powierzchni klocka widoczne są wgłębienia (wyżłobienia) i/lub błyszczące ślady metaliczne</p>	<p>Wymienić</p> <p><u>Uwaga:</u> Sprawdzić powierzchnię toczną koła zgodnie z Rozdziałem A, punkt 1.6.1</p>
	<p>Rysunek 2. Materiał ciemny oddzielił się od płyty na odległość większą niż >25 mm</p>	<p>Wymienić</p>

Zdjęcie	Opis, wartość graniczna	Działania, które należy podjąć
	<p>Rysunek 3. Pęknięcie na szczelinie dylatacyjnej (określony punkt zerwania) Początkowe pęknięcie lub pęknięcie na klocku hamulcowym.</p>	<p>Nie wymieniać</p>
	<p>Rysunek 4. Pęknięcia równoległe do obwodu koła na długości > 25 mm</p>	<p>Wymienić</p>
	<p>Rysunek 5. Znacząca różnica w grubości wstawki na jej górnym i dolnym końcu (zużycie jednostronne). Grubość poniżej 10mm</p>	<p>Wymienić</p>

Zdjęcie	Opis, wartość graniczna	Działania, które należy podjąć
	<p>Rysunek 6. Na materiale wstawki widoczne jest początkowe pęknięcie promieniowe</p>	<p>Nie wymieniać</p>
	<p>Rysunek 7. Promieniowe pęknięcie klocka hamulcowego od powierzchni ciernej do płyty: klocek hamulcowy wykazuje promieniowe pęknięcie od powierzchni ciernej do płyty/krawędzi płyty, niepołożone na szczelinie dylatacyjnej (wyznaczony punkt zerwania)</p>	<p>Wymienić</p>
	<p>Rysunek 8. „Biała powłoka” widoczna na powierzchni stycznej i w głąb do ok. 10 mm lub znaczące obłupianie na powierzchni stycznej wraz z silnym zwęglaniem</p>	<p>Nie wymieniać</p> <p><u>Uwaga:</u> Sprawdzić zestaw zgodnie z Rozdziałem A, punkt 1.18.</p>

Zdjęcie	Opis, wartość graniczna	Działania, które należy podjąć
	<p>Rysunek 9. Mocno rozgałęzione pęknięcia o wyglądzie pęknięć termicznych, które rozciągają się głównie osiowo (ale nie są to pęknięcia cieplne, patrz: zeszklenie) i warstwa zwęglenia</p>	<p>Nie wymieniać</p>
	<p>Rysunek 10. Kruszenie materiału ciernego na ponad 1/4 długości wstawki (odpowiadające całkowitej długości > 63mm dla wstawki hamulcowej 250mm lub całkowitej długości > 80mm dla wstawki hamulcowej 320mm)</p>	<p>Wymienić</p>
	<p>Rysunek 11. Uszkodzenie klocka hamulcowego w wyniku nagromadzenia się metalu na zestawie kołowym lub kole płaskim</p>	<p>Wymienić</p> <p><u>Uwaga:</u> Sprawdzić powierzchnię koła zgodnie z Rozdziałem A, punkt 1.6.1</p>

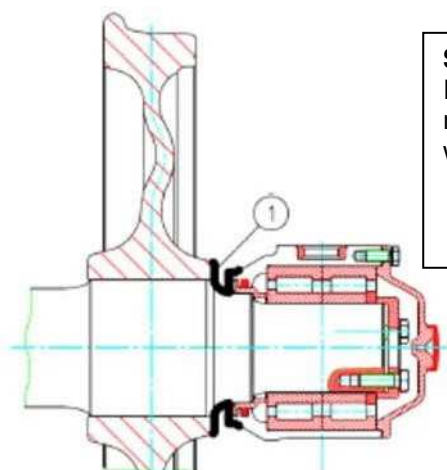
ZAŁĄCZNIK 10, ANEKS 5

WERYFIKACJA I POSTĘPOWANIE ZE ŚLADAMI SMARU/OLEJU NA KOŁACH I MAŹNICACH

Dotyczy wagonów wyłączonych z eksploatacji z powodu utraty smaru, lub w których przy inspekcji osi/podwozia odnotowano wyciek smaru (np. zgodnie z Europejskim Katalogiem Inspekcji Wizualnej EVIC).

Uwaga Ogólna:

Opisana dalej procedura musi być stosowana wyłącznie, jeśli system wykrycia zagrzanego łożyska nie podał informacji „zagrzone łożysko” lub „temperatura”!



Strefa 1

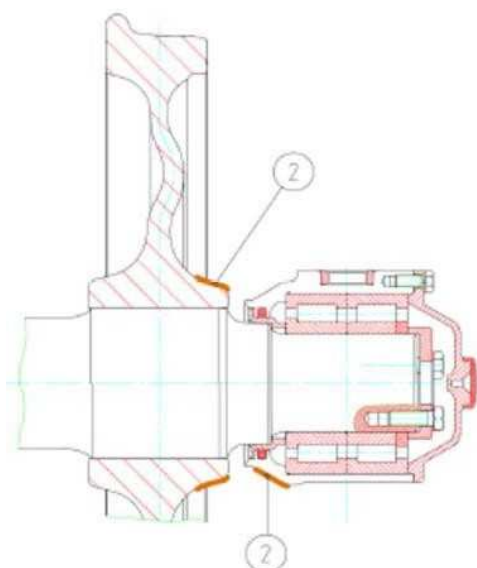
Rozciąga się od wnętrza korpusu maźnicy do pionowej części piasty włącznie, wliczając w to także oś.

Smar na korpusie maźnicy - strefa 1

Osie ze smarem lub olejem w „strefie 1” mogą pozostać pod wagonem, jeśli w odpowiednich miejscach podjęte zostaną następujące czynności:

Czynności do podjęcia:

- Należy powiadomić posiadacza wagonu. W jego kompetencji leży wydanie polecenia naniesienia oznaczenia na zestawie kołowym lub wprowadzenia go do bazy danych i podjęcie decyzji, czy zestaw kołowy może pozostać pod wagonem, czy też powinien zostać wymieniony.
- Jeśli posiadacz wagonu ustali, że zestaw kołowy może pozostać pod wagonem, należy wytrzeć nadmiar smaru lub oleju.

**Strefa 2**

Rozciąga się:

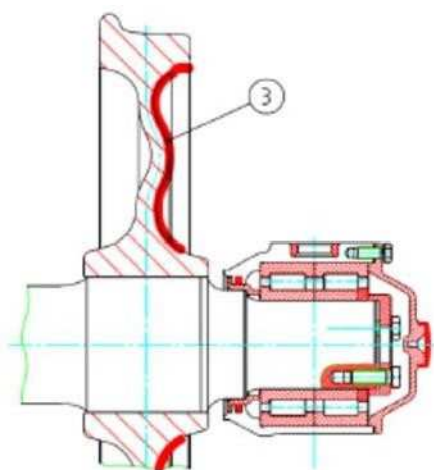
- od końca strefy 1 do płaskiej części piasty (na ok. 1 cm)
- na ukośną część korpusu stykającą się ze strefą 1.

Smar na korpusie maźnicy - strefa 2

Zestawy kołowe ze smarem lub olejem w „strefie 2” mogą pozostać pod wagonem, jeśli w odpowiednich miejscach podjęte zostaną następujące czynności:

Czynności do podjęcia:

- Należy powiadomić posiadacza wagonu. W jego kompetencji leży wydanie polecenia naniesienia oznaczenia na zestawie kołowym lub wprowadzenia go do bazy danych i podjęcie decyzji, czy zestaw kołowy może pozostać pod wagonem, czy też powinien zostać wymieniony.
- Jeśli posiadacz wagonu ustali, że zestaw kołowy może pozostać pod wagonem, należy wytrzeć nadmiar smaru lub oleju.

**Strefa 3**

Obejmuje część piasty koła sąsiadującego ze strefą 2.

Ślady oleju i smaru na korpusie maźnicy - strefa 3

Dla zestawów kołowych z odpryskami smaru na tarczy koła w „strefie 3”, jeśli te odpryski nie pochodzą **NIE ZACZYNAJĄ SIĘ** od piasty lub maźnicy ale **poza korpusem maźnicy**,

albo

jeśli dają się zaobserwować ślady smaru, wychodzące promieniowo z korpusu maźnicy, rozrzucone nieregularnie po „strefie 3”.

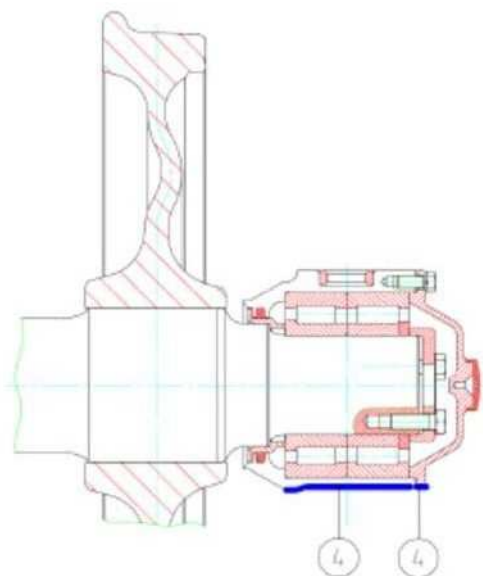
zestawy kołowe mogą pozostać pod wagonem, jeśli w odpowiednich miejscach podjęte zostaną następujące czynności:

Czynności do podjęcia:

- Należy powiadomić posiadacza wagonu. W jego kompetencji leży wydanie polecenia naniesienia oznaczenia na zestawie kołowym lub wprowadzenia go do bazy danych i podjęcie decyzji, czy zestaw kołowy może pozostać pod wagonem, czy też powinien zostać wymieniony.
- Jeśli posiadacz wagonu ustali, że zestaw kołowy może pozostać pod wagonem, należy wytrzeć nadmiar smaru lub oleju.

Olej/smar rozprowadzony regularnie po całym obwodzie piasty - strefa 3

Jeśli smar wychodzi promieniowo z korpusu maźnicy i rozszerza się w jednorodny sposób po całej tarczy koła, lub na przejściu między tarczą koła a wieńcem koła, zestaw kołowy należy wymontować i wymienić za Wzorem H^R.

**Strefa 4**

Obejmuje część piasty koła sąsiadującą ze strefą 2, spód korpusu maźnicy i zewnętrzną część pokrywy maźnicy.

Wyciek oleju/smaru na dnie korpusu maźnicy - strefa 4

Jeśli smar daje się zaobserwować w „strefie 4”, należy zidentyfikować miejsce, z którego następuje wyciek smaru lub oleju. Procedura, jaką należy zastosować zależy od źródła problemu:

- smar/olej wychodzi ze stref 1 i 2, w granicach obudowy maźnicy i wycieka pod obudową maźnicy;
- występują ślady smaru/oleju na pokrywie maźnicy, biegnące pod obudową maźnicy;
- obudowa maźnicy jest pęknięta/rozbita.

Czynności do podjęcia jeśli mają zastosowanie punkty a lub b:

- Należy powiadomić posiadacza wagonu. W jego kompetencji leży wydanie polecenia naniesienia oznaczenia na zestawie kołowym lub wprowadzenia go do bazy danych i podjęcie decyzji, czy zestaw kołowy może pozostać pod wagonem, czy też powinien zostać wymieniony.
- Jeśli posiadacz wagonu ustali, że zestaw kołowy może pozostać pod wagonem, należy wytrzeć nadmiar smaru lub oleju.

Czynności do podjęcia jeśli ma zastosowanie punkt c:

- Usunąć zestaw kołowy z wagonu i wymienić go za Wzorem H^R.

ZAŁĄCZNIK 10, ANEKS 6

KODY INTERWENCJI

Niniejsza lista obejmuje rodzaje interwencji przeprowadzanych zgodnie z Umową AVV/GCU. Należy je zgłosić posiadaczowi za pośrednictwem KPP lub podmiotu wykonującego prace na jego zlecenie, z wykorzystaniem oznaczeń kodowych podanych w kolumnie 2. Wszystkie kody interwencji muszą być zgłoszone,. Oznaczenia kodowe należy wskazać na fakturze i/lub wysłać oddzielnie do posiadacza. Jako dane podstawowe należy podać co najmniej numer wagonu, nazwa zakładu naprawczego, data wjazdu i wyjazdu z zakładu naprawczego. Wszelkie konieczne dodatkowe informacje i wartości pomiarowe mogą być przekazywane z wykorzystaniem oznaczeń kodowych lub na oddzielnej liście. Wszystkie raporty muszą być wysłane bez wezwania.

Struktura listy:

Kolumna 1, kod interwencji AVV/GCU: kod interwencji powinien zostać przesłany posiadaczowi.

Przykład: objaśnienie kodu CU12345

CU:	wskazuje, że kod pochodzi z Załącznika nr 10 do Umowy AVV/GCU
1:	Część Umowy AVV/GCU, Załącznik nr 9 lub 10
234:	nr sekwencji
5:	zakres interwencji:
	0.....inspekcja
	1.....naprawa, poprawienie (bez spawania)
	2.....wymiana
	3.....spawanie

Kolumna 2, czynność: opis czynności: na żądanie może zostać wysłany wraz z kodem interwencji.

Kolumna 3, istotne informacje dodatkowe: posiadaczowi należy przekazać wskazane wartości pomiarowe, dane dotyczące położenia i ewentualne raporty.

Kolumna 4, inspekcja zgodnie z Załącznikiem nr 9: naprawa odnosząca się do uszkodzenia opisanego w Załączniku nr 9 do Umowy AVV/GCU.

Kolumna 5, inspekcja zgodnie z Załącznikiem nr 10: naprawa odnosząca się do uszkodzenia opisanego w Załączniku nr 10 do Umowy AVV/GCU.

Kod interwencji wg Umowy GCU	Naprawa (Naprawy)	Wszelkie dodatkowe niezbędne informacje	Inspekcja zgodnie z Załącznikiem nr 9	Zasady zgodnie z Załącznikiem nr 10 do Umowy CGU
CU10010	Zmierz zestaw kół zgodnie z poszczególnymi punktami pkt A1.	Numer zestawu, wartość, punkt pomiarowy	1.1.1, 1.3.1, 1.4, 1.7.1	1.1-1.6, 1.9, 1.18, 1.19
CU10012	Wymień zestaw kołowy, jeśli zmierzone wartości nie mieszczą się w zakresie tolerancji	Numer zestawu, Wzór H ^R , wartość, punkty pomiarowe		1.1-1.6, 1.9, 1.18, 1.19
CU10020	Sprawdź wzrokowo zestaw kołowy	Numer zestawu	1.2.1, 1.3.2, 1.6.1, 1.6.3, 1.8.2	1.6-1.8, 1.10 -1.15.1
CU10022	Wymień zestaw kołowy w następstwie badania wzrokowego	Numer zestawu, Wzór H ^R	1.5	1.6-1.8, 1.10 -1.15.1
CU10150	Sprawdź zgodnie z katalogiem EVIC			1.15.2
CU10152	Wymień zestaw kołowy w następstwie inspekcji wizualnej (EVIC)	Numer zestawu, Wzór H ^R		1.15.2
CU10160	Sprawdź czy obręcz nie jest luźna		1.1.2-1.1.6	1.16
CU10162	Wymień zestaw kołowy po sprawdzeniu czy obręcz nie poluzowała się	Numer zestawu, Wzór H ^R		1.16
CU10170	Zmierz zestaw kołowy zgodnie z pkt 1.17 (pomiar trzypunktowy)	Numer zestawu, wartości		1.17
CU10172	Wymień zestaw kołowy, jeśli zmierzone wartości przekraczają zakres tolerancji określony w pkt 1.17.	Numer zestawu, Wzór H ^R		1.17
CU10180	Zbadaj pod kątem przegrzania			1.18
CU10181	Zestawy kołowe termostabilne przeciążone termiczne bez wymiany zestawu	Numer zestawu		1.18
CU10200	Sprawdź czy nie nastąpiła utrata smaru/oleju	Numer zestawu, położenie maźnicy	1.8.1	1.20
CU10201	Wyczyść ubytki smaru zgodnie z Anekssem nr 5	Numer zestawu, położenie maźnicy		1.20
CU10281	Przeprowadź reprofiliację koła monoblokowego	Numer zestawu, wartość, raport pomiarowy		1.28
CU10322	Wymień zestaw kołowy w następstwie zagrzenia łożyska	Numer zestawu, Wzór H ^R	1.2.2.2, 1.8.3	1.32
CU20010	Przeprowadź inspekcję wizualną zawieszenia resora piórowego	Położenie maźnicy	2.1.1-2.1.4, 2.1.6	2.1, 2.2, 2.4, 2.7
CU20012	Wymień sprężynę zawieszenia resora piórowego	Położenie maźnicy, Wzór H, wskaż powód wymiany	2.1.1-2.1.4, 2.1.6	2.1, 2.2, 2.4, 2.7
CU20030	Sprawdź sprężyny śrubowe	Położenie maźnicy	2.5.1, 2.5.2.x	2.3, 4.20-4.23
CU20032	Wymień sprężynę śrubową	Położenie maźnicy, Wzór H, wskaż powód wymiany		2.3, 4.20-4.23
CU20050	Sprawdź odległość między mocowaniem resora/sprężyny a stałą częścią ramy wózka lub wagonu	Położenie maźnicy	2.1.5, 2.5.6	2.5
CU20051	Popraw odległość między mocowaniem resora/sprężyny a stałą częścią ramy wózka lub wagonu	Położenie maźnicy	2.1.5, 2.5.6	2.5
CU20060	Sprawdź ślady kontaktu między mocowaniem resora/sprężyny a stałą częścią ramy wózka lub wagonu	Położenie maźnicy	2.4.4, 2.5.6	2.6
CU20061	Napraw przyczyny i zamaluj ew. ślady kontaktu między mocowaniem resora/sprężyny a stałą częścią ramy wózka lub wagonu	Położenie maźnicy, czynności szczegółowe	2.4.4, 2.5.6	2.6

Kod interwencji wg Umowy GCU	Naprawa (Naprawy)	Wszelkie dodatkowe niezbędne informacje	Inspekcja zgodnie z Załącznikiem nr 9	Zasady zgodnie z Załącznikiem nr 10 do Umowy CGU
CU20080	Sprawdź elementy tworzące zawieszenie elastyczne	Położenie maźnicy	2.4.2- 2.4.4	2.8
CU20082	Wymień elementy tworzące zawieszenie elastyczne	Położenie maźnicy, wskaż powód wymiany	2.4.2- 2.4.4	2.8
CU20092	Wymień sworzeń resora	Położenie maźnicy, wskaż powód wymiany	2.4.3	2.8
CU30030	Sprawdź przewód główny hamulca			3.3
CU30040	Sprawdź wskaźnik hamulca tarczowego			3.4
CU30050	Sprawdź części mechaniczne hamulca		3.1.1	3.1-3.2, 3.6, 3.13
CU30060	Sprawdź podwiesie		3.1.2	3.5
CU30061	Popraw/wyprostuj podwiesie		3.1.2	3.5
CU30062	Wymień podwiesie		3.1.2	3.5
CU30070	Sprawdź klocki hamulcowe		3.2	3.6-3.8
CU30072	Wymień klocki hamulcowe		3.2	3.6-3.8
CU30100	Sprawdź sprzęgi hamulcowe		3.3.2	3.9-3.10
CU30102	Wymień sprzęgi hamulcowe		3.3.2	3.9-3.10, 3.17
CU30110	Sprawdź wysokość sprzęgów hamulcowych w odniesieniu do główki szyny			3.11
CU30111	Popraw wysokość sprzęgów hamulcowych w odniesieniu do główki szyny			3.11
CU30120	Sprawdź kurek odcinający		3.3.5	3.12
CU30121	Wymień kurek odcinający		3.3.5	3.12
CU30131	Zdemontuj lub zabezpiecz uszkodzone lub poluzowane części hamulca	Wskaż, które części zostały usunięte lub zabezpieczone		3.13
CU30150	Sprawdź hamulec ręczny		3.5	3.15
CU30151	Napraw hamulec ręczny		3.5.1	3.15
CU30190	Przeprowadź test hamulca według UIC 543-1	Raport testu hamulca		3.19
CU30200	Sprawdź ciągną odłużniacza		3.1.5	3.20
CU30202	Wymień ciągną odłużniacza		3.1.5	3.20
CU30210	Sprawdzić skuteczność hamowania po wymianie klocków hamulcowych i/lub zestawu kołowego			1.37, 3.21
CU40010	Sprawdź ostoję wagonu		4.1.1, 4.1.2	4.1
CU40020	Sprawdź kołnierze podłużnic, czołownic i ukośnic pod względem naprężeń od urządzenia ciągnącego		4.1.1, 4.1.2	4.2
CU40030	Sprawdź spoiny ostoi wagonu		4.1.1, 4.1.2	4.3
CU40033	Napraw ostoję wagonu przez spawanie	Wskazanie zgodnie z EN 15085- 2	4.1.1, 4.1.2	4.3
CU40060	Sprawdź blachy odiskierne		3.4	4.6, 4.7
CU40061	Napraw blachy odiskierne	Położenie maźnicy	3.4	4.6, 4.7
CU40062	Wymień blachy odiskierne	Położenie maźnicy	3.4	4.6, 4.7
CU40080	Sprawdź widły maźnicze i zwory		4.2.x; 4.3.1, 4.4.x	4.8-4.10
CU40081	Napraw widły maźnicze		4.2.x, 4.3.1	4.8-4.10
CU40082	Wymień widły maźnicze		4.2.x, 4.3.1	4.8-4.10
CU40102	Wymień zworę wideł maźniczych	Położenie maźnicy	4.2.x, 4.3.1	4.8-4.10
CU40110	Sprawdź koziółki resorowe sprężyny nośnej		4.5.1	4.11
CU40111	Napraw koziółki resorowe sprężyny nośnej		4.5.1	4.11
CU40112	Wymień koziółki resorowe sprężyny nośnej	Położenie maźnicy	4.5.1	4.11
CU40120	Sprawdź wózki		4.7.x	4.12-4.15
CU40130	Sprawdź spoiny na ramach wózków	Numer wózka lub położenie maźnicy	4.7.x	4.12-4.15
CU40133	Napraw ramę wózka przez spawanie	Numer wózka lub położenie maźnicy	4.7.x	4.12-4.15
CU40140	Sprawdź mocowania ślizgów oparcia pudła		4.8.3	4.14
CU40141	Napraw mocowania ślizgów oparcia pudła		4.8.3	4.14
CU40142	Wymień elementy ślizgu oparcia pudła		4.8.3	4.14
CU40160	Sprawdź gniazdo czopa skrętu wózka	Numer wózka lub położenie maźnicy	4.6.1	4.16
CU40162	Wymień gniazdo czopa skrętu wózka	Numer wózka lub położenie maźnicy	4.6.1	4.16
CU40170	Sprawdź czop skrętu	Numer wózka lub położenie maźnicy	4.6.1	4.17

Kod interwencji wg Umowy GCU	Naprawa (Naprawy)	Wszelkie dodatkowe niezbędne informacje	Inspekcja zgodnie z Załącznikiem nr 9	Zasady zgodnie z Załącznikiem nr 10 do Umowy CGU
CU40172	Wymień czop skrętu	Numer wózka lub położenie maźnicy	4.6.1	4.17
CU40180	Sprawdź ślizgi wideł maźniczych		4.4.x	4.18
CU40183	Napawaj ślizgi wideł maźniczych	Położenie maźnicy	4.4.x	4.18
CU40190	Sprawdź linkę uziemiającą		4.6.2.x	4.19
CU40191	Zamocuj linkę uziemiającą	Numer wózka lub położenie maźnicy	4.6.2.x	4.19
CU40192	Wymień linkę uziemiającą	Numer wózka lub położenie maźnicy	4.6.2.x	4.19
	Wymień luźne lub brakujące nity, śruby			
CU40322	lub sworznie wideł maźniczych	Położenie maźnicy		4.32
CU40331	Wyczyść powierzchnię styku zawieszenia amortyzatora uderzeń	Położenie maźnicy		4.33
CU40343	Przyspawaj płytki cierne do wózka	Numer wózka lub położenie maźnicy		4.34
CU50010	Zmierz wysokość zderzaków	Wysokość każdego zderzaka	5.1.2	5.1
CU50030	Sprawdź zderzaki, „punkty z gwiazdką”		5.1.1, 5.2.x, 5.3.x, 5.4.x, 5.5.x	5.3, 5.7, 5.8, 5.9
CU50032	Wymień śrubę mocującą zderzaka		5.4.4.x	5.3
CU50040	Sprawdź zderzaki: mocowanie, sprężynę, pochwę		5.1.1, 5.2.x, 5.3.x, 5.4.x, 5.5.x	5.4, 5.5, 5.6
CU50042	Wymień zderzaki na jednej stronie			5.23
CU50081	Nasmaruj tarcze zderzaka		5.2.3.1	5.8
CU50091	Wyszlifuj tarcze zderzaka po wykryciu wyżłobień		5.2.3.2	5.9.1, 5.9.2
CU50110	Sprawdź hak ciąglowy i sprzęg śrubowy		5.6.x	5.11, 5.12, 5.13, 5.14, 5.19
CU50111	Popraw wysokość sprzęgów śrubowych w odniesieniu do główki szyny		5.6.3	5.11
CU50132	Wymień sprzęg śrubowy			5.13
CU50141	Nasmaruj sprzęg śrubowy			5.14.1
CU50142	Wymień hak ciąglowy		5.7.1.x	5.13
CU50150	Sprawdź drąg ciąglowy		5.8.1	5.15
CU50170	Sprawdź prowadnik haka		5.6.2	5.17, 5.18
CU50172	Wymień prowadnik haka		5.6.2	5.17, 5.18
CU50200	Sprawdź hak do zawieszenia sprzęgu		5.6.2	5.20
CU50201	Napraw hak do zawieszenia sprzęgu		5.6.2	5.20
CU50202	Wymień hak do zawieszenia sprzęgu		5.6.2	5.20
CU50213	Napraw drąg ciąglowy tymczasowo przez spawanie			5.21
CU50220	Sprawdź amortyzator		5.9.1	5.22
CU50221	Napraw amortyzator		5.9.1	5.22
CU50252	Wymień uszkodzone lub odkształcone elementy CRASH		5.5.2	5.26
CU50262	Wymień uszkodzone lub odkształcone elementy CRASH na standardowy zderzak		5.5.2	5.26
CU60020	Sprawdź pudło wagonu		6.1.3.x, 6.1.4.x, 6.1.7.9	6.1, 6.2
CU60021	Napraw pudło wagonu		6.1.3.x, 6.1.4.x	6.2
CU60022	Napraw pudło wagonu po przekroczeniu skrajni ładunkowej		6.1.3.x, 6.1.4.x	6.2
CU60030	Sprawdź sprzęgi grzewcze lub podobne			6.3
CU60031	Skoryguj minimalną wysokość sprzęgów grzewczych od główki szyny			6.3

Kod interwencji wg Umowy GCU	Naprawa (Naprawy)	Wszelkie dodatkowe niezbędne informacje	Inspekcja zgodnie z Załącznikiem nr 9	Zasady zgodnie z Załącznikiem nr 10 do Umowy CGU
CU60040	Sprawdź części ruchome oraz ich urządzenia sterujące			6.4
CU60041	Przywróć funkcjonalność eksploatacyjną części ruchomych oraz ich urządzeń sterujących			6.4
CU60050	Sprawdź podłogę		6.1.5.x	6.5
CU60051	Napraw podłogę		6.1.5.x	6.5
CU60060	Sprawdź drzwi przesuwne i składane ściany boczne		6.1.6.x	6.6
CU60061	Przywróć funkcjonalność eksploatacyjną drzwi przesuwnych i składanych ścian bocznych		6.1.6.x	6.6
CU60070	Sprawdź ryglowanie drzwi		6.1.6.x	6.7
CU60071	Przywróć funkcjonalność eksploatacyjną ryglowań drzwi		6.1.6.x	6.7
CU60080	Sprawdź szczelność drzwi		6.1.6.x	6.8
CU60081	Przywróć szczelność drzwi		6.1.6.x	6.8
CU60090	Sprawdź układy prowadnicze i ryglujące		6.1.6.x	6.9
CU60091	Przywróć funkcjonalność eksploatacyjną układów prowadniczych i ryglujących		6.1.6.x	6.9
CU60092	Wymień układy prowadnicze i ryglujące		6.1.6.x	6.9
CU60100	Sprawdź stopnie i poręcze		6.1.7.1-6.1.7.4	6.10, 6.11, 6.12
CU60101	Przywróć funkcjonalność stopni i poręczy		6.1.7.1-6.1.7.4	6.10, 6.11, 6.12
CU60102	Wymień stopnie i poręcze	Wskaż wymienione części	6.1.7.1-6.1.7.4	6.10, 6.11, 6.12
CU60130	Sprawdź skrzynki na nalepki, tablicę na oznaczenia, itp.		6.1.7.5,6.1.7.6	6.13
CU60131	Napraw skrzynki na nalepki, tablicę na oznaczenia, tabliczkę odchylną, itp.		6.1.7.5,6.1.7.6	6.13
CU60132	Wymień skrzynki na nalepki, tablicę na oznaczenia, tabliczkę odchylną, itp.	Wskaż wymienione części	6.1.7.5,6.1.7.6	6.13
CU60140	Sprawdzić oznaczenia zgodnie z Załącznikiem nr 11		6.1.x, 6.2.x	6.14
CU60141	Przywróć oznaczenia do zgodności z przepisami		6.1.x, 6.2.x	6.14
CU60150	Sprawdź klapy wentylacyjne		6.2.1.x	6.15
CU60151	Napraw klapy wentylacyjne		6.2.1.x	6.15
CU60152	Wymień klapy wentylacyjne		6.2.1.x	6.15
CU60160	Sprawdź dźwignie uruchamiające oraz zapadki		6.2.2.x	6.16
CU60161	Napraw dźwignie uruchamiające oraz zapadki		6.2.2.x	6.16
CU60162	Wymień dźwignie uruchamiające oraz zapadki		6.2.2.x	6.16
CU60170	Sprawdź pokrycie dachu i okapy		6.2.3	6.17
CU60171	Napraw pokrycie dachu i okapy		6.2.3	6.17
CU60180	Sprawdź dach otwierany		6.2.4.x	6.18
CU60181	Napraw dach otwierany		6.2.4.x	6.18
CU60190	Sprawdź włazy dachowe		6.2.4.x	6.19
CU60191	Przywróć funkcjonalność eksploatacyjną włazów dachowych			6.19
CU60200	Sprawdź ryglowania drzwi bocznych		6.3.1.x	6.20
CU60201	Napraw ryglowania drzwi bocznych		6.3.1.x	6.20
CU60210	Sprawdź zamknięcia klap ścian czołowych i bocznych		6.3.1.x, 6.3.2.x	6.21
CU60211	Napraw zamknięcia klap ścian czołowych i bocznych		6.3.1.x, 6.3.2.x	6.21
CU60222	Wymień części zamknięć tylnych i bocznych			6.22
CU60230	Sprawdź obwodzinę górną		6.3.3.x	6.23
CU60231	Napraw obwodzinę górną		6.3.3.x	6.23
CU60240	Sprawdź burtę		6.4.1.x	6.24
CU60241	Przywróć funkcjonalność burt		6.4.1.x	6.24
CU60250	Sprawdź zawiasy, sworznie i zamknięcia burt		6.4.2.x	
CU60251	Napraw zawiasy, sworznie i zamknięcia burt		6.4.2.x	6.25
CU60260	Sprawdź kłonicę		6.4.3.x	6.26, 6.46

Kod interwencji wg Umowy GCU	Naprawa (Naprawy)	Wszelkie dodatkowe niezbędne informacje	Inspekcja zgodnie z Załącznikiem nr 9	Zasady zgodnie z Załącznikiem nr 10 do Umowy CGU
CU60261	Przywróć funkcjonalność kłonic		6.4.3.x	6.26, 6.46
CU60262	Wymień kłonicę		6.4.3.x	6.26, 6.46
CU60270	Sprawdź składane podkłady ładunkowe		6.4.4.x	6.27
CU60271	Napraw składane podkłady ładunkowe		6.4.4.x	6.27
CU60280	Sprawdź odkształcenia zbiornika		6.5.1.x, 6.5.2.x	6.28
CU60285	Sprawdź zbiornik, „punkty z gwiazdką”		6.5.1.x, 6.5.2.x, 6.5.3.x, 6.5.5.3, 6.5.5.6, 6.5.5.7, 6.5.5.8, 6.5.5.9, 6.5.5.10	6.28-6.32, 6.34, 6.35, 6.37
CU60310	Sprawdź stopnie, drabinki, pomosty, poręcze			6.31
CU60311	Napraw stopnie, drabinki, pomosty, poręcze			6.31
CU60320	Sprawdź okładzinę zbiornika, daszek przeciwsłoneczny oraz izolację		6.5.3.x	6.32
CU60321	Napraw okładzinę zbiornika, daszek przeciwsłoneczny oraz izolację		6.5.3.x	6.32
CU60330	Sprawdź czy zbiorniki i ich armatura napelniająca oraz armatura spustowa są szczelne		6.5.5.x	6.33
CU60331	Napraw wyciek ze zbiorników i armatury napelniającej i spustowej		6.5.5.1	6.33
CU60342	Wymień kołpaki		6.5.5.3	6.34
CU60350	Sprawdź kołnierz zaślepiający		6.5.5.6, 6.5.5.7, 6.5.5.8, 6.5.5.9	6.35
CU60351	Dokręć kołnierz zaślepiający		6.5.5.6, 6.5.5.7, 6.5.5.8, 6.5.5.9	6.35
CU60352	Wymień kołnierz zaślepiający		6.5.5.6, 6.5.5.7, 6.5.5.8, 6.5.5.9	6.35
CU60360	Sprawdź śrubę awaryjnego uruchamiania		6.5.5.12	6.36
CU60370	Sprawdź wskaźnik zamknięcia zaworu dennego		6.5.5.10	6.37
CU60380	Sprawdź pokrywę wjazdu górnego		6.5.6.2	6.38
CU60390	Sprawdź mechanizm zabezpieczający pokrycie plandekowe		6.6.1	6.39
CU60391	Przywróć funkcjonalność eksploatacyjną mechanizmu zabezpieczającego pokrycie plandekowe		6.6.1	6.39
CU60400	Sprawdź system blokujący kołpaki		6.6.2.x	6.40
CU60401	Przywróć funkcjonalność eksploatacyjną systemu blokującego kołpaki		6.6.2.x	6.40
CU60410	Sprawdź odchylny czołownic		6.6.3.1, 6.6.3.2	6.41
CU60411	Przywróć funkcjonalność odchylnych czołownic		6.6.3.1, 6.6.3.2	6.41
CU60420	Sprawdź koziółki oporowe i ich ryglowanie, łańcuchy mocujące oraz ich ucha		6.6.3.3 6.7.1.1 6.7.1.2 6.7.2	6.42
CU60421	Przywróć funkcjonalność eksploatacyjną koziółków oporowych i ich ryglowań, łańcuchów mocujących oraz ich uch		6.6.3.3 6.7.1.1 6.7.1.2 6.7.2	6.42
CU60430	Sprawdzić ramę obrotową (ACTS)		6.6.4.1, 6.6.4.5, 6.6.4.6	6.43
CU60431	Przywróć funkcjonalność ramy obrotowej (ACTS)		6.6.4.1, 6.6.4.5, 6.6.4.6	6.43
CU60440	Sprawdź zatrzaski (ACTS)		6.6.4.2	6.44
CU60441	Przywróć funkcjonalność zatrzasków (ACTS)		6.6.4.2	6.44
CU60450	Sprawdź zamknięcie środkowe (ACTS)		6.6.4.4	6.45
CU60451	Przywróć funkcjonalność zamknięć środkowych (ACTS)		6.6.4.4	6.45
CU60470	Sprawdź burty czołowe i mostki przejazdowe		6.6.5.3	6.47

Kod interwencji wg Umowy GCU	Naprawa (Naprawy)	Wszelkie dodatkowe niezbędne informacje	Inspekcja zgodnie z Załącznikiem nr 9	Zasady zgodnie z Załącznikiem nr 10 do Umowy CGU
CU60471	Napraw burty czołowe i mostki przejazdowe		6.6.5.3	6.47
CU60472	Wymień burty czołowe i mostki przejazdowe		6.6.5.3	6.47
CU60480	Sprawdź górny pomost ładunkowy i urządzenie wskaźnikowe		6.6.5.4, 6.6.5.5, 6.6.5.6, 6.6.5.7	6.48
CU60500	Sprawdź zawory i włazy		6.6.6.1, 6.6.6.2	6.50
CU60501	Napraw zawory i włazy		6.6.6.1, 6.6.6.2	6.50
CU60510	Sprawdź urządzenie blokujące i rozładunkowe			6.51
CU60511	Napraw urządzenie blokujące i rozładunkowe			6.51
CU61010	Sprawdź blokady sworzni kontenera			
CU61011	Napraw blokady sworzni kontenera			
CU61012	Wymień blokady sworzni kontenera			
CU61020	Sprawdź ściany działowe			
CU61021	Napraw ściany działowe			
CU61030	Sprawdź urządzenia zabezpieczające ładunek (np. uchwyty mocujące)			
CU61031	Napraw urządzenia zabezpieczające ładunek (np. uchwyty mocujące)			
CU61040	Sprawdź części luźne		6.1.7.7, 6.1.7.8	
CU61041	Wymień części luźne na części zapasowe		6.1.7.7, 6.1.7.8	
CU63900	Sprawdź plandekę wagonu		6.6.1.2, 6.6.1.3	6.39.1
CU63901	Napraw plandekę wagonu		6.6.1.2, 6.6.1.3	6.39.2
CU63930	Zbadać elementy utrzymujące i mocujące plandekę		6.6.1.5	6.39.3
CU63931	Naprawić elementy utrzymujące i mocujące plandekę		6.6.1.5	6.39.3
CU77271	Usuwanie i utylizacja pozostałości załadunku	Dodaj zdjęcie pozostałości	7.2.7	0 Zasady ogólne

Definicje terminów:

Sprawdź (sprawdzenie):	Czynności mające na celu określenie i ocenę aktualnego stanu lub wykonaniu pomiarów a także analizie i określeniu środków naprawczych
Położenie maźnicy	Położenie maźnicy zgodnie oznaczeniem na wagonie. W razie braku oznaczenia to liczyć od dowolnego końca wagonu (wybrać koniec)

**ZAŁĄCZNIK NR 11
DO OGÓLNEJ UMOWY O UŻYTKOWANIU
WAGONÓW TOWAROWYCH (GCU/AVV)**

NAPISY I ZNAKI NA WAGONACH

Spis treści

Pkt.	Temat	strona
1	Wstęp – postanowienia ogólne	4
2.1	Numer wagonu, kraj rejestracji, posiadacz, typ wagonu	5
2.2	Trafareta umowy specjalnej	7
2.3	Trafareta czynności utrzymaniowych (rewizyjna)	9
2.4	Znaki określające granicę obciążenia	10
2.5	Znak określający nośność	12
2.6	Znaki określające ładunki skupione, długość podpór (obciążenie)	13
2.7	Znak określający pojemność wagonów zbiornikowych i wskazanie dopuszczalnych ładunków	17
2.8	Znaki określające długość ładunkową i powierzchnię ładunkową	18
2.9	Znak określający rozstaw osi skrajnych, rozstaw czopów skrętu	19
2.10	Znak określający blachy odiskierne	19
2.11	Dodatkowe znaki na wagonach dopuszczonych do ruchu w Wielkiej Brytanii	21
2.12	Znak określający kąt pochylenia mostków przejściowych przy wjeździe na promy	22
2.13	Znak określający luźne części wagonowe	23
2.14	Znak dot. wnętrza wagonu: „Zakaz wbijania gwoździ lub klamer”	25
2.15	Oznaczenie wagonów z urządzeniami specjalnymi (samowyładowcze, z otwieranym dachem, itp.)	25
2.16	Znaki dla wagonów zbudowanych do ruchu pomiędzy krajami o różnych szerokościach torów	26
2.17	Znaki na wózkach z samoczynną zmianą rozstawu kół, nominalny rozstaw 1435 mm (automatyczna zmiana rozstawu zgodnie z kartą UIC 510-4)	26
2.18	Znaki na wózkach z samoczynną zmianą rozstawu kół, nominalny rozstaw 1520 mm (automatyczna zmiana rozstawu zgodnie z kartą UIC 510-4)	27
2.19	Dodatkowe znaki na wagonach dopuszczonych do ruchu w Hiszpanii i Portugalii	28
2.20	Trafareta dopuszczenia dla wagonów bez znaków TEN	29
2.21	Oznaczenie skrajni wagonu	29
3.1	Wysokość powierzchni ładunkowej na próżnych wagonach kontenerowych	30
3.2	Znaki dla wagonów do przewozów kombinowanych zgodnie z Kartą UIC 571-4	31
4.1	Znak określający długość ze zderzakami	38
4.2	Znak określający masę własną (tarę) i masę hamującą	39
4.3	Znaki informacyjne o urządzeniach nastawczych hamulców pneumatycznych, oznaczenie masy hamującej na wagonach. Skrót oznaczający typy hamulców (4.3.9)	41
4.4	Znaki dla wagonów wyposażonych w kompozytowe wstawki klocków hamulcowych	48
4.5	Znak dla wagonów wyposażonych w hamulec tarczowy	49
5.1	Znak dla wagonów niedopuszczonych do przejazdu przez jakiekolwiek górki rozrządowe	50
5.2	Znak dla wagonów na wózkach z rozstawem osi wewnętrznych większym niż 14,0 m, dopuszczonych do przejazdu przez górki rozrządowe	50
5.3	Znak dla wagonów niedopuszczonych do przejazdu przez działające hamulce torowe lub inne urządzenia rozrządowe lub hamujące	51
5.4	Znak zakazu rozrządzania na górkach rozrządowych (nalepka ruchowa)	51
5.5	Znak zakazu odrzutu i staczania z górek rozrządowych (nalepka ruchowa)	52
5.6	Znak zakazu odrzutu i staczania z górek rozrządowych wagonów ładownych	52
5.7	Oznakowanie ostrzegawcze wagonów wyposażonych w elementy CRASH	53

Pkt	Zawartość tematyczna	Strona
5.8	Oznakowanie ostrzegawcze na wagonach z amortyzatorem uderzeń o długim skoku	53
5.9	Oznakowanie ostrzegawcze na wystających hakach holowniczych (promowych)	54
5.10	Znak dla wagonów sprzęgniętych na stałe	54
5.11	Znak dla wagonów wózkowych, które mogą przejeżdżać tylko przez łuki o promieniu większym niż 35m	55
5.12	Znaki dla wagonów z przewodem ogrzewania elektrycznego	55
5.13	Znak dla wagonów wyposażonych w sprzęg automatyczny	56
5.14	Znak detektorów wykolejenia	56
5.15	Znak określający wzmocniony sprzęg śrubowy	57
6.1	Znak dla kół odpornych na przeciążenia termiczne	59
6.2	Znaki kontrolne na kołach obręczowanych	59
6.3	Znak odpowietrzników zbiorników	60
6.4	Znak badania (rewizja) zbiornika, dane o kodzie zbiornika oraz przepisy specjalne	60
7.1	Znak wskazujący miejsce do podnoszenia pudła wagonu w zakładzie naprawczym	61
7.2	Znak podnoszenia wagonów w czterech punktach z częściami biegowymi lub bez	61
7.3	Znak podnoszenia lub ponownego osadzania na torach wagonu z częściami biegowymi lub bez od strony jednej czołownicy lub w jej pobliżu	62
7.4	Znak dotyczący wymiany resorów	62
7.5	Znak kontrolny osadzenia obręczy	63
7.6	Terminy rewizji instalacji chłodniczych	64
7.7	Znak dotyczący ochrony okładzin wewnętrznych wagonów zbiornikowych	64
7.8	Wagony prywatne, ujednolicone, standardowe	65
7.9	Znak dotyczący części zamiennych	66
8.1	Znaki ostrzegawcze przed wysokim napięciem	67

1 Wstęp – postanowienia ogólne

- 1.1 Niniejszy załącznik opisuje napisy i znaki na wagonach towarowych (dalej nazywanych „wagonami”) oraz ich umiejscowienie na wagonach. Napisy i znaki uszeregowano w grupy według pewnych procesów lub czynności, tj. załadunek i dostawa wagonów, przewozy kombinowane (CT), przygotowanie pociągu, manewry, nadzór techniczny, zakłady naprawcze oraz najistotniejsze oznaczenia ostrzegawcze - należy zaznaczyć, że napisy i znaki nie zawsze przyporządkowane są wyłącznie jednemu procesowi, służbie fachowej lub użytkownikowi.
- 1.2 Napisy i znaki na wagonach należy umieszczać w ustalonych miejscach, które muszą być naniesione w języku kraju posiadacza literami łacińskimi i cyframi arabskimi.
Napisy i znaki muszą być zawsze dobrze widoczne. Muszą być umieszczone na ścianach bocznych możliwie na wysokości 1600 mm nad główką szyny (na tej wysokości ma znajdować się środek napisu). Napisy na wagonach bez ścian bocznych muszą być umieszczone na specjalnych tablicach opisowych. Przepisy dotyczące oznaczeń na wagonach zbiornikowych (cysternach) zawiera **Karta UIC 573**. Napisom i znakom nie można nadawać żadnych innych znaczeń.
- 1.3. Z wagonami z błędnymi lub nieczytelnymi napisami i znakami należy postępować zgodnie z postanowieniami Załączników nr 9 i 10.
- 1.4. Napisy i znaki różne od zawartych w niniejszym Załączniku muszą być naniesione w innych miejscach wagonów niż miejsca zarezerwowane dla tych pierwszych.
Dolny lewy narożnik ścian bocznych jest zarezerwowany dla nalepek innych niż wzór K i M.

2.1 Numer wagonu, kraj rejestracji, posiadacz, seria wagonu

Oznakowanie powinno być naniesione na ścianie bocznej wagonu w poniższy sposób (przykłady):

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

lub

33 TEN 84 <u>NL</u> -ACTS 4796 100-8 Slpss	87 TEN 82 <u>D</u> -CFLCA 4978 006-4 Sdmrs
G1	CW

lub

37 TEN 82 <u>L</u> -CFLCA 4992 009-1 Sdggmrss	81 TEN 82 <u>L</u> -CFLCA 3513 156-7 Rbnpss
GE	Trafareta umowna

W przypadku wagonów, których pudła nie posiadają wystarczająco dużej powierzchni dla powyżej określonego układu oznakowania (w szczególności wagonów platform), oznaczenia powinny być naniesione jak niżej (przykład):

01	87	3320 644-7
RIV	<u>E</u> -SNCF	Ks

Miejsce naniesienia: na każdej ścianie bocznej z lewej strony, na wagonach węglarkach z wysokimi ścianami z lewej strony każdej podłużnicy lub na wagonach bez ścian bocznych (np. cysterny) na specjalnych tablicach opisowych.

Znaczenie (w oparciu o pierwszy przykład):

31	Kod interoperacyjności (2-cyfrowy)
80	Kod kraju, w którym wagon jest zarejestrowany (2 cyfry)
0691	Najważniejsze parametry techniczne (4 cyfry)
235	Kolejny numer wagonu w serii (3 cyfry)
-2	Cyfra samokontrolna (1 cyfra)
RIV	Znak RIV oznacza, że wagon został dopuszczony do ruchu zgodnie z obowiązującymi regulacjami i że jest zgodny z przepisami Jedności Technicznej w Kolejnictwie (TE <i>Technischen Einheit im Eisenbahnwesen</i>) oraz poszczególnych kart Kodeksu UIC a tym samym ze wszystkimi przepisami obowiązującymi w międzynarodowej komunikacji kolejowej w odniesieniu do danego typu wagonu. Wagony te są w pełni interoperacyjne.
TEN	Wagony nowobudowane, dopuszczone zgodnie z TSI (Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności). Znak TEN (<i>Transeuropäisches Netz</i> czyli 'sieć transeuropejska') może również występować w połączeniu ze dodatkowymi oznaczeniami skrajni wagonu.
<u>D</u>	Kraj, w którym wagon jest zarejestrowany, w tym przypadku Niemcy
DB	Posiadacza wagonu (skrót), informacja obowiązkowa jeżeli nie podano pełnej nazwy przedsiębiorstwa wraz z adresem.

Tanoos Oznaczenie najważniejszych parametrów technicznych

- T: oznaczenie serii (duża litera)
- anoos: litery oznaczenia serii, małe litery z których mogą być odczytane najważniejsze parametry użytkowania wagonu.

Uwagi:

1. Dalsze szczegóły są udokumentowane w Ujednoliconych Przepisach Technicznych (UTP) dla numeracji pojazdów i odpowiednich znaków numerowych: znakowanie pojazdów kolejowych (znakowanie UTP), opublikowanych przez OTIF.
2. Wagony z większą liczbą osi niż 8 mogą być oznaczone znakiem RIV także wtedy, gdy nie spełniają wymagań dotyczących maksymalnego obciążenia (patrz pkt. 2.4), o ile spełniają wszystkie pozostałe wymagania określone w niniejszym Załączniku oraz Załączniku nr 9 i nie mają żadnych części, które mogłyby przekroczyć skrajnię wagonu w jakimkolwiek stanie eksploatacyjnym. Dla tych wagonów dopuszczalne są wyjątki w odniesieniu do miejsca umieszczenia napisów.
- 3.** W przypadku wagonów, które spełniają wszystkie wymagania TSI WAG dla wagonów, piktogram:



używany jest w połączeniu z cyframi 2 lub 3 na początku numeru wagonu i oznaczeniem "TEN".

- 4.** Dla wagonów, które są zasadniczo zgodne z TSI WAG, ale odbiegają od warunków pod względem rozstawu osi lub skrajni pojazdu, lub które są przedmiotem innych ograniczeń eksploatacyjnych dotyczących przewozu w ruchu rozproszonym piktogram:

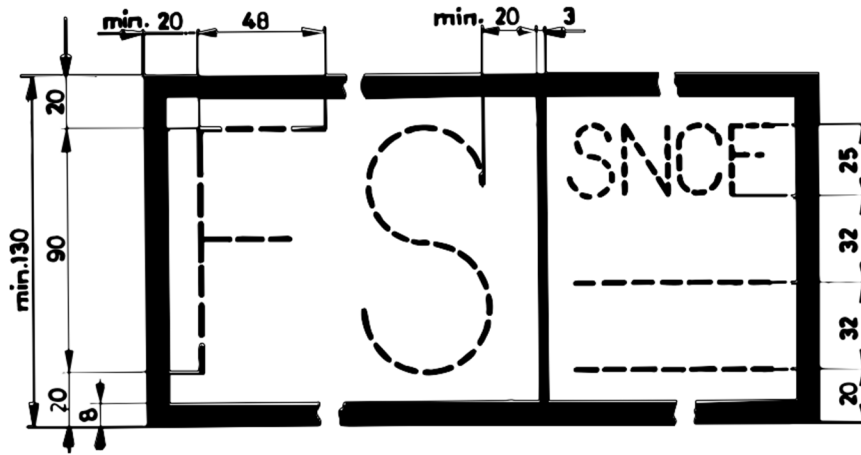


używany jest w połączeniu z cyframi 4 lub 8 na początku numeru wagonu i oznaczeniem "TEN". Wagony te w momencie pierwszego dopuszczenia do eksploatacji podlegają warunkom obowiązującym we wszystkich państwach członkowskich, jednak w przypadkach szczególnych zgodnie z TSI OPE wymagane jest zawarcie specjalnych porozumień dotyczące użytkowania wagonów infrastruktury w państwach członkowskich.

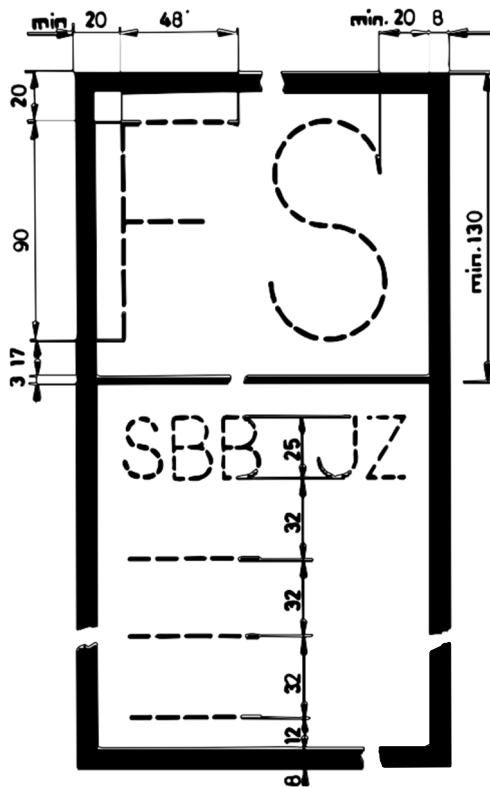
** Integralna część Umowy GCU/AVV z dniem 01 marca 2014 r. po przeprowadzeniu procedur głosowania i zatwierdzania określonych w Umowie GCU/AVV.

2.2 Trafareta porozumienia specjalnego

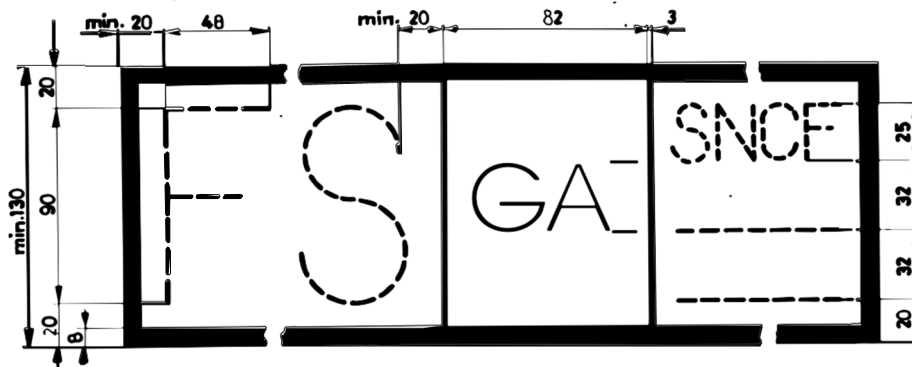
Rys. 1



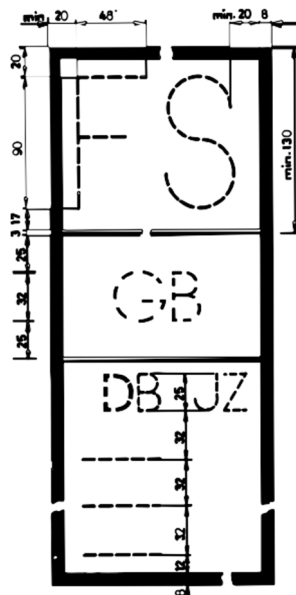
Rys. 2



Rys. 3



Rys. 4



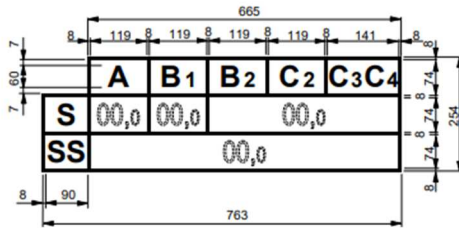
Miejsce naniesienia: Na każdej ścianie bocznej, po prawej stronie.

Znaczenie: Ze względu na odstępstwa od Kodeksu UIC wagony te nie są oznakowane znakiem RIV. Dlatego ich wymiana jest przedmiotem dwu- lub wielostronnych porozumień pomiędzy KPP, a skrócone nazwy stron porozumienia są wpisywane do tej trafarety. Wagony te mogą być używane wyłącznie przez KPP wskazane w trafarecie, tj. nie są w pełni interoperacyjne.

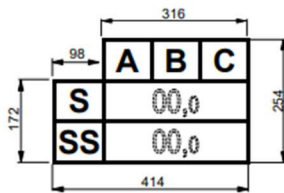
Oznaczenie GA i GB podaje skrajnię wagonu według Karty UIC 506, zgodnie z którą wagony zostały zbudowane.

2.4 Znaki określające maksymalne obciążenie (ładowność)

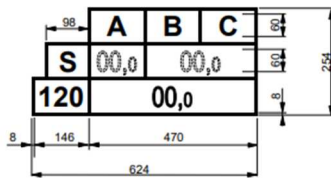
Rys. 1



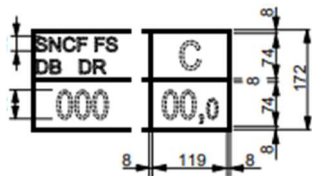
Rys. 2



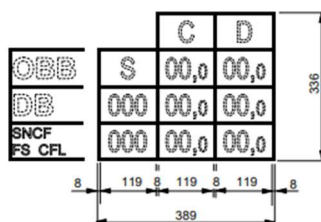
Rys. 3



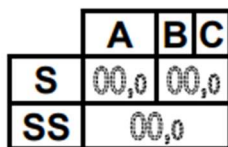
Rys. 4



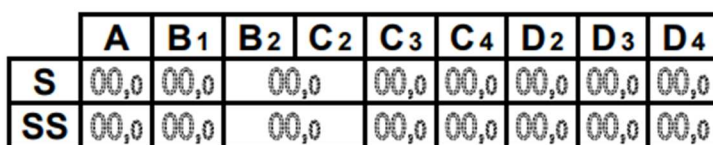
Rys. 5



Rys. 6



Rys. 7



Rys. 8

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

Rys. 9*

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

Rys. 10*

	A	BC	
S	00,0	00,0	★★
SS	00,0		

Rys. 11*

	A	B	C	
S	00,0	00,0	00,0	★★

* w drodze wyjątku dopuszczalne jest również umieszczenie gwiazdek z lewej strony tafarety maksymalnego obciążenia

Miejsce naniesienia: Na każdej ścianie bocznej, po lewej stronie.

Znaczenie

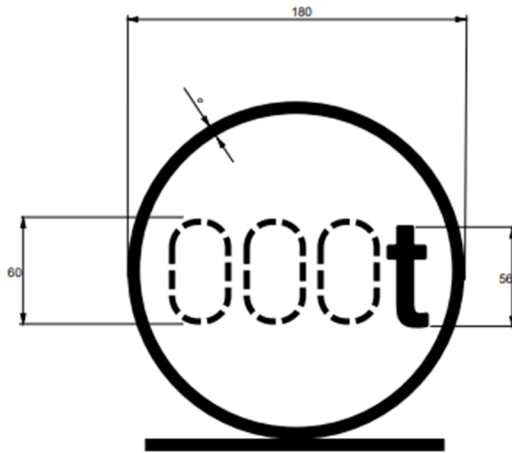
S	Dopuszczalne obciążenie w tonach („t”) dla wagonów kursujących w pociągach w reżimie hamowania „S” z prędkością maksymalną V _{max} = 100 km/h, bez szczególnych ograniczeń eksploatacyjnych
SS	Dopuszczalne obciążenie w tonach („t”) dla wagonów kursujących w pociągach przy rozkładowym reżimie hamowania „SS” z prędkością maksymalną V _{max} = 120 km/h, bez szczególnych ograniczeń eksploatacyjnych
120/00,0	Wagony, które mogą jeździć tylko próżne (00,0t) w pociągach z prędkością do 120 km/h (Rys. 3 i 9).
Rys. 4, 5	Dopuszczalne obciążenie w tonach („t”) i prędkość maksymalna (w km/h) uzgodnione pomiędzy KPP, przekraczające maksymalne obciążenie określone wg Kodeksu UIC.
★★	Dopuszczalne obciążenie w tonach („t”) dla wagonów dopuszczonych do biegu w pociągach z prędkością do 120 km/h, mimo że hamulce wagonu nie w pełni odpowiadają przepisom reżimu hamowania „SS”.
★★★*	Dopuszczalne obciążenie w tonach („t”) dla wagonów dopuszczonych do biegu w pociągach z prędkością do 120 km/h, mimo że hamulce wagonu nie w pełni odpowiadają przepisom reżimu hamowania „SS”. Wagony muszą być wyposażone w system samoczynnego nastawiania masy hamującej.

Uwaga nr 1: Napisy odnoszące się do linii klasy D powinny być umieszczane tylko na tych wagonach, które na liniach klasy D dopuszczone są do większego nacisku na oś niż na liniach klasy C. Napisy odnoszące się do linii klasy E powinny być umieszczane tylko na tych wagonach, które na liniach klasy E dopuszczone są do większego nacisku na oś niż na liniach klasy D.

Uwaga nr 2: Dla wagonów oznakowanych ★★ i ★★★, KPP uzgadniają niezbędne warunki zestawienia pociągów (rzeczywisty wymagany procent masy hamującej, ewentualne odstępstwa od rozkładu jazdy, itp.).

* Oznaczenie ★★★ dla wszystkich nowych wagonów spełniających odpowiednie wymagania wchodzących do eksploatacji po 01.01.2007 r.

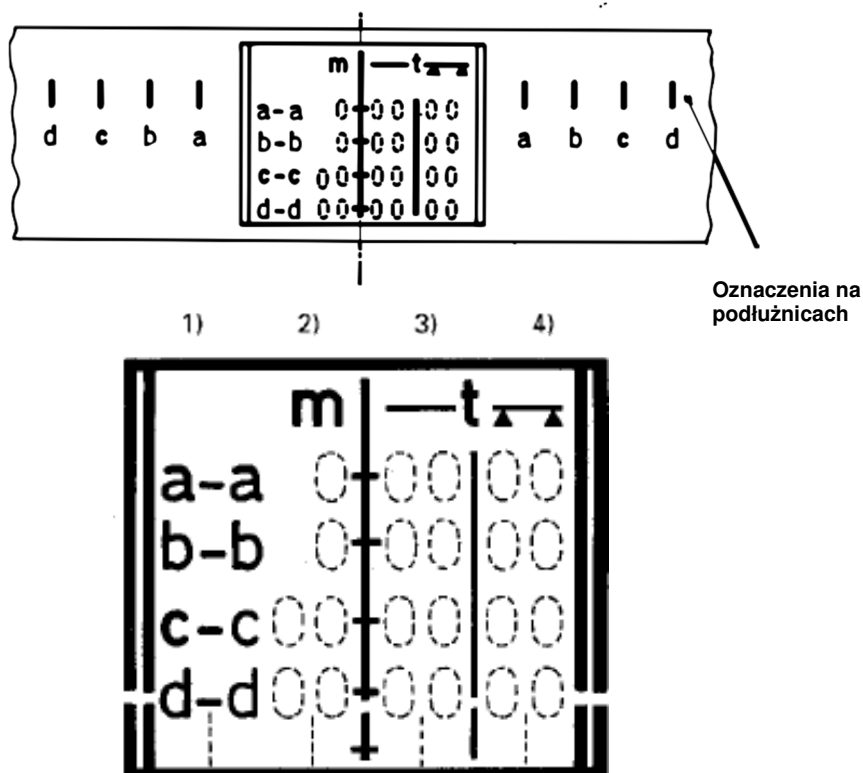
2.5 Znak określający nośność



Miejsce naniesienia: Po prawej stronie każdej podłużnicy lub na elementach osłaniających podłużnicę, albo na specjalnych tablicach opisowych na wysokości podłużnic.

Znaczenie: Znak dla wagonów, których nośność przekracza dopuszczalne obciążenie podane na wagonie, lub które nie mają napisów określających dopuszczalne obciążenie [t].

2.6.2 Przykład dla ładunków skupionych rozłożonych na podporach o różnej długości, i ładunków opartych na dwóch podporach o różnych odległościach między podporami (szerokość oparcia $\geq 1,2$ m)



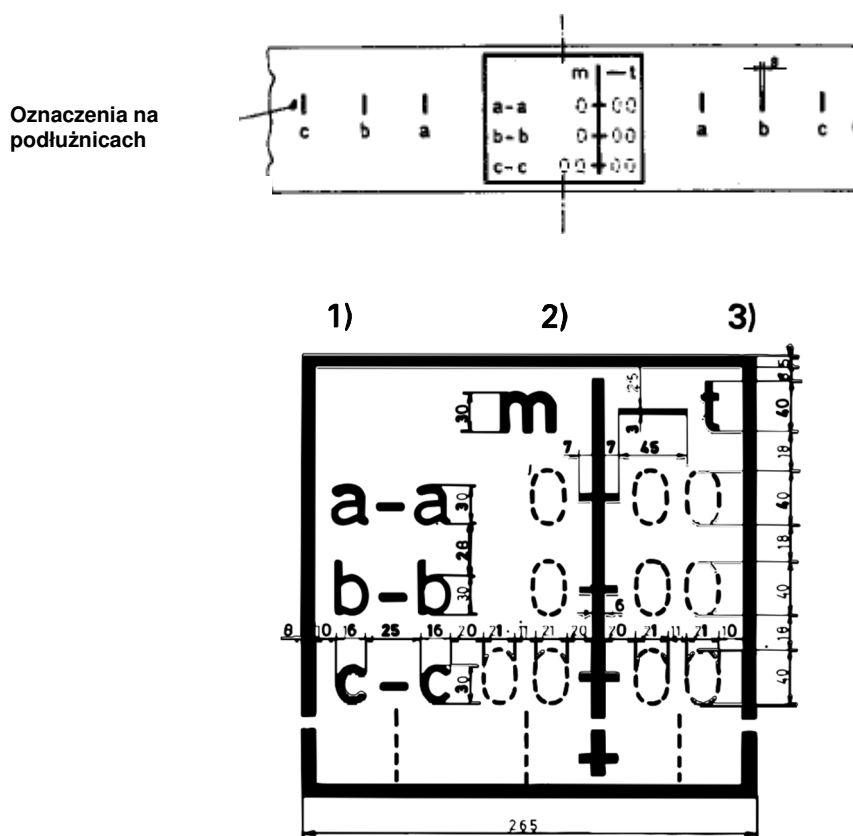
Wartości maksymalne dla różnych długości:

- ładunków skupionych, których masa rozkłada się równo na całej długości _____
- ładunków opartych na dwóch podporach

- 1) Oznaczenie długości podpór ładunku skupionego lub rozstawu podpór.
- 2) Odstęp w metrach między oznaczeniami długości.
- 3) Maksymalna dopuszczalna masa [t] ładunku skupionego.
- 4) Maksymalna wartość [t] ładunków opartych na dwóch podporach.

Miejsce naniesienia: Na środku każdej podłużnicy, lub na elementach osłaniających podłużnicę, albo na specjalnych tablicach opisowych na wysokości podłużnic.

Znaczenie rysunków w pkt 2.6.1 i 2.6.2: W przypadku wagonów platform typu normalnego, maksymalna dopuszczalna masa dla ładunków skupionych oraz dla ładunków na dwóch podporach, zgodnie ze wskazanymi w Kodeksie UIC długością podparcia i rozstawem podpór. Znak jest fakultatywny dla innych wagonów, które mogą w razie potrzeby być oznaczone znakami według pkt 2.6.1, 2.6.2, 2.6.3 lub 2.6.4.

2.6.3 Przykład dla ładunków skupionych dla różnych długości podpór (szerokość oparcia ≥ 2 m)

Wartości maksymalne dla różnych długości podpór, ładunków skupionych, których masa rozkłada się równo na całej długości

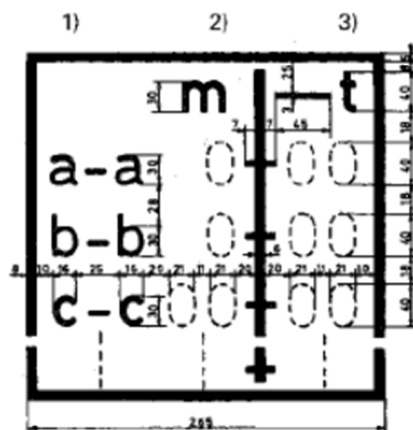
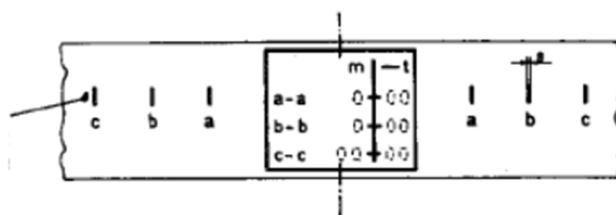
- 1) Oznaczenie długości podpór ładunku skupionego lub rozstawu podpór.
- 2) Odstęp w metrach między oznaczeniami długości.
- 3) Maksymalna dopuszczalna masa [t] ładunku skupionego

Miejsce naniesienia: Po prawej stronie każdej podłużnicy lub na elementach osłaniających podłużnicę, albo na specjalnych tablicach opisowych na wysokości podłużnic.

Znaczenie: Patrz pkt 2.6.4.

2.6.4 Przykład dla ładunków skupionych dla różnych długości podpór (szerokość oparcia $\geq 1,20\text{m}$)

Oznaczenia na podłużnicach



Wartości maksymalne dla różnych długości podpór, ładunków skupionych, których masa rozkłada się równo na całej długości

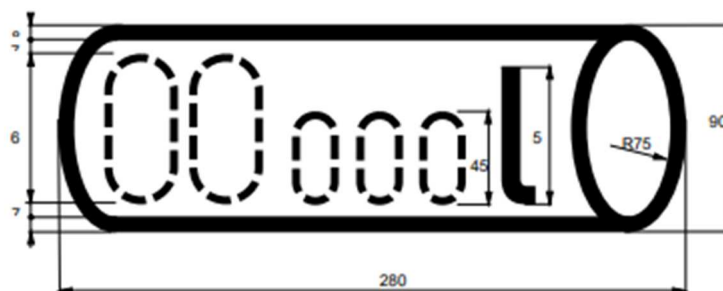
- 1) Oznaczenie długości podpór ładunku skupionego lub rozstawu podpór.
- 2) Odstęp w metrach między oznaczeniami długości.
- 3) Maksymalna dopuszczalna masa [t] ładunku skupionego

Miejsce naniesienia: Na środku każdej podłużnicy lub na elementach osłaniających podłużnicę, albo na specjalnych tablicach opisowych na wysokości podłużnic

Znaczenie rysunków w pkt 2.6.3 i 2.6.4: Na wagonach platformach niewymienionych w pkt. 2.6.1 i 2.6.2 o długości ładunkowej większej niż 10 m, jak również dla węglarek o wysokich burtach, zbudowanych po 1 stycznia 1968 r., trzy różne długości podpór. Znak ten nie jest dla pozostałych wagonów obowiązkowy.

2.7 Oznaczenie określające pojemność i typy ładunków dopuszczonych do transportu

Rysunek 1: Wagony cysterny i zbiorniki

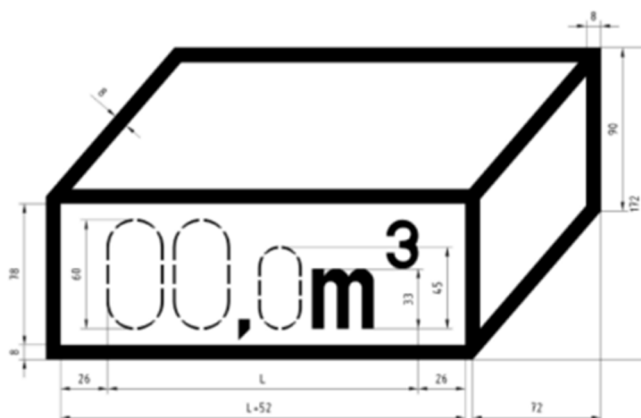


Miejsce naniesienia: Po lewej stronie każdej ściany bocznej wagonów cystern lub wagonów zbiornikowych, na samym zbiorniku lub na specjalnych tablicach opisowych.

Znaczenie: Pojemność w litrach (l).

Na wagonach cysternach ww. znak powinien również określać nazwy dopuszczonych ładunków, o ile jest to wymagane przepisami RID dla przewozu ładunków niebezpiecznych.

Rysunek 2: Wagony samowyładowcze i skrzyniowe



Miejsce naniesienia: Po lewej stronie każdej ściany bocznej wagonów samowyładowczych i skrzyniowych, na samym zbiorniku lub na specjalnych tablicach opisowych.

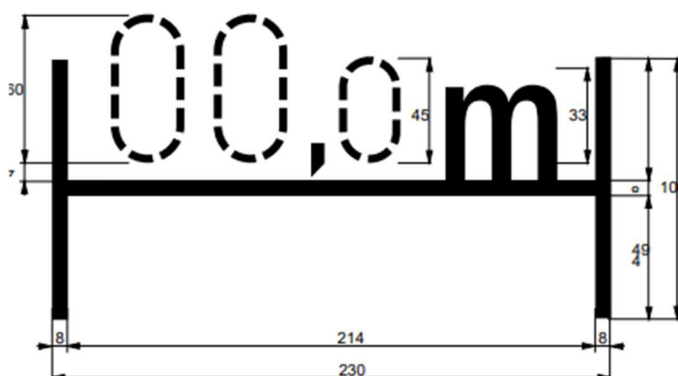
Znaczenie: Pojemność w m³ w zależności od typu wagonu

Uwagi dodatkowe: Jeżeli 99,9m³ jest przekroczone, uwzględnić dodatkowo pierwszą cyfrę

2.8 Znaki określające długość ładunkową i powierzchnię ładunkową

Rys. 1

Długość ładunkowa

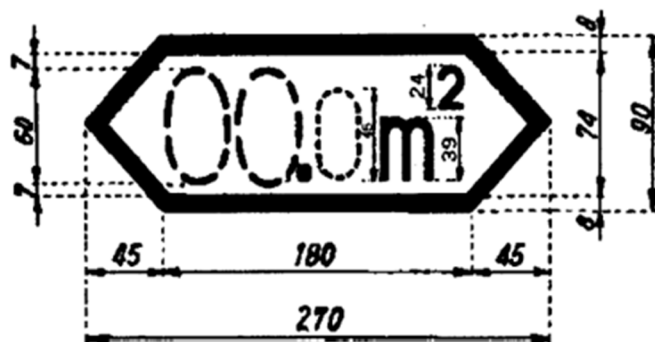


Miejsce naniesienia: Na każdej ścianie bocznej, po lewej stronie.

Znaczenie: Długość ładunkowa w metrach [m] na wagonach platformach i wagonach krytych z płaską podłogą z uwzględnieniem grubości ewentualnych przegród (długość użytkowa podłogi).

Rys. 2

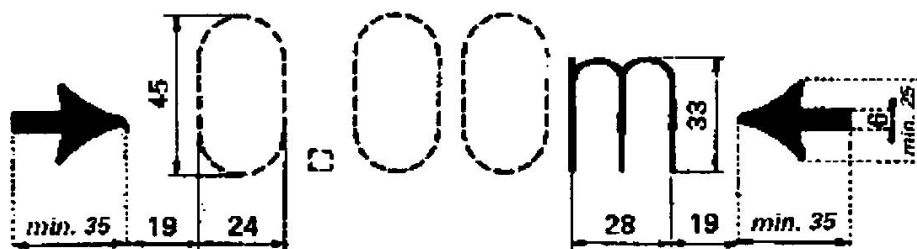
Znak powierzchni ładunkowej



Miejsce naniesienia: Na każdej ścianie bocznej, po lewej stronie.

Znaczenie: Użytkowa powierzchnia podłogi w $\square m^2 \square$ na wagonach krytych i wagonach z otwieranym dachem oraz z płaską podłogą.

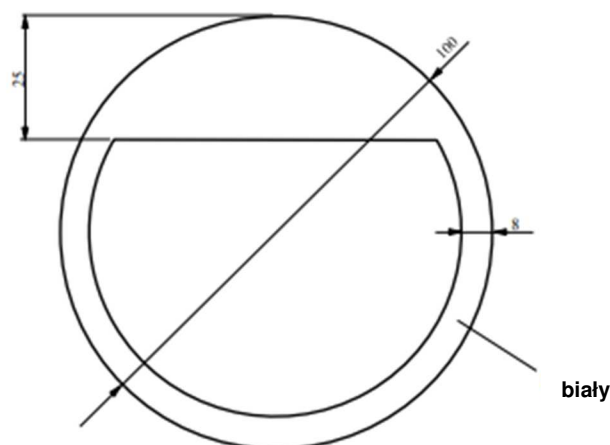
2.9 Znak określający rozstaw osi skrajnych, rozstaw czopów skrętu



Miejsce naniesienia: Na każdej podłużnicy, po prawej stronie, bądź na ramie wózka (wystarczy naniesienie znaku po lewej stronie wózka - patrząc z każdej strony wagonu), lub na zakrywających podłużnicze częściach lub na specjalnych tablicach opisowych na wysokości podłużnic.

Znaczenie: Określa rozstaw:
 - osi skrajnych wózków i osi wagonów osiowych,
 - czopów skrętu na wagonach wózkowych.

2.10 Znak określający blachy odiskierne



Miejsce naniesienia: Na środku każdej podłużnicy, lub na zakrywających podłużnicze częściach, albo na specjalnych tablicach opisowych na wysokości podłużnic. Znak może również być umieszczany na każdej ścianie bocznej, po prawej stronie.

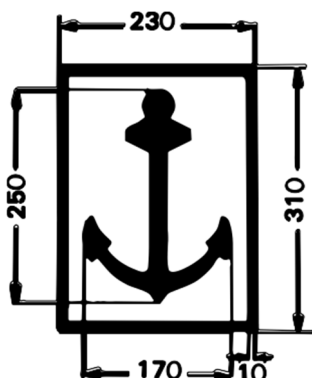
Znaczenie: Wagon wyposażony w blachy odiskierne zgodnie z Załącznikiem A do **Karty UIC 543**. Wymóg dotyczy wagonów osiowych dopuszczonych do przewozu ładunków klasy 1, podklasy 1.1, 1.2, 1.3, 1.5 i 1.6, oraz określonych produktów klas 4.1 i 5.1 (RID, Rozdział 7, pkt 7.2.4 i W 8).

(pozostaje wolna)

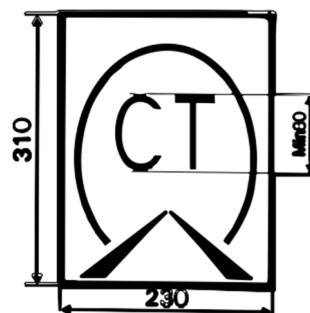
2.11 Dodatkowe znaki na wagonach dopuszczonych do ruchu do i z Wielkiej Brytanii

(Infrastruktura NETWORK RAIL, z wyjątkiem linii wysokiej prędkości HS 1 ze stacji Dollands Moor do stacji London St Pancras International), promem lub stałym połączeniem (tunel) pod Kanałem La Manche).

Rys. 1: Dla wagonów dopuszczonych do przewozu promem i do ruchu w Wielkiej Brytanii (infrastruktura NETWORK RAIL)



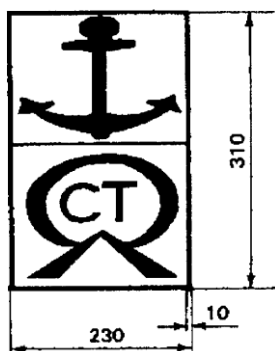
Rys. 2: Dla wagonów dopuszczonych do ruchu przez stałe połączenie (tunel) pod Kanałem La Manche i do ruchu w Wielkiej Brytanii (infrastruktura NETWORK RAIL)



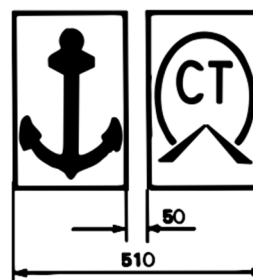
Rys. 3a, 3b, 3c

Dla wagonów dopuszczonych do przewozu promem, do ruchu przez stałe połączenie (tunel) pod Kanałem La Manche i do ruchu w Wielkiej Brytanii (infrastruktura NETWORK RAIL)

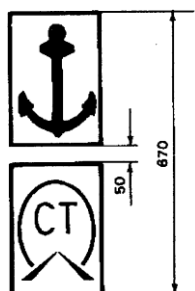
Rys. 3a



Rys. 3b



Rys. 3c

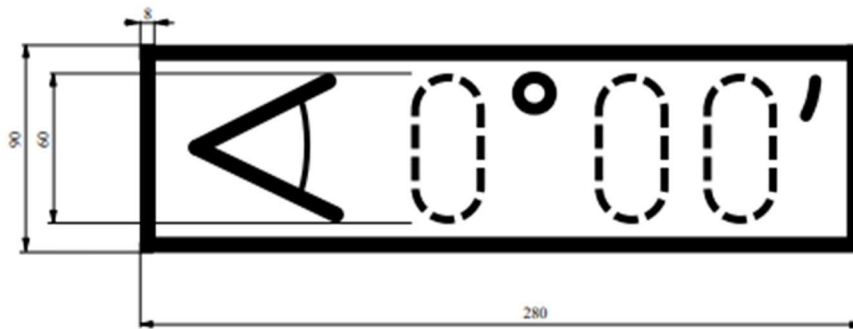


Miejsce naniesienia: Na każdej ścianie bocznej, po lewej stronie.

Znaczenie: Znaki umieszczane są tylko na wagonach dopuszczonych do ruchu na brytyjskiej sieci kolejowej, zgodnie z rys. 1 lub 2, lub ich kombinacją (rys. 3a, 3b lub 3c).

Uwaga: Żaden z tych znaków nie jest wymagany przy przejeździe stałym połączeniem (tunelem) pod Kanałem La Manche (z Frethun do Dollands Moor) lub linią wysokiej prędkości HS 1 ze stacji Dollands Moor do stacji London St Pancras International.

2.12 Znak określający kąt nachylenia rampy przy wjeździe na promy



Miejsce naniesienia: Na każdej podłużnicy, po lewej stronie, lub na zakrywających podłużnice częściach, albo na specjalnych tablicach opisowych na wysokości podłużnic.

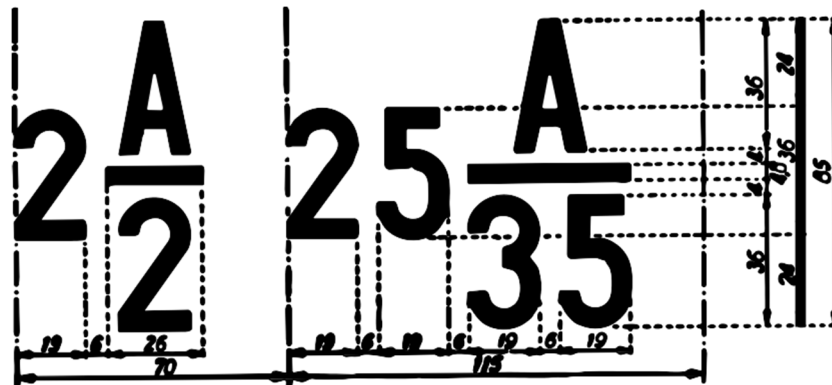
Znaczenie: Znak oznacza wagon na wózkach, który przy wjeździe na promy i wyjeździe z promów może przejeżdżać przez rampy o pochyleniu mniejszym niż $2^{\circ}30'$.

Znak jest wymagany na wagonach na wózkach, które przy wjeździe na prom mogą przejeżdżać na rampy o pochyleniu mniejszym niż $2^{\circ}30'$. Znak powinien wskazywać najwyższy dopuszczalny kąt pochylenia rampy.

Uwaga: Przepisy obowiązujące dla wagonów, które mogą być przewożone promami zawiera Załącznik nr 14.

2.13 Znak określający luźne części wagonowe

Luźne części wagonowe



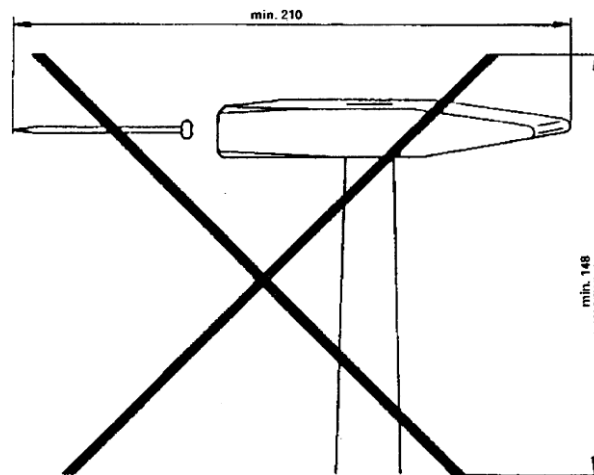
Miejsce naniesienia: Na każdej ścianie bocznej, po prawej stronie.

Znaczenie: Luźne części wagonowe opisane są na wagonach z podaniem ich ilości i rodzaju. Na wagonach kubłowych i wagonach z przenośnymi pojemnikami musi być podana liczba pojemników. Liczba przed ułamkiem określa liczbę należących do wagonu luźnych części. Ułamek, którego licznikiem jest litera A oznacza, że chodzi o luźne części, a w mianowniku określony jest kod rodzaju tych części, według poniższego wykazu. Obok tego znaku mogą być umieszczone odpowiednie nazwy części.

L.p.	Nazwa luźnej części wagonowej
1	Wkładana kłonica
2	Zdemowalne burty boczne na wagonach platformach
3	Zdemowalne burty czołowe na wagonach platformach
4	Zdemowalna kłapa ściany bocznej
5	Zdemowalna podpora do mocowania ładunku
6	Łańcuchy kłonic
7	Uchwyt korby ręcznej dla wagonów do przewozu samochodów
8	Urządzenie do regulacji
9	Ława pokrętna z kłonicami
10	Przenośne podkłady ładunkowe
11 – 12	(pozostaje wolny)
13	(pozostaje wolny)
14	(pozostaje wolny)
15 – 16	(pozostaje wolny)
17	(pozostaje wolny)
18	(pozostaje wolny)
19	(pozostaje wolny)

20	(pozostaje wolny)
21	(pozostaje wolny)
22	(pozostaje wolny)
23	(pozostaje wolny)
24	Sprzęg sztywny
25	(pozostaje wolny)
26	Zbiornik lub pojemnik na lód
27	Zastawa/przednia ściana pojemnika na lód
28	Rama pojemnika na lód
29	Wieszak lub drąg z hakami na mięso
30	Zdemowalna poprzecznicza nośna w wagonach z zagłębioną podłogą
31	Zdemowane dźwigary (dla wagonów do przewozu ładunków specjalnych)
32	Luźne belki podporowe (dla wagonów do przewozu ładunków specjalnych)
33	Wymienna część podłogi (dla wagonów do przewozu ładunków specjalnych)
34	(pozostaje wolny)
35	Klin zabezpieczający przed przesunięciem
36	Belki hamujące (z okładzinami lub bez) (dla wagonów platform do przewozu pojazdów samochodowych)
37	Pasy mocujące (dla wagonów do przewozu pojazdów samochodowych)
38	Podkład/Belka dla ruchomych ramp (dla wagonów do przewozu pojazdów samochodowych)
39	(pozostaje wolny)
40	Wymienny sprzęg grzewczy
41	Gaśnice
42	Kliny pod koła dla wagonów do przewozu samochodów
43	Rampy załadunkowe, rampy przejazdowe
44	(pozostaje wolny)
45	(pozostaje wolny)
46	(pozostaje wolny)
47	Stelaże załadunkowe dla blachy w rolach
48	Tablica maskująca napisy
49	Rama ładunkowa dla ładunków specjalnych

2.14 Znak dot. wnętrza wagonu: „Zakaz wbijania gwoździ i klamer”



Młotek i gwoździe:
Krzyż

kontury czarne
czarny lub czerwony

Miejsce naniesienia: Wewnątrz wagonu, w dobrze widocznym miejscu, w miarę możliwości na wysokości oczu.

Znaczenie: W ściany ani podłogi wagonu nie wolno wbijać gwoździ ani klamer.

2.15 Oznaczenie wagonów z urządzeniami specjalnymi (wagony samowyladowcze, z otwieranym dachem, itp.)

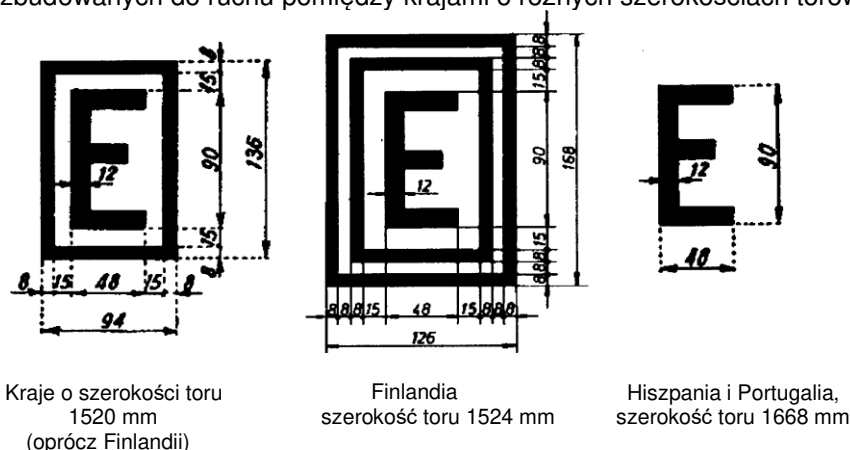
Przykład:	<i>Wandarretierung lösen durch Schließen und Öffnen mit Bedienhebel.</i>	<i>Débloquer l'arrêt mural en l'ouvrant et le fermant avec le levier de commande.</i>
	<i>Release wall locking device by closing and opening with control lever</i>	<i>Allentare il blocco della parete mediante chiusura e apertura con la leva di servizio.</i>

Miejsce naniesienia: W odpowiednim miejscu po obu stronach wagonu.

Znaczenie: Wskazówki dotyczące obsługi poszczególnych urządzeń z uwzględnieniem środków bezpieczeństwa miarę możliwości w kilku językach.
Ww. wskazówki mogą być uzupełnione odpowiednimi piktogramami.

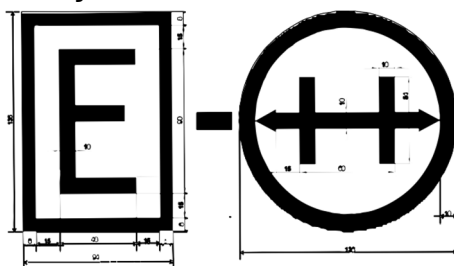
2.16 Znaki dla wagonów zbudowanych do ruchu pomiędzy krajami o różnych szerokościach torów

Znaki dla wagonów zbudowanych do ruchu pomiędzy krajami o różnych szerokościach torów.



Miejsce naniesienia i znaczenie: patrz pkt 2.17

2.17 Znaki na wózkach z samoczynną zmianą rozstawu kół, nominalny rozstaw 1435 mm (automatyczna zmiana rozstawu zgodnie z kartą UIC 510-4)

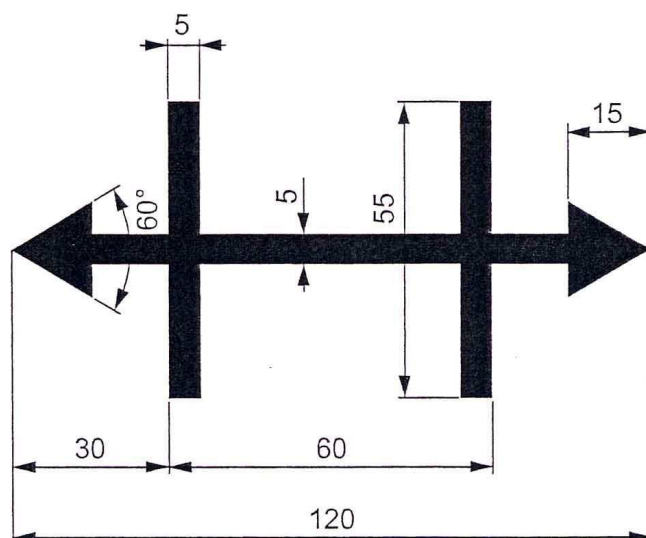


Miejsce naniesienia: Na każdej ścianie bocznej, po prawej stronie. Sam znak po prawej stronie jest również umieszczany na ramie wózka.

Znaczenie: Znakami według pkt. 2.16, informującymi o zgodności z **Kartami UIC 430-1** oraz **UIC 430-3**, oznaczone są wagony przystosowane do ruchu pomiędzy krajami o różnych szerokościach toru. Dodatkowo wraz ze znakiem, o którym mowa w pkt. 2.7 na wagonach z zestawami kołowymi z samoczynną zmianą rozstawu umieszczany jest znak według pkt. 2.16.

Uwaga nr 1: Przy wymianie tego typu osi, na zewnętrznej stronie każdej maźnicy muszą być namalowane białą farbą i dobrze widoczne data ostatniej rewizji maźnicy (miesiąc, rok) oraz kod liczbowy posiadacza (KPP będącego właścicielem, lub z którym posiadacz zawarł umowę o serwisowaniu). Wymienne wózki muszą posiadać oddzielną trafaretę rewizji.

Uwaga nr 2: Przepisy dla wagonów z wymiennymi osiami w ruchu przez Pireneje oraz w ruchu z Finlandią zawiera Załącznik nr 14.

2.18 Znaki na wózkach z samoczynną zmianą rozstawu kół, nominalny rozstaw 1520 mm (automatyczna zmiana rozstawu zgodnie z kartą UIC 510-4)

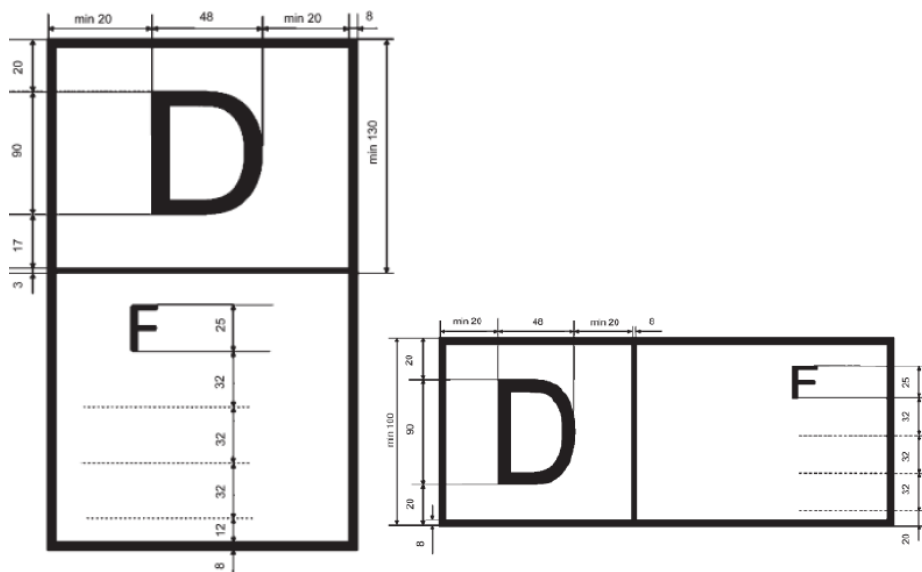
Miejsce naniesienia: Odpowiednio na ramach wózków.

Znaczenie: Znak stosowany jest przez KPP będące sygnatariuszami PPW*. Zasadniczo obowiązują objaśnienia z pkt 2.17. Znaki określone w pkt. 2.16 i pkt. 2.18 umieszczane są w odpowiedniej kombinacji na każdej ścianie bocznej wagonów wyposażonych w wózki z nominalnym rozstawem 1520 mm z samoczynną zmianą rozstawu.

* **PPW** Umowa pomiędzy członkami OSŻD**:
„Przepisy użytkowania wagonów w komunikacji międzynarodowej”

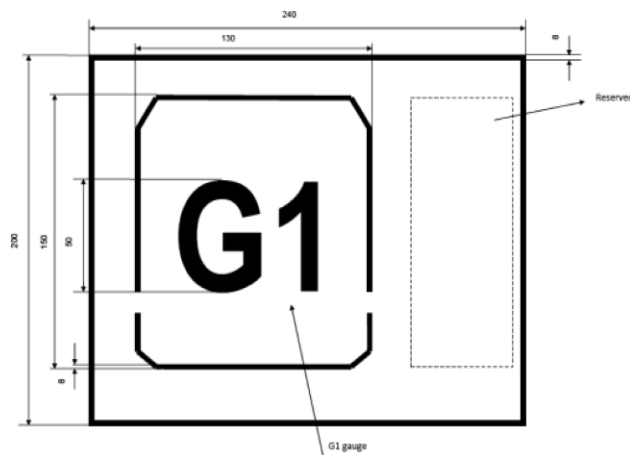
** **OSŻD** Organizacja Współpracy Kolei z siedzibą w Warszawie

2.20 Trafareta dopuszczeniowa dla wagonów bez znaków TEN



Pojazdy, które nie są dopuszczone do ruchu we wszystkich państwach członkowskich, wymagają oznakowania krajów w których są dopuszczone do ruchu. Lista krajów, w których wagon jest dopuszczony do ruchu powinna być umieszczona na wagonie za pomocą powyższych trafaret, gdzie litera „D” oznacza kraj członkowski, który pierwszy dopuścił wagon (tutaj: Niemcy), natomiast F oznacza drugi kraj członkowski, który dopuścił wagon (tutaj: Francja). Kraje członkowskie należy wskazywać przy pomocy kodów podanych w Aneksie P.4. Powyższe może dotyczyć zarówno wagonów zgodnych i niezgodnych z TSI. Zgodnie z Aneksiem P.6, pierwsza cyfra kodu takiego wagonu to 4 lub 8.

2.21 Oznaczenie skrajni wagonu

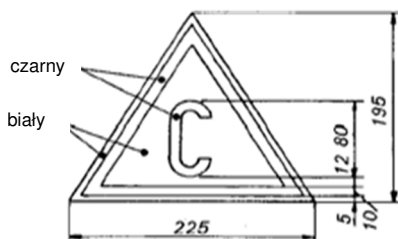


Znak oznacza wagony zbudowane zgodnie ze skrajnią „G1”, dopuszczone do ruchu interoperacyjnego.

3.2 Znaki dla wagonów do przewozów kombinowanych zgodnie z Kartą UIC IRS 50596-6

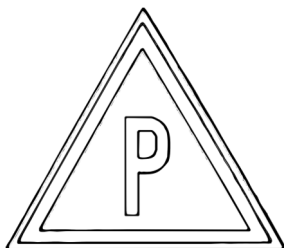
Na wagonach nośnych do przewozu nadwozi wymiennych i wagonach na osiach niezależnych, które pod względem kodyfikacji jednostek ładunkowych wykazują cechy porównywalne lub korzystniejsze.

Kontenery ISO na wagonach nośnych o rozstawie czopów skrętu > 16,15 do 19,30m włącznie

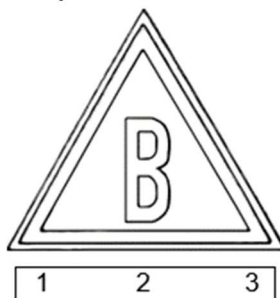


Na wagonach kieszeniowych typu 1a i 1b lub ich wariantach przekraczających ładowność naczeł siodłowych.

Na wagonach kieszeniowych do przewozu naczeł siodłowych














Na wagonach nośnych do przewozu pojemników transportowych.



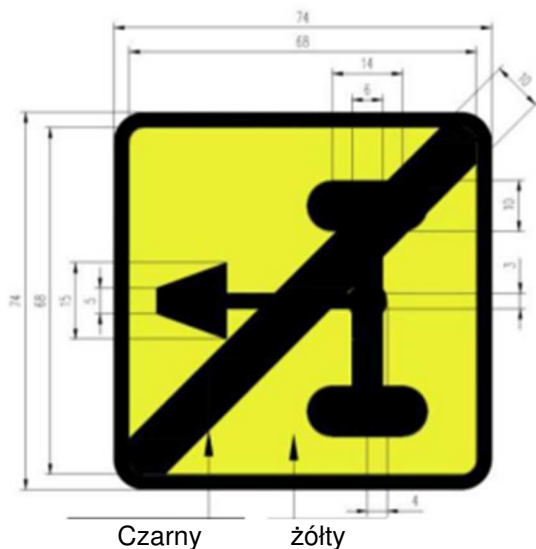
Miejsce naniesienia: Na każdej ścianie bocznej, po lewej stronie.

Na wagonach do przewozów kombinowanych kolejowo-drogowych, stosowane są następujące znaki:

-  Na wagonach kieszeniowych do przewozu naczeł siodłowych, dla których parametry określono w pkt 3.3.2 i Załączniku nr C do **IRS UIC 50596-6**
-  Na wagonach kieszeniowych do przewozu naczeł siodłowych, dla których parametry określono w pkt 3.3.2 i Załączniku nr C do **IRS UIC 50596-6**
-  Na wagonach nośnych do przewozu nadwozi wymiennych, dla których parametry określono w pkt 3.3.2 i Załączniku nr C do **IRS UIC 50596-6**
-  Na wagonach nośnych do przewozu pojemników transportowych (wymienne), dla których parametry określono w pkt 3.3.2 i Załączniku nr C do **IRS UIC 50596-6**

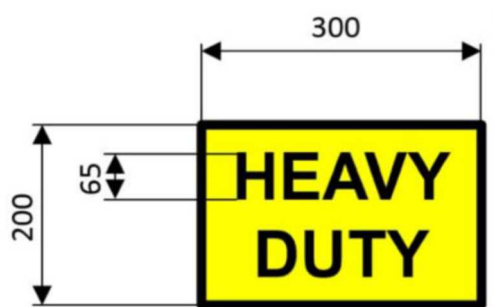
- | | |
|---|--|
|  | - Na wagonach nośnych do przewozu nadwozi wymiennych których parametry nie spełniają warunków określonych w pkt 3.3.2 IRS UIC 50596-6 |
| | |
| | |
- | | |
|---|--|
|  | - Na wagonach nośnych do przewozu nadwozi wymiennych, których parametry są korzystniejsze niż warunki określone w pkt 3.3.2 IRS UIC 50596-6 |
| +23 | |
- | | |
|---|--|
|  | - Na wagonach do przewozu kontenerów ISO, których charakterystyka nie spełnia warunków określonych w pkt. 3.3.2 IRS UIC 50596-6 |
| | |
| | |
- | | |
|---|---|
|  | - Na wagonach kieszeniowych do przewozu naczep, których parametry nie spełniają warunków określonych w pkt 3.3.2 IRS UIC 50596-6 |
| | |
| | |
- | | |
|---|--|
|  | - Na wagonach kieszeniowych do przewozu naczep, których parametry są korzystniejsze niż warunki określone w pkt 3.3.2 IRS UIC 50596-6 |
| +5 | |
- | | |
|---|--|
|  | - Na wagonach nośnych do przewozu pojemników transportowych (wymiennych), których parametry nie spełniają wymogów określonych w pkt 3.3.2 IRS UIC 50596-6 |
| 1 2 3 | |
| +3 | |
| -2 | |
- | | |
|---|--|
|  | - Na wagonach nośnych do przewozu pojemników transportowych (wymiennych), których parametry są korzystniejsze niż warunki określone w pkt 3.3.2 IRS UIC 50596-6 |
| 1 2 3 | |
| +6 | |

Piktogram dla podpór przesuwnych, niewspółpracujących z ogranicznikiem sterowania



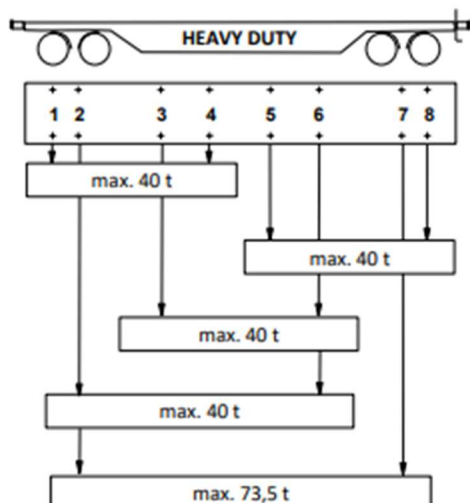
Piktogram na wagonach kieszeniowych z podporami przesuwными, niewspółpracującymi z ogranicznikiem sterowania, umieszczony obok kodów kompatybilności.

Piktogram do naklejenia w przypadku transportu ciężkich nadwozi wymiennych.



Ten piktogram jest umieszczony na podłużnicy wagonów nośnych **ze wzmocnionymi urządzeniami mocującymi** obok kodów kompatybilności.

Schemat załadunku wagonów nośnych do transportu ciężkich nadwozi wymiennych

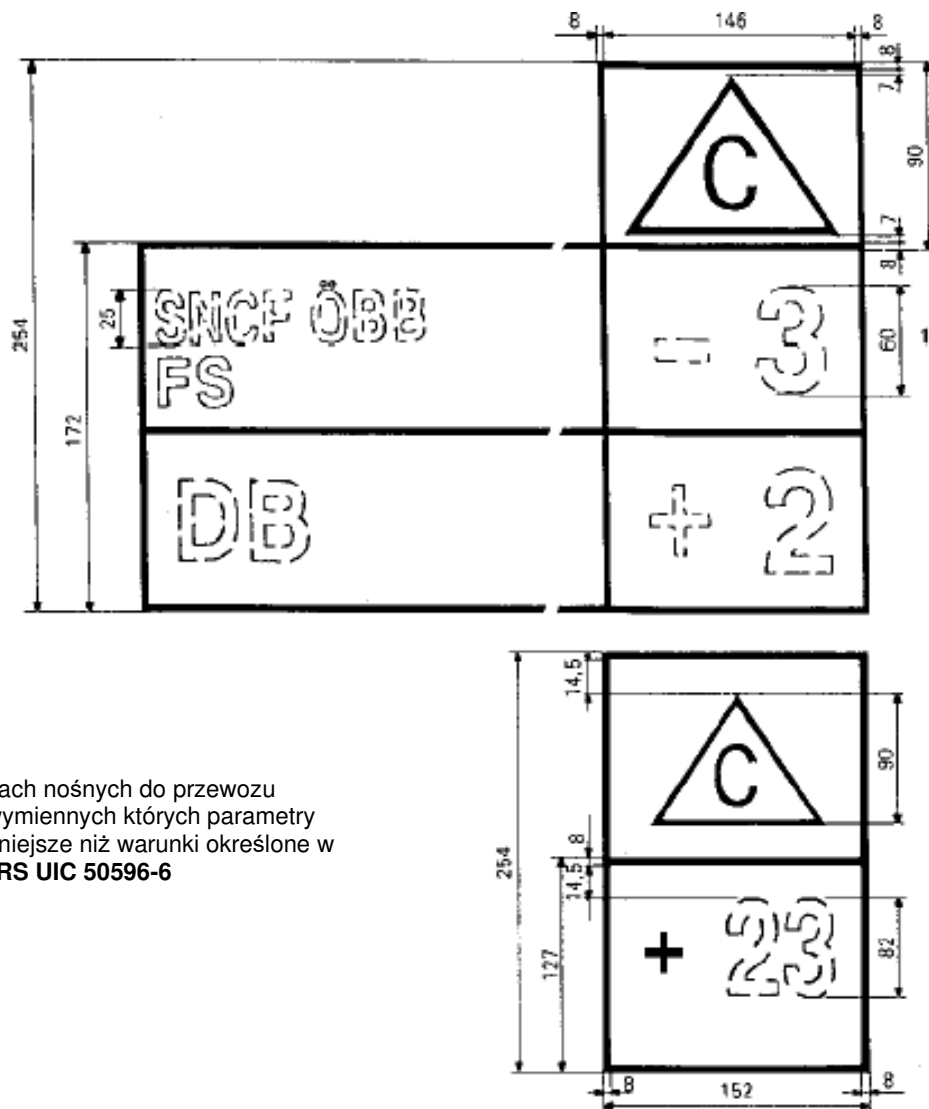


Schemat obciążenia musi być przymocowany do wagonów ze wzmocnionymi elementami mocującymi.

Napis powinien wskazywać maksymalną dopuszczalną masę całkowitą dla każdego miejsca załadunku.

Schemat obciążenia powinien mieć rozmiar co najmniej A4 i być przymocowany do podłużnicy.

Na wagonach nośnych do nadwozi wymiennych których parametry nie spełniają warunków określonych w pkt 3.3.2 IRS UIC 50596-6

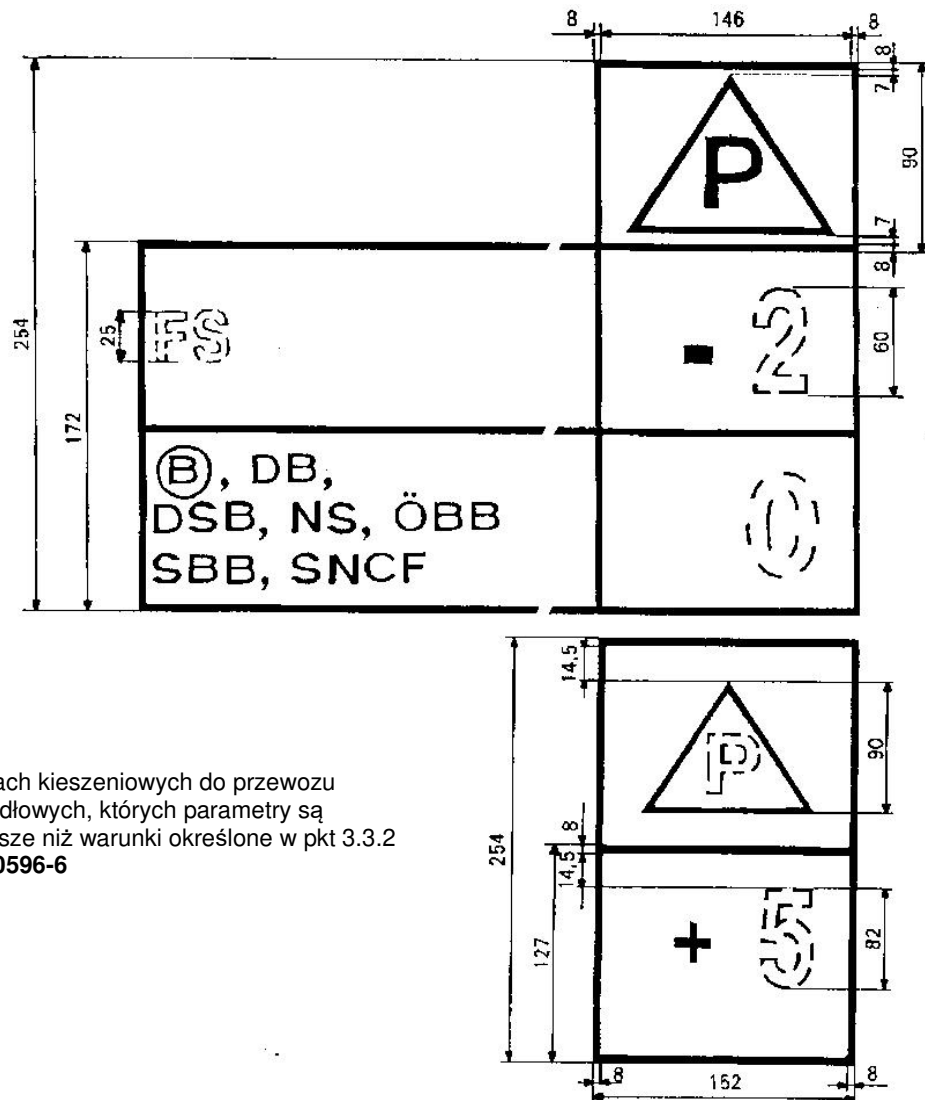


Na wagonach nośnych do przewozu nadwozi wymiennych których parametry są korzystniejsze niż warunki określone w pkt 3.3.2 IRS UIC 50596-6

Znaczenie:

- 3: Wagon może w stanie ładownym przewozić tylko nadwozia wymienne o numerze profilu mniejszym (w tym przypadku o co najmniej 3 jednostki) od numeru profilu przyporządkowanego danemu (lub danym) KPP.
- + 2: Wagon może w stanie ładownym przewozić nadwozia wymienne o numerze profilu większym (w tym przypadku o co najwyżej 2 jednostki) od numeru profilu przyporządkowanego danemu (lub danym) KPP.
- + 23: Wagon może w stanie ładownym przewozić wymienne o numerze profilu większym (w tym przypadku o co najwyżej 23 jednostki) od numeru profilu przyporządkowanego danemu (lub danym) KPP.

Na wagonach kieszeniowych do przewozu naczep siodłowych, których parametry nie spełniają warunków określonych w pkt 3.3.2 IRS UIC 50596-6

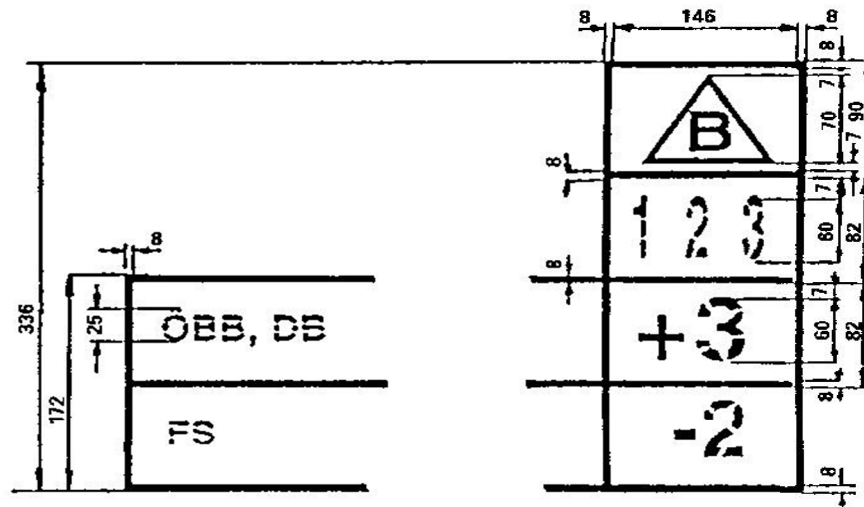


Na wagonach kieszeniowych do przewozu naczep siodłowych, których parametry są korzystniejsze niż warunki określone w pkt 3.3.2 IRS UIC 50596-6

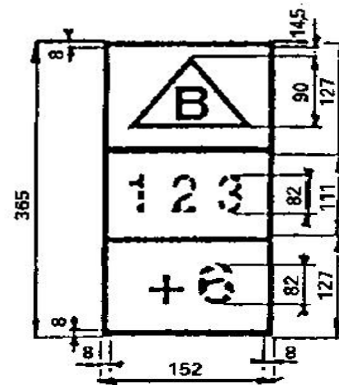
Znaczenie:

- 2: Wagon może w stanie ładownym przewozić tylko naczepy siodłowe numerze profilu mniejszym (w tym przypadku o co najmniej 2 jednostki) od numeru profilu przyporządkowanego danemu (lub danym) KPP.
- 0: Wagon może w stanie ładownym przewozić tylko naczepy siodłowe o numerze profilu nie większym od numeru profilu przyporządkowanego danemu (lub danym) KPP.
- + 5: Wagon może w stanie ładownym przewozić naczepy siodłowe o numerze profilu większym (w tym przypadku o co najwyżej 5 jednostki) od numeru profilu przyporządkowanego danemu (lub danym) KPP.

Na wagonach nośnych do przewozu pojemników transportowych (wymiennych), których parametry nie spełniają warunków określonych w pkt. 3.3.2 IRS UIC 50596-6



Na wagonach nośnych do przewozu pojemników transportowych (wymiennych), których parametry są korzystniejsze niż warunki określone w pkt 3.3.2 IRS UIC 50596-6



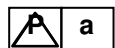
Znaczenie:

- + 3:** Wagon może w stanie ładownym przewozić pojemniki transportowe (wymienne) o numerze profilu większym (w tym przypadku o co najwyżej 3 jednostki) od numeru profilu przyporządkowanego danemu (lub danym) KPP.
- 2:** Wagon może w stanie ładownym przewozić tylko pojemniki transportowe (wymienne) o numerze profilu mniejszym (w tym przypadku o co najmniej 2 jednostki) od numeru profilu przyporządkowanego danemu (lub danym) KPP.
- + 6:** Wagon może w stanie ładownym przewozić pojemniki transportowe (wymienne) o numerze profilu większym (w tym przypadku o co najwyżej 6 jednostki) od numeru profilu przyporządkowanego danemu (lub danym) KPP.

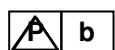
Definicje kodów kompatybilności według IRS UIC 50596-5

Wagonom kieszeniowym o powiększonej przestrzeni zastrzeżonej nadaje się kody kompatybilności w postaci litery identyfikacyjnej z kodu oznaczenia (tutaj P) oraz jednej z zatwierdzonych przez UIC małych liter definiujących przestrzeń zastrzeżoną w zależności od typów wagonów kieszeniowych.

Litery naniesione są na wagonie kieszeniowym i tabliczce kodów naczepy siodłowej i muszą być zgodne podczas załadunku.



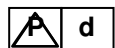
Przestrzeń zastrzeżona dla naczep siodłowych P z kodem kompatybilności „a” na wagonach kieszeniowych typu 4 ze sprzęgiem siodłowym na wysokości 113 lub 98 cm.



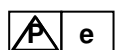
Przestrzeń zastrzeżona dla naczep siodłowych P z kodem kompatybilności „b” na wagonach kieszeniowych typu BA 739 i 744 ze sprzęgiem siodłowym na wysokości 113 lub 98 cm.



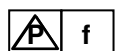
Przestrzeń zastrzeżona dla naczep siodłowych P z kodem kompatybilności „c” na wagonach kieszeniowych typu 2000 ze sprzęgiem siodłowym na wysokości 113 lub 98 cm.



Przestrzeń zastrzeżona dla naczep siodłowych P z kodem kompatybilności „d” na wagonach kieszeniowych typu Mega 2 ze sprzęgiem siodłowym na wysokości 113, 98 lub 85 cm.



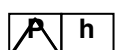
Przestrzeń zastrzeżona dla naczep siodłowych P z kodem kompatybilności „e” na wagonach kieszeniowych typu 5 ze sprzęgiem siodłowym na wysokości 113, 98 lub 88 cm.



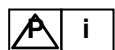
Przestrzeń zastrzeżona dla naczep siodłowych P z kodem kompatybilności „f” na wagonach kieszeniowych typu 3000 ze sprzęgiem siodłowym na wysokości 113, 98 lub 88 cm.



Przestrzeń zastrzeżona dla naczep siodłowych P z kodem kompatybilności „g” na wagonach kieszeniowych typu Twin ze sprzęgiem siodłowym na wysokości 113, 98 lub 88 cm.



Przestrzeń zastrzeżona dla naczep siodłowych P z kodem kompatybilności „h” na wagonach kieszeniowych typu 4.2 ze sprzęgiem siodłowym na wysokości 113 lub 98 cm.



Przestrzeń zastrzeżona dla naczep siodłowych P z kodem kompatybilności „i” na wagonach kieszeniowych typu MTW ze sprzęgiem siodłowym na wysokości 113, 98 lub 88 cm.

4.1 Znak określający długość ze zderzakami

Długość ze zderzakami



Miejsce naniesienia: Na każdej ścianie bocznej, po lewej stronie.

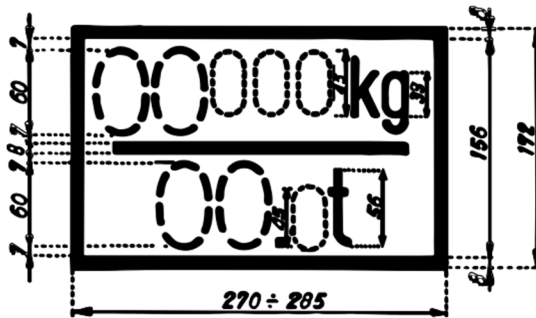
Znaczenie: Oznacza długość wagonu ze zderzakami w metrach [m].
Dla wagonów składających się z wielu na stałe sprzęgniętych elementów (wiele jednostek wagonowych) należy podać długość całkowitą wagonu.

4.2 Znak określający masę własną i masę hamującą

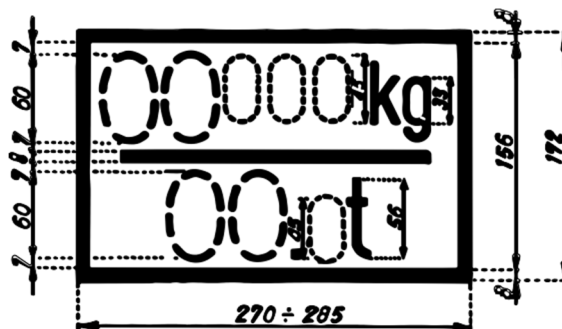
Rys. 1: Masa własna wagonu



Rys. 2: Masa własna wagonu oraz masa hamująca hamulca ręcznego obsługiwane z pomostu



Rys. 3: Masa własna wagonu oraz masa hamująca hamulca ręcznego obsługiwane z poziomu gruntu (masa hamująca musi być obwiedziona czerwoną ramką)



Miejsce naniesienia: Na każdej ścianie bocznej, po lewej stronie

Znaczenie:

Określa masę własną (górną liczbę) i masę hamującą (dolną liczbę).

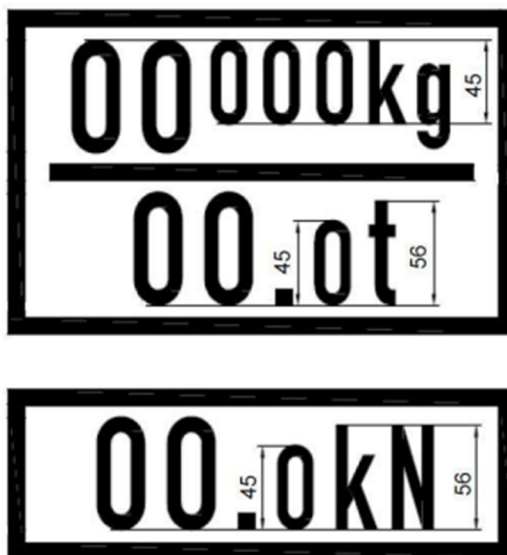
Znak pokazany na rys. 2 lub 3 jest nanoszony na wagonie jeżeli masa hamująca hamulca jest mniejsza niż masa całkowita wagonu (masa własna + masa ładunku zgodnie z maksymalnym obciążeniem).

Jeżeli hamulec ręczny jest obsługiwany z poziomu gruntu, masa hamująca w rys. 3 musi być obwiedziona czerwoną ramką. Jeżeli wagon wyposażony jest w więcej niż jeden niezależnie od siebie działający hamulec ręczny, przed masą hamującą należy wskazać odpowiednią liczbę hamulców (np. 2 x 00,0t).

Uwaga:

Znaku według rys. 1 **nie wolno** nanosić na wagonie oznakowanym zgodnie z rys. 2 lub 3.

Rys. 4: Oznaczenie określające masę hamującą i siłę utrzymującą w KN na wagonach z hamulcem postojowym.



Uwaga:

Jeżeli wagon wyposażony jest w więcej niż jeden niezależnie od siebie działający hamulec ręczny, przed masą hamującą należy wskazać odpowiednią liczbę hamulców (np. 2 x 00,0t).

Uwaga: Oznaczenie obowiązkowe z dniem 1 stycznia 2021 roku.

4.3 Znaki informacyjne o urządzeniach nastawczych hamulców pneumatycznych oznaczenie masy hamującej na wagonach. Skróty oznaczające typy hamulców.

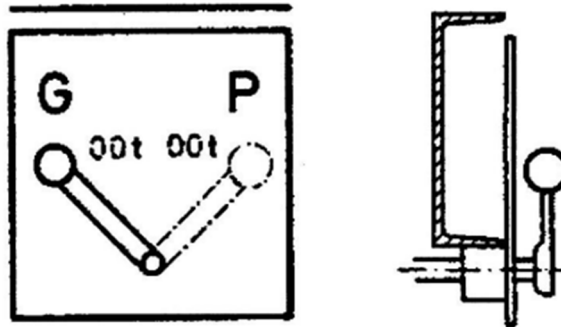
4.3.1 Oznaczenie masy hamującej wagonów bez urządzenia nastawczego

Hamulec YY 00 t	lub	Hamulec YY 00 t
------------------------	-----	----------------------------

Miejsce naniesienia: Na każdej podłużnicy, w pobliżu napisu określającego typ hamulca.

Znaczenie: Skrót typu hamulca (YY) według pkt. 4.3.9. i wskazanie masy hamującej (t). Słowo „hamulec” jest opcjonalne.

4.3.2 Urządzenie nastawcze «towarowy - osobowy» (G/P) (obsługiwane ręcznie)



Miejsce naniesienia: Na tablicy przed którą przesuwa się dźwignia, obok odpowiednich położenia dźwigni, jeżeli masy hamujące (t) dla nastawienia «towarowy» (G) i «osobowy» (P) są różne.

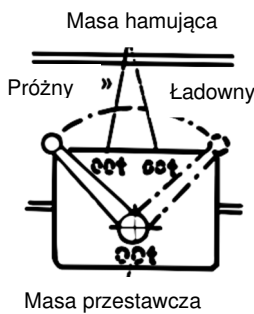
Znaczenie: Jeżeli wagon ma urządzenie nastawcze «towarowy - osobowy», nastawienie z jednego położenia w drugie odbywa się za pomocą dźwigni zakończonej kulą, zgodnie z ilustracją w pkt. 4.3.2.

W położeniu hamulca «towarowy» dźwignia jest pochylona w lewo do góry.

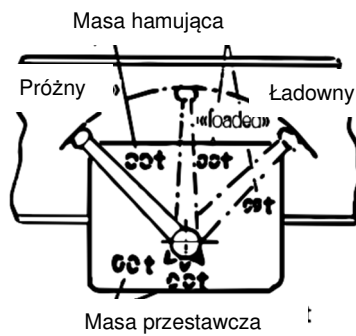
W położeniu hamulca «osobowy» dźwignia jest pochylona w prawo do góry.

4.3.3 Urządzenie nastawcze «próżny - ładowny» (G/P) (obsługiwane ręcznie)

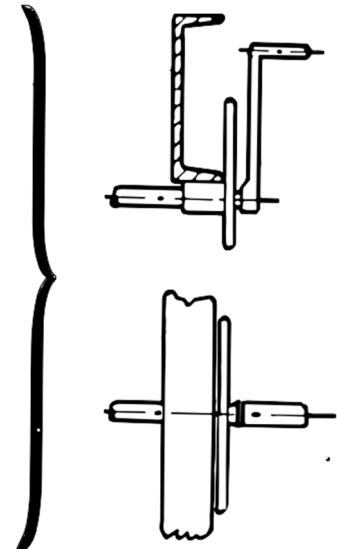
Wagony z tylko jednym nastawnikiem zmiany obciążenia (rys. 1 i rys. 2)



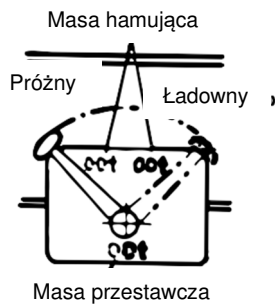
Rys. 1
Położenia: dla hamowania wagonu próżnego i jednego stanu ładownego



Rys. 2
Położenia: dla hamowania wagonu próżnego i wielu pozycji (np. dwóch) dla stanu ładownego



Wagony z dwoma lub więcej oddzielnymi nastawnikami zmiany obciążenia (rys. 3 i rys. 4)



Rys. 3
Położenia: dla hamowania wagonu próżnego i jednego stanu ładownego

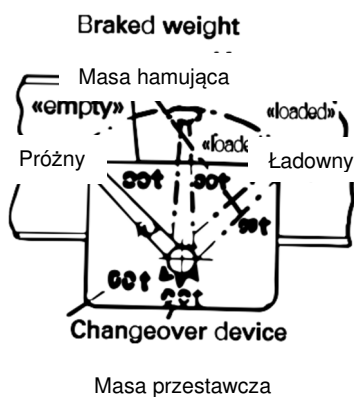
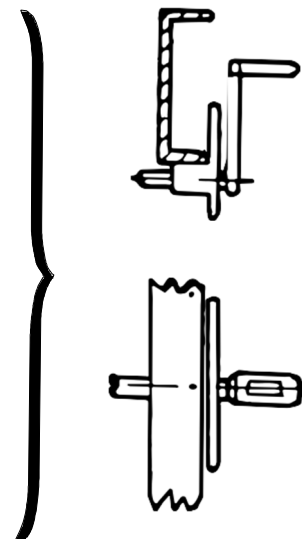


Fig. 6 :
Rys. 4
Położenia: dla hamowania wagonu próżnego i wielu pozycji (np. dwóch) dla stanu ładownego



Miejsce naniesienia: (rys.1-4)

Na każdej podłużnicy, w przybliżeniu w połowie wagonu, na tablicy, przed którą porusza się dźwignia. Masy hamujące w (t) naniesione są obok odpowiednich położen dźwigni. Masy przestawcze [t] znajdują się na tej samej tablicy, obok osi obrotu dźwigni.

Znaczenie: Jeżeli wagon ma jedno położenie «próżny» i jedno lub kilka położen «ładowny», przestawienie z jednego położenia na inne jest wykonywane przy pomocy dźwigni wg rys. 1, 2, 3 lub 4.

Jeżeli wagon ma tylko jeden nastawnik zmiany obciążenia «próżny-ładowny», wówczas ma dźwignię wg rys. 1 lub 2.

Jeżeli wagon ma dwa lub więcej nastawników zmiany obciążenia, dźwignie są wyposażone w uchwyt z otworem, jak pokazano na rys. 3 lub 4.

W położeniu «próżny», dźwignia jest pochylona w lewo do góry i przyjmuje swoje lewe skrajne położenie gdy:

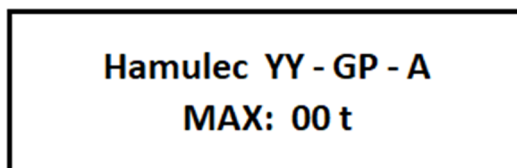
- wagon jest próżny
- masa całkowita (masa własna wagonu + masa ładunku) jest mniejsza niż wskazana masa przestawcza,
- naciski na osie lub na wózki są mniejsze niż połowa wskazanej masy przestawczej.

W położeniu «ładowny», które odpowiada największej masie przestawczej (masa własna wagonu + masa ładunku) lub od niej większa, dźwignia jest ustawiona w prawo do góry i przyjmuje swoje prawe skrajne położenie.

Pozostałe położenia masy hamującej leżą pomiędzy tymi skrajnymi położeniami, przy czym masa hamująca zwiększa się od strony lewej do prawej.

4.3.4 Wagony z systemem samoczynnego nastawiania masy hamującej

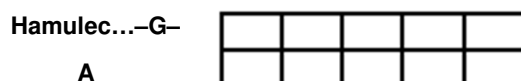
Rys.1.



Miejsce naniesienia: Na każdej podłużnicy, w ramce.

Znaczenie: Skrót typu hamulca (YY) według pkt. 4.3.9. Oznaczenia dodatkowe również wg pkt. 4.3.9 (GP, A) wraz ze wskazaniem maksymalnej masy hamującej [t] → do tej największej wartości masa hamująca [t] jest równa sumie masy własnej wagonu [t] i masie ładunku [t]. Słowo „hamulec” jest opcjonalne.

Rys. 2



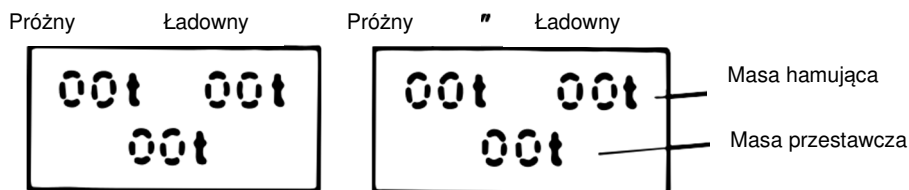
Miejsce naniesienia: Na każdej podłużnicy, za skrótem typu hamulca.

Znaczenie: Na niektórych starszych wagonach dla różnych stanów załadowania zapisane są w tabeli odpowiadające im masy hamujące (co najwyżej 5). Każda kolumna tabeli zawiera dwie liczby:

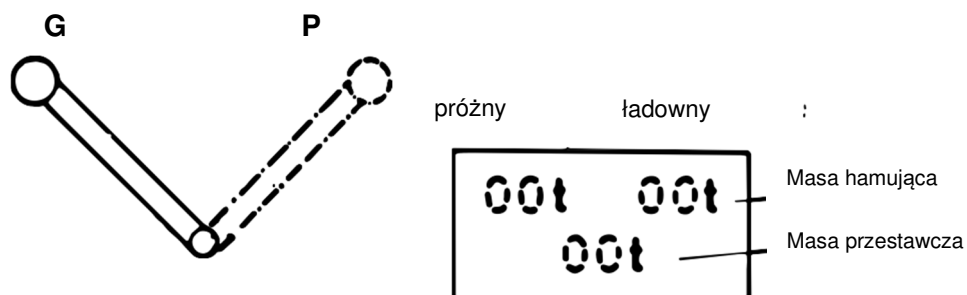
- na górze: → wartość masy hamującej [t];
- na dole: → najmniejsza masa całkowita [t], która daje co najmniej odpowiednią podaną wyżej masę hamującą [t].

4.3.5 Znaki dla wagonów z samoczynnym przełączaniem «próżny - ładowny»

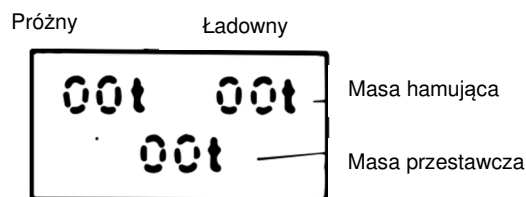
Rys. 1 Wagony, które przy nastawieniu hamulca «towarowy» i «osobowy» mają różne masy hamujące



Rys. 2 Wagony, które przy nastawieniu hamulca «towarowy» i «osobowy» mają tylko jedną masę hamującą



Rys. 3 Wagony, które mają tylko nastawienie «towarowy» lub «osobowy»

**Miejsce naniesienia Rys. 1 – 3:**

Na każdej podłużnicy, w pobliżu skrótu typu hamulca.

Znaczenie:

W tych wagonach przestawienie «próżny-ładowny» następuje samoczynnie, kiedy masa całkowita (masa własna wagonu + masa ładunku) [t] jest większa niż wskazana masa przestawcza [t].

4.3.6 Oznaczenie zestawów kołowych w wagonach z tylko jednym zaworem rozrządczym

Na wagonach z jednym zaworem rozrządczym hamulca należy nad każdą maźnicą podać na podłużnicy jego numer kolejny (nieobowiązkowo).

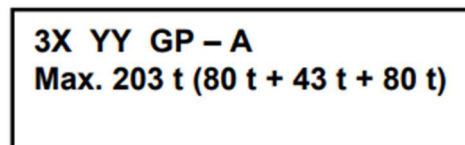
4.3.7 Znaki na wagonach z więcej niż jednym zaworem rozrządczym hamulca

a) Wagony z więcej niż jednym zaworem rozrządczym i oddzielnymi nastawnikami zmiany obciążenia «próżny - ładowny»

Masa hamująca [t] odnośnego zaworu i masa przestawcza [t] wagonu muszą być podane na tablicach każdego nastawnika "próżny - ładowny" (patrz pkt 4.3.3).

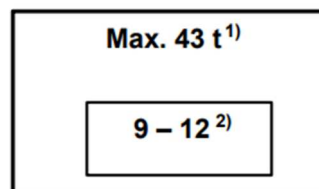
b) Wagony z więcej niż jednym zaworem rozrządczym i samoczynnym nastawianiem masy hamującej

Rys. 1



Znaczenie: Przykład oznaczenia na stale sprzęgniętej jednostki wagonowej z trzema zaworami rozrządczymi (3X), skrót typu hamulca według pkt. 4.3.9 (YY), dodatkowe litery według pkt. 4.3.9 (GP, A). Masy hamujące (t) odnośnego zaworu należy podać na tablicy każdego urządzenia nastawczego «próżny - ładowny» wraz z masą przestawczą (t) dla całego wagonu.

Rys. 2



Miejsce naniesienia Na każdej podłużnicy w pobliżu dźwigni wyłączającej hamulec.
rys. 1 oraz rys. 2

Znaczenie

- 1) Masa hamująca, która może być osiągnięta przez działający w danym układzie zawór rozrządczy;
- 2) Wskazanie numerów skrajnych zestawów kołowych na które działa dany układ hamulcowy.

Ponadto zgodnie z pkt. 4.3.7 muszą być podane następujące informacje:

- liczba układów hamulcowych,
- całkowita masa hamująca a następnie w nawiasach masa hamująca osiągnięta z każdego zaworu.

4.3.8 Oznaczenie zestawów kołowych w wagonach z wieloma zaworami rozrządczymi i samoczynnym nastawianiem masy hamującej.

Na stale sprzęgniętych jednostkach wagonowych z wieloma zaworami rozrządczymi i samoczynnym nastawianiem masy hamującej nad każdą maźnicą na podłużnicach należy nanieść numer identyfikacyjny, który odpowiada pozycji zestawu kołowego rosnąco od jednego końca wagonu do drugiego. Oznakowanie te musi być wykonane najpóźniej do 01 stycznia 2007 r.

4.3.9 Skróty dopuszczonych w komunikacji międzynarodowej hamulców na sprężone powietrze, stan na 01 marca 2005 r.

1. Typy hamulców

Kunze-Knorr	Kk
Drolshammer	Dr
Bozic	Bo
Hildebrand-Knorr	Hik
Breda	Bd
Charmilles	Ch
Oerlikon	O
Knorr, typ KE	KE
Westinghouse, typ E	WE
Dako	DK
Westinghouse, typ U	WU
Westinghouse, typ A *(dopuszczony do 1.1.2000 dla nowobudowanych wagonów)	WA*
Davies and Metcalfe, zawór rozrządczy DMD 3	DM
MZT HEPOS	MH
SAB-WABCO, typ SW 4/SW 4C/SW 4/3	SW
Zawór KE-483 * (w pozycji „483” hamulec spełnia wymogi sieci kolejowych Wspólnoty Niepodległych Państw).	KE 483**
Bumar-Fablok MBF-01A, MBF-01B, MBF-02	FL

2. Oznaczenia dodatkowe

Hamulec pociągu towarowego	G
Hamulec pociągu osobowego	P
Hamulec wysokowydajny	R
urządzenie nastawcze G/P	GP
urządzenie nastawcze P/R	PR
urządzenie nastawcze G/P/R	GPR
System samoczynnego nastawiania masy hamującej	A
Magnetyczny hamulec szynowy	Mg

Miejsce naniesienia: Na środku każdej podłużnicy, lub na zakrywających podłużnice częściach lub na specjalnych tablicach do napisów na wysokości podłużnic, w pobliżu urządzeń nastawczych hamulca, wraz z innymi oznaczeniami hamulca.

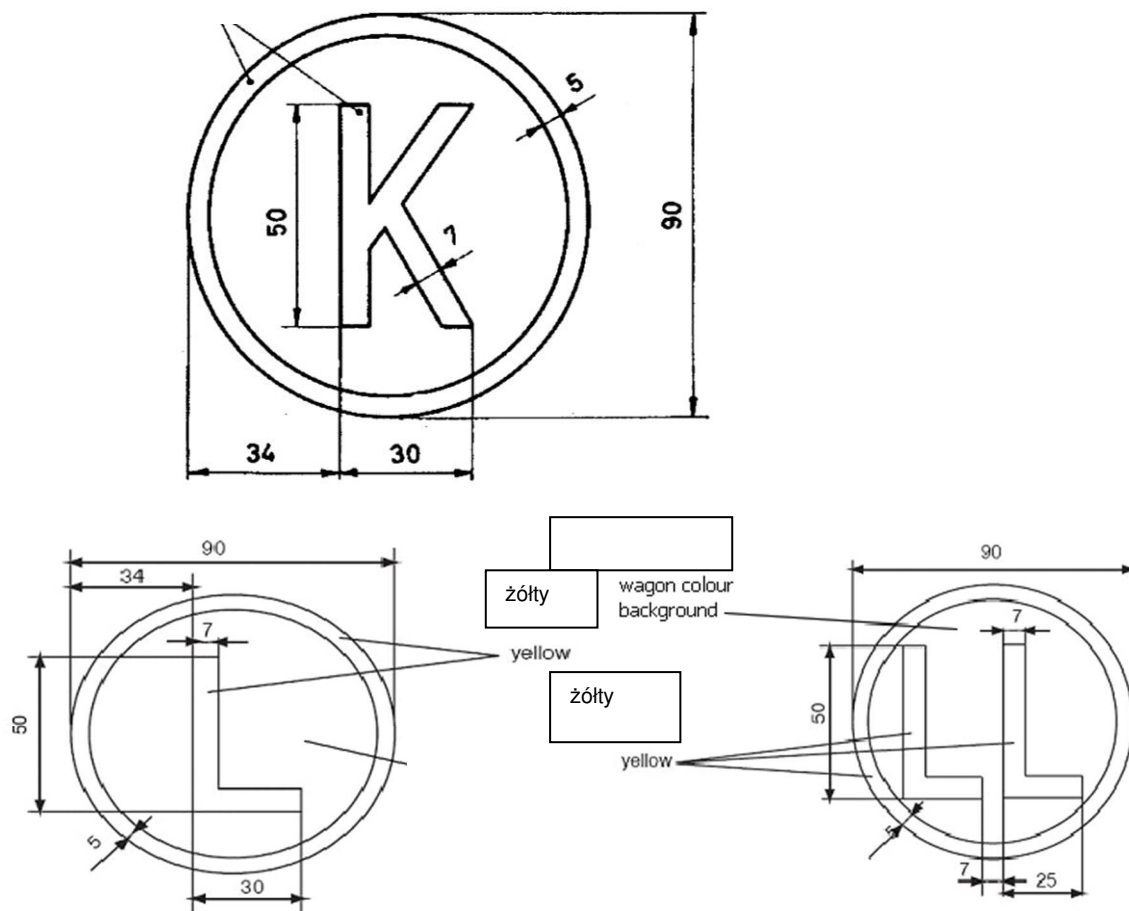
4.4 Znaki dla wagonów wyposażonych w hamulcowe wstawki kompozytowe

Miejsce naniesienia: Po obu stronach wagonu bezpośrednio po prawej stronie skrótu typu hamulca.

Znaczenie: Oznaczenie dla wagonów wyposażonych w hamulcowe wstawki kompozytowe:

- o wysokim współczynniku tarcia (wstawki typu K)
- o średnim współczynniku tarcia (wstawki typu L)
- o niskim współczynniku tarcia (wstawki typu LL).

kość słoniowa do żółtego

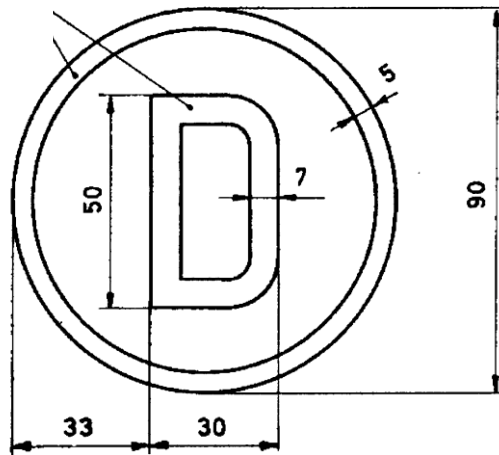


Znak(i) (np. C810, J816M): bezpośrednio pod lub obok symbolu odpowiadającemu wstawce typu „K”. Możliwe zadeklarowanie kilku typów wstawek.



4.5 Znak dla wagonów wyposażonych w hamulec tarczowy

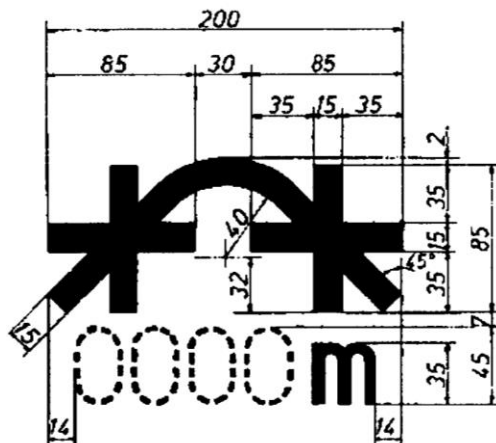
kość słoniowa do żółtego



Miejsce naniesienia: Po obu stronach wagonu bezpośrednio po prawej stronie skrótów typu hamulca.

Znaczenie: Tak oznakowane wagony wyposażone są w hamulce tarczowe.

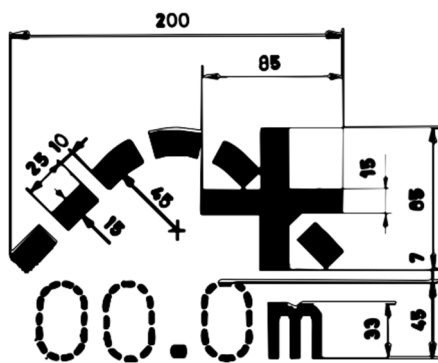
5.1 Znak dla wagonów niedopuszczonych do przejazdu przez jakiegokolwiek górki rozrządowe



Miejsce naniesienia: Na każdej podłużnicy, po lewej stronie, lub na zakrywających podłużnice częściach, albo na specjalnych tablicach do napisów na wysokości podłużnic.

Znaczenie: Oznaczenie obowiązkowe dla wagonów, które z powodu ich budowy mogą ulec uszkodzeniu przy przejeździe przez górki rozrządowe o promieniu krzywizny 250m. Na oznaczeniu podawany jest najmniejszy promień krzywizny górki, którą wagon może przejechać.

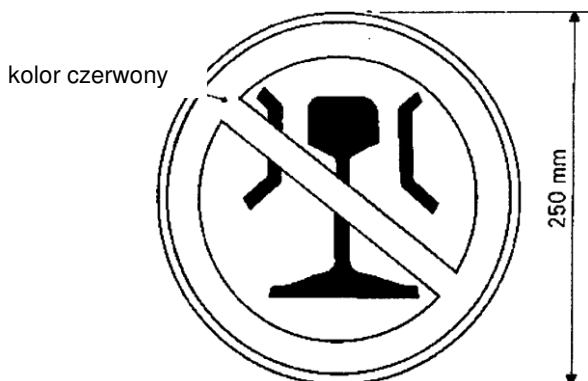
5.2 Znak dla wagonów na wózkach z rozstawem osi wewnętrznych większym niż 14,0m, dopuszczonych do przejazdu przez górki rozrządowe



Miejsce naniesienia: Na każdej podłużnicy, po lewej stronie, lub na zakrywających podłużnice częściach, albo na specjalnych tablicach do napisów na wysokości podłużnic.

Znaczenie: Oznaczenie obowiązkowe dla wagonów wózkowych o rozstawie wewnętrznych osi większym niż 14,0m, dopuszczonych do przejazdu przez górki rozrządowe. Na oznaczeniu podawany jest największy rozstaw wewnętrznych zestawów kołowych.

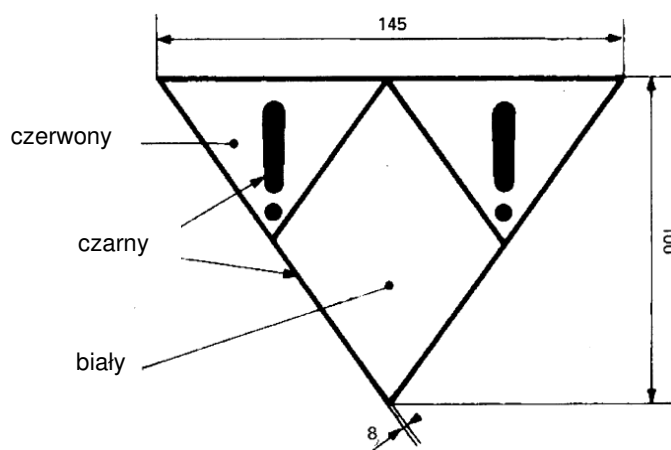
5.3 Znak dla wagonów, które nie mogą przejeżdżać przez hamulce torowe lub inne urządzenia rozrządowe lub hamujące w trakcie ich działania



Miejsce naniesienia: Na każdej podłużnicy, po lewej stronie, lub na zakrywających podłużnice częściach, albo na specjalnych tablicach do napisów na wysokości podłużnic.

Znaczenie: Wagony te, ze względu na swoją budowę, nie mogą przejeżdżać przez hamulce torowe i inne urządzenia rozrządowe oraz hamujące w trakcie ich działania.

5.4 Znak dla wagonów, które nie mogą być przetaczone luzem na górkach rozrządowych

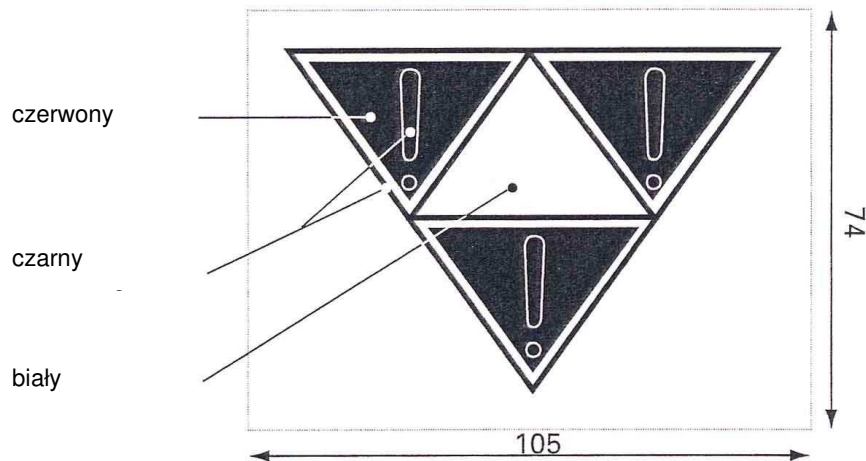


Miejsce naniesienia: Na każdej podłużnicy, po jej lewej stronie, lub na zakrywających podłużnice częściach, albo na specjalnych tablicach do napisów na wysokości podłużnic.

Znaczenie: Celem ochrony wagonu przed uszkodzeniem konieczne jest zachowanie szczególnej ostrożności przy rozformowaniu/formowaniu pociągu. Wagon nie może nabiegać na inne pojazdy i musi być chroniony przed nabieganiem przez inne pojazdy.

Uwaga: Oznaczenie obowiązkowe na wagonach z urządzeniami specjalnymi (wyposażenie elektroniczne, instalacje chłodnicze, itp.), które w normalnych warunkach eksploatacyjnych nie mogą być zderzane, ponieważ urządzenia te mogą ulec uszkodzeniu. Wagony takie nie mogą mieć znaku RIV, ale ich kursowanie może być przedmiotem umowy dwustronnej.

5.5 Znak zakazu odrzutu i staczania z górek rozrządowych



Miejsce naniesienia: Na każdej podłużnicy, po lewej stronie, lub na zakrywających podłużnice częściach, albo na specjalnych tablicach do napisów na wysokości podłużnic.

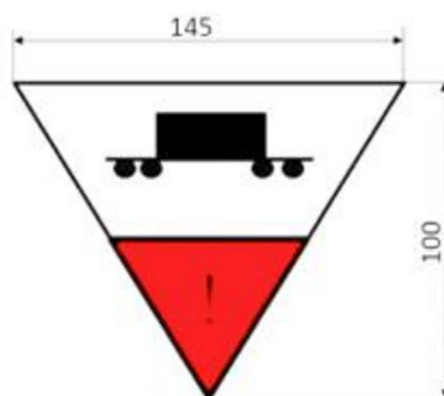
Znaczenie:

- zakaz odrzucania i staczania z górki rozrządowej,
- musi być odstawiany i włączany pojazdem trakcyjnym,
- wagon nie może nabiegać i musi być chroniony przed nabieganiem przez inne pojazdy.

Uwaga:

RID stanowi w pkt. 5.3.4.1, że w miejsce nalepki manewrowej (patrz wzór nr 15 wg RID) mogą być naniesione nieusuwalne oznaczenia manewrowe (oznaczenia na wagonie), o ile dokładnie odpowiadają przepisowym nalepkom.

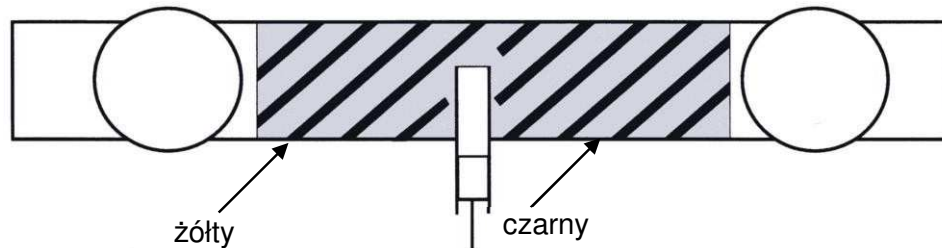
5.6 Znak zakazu odrzutu, staczania i najeżdżania wagonów ładownych



Uwaga:

Odrzut, staczanie i najeżdżanie wagonu ładownego nie jest dozwolone. Wagony próżne mogą być rozrządzane bez ograniczeń.

5.7 Malowanie ostrzegawcze na wagonach wyposażonych w elementy CRASH



Miejsce naniesienia: Na czołownicach, pomiędzy zderzakami.

Forma: Malowanie ostrzegawcze: czarne ukośne pasy na żółtym tle.

Znaczenie: Wagon wyposażony w elementy CRASH. Istnieje niebezpieczeństwo, że nie jest zachowana wolna przestrzeń dla spinacza (przebieżnia). Przestrzegać instrukcji manewrowych.

5.8 Malowanie ostrzegawcze na wagonach z amortyzatorem uderzeń o długim skoku (urządzenia amortyzujące)



Powierzchnia, na której przebywanie jest niebezpieczne oznaczona żółto - czarnymi pasami.

Miejsce naniesienia: Na stwarzających niebezpieczeństwo powierzchniach wagonów z zamontowanymi amortyzatorami uderzeń malowanie ostrzegawcze w postaci czarnych ukośnych pasów na żółtym tle.

Znaczenie: W razie zderzenia płyta podłogowa przesuwa się względem ramy. W następstwie zmniejszają się rzeczywiste odstępstwa i/lub wolne przestrzenie. Dlatego w czasie manewrów zalecana jest szczególna ostrożność.

5.9 Malowanie ostrzegawcze na wystających hakach promowych



Miejsce naniesienia: Oznakowanie wystających o więcej niż 150mm haków promowych, nosków odrzutowych oraz ich wsporników i konsoli:

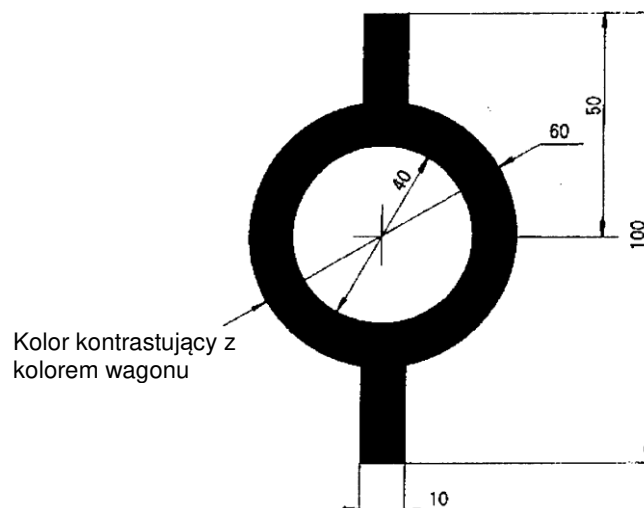
- haki promowe i noski odrzutowe - kolorem żółtym.

Oznakowanie wsporników i konsoli haków promowych:

- wystających do 250 mm - kolorem żółtym,
- wystających ponad 250 mm - czarnymi ukośnymi pasami na żółtym tle.

Znaczenie: Ostrzegawcze malowanie wskazuje na zagrożenie wypadkowe.

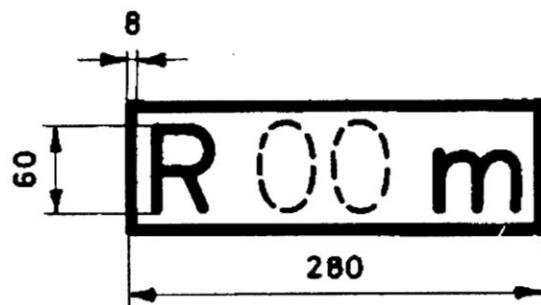
5.10 Znak dla jednostek wagonowych sprzęgniętych na stałe



Miejsce naniesienia: Na każdej czołownicy w pobliżu prawego zderzaka.

Znaczenie: Sprzęg nie może być rozłączony w czasie eksploatacji. Znak jest stosowany wyłącznie na wagonach złożonych z wielu stałe sprzęgniętych jednostek.

5.11 Znak dla wagonów na wózkach, które mogą przejeżdżać tylko przez łuki o promieniu większym niż 35m

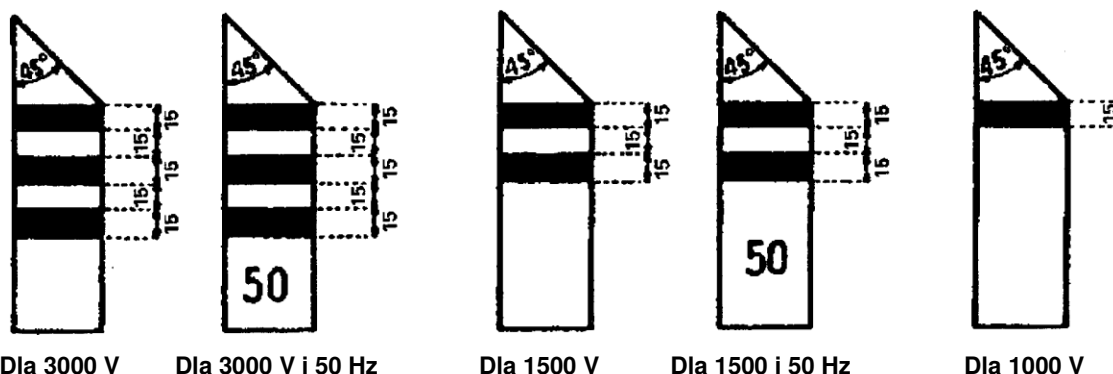


Miejsce naniesienia: Na każdej podłużnicy, po jej lewej stronie, lub na zakrywających podłużnice częściach, albo na specjalnych tablicach do napisów na wysokości podłużnic.

Znaczenie: Wskazuje najmniejszy przejezdny promień łuku.

Uwaga: Na wagonach z oprzyrządowaniem specjalnym, np. z zagłębioną podłogą, których ruchomy przesuwany pomost ładunkowy zaryglowany jest w osi wagonu i/lub z maksymalnym rozstawem czopów skrętu wózków.

5.12 Znaki dla wagonów z przewodem ogrzewania elektrycznego

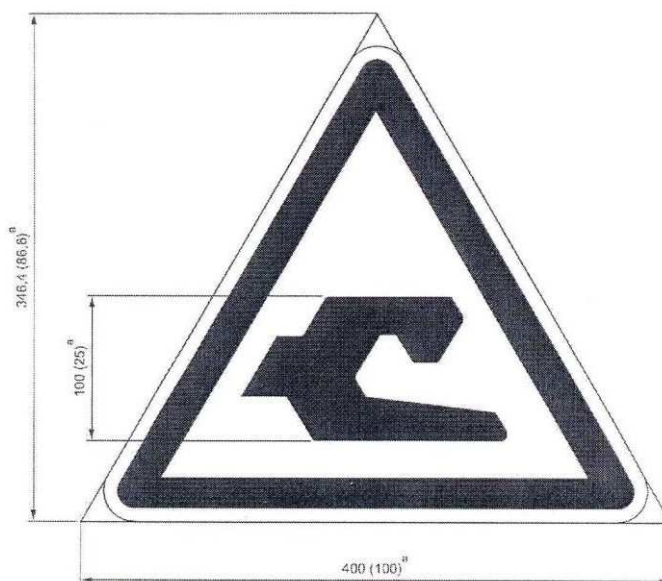


Miejsce naniesienia: Na płaszczyźnie czołowej i bocznej w dolnej części słupków narożnych. Na wagonach bez słupków narożnych zaleca się naniesienie przepisowego oznaczenia na odpowiednich blachach.

Forma: Jasnożółty prostokąt o wysokości około 200 mm i szerokości słupka narożnego, z obcięciem pod kątem około 45° w kierunku środka wagonu górnym rogami. Poziome, poprzeczne czarne paski muszą mieć szerokość około 15 mm i być oddalone od siebie na tę samą odległość.

Znaczenie: Wagon posiada przewód ogrzewania elektrycznego. Jeden czarny pasek oznacza przewód o napięciu 1000V, dwa paski przewód o napięciu 1500V, a trzy paski przewód o napięciu 3000V. Liczba „50” oznacza dopuszczenie do kursowania na kolejach z zasilaniem sieci jezdnej napięciem zmiennym o częstotliwości 50Hz.

5.13 Znak dla wagonów wyposażonych w sprzęg samoczynny



(Rysunek zgodny ze standardem OSZD*)

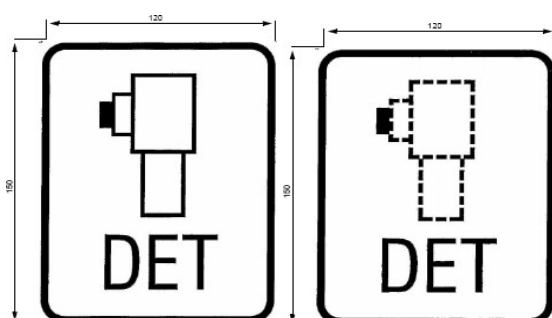
Miejsce naniesienia: Na obu końcach ścian bocznych wagonu lub podłużnicach oraz na każdej ścianie czołowej.

Znaczenie: Wagon jest wyposażony w sprzęg samoczynny

Uwaga: W wagonach ze sprzęgiem samoczynnym obowiązkowa wolna dla spinacza (manewrowego) przestrzeń (przestrzeń berneńska) może być częściowo ograniczona.

***OSZD:** Organizacja Współpracy Kolei z siedzibą w Warszawie.

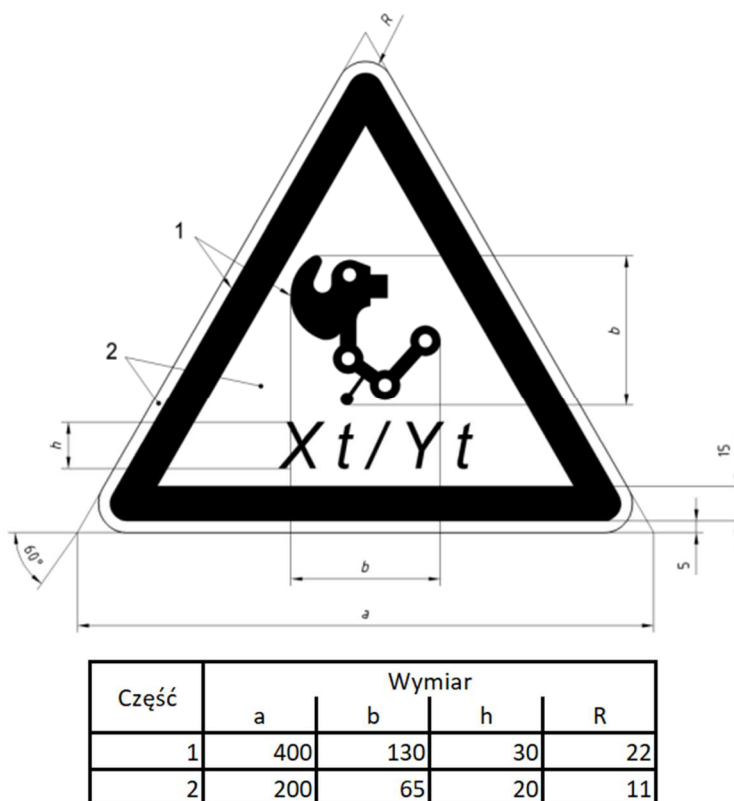
5.14 Znak detektorów wykolejenia



Miejsce naniesienia: Na obu ścianach bocznych wagonu, jeżeli detektor wykolejenia jest widoczny. Znak jest naniesiony linią przerywaną, jeżeli detektor nie jest widoczny.

Znaczenie: Detektory wykolejenia wagonów towarowych są urządzeniami diagnozującymi nieprawdopodobnie duże przyspieszenia pionowe pojazdu, i wskazują możliwe wykolejenie. W następstwie zadziałania układu inicjowane jest nagłe hamowanie lub uruchamiany alarm. Samemu wykolejeniu detektor nie zapobiega.

5.15 Znak określający wzmocniony sprzęg śrubowy



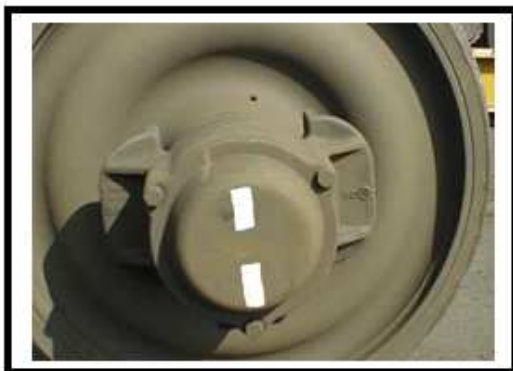
Legenda
 1. Czarny
 2. Żółty

Miejsce naniesienia: Na obu końcach wagonu lub na podłużnicy. Rozmiar oznakowania należy wybrać tak, aby mieścił się w przeznaczonym do tego miejscu.

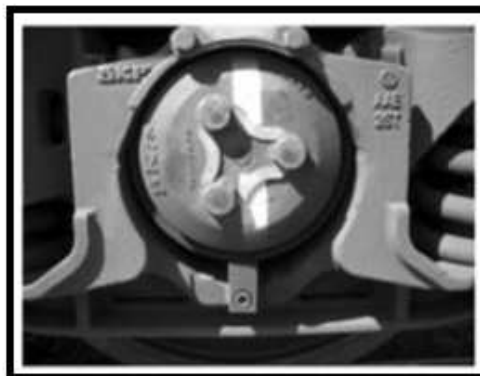
Znaczenie: Wagony ze wzmocnionym sprzęgiem śrubowym - X [t] odnosi się do wytrzymałości sprzęgu na zerwanie, symbol Y [t] - do haka sprzęgu. Wzmocniony sprzęg śrubowy opisany jest w normie EN 15566:2009, pkt 4.1, tabela 1. Oznaczenie stosuje się dla wytrzymałości powyżej 1 MN

(pozostaje wolna)

6.1 Znak dla kół odpornych na przeciążenia termiczne



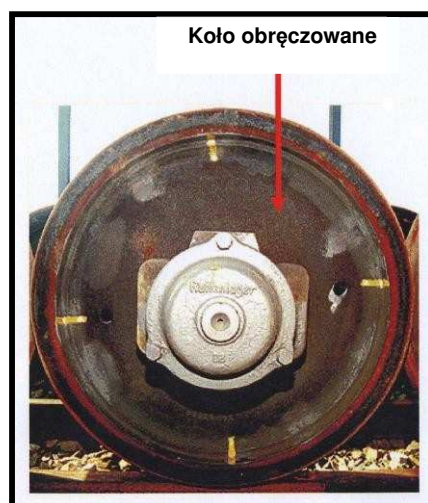
Rys. 1



Rys 2

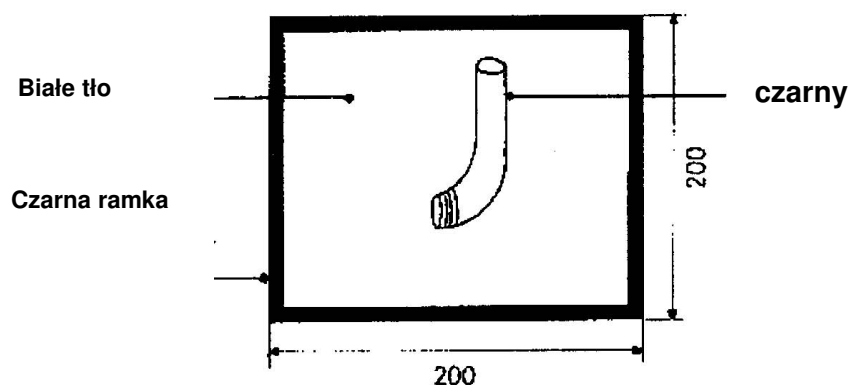
- Miejsce naniesienia:** Na pokrywie maźnicy (patrz Rys. 1)
Na maźnicy (patrz Rys. 2) bez pokrywy
- Znaczenie:** Oznaczone zestawy posiadają koła odporne na przeciążenia termiczne zgodnie z Kartami UIC 510-2 i UIC 510-5, Załącznik H.
- Uwaga:** Należy zauważyć, że istnieją maźnice, które ze względu na swoją konstrukcję nie posiadają pokrywy maźnicy. Można je rozpoznać po korpusie bez otworów do mocowania obudowy maźnicy.

6.2 Znaki kontrolne na kołach obręczowanych



- Miejsce naniesienia:** Cztery rozmieszczone co 90° kolorowe znaczniki kontrolne na zewnętrznych stronach obręczy i koła bosego obręczowanych zestawów kołowych.
- Znaczenie:** Znak kontrolny służący do sprawdzania osadzenia obręczy na kole bosym.

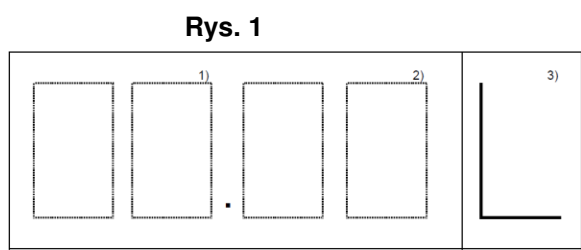
6.3 Znak odpowietrzników zbiorników



Miejsce naniesienia: Na zbiorniku obok danego króćca.

Znaczenie: W ten sposób oznakowane króćce nie muszą być szczelnie zamknięte.

6.4 Znak daty badania zbiornika, dane o kodzie zbiornika oraz przepisy specjalne



Rys. 2 (przykład)

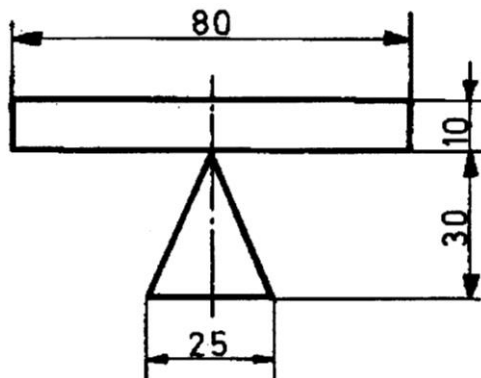
TE 5

Miejsce naniesienia: Na każdym boku zbiornika, po prawej stronie.

Znaczenie
Rys. 1: Wskazanie kolejnego badania zbiornika (koniec miesiąca) pod kątem przewozu towarów niebezpiecznych zgodnie z RID. Oznaczenie określa: (1) miesiąc (2) rok oraz, w razie konieczności, zawiera literę "L" zgodnie z RID 6.8.2.4.3.; 3) przedłużenie terminu następnego badania zbiornika o 3 miesiące.

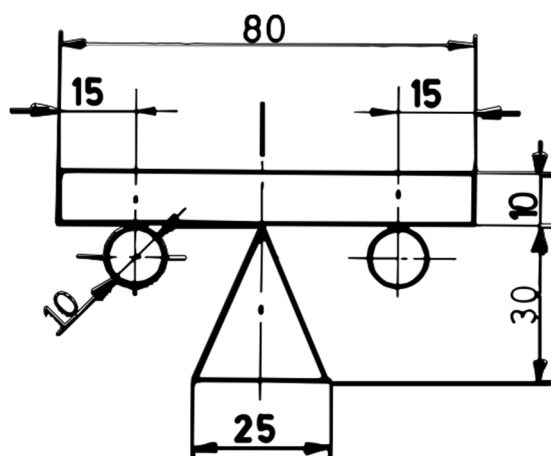
Znaczenie
Rys. 2: Przykład kodu alfanumerycznego dot. wszystkich przepisów specjalnych*: w tym przykładzie wagon wyposażony w izolację trudnopalną.

***Uwaga:** W pobliżu daty ważności rewizji zbiornika musi być naniesiony kod zbiornika - literami i cyframi o wysokości co najmniej 90 mm. Ponadto pod kodem zbiornika lub w jego bezpośrednim pobliżu należy nanieść alfanumeryczny kod wszystkich przedmiotowych regulacji zgodnie z RID, literami i cyframi o wysokości 50 mm. Oznakowanie musi być wykonane najpóźniej do 01 stycznia 2011 r.

7.1 Znak miejsca podparcia przy podnoszeniu pudła wagonu w zakładzie naprawczym

Miejsce naniesienia: Na podłużnicach w przewidzianych do tego miejscach.

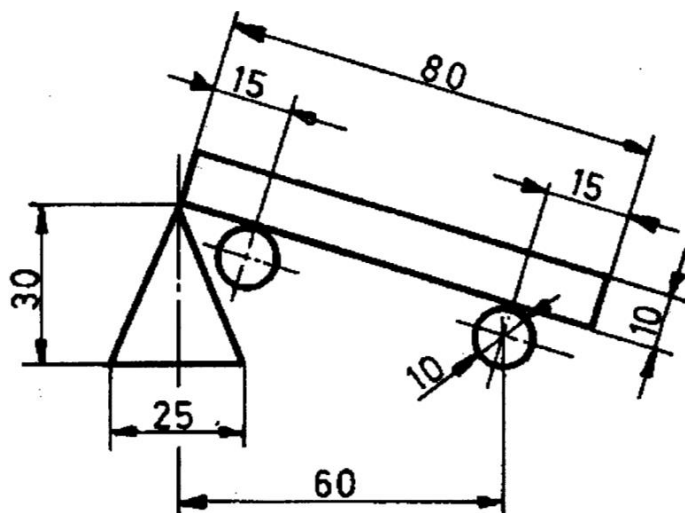
Znaczenie: Oznaczenie miejsc, pod którymi należy umieścić podnośniki lub wysięgniki wind itp., celem podniesienia pudła wagonu.

7.2 Znak miejsca podparcia przy podnoszeniu wagonów w czterech punktach (z zespołami biegowymi lub bez nich)

Miejsce naniesienia: Na podłużnicach w przewidzianych do tego miejscach.

Znaczenie: Oznaczenie miejsc, pod którymi należy umieścić podnośniki lub wysięgniki wind itp., celem podniesienia pudła wagonu, w tym ewentualnie razem z zespołami biegowymi.

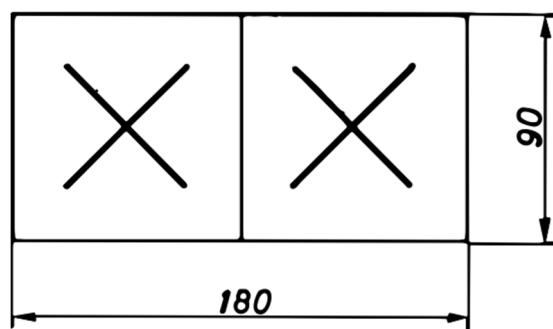
7.3 Znak miejsca podparcia przy podnoszeniu lub ponownym osadzeniu na torach z zespołem biegowym lub bez niego tylko od strony jednej czołownicy lub w jej pobliżu



Miejsce naniesienia: Na czołownicach wagonu w przewidzianych do tego miejscach.

Znaczenie: Oznaczenie miejsc, pod którymi należy umieścić podnośniki lub wysięgniki wind itp., w celu podniesienia wagonu od strony jednej czołownicy lub w jej pobliżu, w tym ewentualnie razem z zespołami biegowymi.

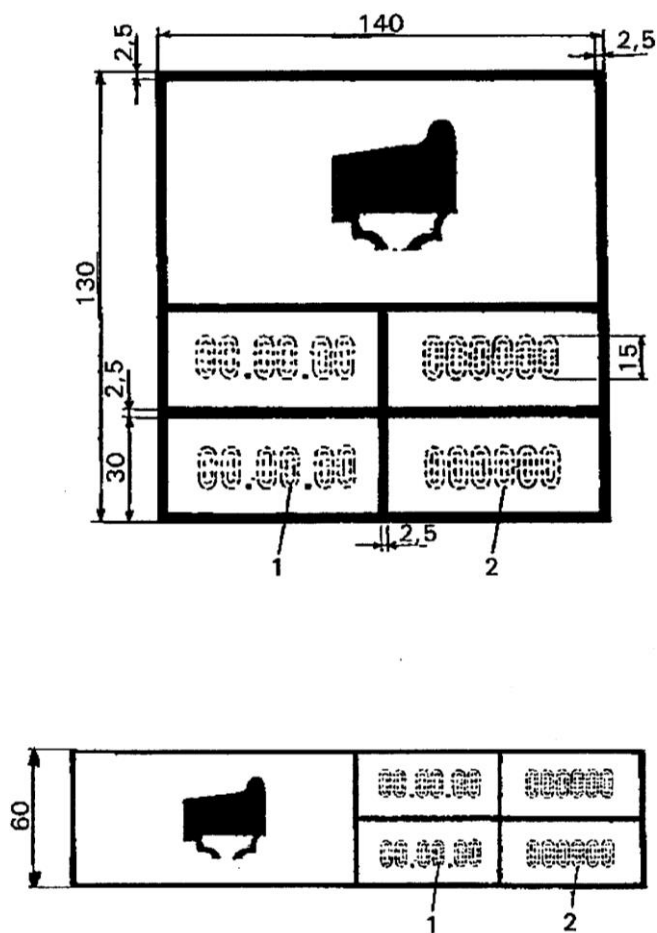
7.4 Znak dotyczący wymiany resorów



Miejsce naniesienia: Na każdej podłużnicy, po jej prawej stronie, lub na zakrywających podłużnice częściach, albo na specjalnych tablicach do napisów na wysokości podłużnic.

Znaczenie: W wagonach ze sztywną ostoją (wagony cysterny, wagony samowyladowcze, itd.) oznaczenie wskazuje na konieczność wymiany resorów parami w przypadku uszkodzenia tylko jednego z nich. Powyższe nie dotyczy resorów o progresywnej charakterystyce (np. resory paraboliczne). Patrz również pkt 2.10, Rozdział A Załącznika nr 10.

7.5 Znak badania osadzenia obręczy



Miejsce naniesienia: Na każdej podłużnicy, po jej prawej stronie, lub na zakrywających podłużnice częściach, albo na specjalnych tablicach do napisów na wysokości podłużnic.

Znaczenie: Trafareta podaje datę (dzień, miesiąc i rok) (1) ostatnich dwóch badań pewności osadzenia obręczy na kołach bosych. Poza datami trafareta podaje skrót nazwy KPP i kod zakładu naprawczego przeprowadzającego sprawdzenie(2).

7.6 Terminy rewizji instalacji chłodniczych

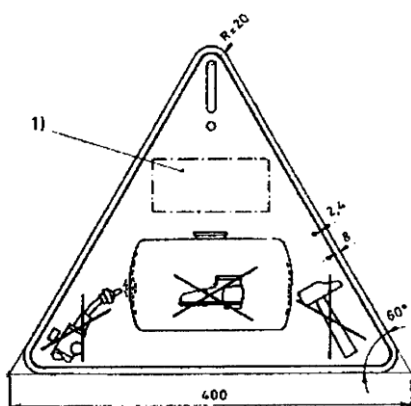


(niebieskie litery na białym tle)

Miejsce naniesienia: Na każdej ścianie bocznej, po prawej stronie pod znakami UIC lub UIC St.

Znaczenie: Znak na wagonach do przewozu łatwo psujących się produktów spożywczych, identyfikujący zgodnie z umową ATP system ustalania temperatury oraz datę (miesiąc i rok) upływu ważności wystawionego dla wagonu świadectwa.

7.7 Znak dotyczący ochrony wykładzin wewnętrznych wagonów zbiornikowych



(Kolory: tło znaku żółte, napisy i kontury czarne)

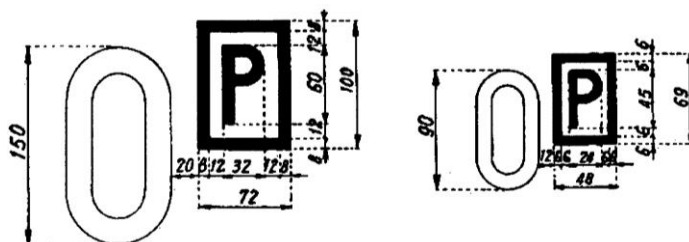
Miejsce naniesienia: Na zbiorniku w dobrze widocznym miejscu.

Znaczenie: Stosowany do ochrony wykładziny wewnętrznej (emalia, malowanie farbą ...).

Uwaga: Piktogram może być uzupełniony napisem „wykładzina wewnętrzna” w jednym lub większej liczbie języków.

7.8 Wagony prywatne, ujednolicone, standardowe

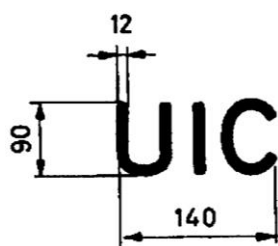
Rys.1 Znak na wagonach prywatnych (zarejestrowane przez KPP przed wejściem w życie Umowy GCU/AVV)



Miejsce naniesienia: Za cyfrą samokontroli numeru wagonu, na każdej ścianie bocznej po lewej stronie. Napis: Jeżeli po lewej stronie nie ma miejsca, nazwa lub znak firmy i pełna nazwa posiadacza/rejestrującego mogą być naniesione po prawej stronie.

Znaczenie: Wagony prywatne, które posiadacz zarejestrował u jednego z KPP. Ponadto muszą być naniesione: nazwa lub znak firmy i pełna nazwa posiadacza wraz z nr faksu. Oznakowanie to zostanie w przyszłości wycofane.

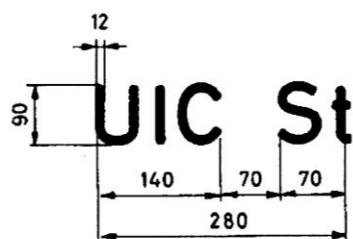
Rys. 2 Znak na wagonach ujednoliconych



Miejsce naniesienia: Na każdej ścianie bocznej, po prawej stronie.

Znaczenie: Wagon spełnia międzynarodowe regulacje (ujednolicone wagony).

Rys. 3 Znak na wagonach standardowych



Miejsce naniesienia: Na każdej ścianie bocznej, po prawej stronie.

Znaczenie: Znakiem oznaczane są wyłącznie wagony zbudowane według dokumentacji ERRI (standardowe wagony).

7.9 Oznaczenia na niektórych częściach zamiennych

7.9.1 Standardowe sprzęgi śrubowe noszą znak „St”

7.9.2 Zestawy kołowe mogące przenosić obciążenie ponad 20,0 t na oś są oznaczone znakiem 2Q = 00,0 t określającym dopuszczalne obciążenie na oś:

- na opasce do cechowania w przypadku tych zestawów, które taką opaskę na osi zestawu kołowego posiadają,
- na wewnętrznej części piasty koła w przypadku zestawów bez opaski do cechowania.

7.9.3 Resory piórowe mogące przenosić obciążenie ponad 20,0 t na oś mają na opasce resorowej znak 2Q = 00,0 t określający dopuszczalne obciążenie na oś.

7.9.4 Wagony ze zderzakami, na których lub w których bezpośredniej odległości prowadzenie prac spawalniczych lub podgrzewanie stwarza zagrożenie wypadkowe, muszą mieć namalowany na pochwie zderzaka okrągły znak koloru żółtego o średnicy 50 mm.

7.9.5 Ujednolicone zderzaki o skoku 105 mm mają na pochwie zderzaka, poniżej cechy własności mają naniesiony znak 105 – X, podające skok zderzaka i jego typ (A, B lub C) zgodnie z Kodeksem UIC. Zderzaki wyprodukowane przed 1 stycznia 1981 roku, nie spełniające warunków dla typu A, nie posiadają litery stanowiącej oznaczenie typu.

Znak ostrzegawczy przed wysokim napięciem (błyskawica)



- Miejsce naniesienia:** Na wagonach ze stopniami lub drabinkami w ich bezpośredniej bliskości, umieszczony na takiej wysokości, aby był widoczny przed zbliżeniem się do strefy niebezpiecznej. Znak musi być naniesiony na wagonach, na których najwyżej położony stopień lub najwyższy szczebel drabiny znajduje się powyżej 2000 mm nad główką szyny.
- Znaczenie:** Oznakowanie ostrzegające przed wysokim napięciem. Stop! Przejście przez obszar szczególnie niebezpieczny. Tylko uprawnione osoby mogą tam pracować lub przebywać, z zachowaniem odpowiednich środków ostrożności.
- Uwaga:** Wielkość znaków powinna być dostosowana do miejsca, w którym są umieszczone.

8.2 Znaki ostrzegawcze przed wysokim napięciem (Stop!)



- Miejsce naniesienia:** Na wagonach ze stopniami lub drabinkami w ich bezpośredniej bliskości, umieszczony na takiej wysokości, aby był widoczny przed zbliżeniem się do strefy niebezpiecznej. Znak musi być naniesiony na wagonach, na których najwyżej położony stopień lub najwyższy szczebel drabiny znajduje się powyżej 2,0m nad główką szyny, lub których konstrukcja umożliwia wspinanie się na wagon. Piktogram może być umieszczony na prostokątnym niebieskim tle o wymiarach 400 mm x 220 mm.
- Znaczenie:** Uwaga - wysokie napięcie. Stop! Wchodzisz na obszar szczególnie niebezpieczny. Tylko uprawnione osoby mogą tam pracować lub przebywać, z zachowaniem odpowiednich środków ostrożności.
- Uwaga:** Oznaczenie obowiązuje od dnia 1 stycznia 2021 roku
- Wyjaśnienie:** Ten piktogram ma na celu ostrzeżenie personelu kontrolnego i nieuprawnionych osób trzecich o zagrożeniach związanych z wysokim napięciem na wagonie.
Wagony, których konstrukcja umożliwia wspinanie się, spełniają dwa kryteria:
Kryterium pierwsze: Na zewnętrznej stronie ścian czołowych znajdują się poziome elementy o rozstawie pionowym wynoszącym max. 45 cm.
Kryterium drugie: Elementy te muszą mieć głębokość co najmniej 5 cm lub umożliwiać wspinanie się jak po drabinie.
Jeżeli oba kryteria są spełnione, należy umieścić piktogram z 8.2, „Znaki ostrzegawcze wysokiego napięcia (Stop!)”, a piktogram z 8.1, „Znaki ostrzegawcze wysokiego napięcia (błyskawica)” jest nie wymagany.
- Oba piktogramy ostrzegawcze (8.1 i 8.2) muszą być umieszczone na wagonach wyposażonych w drabiny i stopnie.

**ZAŁĄCZNIK NR 12
DO OGÓLNEJ UMOWY O UŻYTKOWANIU
WAGONÓW TOWAROWYCH (GCU/AVV)**

KATALOG USZKODZEŃ WAGONÓW TOWAROWYCH

Podzespół	Część	Rodzaj uszkodzenia	Informacje dodatkowe	Na koszt		
				Posiadacza	Użytkującego KPP	
Układ biegowy						
	Zestaw kołowy		Kontrola zgodnie z Załącznikiem 10 – Aneks 3 EUROPEJSKI KATALOG INSPEKCJI WIZUALNEJ (EVIC) DLA OSI WAGONÓW TOWAROWYCH, w tym wymiana zestawów kołowych	X		
	Obręcz	Luźna, przesunięta na stronę, pęknięta	Termiczne przeciążenie nierozpoznawalne	X		
			Widoczne przeciążenie termiczne (hamulec uszkodzony)	X		
			Widoczne przeciążenie termiczne (hamulec sprawny)		X	
	Powierzchnia toczna / obręcz / monoblok / tarcza	Przeciążenie termiczne	Hamulec uszkodzony	X		
			Hamulec sprawny		X	
		Pęknięcie tarczy	Termiczne przeciążenie nierozpoznawalne	X		
			Widoczne przeciążenie termiczne (hamulec uszkodzony)	X		
			Widoczne przeciążenie termiczne (hamulec sprawny)		X	
		Ostre karby od narzędzi			X	
		Rowek kontrolny niewidoczny	Zużyta tarcza (za mała średnica koła)		X	
		Uszkodzenia od hamulców torowych	Ostre karby na powierzchni czołowej wieńca i dolnej powierzchni obręczy			X
		Ślady ocierania, uszkodzenia obrzeża	W wyniku działania siły zewnętrznej (wypadek) ¹⁾			X
		Wyrwania, zawalcowania, złuszczenie	Nie dotyczy przy termicznym przeciążeniu		X	
	Nalepy, płaskie miejsca	Hamulec uszkodzony		X		
		Hamulec sprawny			X	
	Miejscami wgniecenia	Jeżeli ślady wypadku ¹⁾			X	
	Owalizacja			X		
			O ile jednoznacznie udowodniono KPP		X	
	Oś zestawu	Ślady ocierania o oś	Usterka wagonu	X		
			Brak usterki na wagonie		X	
		Zgięcie				X
		Pęknięcia	Nie w wyniku działania siły zewnętrznej	X		
Łożysko osi	Zagrzanie	Potwierdzone	X			
		Niepotwierdzone		X		
	Świeży wyciek smaru	Wysoka temperatura maźnicy, nienaturalne odgłosy przy obracaniu zestawu	X			
	Ślady osiadania na maźnicy (u góry – kontakt z wózkem)	Usprężynowanie i tłumik cierny w dobrym stanie, wagon nieprzeciążony		X		
Płytki ze stali manganowej	Brak		X			
	Pęknięte spawy		X			

¹⁾ Na potrzeby Załącznika nr 12, „uszkodzenie powypadkowe” w szczególności oznacza uszkodzenia, które nie powstały w wyniku zużycia, lecz w wyniku nieodpowiedniej obsługi wagonów (np. wypadki podczas prac rozrządowych, starcie w ukresie toru lub inne nagłe zdarzenia), lub których powstanie można przypisać zawinionemu naruszeniu przez KPP obowiązku dbałości o wagon.

Podzespół	Część	Rodzaj uszkodzenia	Informacje dodatkowe	Na koszt	
				Posiadacza	Użytkującego KPP
Usprężynowanie					
	Sprężyny	Złamane, pęknięte, itp.		X	
		Osiadają		X	
		Niewłaściwie zamontowane (równoległe)		X	
		Niewłaściwie zamontowane (charakterystyczny skręt) lub zły typ resoru piórowego		X	
	Tłumik cierny	Każdy rodzaj uszkodzenia		X	
Hamulec					
	Części mechaniczne i pneumatyczne hamulca	Uszkodzony układ dźwigniowy	Uszkodzenie powypadkowe ¹⁾		X
			Zużycie	X	
		Uszkodzone urządzenie przestawcze Uszkodzony hamulec ręczny	Uszkodzenie powypadkowe ¹⁾		X
			Zużycie	X	
		Wstawki hamulcowe (wszystkie typy uszkodzeń)		X	
		Uszkodzony hamulec ręczny	Uszkodzenie powypadkowe ¹⁾		X
			Zużycie	X	
		Brak podwiesy		X	
		Uszkodzenie lub usterka podwiesy	Uszkodzenie powypadkowe ¹⁾		X
		Usterki innych części hamulca (np. zaworu rozrządczego, ważącego, cylindra hamulca, urządzenia przestawczego, zaworu pośredniego, itp.)	Potwierdzone (protokół badania hamulca w załączeniu)	X	
			Niepotwierdzone		X
		Nieszczelne przewody hamulcowe	Zużycie	X	
			Uszkodzenie powypadkowe ¹⁾ (zdeformowane, pęknięte)		X
		Uszkodzony sprzęg hamulcowy	Pęknięcie, nieszczelność	X	
		Uszkodzona główka sprzęgu		X	
Uszkodzone części pneumatyczne hamulca	Potwierdzone sprawdzeniem hamulca	X			
	Niepotwierdzone sprawdzeniem hamulca		X		

¹⁾ Na potrzeby Załącznika nr 12, „uszkodzenie powypadkowe” w szczególności oznacza uszkodzenia, które nie powstały w wyniku zużycia, lecz w wyniku nieodpowiedniej obsługi wagonów (np. wypadki podczas prac rozrządowych, starcie w okresie toru lub inne nagłe zdarzenia), lub których powstanie można przypisać zawinionemu naruszeniu przez KPP obowiązku dbałości o wagon.

Podzespół	Część	Rodzaj uszkodzenia	Informacje dodatkowe	Na koszt	
				Posiadacza	Użytkującego KPP
Ostoja i wózek					
	Ostoja wagonu Czołownica i podłużnica	Złamanie zmęczeniowe, pęknięcia zdeformowane	Oprócz zmęczenia	x	x
	Widły maźnicze	Zdeformowane			x
		Złamane lub luźne		x	
	Zwora maźnicza	Odkształcona, złamana			x
		Luźna		x	
	Koziołek resorowy	Luźny, złamanie zmęczeniowe		x	
		Pęknięty, zdeformowany	Uszkodzenie powypadkowe) ¹⁾		x
	Połączenie wózek/ostoja	Luźne lub uszkodzone elementy mocujące		x	
	Rama wózka	Zdeformowane			x
		Złamanie zmęczeniowe		x	
	Ślizgi wózka	Wszystkie uszkodzenia		x	
	Trafareta rewizyjna	Błędne wyłączenie przed upływem ważności rewizji	Koszty powstałe przy wystawieniu świadectwa zdolności do biegu/przesyłka specjalna	x	
	Napisy ogólne wymagane przez przepisy prawa	Niekompletne		X	
		Nieczytelne	Np. wystający/wyciekający ładunek, zaklejenie, graffiti, itp. Graffiti na wagonie z ładunkiem niebezpiecznym wg RID	X	
	Linki uziemiające	Brak			X
		Uszkodzone	Zużycie	X	

¹⁾ Na potrzeby Załącznika nr 12, „uszkodzenie powypadkowe” w szczególności oznacza uszkodzenia, które nie powstały w wyniku zużycia, lecz w wyniku nieodpowiedniej obsługi wagonów (np. wypadki podczas prac rozrządowych, starcie w ukresie toru lub inne nagłe zdarzenia), lub których powstanie można przypisać zawinonemu naruszeniu przez KPP obowiązku dbałości o wagon.

Podzespół	Część	Rodzaj uszkodzenia	Informacje dodatkowe	Podmiot odpowiedzialny	
				Posiadacz	Użytkujące KPP
Urządzenia ciągnikowo - zderzne					
	Zderzak	Różnego typu	Nie było wcześniej wymiany przez KPP	X	
		Stan poza normą, trzon zakleszczony	Ślady silnego uderzenia (kontakt pochwa/trzon) Stare pęknięcia i/lub złe spawy	X	X
		Elementy crash	Uszkodzone	Uderzenie ze zbyt dużą prędkością przy manewrach Normalne zużycie	X
	Tarcza zderzaka	Złamana lub odkształcona			X
	Pochwa zderzaka	Złamana lub pęknięta	Normalne zużycie Uszkodzenie powypadkowe) ¹⁾	X	X
	Mocowanie zderzaka	Luźne	Normalne zużycie	X	
		Złamane	Niezmęczeniowe		X
	Wkład tłumiący	Nie działa	Daje się docisnąć ręką	X	
	Hak; drąg ciągnikowy	Złamane	Zmęczeniowo (od starego nadpęknięcia) Uszkodzenie powypadkowe) ¹⁾ (świeży jasny przełom)	X	X
			Zgięty		X
	Urządzenie ciągnikowe	Zerwane	Uszkodzenie powypadkowe) ¹⁾		X
	Sprzęg śrubowy	Zużycie		X	
		Uszkodzenie powypadkowe) ¹⁾			X
Hak zawieszenia sprzęgu	Zgięty, złamany			X	
Nadwozie					
	Ogólne	Zużycie		X	
		Uszkodzenie powypadkowe) ¹⁾ - kiedy wagon był w posiadaniu KPP			X
	Drabiny, pomosty, stopnie, haki promowe, uchwyty, skrzynki na nalepki	Zużycie		X	
		Uszkodzenie powypadkowe) ¹⁾ - kiedy wagon był w posiadaniu KPP			X
		Uszkodzenie w następstwie uszkodzenia podwozia	Uszkodzenie powypadkowe) ¹⁾ - kiedy wagon był w pieczy KPP		X
		Uszkodzenie zbiornika	Uszkodzenie powypadkowe) ¹⁾ - kiedy wagon był w posiadaniu KPP		X
		Nieszczelna armatura, zamknięcia	Uszkodzenie powypadkowe) ¹⁾ - kiedy wagon był w posiadaniu KPP		X
		Pęknięte siodło zbiornika		X	
	Linka uziemiająca (na zbiorniku)	Brak, uszkodzenie			X
		Zużycie		X	

¹⁾ Na potrzeby Załącznika nr 12, „uszkodzenie powypadkowe” w szczególności oznacza uszkodzenia, które nie powstały w wyniku zużycia, lecz w wyniku nieodpowiedniej obsługi wagonów (np. wypadki podczas prac rozrządowych, starcie w ukresie toru lub inne nagłe zdarzenia), lub których powstanie można przypisać zawinonemu naruszeniu przez KPP obowiązku dbałości o wagon.

ZAŁĄCZNIK NR 13 DO OGÓLNEJ UMOWY O UŻYTKOWANIU WAGONÓW TOWAROWYCH (GCU/AVV)

KATALOG DROBNYCH NAPRAW WAGONÓW TOWAROWYCH MOŻLIWYCH DO WYKONANIA PRZEZ KPP W MIEJSCU UNIERUCHOMIENIA WAGONU LUB W POBLIŻU

KPP nie są bezwzględnie zobowiązane do stosowania Załącznika nr 13, a Posiadacz nie może żądać jego zastosowania.

Poniższy katalog określa prace naprawcze niezbędne aby przywrócić zdolność wagonu do biegu w zakresie określonym w art. 19, które mogą zostać przeprowadzone przez KPP bez uprzedniej zgody posiadacza, bez względu na wysokość związanych z tym kosztów.

Jeśli wymienione poniżej prace naprawcze nie zostaną przeprowadzone przez drużynę trakcyjną, rewidentów, serwisy mobilne, itp. w miejscu unieruchomienia wagonu lub w jego pobliżu KPP wyśle wagon do zakładu naprawczego. W tym przypadku zostanie zastosowana zwykła procedura określona w art. 19.1.

W przypadku zastosowania Załącznika nr 13, należy postępować zgodnie z postanowieniami art. 19.5 w celu przywrócenia zdolności wagonu do biegu.

Lista:

Code Code Code Kod	Anomalie Mängel Irregularities Nieprawidłowości
3.1.1	Organe mécanique ou pièce de timonerie décroché(e) ou cassé(e) Herunterhängende oder gebrochene Teile des Bremsgestänges Part of brake rigging hanging down or broken Zwisające bądź złamane części układu dźwigniowego hamulca
3.1.2	Etrier de sécurité du triangle de frein inefficace Fangeinrichtung unwirksam Safety strap ineffective Podwiesie trójkąta hamulcowego nie spełnia swojej funkcji
3.1.3	Robinet d'isolement du frein Bremsabsperrhahn Brake isolating cock Zawór odcinający hamulec
3.1.3.2	position pas nette Stellung nicht eindeutig Position unclear Ustawienie niejednoznaczne
3.3.2.1	Demi-accouplement avarié manquant Bremskupplungen schadhaft, fehlen Brake coupling damaged or missing Uszkodzenie lub brak sprzęgu hamulcowego
3.3.5.1	Robinet d'arrêt d'air, inutilisable, non étanche, forcé, poignée manquante Luftabsperrhahn nicht gangbar, undicht, verbogen, fehlender Griff Stopcock, unusable, leaking, warped or handle missing Kurek odcinający niezdatny do użycia, nieszczelny, odkształcony lub bez rączki
5.2.3	Plateau de tampon - Surface de contact Pufferteller – Berührungsfläche Buffer head - Contact surfaces Tarcza zderzaka - powierzchnia styku

Code Code Code Kod	Anomalie Mängel Irregularities Nieprawidłowości
5.4.4	Fixation défectueuse Befestigung nicht sichergestellt Fastening defective Mocowanie niezapewnione
5.4.4.1	2 boulons ou plus desserrés 2 oder mehr Schrauben lose 2 or more bolts loose 2 lub więcej śruby luźne
5.4.4.2	1 boulon manquant 1 Schraube fehlt 1 bolt missing brak 1 śruby
5.4.4.3	1 boulon desserré 1 Schraube lose 1 bolt loose 1 śruba luźna
5.6	Tendeur d'attelage Schraubenkupplung Screw, coupler Sprzęg śrubowy
5.6.1	Partie manquante, avariée ou inutilisable Teil fehlt, ist beschädigt oder unbenutzbar Part missing, damaged, or inoperative Część brakująca, uszkodzona lub niezdatna
5.6.3	Tendeur décroché Herabhängende Kupplung Coupler unhooked Sprzęg śrubowy niepodwieszony
5.8	Autres organes de traction Andere Teile der Zugeinrichtung Other draw gear parts Inne części urządzenia cięglowego
5.9	Amortisseur à longue course Langhubstoßdämpfer Long-stroke damper Amortyzator o długim skoku
6.1.1	Marques et inscriptions manquantes, illisibles ou incomplètes Anschriften fehlen, nicht lesbar oder unvollständig Markings on wagons and load units, missing, illegible or incomplete Brak napisów, nieczytelne lub niepełne
6.1.7.4	Poignées: absentes, avarie qui met en danger la sécurité du personnel, arrachées ou déformation hors tolérance Griffe: fehlen, Schaden der die Sicherheit des Personals gefährdet, angerissen oder unzulässig verbogen Handles: missing, damage representing a safety hazard for staff, torn off or deformed beyond tolerated limit Uchwyty: brakujące, uszkodzone w sposób stwarzający zagrożenie dla bezpieczeństwa obsługi, urwane lub zdeformowane poza limit tolerancji
6.1.7.5	Tôles: inscription, rabatables; portes étiquettes - Fixation insuffisante Ungenügende Befestigung der Anchriftentafeln, Klapp tafeln, Zettelhalter Inadequate securing of inscription plates, folding plates, label holders Niedostateczne zamocowanie tablic odchylnych, tablice do napisów lub nalepek, skrzynek na nalepki
6.1.7.6	Tôles: inscription, rabatables; portes étiquettes - Absence Fehlen der Anchriftentafeln, Klapp tafeln, Zettelhalter Missing: inscription plates, folding plates, label holders Brak tablic odchylnych, tablic do napisów lub nalepek, skrzynek na nalepki
6.1.7.8	Accessoires amovibles non assurés Lose Wagenbestandteile nicht gesichert Loose wagon accessories not secured Niezaabezpieczone luźne części wagonowe

**ZAŁĄCZNIK NR 14
DO OGÓLNEJ UMOWY O UŻYTKOWANIU
WAGONÓW TOWAROWYCH (GCU/AVV)**

**DODATKOWE WARUNKI UŻYTKOWANIA WAGONÓW W KOMUNIKACJI
PROMOWEJ ORAZ DLA WYMIANY W KOMUNIKACJI
NORMALNO- LUB SZEROKOTOROWEJ**

A. WARUNKI PRZEWOZU WAGONÓW NA PROMACH

Grupa 1

KPP obsługujące promy kolejowe:

DB Schenker Rail Deutschland AG (DBSR)
DB Schenker Rail Dänemark (DBSR)
Green Cargo (GC)
Polskie Koleje Państwowe S.A. (PKP) TRENITALIA S.P.A. (FS)
Koleje Rumuńskie

(CFR) Trasy:

Trelleborg - Sassnitz port promowy (GC/DBSR)
Trelleberg - terminal promowy Rostock Port (GC/DBSR)
Świnoujście - Ystad (PKP/GC)
Constanta - Samsun (CFR/TCDD)
Reggio Calabria - Messina (FS)
Villa S. Giovanni - Messina (FS)
Civitavecchia - Golfo Aranci (FS)

Warunki, jakie muszą spełniać:

1 Wagony dwuosiove:

Brak ograniczeń.

2 Wagony trzyosiowe:

Wagony trzyosiowe będą przyjmowane na pokład promów jedynie przy korzystnym stanie wód. Muszą one mieć możliwość pokonywania łuków torów na promach (patrz lista linii dla grup 1 i 2).

3 Wagony na wózkach przystosowanych do przewozu promem bez ograniczeń:

Wagony z wózkami dwu- lub trzyosiowymi są przyjmowane bez ograniczeń, pod warunkiem że są w stanie pokonać zarówno największy kąt pochylenia mostków przejściowych jak i łuków torowych na promach (zobacz Załącznik Nr 11, pkt. 2.12 i 5.10 oraz lista linii dla grup 1 i 2).

4 Inne wagony na wózkach i ładunki przewożone na więcej niż jednym wagonie lub z wykorzystaniem wagonu ochronnego: Wagony z dwu- lub trzyosiowymi wózkami, które nie spełniają warunków określonych powyżej, a także wagony z wózkami, które mają więcej niż trzy osie oraz towary, które muszą być wysłane na więcej niż jednym wagonie (ładunki przewożone na trwale sprzęgniętych ze sobą wagonach lub z wykorzystaniem wagonów ochronnych) mogą być zabierane na pokład wyłącznie po dokonaniu specjalnego ustalenia w tym zakresie oraz przy korzystnym stanie wód.

KPP nadające wagon musi zawrzeć porozumienie z KPP, które eksploatują linie promowe. KPP tranzytowe powinny być powiadomione o zgodzie poprzez umieszczenie w listach przewozowych adnotacji o otrzymanej zgodzie.

Grupa 2

KPP obsługujące promy kolejowe:

Tureckie Koleje Państwowe (TCDD)

Trasy:

Sirkeci - Haydarpasa

Tatvan - Van

Brak ograniczeń.

Lista promowych linii kolejowych w Grupie 1 i 2

Wagony, które mają być przyjmowane bez osobnego porozumienia, muszą być zdolne do pokonywania łuków torów i mostków przejściowych o kątach pochylenia danego promu.

Linia:	Liczba torów na promie	Łuk S (Skręt i przeciwskręt)			Największy kąt ugięcia mostka promu od poziomu α	Uwagi
		Promień w [m]	Długość prostej przejściowej w [m]	Promień w [m]		
1	2	3	4	5	6	7
Trelleberg - Sassnitz port promowy	5 6 8	150	0	140*	2°30'	
Trelleberg - Rostock Port	5 6 8	150	0	140*	2°30'	
Świnoujście - Ystad	4	□	□	□	2°30'	
Constanta - Samsun	5+1	120	2,5	120	1°30'	
Reggio Calabria - Messina	3	150	15,5	150	1°30'	
Villa S. Giovanni - Messina	3 4	150 120	15,5 19,6	150 120	1°30'	
Civitavecchia - Golfo Aranci	3	□	□	□	1°30'	
Sirkeci - Haydarpasa	3	□	□	□	□	
Tatvan - Van	2 1	120 —	□ —	120 —	□	

Grupa 3**Promowe linie kolejowe pomiędzy KPP używającymi torów o normalnej szerokości a Finlandią:**Lübeck-Skandinavienkai (Niemcy) – Turku (Finlandia)¹⁾

Wagony, które mają być przyjmowane bez osobnego porozumienia, muszą być zdolne do pokonywania łuków torów i mostków przejściowych o kątach pochylenia danego promu.

Linia:	Liczba torów na promie	Łuk S (Skręt i przeciwskręt)			Największy kąt ugięcia mostka promu od poziomu α	Uwagi
		Promień w [m]	Długość prostej przejściowej w [m]	Promień w [m]		
1	2	3	4	5	6	7
Lübeck-Skandinavienkai - Turku	2	150	6	100	2°30'	
	2	150	6	100	2°30'	
	1	□	□	□	2°30'	
Zasady wzajemnego używania wagonów w ruchu z Finlandią zostały określone w Części C poniżej						

1) Otwarte jako linia CIM wyłącznie dla międzynarodowej

B. PRZEPISY REGULUJĄCE WYKORZYSTANIE WAGONÓW Z WYMIENNYMI ZESTAWAMI W RUCHU KOLEJOWYM PRZEZ PIRENEJE

1 Postanowienia ogólne

- 1.1 Postanowienia Umowy GCU/AVV mają zastosowanie do wagonów z wymiennymi zestawami kołowymi, o ile w niniejszym załączniku nie określono inaczej.
- 1.2 W poniższym tekście „zestawy kołowe” odnoszą się zarówno do zestawów na liniach międzynarodowych (normalnotorowych) jak i iberyjskich (szerokotorowych).
- 1.3 Niniejszy załącznik określa warunki wymiany wagonów, których zestawy są wymienne pomiędzy KPP certyfikowanym we Francji i KPP certyfikowanym w Hiszpanii, które zawarły umowę wymiany wagonów z wymiennymi zestawami kołowymi na stacji granicznej francusko-hiszpańskiej posiadającej miejsce wymiany zestawów.
- 1.4 Przejmujące KPP zapewnia wymianę zestawów kołowych w wagonach dopuszczonych do wymiany w specjalnych miejscach.
- 1.5 Obowiązkiem posiadacza wagonu dostosowanego do ruchu przez Pireneje jest dostarczenie zestawów kołowych dla każdego rodzaju skrajni.
- 1.6 Ze względu na warunki w miejscach wymiany zestawów kołowych, jedynymi pojazdami które mogą być dopuszczone do wymiany między KPP są wagony z wymiennymi zestawami bądź wózkami z wymiennymi zestawami dla których KPP będący właścicielami lub Posiadacze zawarli właściwą umowę z miejscem dokonującym podmiiany zestawów.
Ta wcześniejsza umowa określa w szczególności warunki regulujące dostawę zestawów kołowych.
- 1.7 W przypadku braku takiej wcześniejszej umowy wagony użytkowane na liniach normalno- lub szerokotorowych podlegają ogólnym warunkom dotyczącym wagonów bez wymiennych zestawów kołowych.
- 1.8 Do przewozu i składowania zestawów kołowych w miejscu wymiany stosuje się postanowienia Załącznika 10, Rozdziału D.

2 Dodatkowe warunki techniczne

- 2.1 Zgodnie z wymaganiami systemu utrzymania, biorąc pod uwagę specyficzne warunki użytkowania i obciążenia wagonu, Posiadacz wykonuje przeglądy wymiennych zestawów kołowych bądź zleca wykonanie przeglądów w sposób zgodny z jego zobowiązaniami wynikającymi z Artykułu 7 GCU.
 - 2.1.1 Data ostatniej rewizji zestawu kołowego, VKM Posiadacza oraz znak identyfikacyjny warsztatu naprawczego, który dokonał rewizji, powinny być naniesione na opasce na osi lub na metalowej tabliczce przymocowanej do maźnicy.
 - 2.1.2 Ponadto VKM Posiadacza oraz data (miesiąc i rok) wygaśnięcia ostatniej rewizji muszą być napisane na biało na zewnętrznej stronie maźnicy.
- 2.2 Po upływie terminu ostatniej rewizji (ostatni dzień wskazanego miesiąca) lub gdy jest on nieczytelny, wagon musi zostać zatrzymany (odłączony) na czas specjalnego badania technicznego przeprowadzanego przez KPP przyjmujące przy wyjeździe z miejsc wymiany w stacji przekazania lub przez użytkujące RU.

- 2.3 Jeżeli oznakowanie na maźnicy jest nieczytelne, zamazane lub jego brak z jednej strony, wagon jest oznaczany wzorem K; jeżeli oznakowania na maźnicach są nieczytelne, zamazane lub ich brak z obu stron wagon należy zatrzymać (odłączyć).
- 2.4 Aby kwalifikować się do wymiany dla ruchu trans-pirenejskiego ze zmianą zestawów kołowych, wagony muszą:
- posiadać znak „E” na każdej ścianie bocznej zgodnie z załącznikiem 11 AVV (pozycja 2.16),
 - mieć odległość między trzonami lub tulejami zderzaka, mierzoną od środka do środka, wynoszącą maksymalnie 1860 mm i minimalnie 1840 mm

3 Wymiana wagonów wraz ze zmianą kół na granicy francusko-hiszańskie

- 3.1 Kiedy wagony z wymiennymi zestawami kołowymi wjeżdżają do miejsca wymiany, ich piecza zostaje przeniesiona od momentu przekazania na przyjmujące KPP.
- 3.2 Przejściowy przegląd techniczny w przypadku zmiany zestawu kołowego polega na
- kontrola techniczna przekazania przez KPP przekazujące
 - specjalna kontrola techniczna przejęcia przez przyjmujące KPP, podczas której w szczególności sprawdzane są wszystkie elementy wagonu, na które wpływ ma wymiana zestawu kołowego.

Wymiana wagonów pomiędzy dwoma KPP w ramach Umowy o zapewnieniu jakości jest niedozwolona.

Obowiązują wszystkie pozostałe punkty z Załącznika 9 GCU/AVV.

- 3.2 W miejscu wymiany wagony muszą być ponownie wyposażone w zestawy kołowe od posiadacza.
- 3.3 Wymiana zestawu kołowego nie jest powodem do żądania ważenia wagonu w miejscu wymiany.
- 3.4 Zamiast wymiany zestawu kołowego należy przeprowadzić przeładunek jeżeli:
- 3.4.1 użyty wagon nie nadaje się do dalszego przewozu poza miejsce wymiany,
- 3.4.2 brak zestawów kołowych o rozstawie kół przejmującego KPP,
- 3.4.3 przekroczona przepustowość miejsca wymiany,
- 3.4.4 miejsce wymiany zestawów kołowych nie jest zdatne do użytku.
- 3.5 Koszty przeładunku ponosi się w następujący sposób:
- w przypadku opisanym w pkt. 3.4.1 przez KPP odpowiedzialne za użytkowanie wagonu, jeśli nie jest on odpowiedni do ruchu trans-pirenejskiego
 - w przypadku opisanym w pkt. 3.4.2 przez Posiadacza
 - w przypadkach określonych w punktach 3.4.3 i 3.4.4 przez przyjmujące KPP, jeżeli nie zgłosiło zgodnie z art. 11 GCU/AVV, że wagon nie może zostać przyjęty.
- 3.6 Z punktu widzenia bezpieczeństwa eksploatacji KPP przyjmujące nadzoruje, czy wymiana zestawów kołowych została przeprowadzona prawidłowo

4 Opłata za wymianę zestawów kołowych na francusko-hiszańskich stacjach wymiany

Za wymianę zestawów kołowych na rzecz KPP przyjmujące naliczana jest opłata ryczałtowa, która jest rozliczana z wykorzystaniem systemu taryfowego.

Opłaty te nie obejmują kosztów dostarczenia zestawów kołowych, które ponosi bezpośrednio posiadacz lub jego upoważniony przedstawiciel.

5 Zwrot próżnych wagonów

Z zastrzeżeniem przepisów szczególnych, próżne wagony mają być kierowane z powrotem przez stację, na której dokonano wymiany zestawów kołowych w drodze pierwotnej

6 Czasowe zawieszenie wykorzystania wagonów do ruchu trans-pirenejskim.

- 6.1 Posiadacz wagonu odpowiedniego dla ruchu przez Pireneje, może podjąć decyzję o korzystaniu z niego wyłącznie na zasadach dotyczących wagonów nienadających się do wymiany zestawów kołowych, tylko na liniach z normalnym lub iberyjskim rozstawem torów i na zasadach dotyczących wagonów nienadających się do wymiany zestawów kołowych.
- 6.2 W takim przypadku warunki ich utrzymania zapobiegawczego mogą zostać dostosowane decyzją posiadacza.
- 6.3 Wagony, których to dotyczy, można zidentyfikować po ich dodatkowych napisach oraz oznaczeniach zgodnie z pkt. 2 niniejszego załącznika dotyczących rewizji zestawu kołowego na każdej ścianie bocznej wagonu oraz na jego zestawach kołowych z zielonym krzyżem św. Andrzeja.
- 6.4 Posiadacz podejmuje decyzję o wznowieniu użytkowania z wymianą zestawów kołowych wagonu zawieszono zgodnie z warunkami niniejszego artykułu dla ruchu przez Pireneje, pod warunkiem że:
 - Na wagonach i zestawach kołowych umieszczono wymagane oznaczenia
 - zestawy kołowe zostały poddane rewizji zgodnie z pkt. 2 niniejszego załącznika

C. ZASADY O WZAJEMNYM UŻYTKOWANIU WAGONÓW Z WYMIENNYMI ¹⁾ ZESTAWAMI (DLA WAGONÓW NA OSIACH) LUB WÓZKAMI ²⁾ (DLA WAGONÓW NA WÓZKACH) W RUCHU KOLEJOWYM Z FINLANDIĄ

1 Postanowienia ogólne

- 1.1 Postanowienia Umowy GCU/AVV stosują się do wagonów z wymiennymi zestawami kołowymi/wózkami, o ile w niniejszym Aneksie nie określono inaczej.
- 1.2 Przy obecnym stanie urządzeń do wymiany zestawów kołowych lub wózków na stacji Tornio (Finlandia) do wymiany między Szwecją a Finlandią i odwrotnie mogą być dopuszczone jedynie wagony, dla których Posiadacz zawarł uprzednio porozumienie z fińskim KPP lub z podmiotem, który działa w jego imieniu.
Porozumienie to ustala w szczególności warunki na jakich będą wymieniane zestawy kołowe lub wózki.

2 Dodatkowe warunki techniczne

- 2.1 Jeśli termin rewizji wymiennego zestawu kołowego został przekroczony o więcej niż 3 miesiące, zestaw zostanie uznany za uszkodzony i musi zostać wymieniony.
- 2.2 Jeśli termin rewizji wymiennego wózka został przekroczony o więcej niż 3 miesiące, to należy poinformować Posiadacza i uzyskać jego instrukcję. Wagon należy okleić **nalepkami K**, na których skreśla się słowa „po rozładowaniu oddać do naprawy”.
- 2.3 Rozstaw między środkami zderzaków musi wynosić:
- maksimum 1 800 mm,
 - minimum 1 780 mm.

Jednakże w przypadku wagonów zbudowanych przed 01 lipca 1984r. dopuszcza się rozstaw między środkami zderzaków pomiędzy 1 760 mm a 1 740 mm.

3 Wymiana zestawów kołowych lub wózków

- 3.1 Posiadacz wagonu w porozumieniu z odpowiednim fińskim KPP zapewnia dostępność wymiennych zestawów kołowych/wózków w Tornio. Szczegółowe ustalenia określi umowa zawarta zgodnie z pkt. 1.2 niniejszego Załącznika.
- 3.2 Właściwe fińskie KPP zawsze wykonuje wymianę zestawów kołowych/wózków na stacji w Tornio.
Jeżeli samo nie wymieni zestawu kołowego/wózka, musi przeprowadzić kontrolę bezpieczeństwa eksploatacji.
- 3.3 Wymiana zestawu kołowego nie jest powodem do żądania ważenia wagonu w Tornio.

1) W tekście poniżej termin „zestaw kołowy” używany jest zarówno w odniesieniu do zestawów o normalnym jak i szerokim rozstawie kół.

2) W tekście poniżej terminy „zestaw kołowy/wózek” używane są zarówno w odniesieniu do zestawów/wózków o normalnym jak i szerokim rozstawie kół.

3.4 Zamiast wymiany zestawu kołowego/wózka należy przeprowadzić przeładunek jeżeli:

3.4.1 użyty wagon nie nadaje się do dalszego przewozu poza miejsce wymiany w Tornio

3.4.2 brak zestawów kołowych/wózków

3.4.3 przekroczona przepustowość miejsca wymiany w Tornio

3.4.4 miejsce wymiany zestawów kołowych/wózków nie jest zdadne do użytku

3.5 Koszty przeładunku ponosi się w następujący sposób:

- w przypadku opisanym w pkt. 3.4.1 przez KPP odpowiedzialne
- w przypadku opisanym w pkt. 3.4.2 przez Posiadacza
- w przypadkach określonych w punktach 3.4.3 i 3.4.4 przez właściwe fińskie KPP, jeżeli nie zgłosiło zgodnie z art. 11 GCU/AVV, że wagon nie może zostać przyjęty.

4 Opłaty za wymianę i dostawę zestawów kołowych i wózków wymiennych do Tornio

Koszty związane z wymianą zestawów kołowych/wózków wymiennych będą regulowane w formie zryczałtowanej opłaty za każdy wagon zgłoszony do wymiany, płatnej na rzecz odpowiedniego fińskiego KPP. Opłaty będą rozliczane według taryfy.

5 Dodatkowe oznaczenia wagonów

5.4 Wszystkie wagony muszą być oznakowane po prawej stronie każdej ściany bocznej (lub na każdej podłużnicy po prawej stronie w przypadku wagonu platformy) znakiem **E** wskazanym w **pkt. 2.16 Załącznika Nr 11** (Finlandia), na potwierdzenie, że spełniają wymagania konstrukcyjne zawarte w **Karcie UIC 430-3** i są dopuszczone do ruchu w Finlandii.

5.5 Wagony z wymiennymi osiami (wagony osiowe) muszą obok oznaczenia terminu rewizji również posiadać następujące dodatkowe oznakowania w języku KPP, z którym posiadacz wagonu podpisał umowę o serwisowaniu oraz w języku fińskim:
„Przestrzegać oznaczonego terminu rewizji osi” „Huom! Pyöräkerran korjausmerkintä”.

5.6 Wagony z wymiennymi wózkami (wagony na wózkach) muszą obok oznaczenia terminu rewizji również posiadać następujące dodatkowe oznakowania w języku KPP, z którym posiadacz wagonu podpisał umowę o serwisowaniu oraz w języku fińskim.
„Przestrzegać oznaczonego terminu rewizji wózka” „Huom! Telin korjausmerkintä”.

5.7 Wymienne osie muszą posiadać oznaczenia w sposób trwały naniesione na każdej maźnicy określające numer kodu lub inicjały KPP, z którym posiadacz podpisał umowę o serwisowaniu, a także okres ważności rewizji i termin (miesiąc i rok) ostatniej rewizji.

5.8 Wymienne wózki muszą posiadać oznaczenia w sposób trwały naniesione za pomocą białej farby na podłużnicy określające numer kodu lub inicjały KPP, z którym posiadacz podpisał umowę o serwisowaniu, znak identyfikacyjny posiadacza a także oznaczenia dotyczące rewizji, o których mowa w **pkt. 2.3 Załącznika nr 11**.

6 Pozostaje wolny

**ZAŁĄCZNIK NR 15
DO OGÓLNEJ UMOWY O UŻYTKOWANIU
WAGONÓW TOWAROWYCH (GCU/AVV)**

**MELDUNEK O PRZEBIEGU WAGONU
(WAGON PERFORMANCE MESSAGE WPM)**

Załącznik 15 służy do sprecyzowania obowiązków informacyjnych ustalonych w artykule 15

Użytkujące KPP przekazuje posiadaczowi meldunki o przebiegach zgodnie z wzorem na stronach od 3 do 4 dla wagonów wprowadzonych przez niego do bazy danych wagonów GCU/AVV.

Użytkujące KPP musi przekazywać pełne dane o przebiegu dla całego okresu pieczy nad wagonem według art. 1.4 AVV. Najpóźniej do końca miesiąca posiadaczowi muszą być przekazane dane o przebiegu dla każdego wagonu, dla którego w miesiącu poprzedzającym zakończyła się piecza. Może ono zestawiać dane o przebiegu wielu wagonów tego samego posiadacza w jednym meldunku o przebiegu.

Jeśli użytkujące KPP przekaze zgodnie z art. 16 GCU/AVV wagony trzeciemu KPP, pozostaje ono odpowiedzialne za przekazanie pełnych danych o przebiegach w imieniu KPP będącego stroną trzecią.

Jeśli numer wagonu nie został znaleziony w bazie danych GCU/AVV, użytkujące KPP zostanie o tym poinformowane.

Meldunek o przebiegu jest przekazywany elektronicznie zgodnie z opisem w niniejszym załączniku w formacie XML¹ lub CSV². Przebieg jest przekazywany posiadaczowi oddzielnie dla każdego okresu pieczy jego wagonów.

Dla korekty błędnie wprowadzonych danych o przebiegu w meldunku, użytkujące KPP przekazuje identyczny rekord z ujemnymi danymi o kilometrach, które anulują błędnie wprowadzone dane. Równocześnie, jeśli jest to konieczne, należy przesłać nowy, prawidłowy zapis danych.

Biuro GCU/AVV stawia do dyspozycji stron Umowy platformę komunikacyjną (GCU Broker) dla przekazywania meldunków o przebiegach.

¹ Diagram XSD i przykładowe pliki są dostępne do pobrania ze strony internetowej GCU/AVV

² Pliki CSV można tworzyć i odczytywać za pomocą (na przykład) programu MS Excel.

Meldunek o przebiegu w formacie CSV z 5 przykładami rekordów

<i>WagonNumberFreight</i> Numer wagonu	<i>UserRU</i> KPP użytkujące	<i>PeriodStart</i> Rozpoczęcie	<i>PeriodEnd</i> Zakończenie	<i>Country</i> Kraj	<i>Kilometers</i> Kilometry	<i>TotalLoadWeight</i> Całkowita masa ładowna
338078605601	2887	29.10.2016 09:00	29.10.2016 12:01	DE	124	64200
338078605601	2887	29.10.2016 12:01	30.10.2016 08:24	AT	354	0
338078605601	2887	31.10.2016 12:25	01.11.2016 13:10		355	58000
338078605601	2887	29.10.2016 12:01	31.10.2016 08:24		634	50000
338078134636	1234	29.10.2016 12:01	31.10.2016 08:24	AT	734	58230

Meldunek o przebiegu z korektą dla ostatniego rekordu z powyższego komunikatu

<i>WagonNumberFreight</i> Numer wagonu	<i>UserRU</i> KPP użytkujące	<i>PeriodStart</i> Rozpoczęcie	<i>PeriodEnd</i> Zakończenie	<i>Country</i> Kraj	<i>Kilometers</i> Kilometry	<i>TotalLoadWeight</i> Całkowita masa ładowna
<i>Numer wagonu</i>	<i>KPP</i> <i>użytkujące</i>	<i>Rozpoczęcie</i>	<i>Zakończenie</i>	<i>Kraj</i>	<i>Kilometry</i>	<i>Całkowita masa</i> <i>ładowna</i>
338078134636	1234	29.10.2016 12:01	31.10.2016 08:24	AT	-734	58230
338078134636	1234	29.10.2016 12:01	31.10.2016 08:24	DE	634	58230

Uwagi

- Jako separatora CSV używać ";".
- Wiersz nagłówka musi być zawarty w pliku
- Jeśli czas rozpoczęcia lub czas zakończenia nie jest znany używa się „00:00” (“DD.MM.RR „00:00”).
- Przykładowy plik szablonu i pliku CSV można pobrać na stronie AVV.

Opis elementów meldunku o przebiegu (WPM) w formacie CSV

Element	Status	Definicja
<i>Numer wagonu</i> <i>WagonNumberFreight</i>	Obowiązkowy	Pełny 12-znakowy numer wagonu z cyfrą samokontroli włącznie, bez spacji i myślnika Przykład: 338078605601
<i>KPP użytkujące</i> <i>UserRU</i>	Obowiązkowy	4-znakowy liczbowy numer kodowy firmy (Company Code) użytkującego KPP
<i>Rozpoczęcie</i> <i>PeriodStart</i>	Obowiązkowy	Data rozpoczęcia i czas meldunku (rozpoczęcie pieczy) Format: dd.mm.rrrr hh:mm
<i>Zakończenie</i> <i>PeriodEnd</i>	Obowiązkowy	Data i czas zakończenia meldunku (zakończenie pieczy). Format: dd.mm.rrrr hh:mm

Element	Status	Definicja
<i>Kraj</i> <i>Country</i>	Warunkowy ³	Identyfikacja kraju w którym miał miejsce przebieg. Używać 2- znakowego alfanumerycznego kodu kraju wg ISO 3166-1 Przykład: FR
<i>Kilometry</i> <i>Kilometers</i>	Obowiązkowy	Rzeczywisty przebieg wagonu dla wskazanego okresu (od Rozpoczęcia do Zakończenia) w kilometrach. Przebiegów wewnątrz-stacyjnych związanych z podstawieniem do miejsc za- i wyładunku oraz zestawiania pociągów nie uwzględnia się Kilometry taryfowe, szacunki, kilometry wg rozkładu jazdy nie spełniają wymagań Przykład: 423 (bez miejsca po przecinku)
<i>Całkowita masa ładowna</i> <i>TotalLoadWeight</i>	Obowiązkowy	Masa ładunku (tonaż netto) włączając kontener w kg. Próżny = 0 kg Przykład: 55400 (bez miejsca po przecinku)

³ Obowiązkowe w Niemczech w ramach systemu premii od hałasu. Dane o przebiegu dla ruchu transgranicznego muszą być przekazywane osobno dla każdego kraju w jednym okresie pieczy.

**ZAŁĄCZNIK NR 16
DO OGÓLNEJ UMOWY O UŻYTKOWANIU
WAGONÓW TOWAROWYCH (GCU/AVV)**

DANE TECHNICZNE WAGONU

Załącznik 16 określa obowiązki informacyjne określone w artykule 7.4 GCU/AVV.

Posiadacz musi przekazać KPP użytkującemu z odpowiednim wyprzedzeniem przed rozpoczęciem użytkowania wagonu administracyjne i techniczne dane pojazdu, zgodnie ze stronami 2 do 5, dla wagonów zarejestrowanych w bazie danych GCU/AVV.

KPP ma stały dostęp do tych danych i może je wykorzystywać wyłącznie do własnych celów operacyjnych.

Biuro GCU/AVV zapewnia sygnatariuszom platformę komunikacyjną (GCU Broker) do przesyłania danych technicznych wagonów.

Dodatkowe informacje, takie jak zwięzły opis wszelkich instrukcji postępowania w zakresie technicznej obsługi i eksploatacji wagonów, muszą być udostępniane dwustronnie. Informacje te są zawsze niezbędne, gdy kwestie techniczne związane z pojazdami nie są uregulowane w Załączniku 9 GCU/AVV.

Opis elementów danych technicznych pojazdu

Element	Typ	Definicja
WagonNumberFreight	Obligatoryjny	Niepowtarzalna identyfikacja wagonu towarowego za pomocą jego numeru
PreviousWagonNumber-Freight	Fakultatywny	Poprzedni numer wagonu po zmianie numeru
Registration-Country	Obligatoryjny	Kod ISO kraju, w którym wagon jest zarejestrowany
DatePutIntoService	Obligatoryjny	Data pierwszego włączenia do eksploatacji
AuthorisationValidUntil	Warunkowy	Data wygaśnięcia ograniczonego dopuszczenia do eksploatacji (ma zastosowanie tylko w szczególnych przypadkach).
SuspensionOfAuthorisation	Warunkowy	Informacja o zawieszeniu homologacji przez Organ
DateSuspensionOfAuthorisation	Warunkowy	Data zawieszenia dopuszczenia – podanie obowiązkowe w przypadku zawieszenia.
MultilateralAuthorisationCountries	Warunkowy	Wykaz kodów literowych krajów/przewoźników kolejowych, w których wagon posiada jedynie ograniczone dopuszczenie interoperacyjności (trafaretą porozumienia specjalnego); pierwszy wpis odpowiada krajowi/KPP wydającemu dopuszczenie, następny wpis krajom/KPP akceptującym.
ChannelTunnelPermitted	Fakultatywny	Wskazanie, czy wagon jest dopuszczony do przejazdu przez tunel pod kanałem La Manche — jeśli ruch odbywa się między Wielką Brytanią a Francją i zamierza korzystać z infrastruktury tunelu pod kanałem La Manche.
QuieterRoutesExemption- Country	Warunkowy	Kod ISO kraju, w którym wagon, mimo niespełnienia wymagań TSI Hałas, jest zwolniony z tej TSI i dopuszczony do ruchu na cichszych trasach.
KeeperShortNameVKM	Obligatoryjny	Identyfikator posiadacza ((VKM) z rejestru VKM (http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/list-VKM.aspx , kolumna B - bez znaków specjalnych).
ECM	Obligatoryjny	Pełna nazwa podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (ECM).
PlannedChangeOfECM	Warunkowy	Data, do której obecny podmiot odpowiedzialny za utrzymanie (ECM) odpowiada za wagon i pełna nazwa kolejnego ECM.
ECMCertificate	Obligatoryjny	Informacje o certyfikacie ECM
InteropCapability	Obligatoryjny	Identyfikacja ogólnej zdolności wagonu do interoperacyjności.
GCUWagon	Obligatoryjny	Wskazanie, czy wagon jest eksploatowany w ramach AVV.
LetterMarking	Obligatoryjny	Pełny kod literowy kategorii wagonu. Identyfikacja wagonów towarowych (seria wagonu) jest określona w Jednolitym Regulaminie Technicznym dla numeru pojazdu i odpowiadających mu liter kodowych: Oznakowanie pojazdów kolejowych (identyfikacja UTP), opublikowane przez OTIF
TankCode	Warunkowy	Tylko dla wagonów-cystern. Kody te są określone w sekcjach 4.3.3 i 4.3.1.1 RID.
WagonNumberOfAxles	Obligatoryjny	Liczba osi wagonu
WheelSetType	Warunkowy	Nazwa typu zestawu kołowego (zależna od producenta).
WheelDiameter	Warunkowy	Średnica koła w mm. Maksymalna średnica referencyjna koła.
WheelsetGauge	Obligatoryjny	Szerokość toru w mm. Wpisy wielokrotne dla wagonów o zmiennym rozstawie kół.
WheelSetTransformationMethod	Warunkowy	Opis metody zmiany rozstawu dla wagonu o zmiennym o zmiennym rozstawie torów.
NumberOfBogies	Warunkowy	liczba wózków
BogiePitch	Warunkowy	Rozstaw osi w wózku w mm
BogiePivotPitch	Warunkowy	Najdłuższa odległość między dwoma czopami skrzytu w sąsiednich wózkach w mm.
InnerWheelbase	Obligatoryjny	Maksymalna odległość między dwoma sąsiednimi osiami w mm.

CouplingType	Fakultatywny	Typ sprzęgu.
BufferType	Fakultatywny	Typ zderzaków. Poniżej znajdują się najczęstsze stosowane wartości: A, AX, B, C, CX, L0 (130), L0 (150), L2 (130), L2 (150), L4 (130), L4 (150)
NormalLoadingGauge	Warunkowy	skrajnia ładunkowa wagonu. Jeżeli skrajnia ładunkowa jest napisana na wagonie, informacja ta musi być zawarta w komunikacie RSRD. Kody są zdefiniowane w kartach UIC 505-1/503 oraz na liście kodów EN 15273-2:2013.
MinCurveRadius	Obligatoryjny	Minimalny dopuszczalny promień skrętu wagonu. Mierzony w metrach
MinVerticalRadiusYardHump	Obligatoryjny	Dopuszczalny minimalny promień na górze rozrządowej. Mierzone w metrach
WagonWeight-Empty	Obligatoryjny	Masa wagonu próżnego określona w bazie danych pojazdów. Mierzona w kg.
LengthOverBuffers	Obligatoryjny	Długość ze zderzakami w cm.
MaxAxleWeight	Obligatoryjny	Wskazanie maksymalnego projektowego obciążenia na oś (do).
LoadTable	Obligatoryjny	Trafareta maksymalnego obciążenia na wagonie. Jeżeli na wagonie zapisane są trafarety obciążenia, informacja ta musi być podana w komunikacie RSRD. Można określić kilka trafaret obciążenia (międzynarodowe, specyficzne dla produktu dla wagonów LPG i dodatkowe/specyficzne dla kraju), wprowadzając element kilka razy z rzędu. W przypadku określonych wagonów ze specjalnymi trafaretami obciążeń (np. wagonów ciężkich) nie trzeba określać trafaret obciążeń. Trafareta musi być podana w całości, łącznie z pustą linią ładunkową (jeśli występuje)
NumberOfBrakes	Obligatoryjny	Liczba zaworów rozrządowych układu hamulcowego
BrakeSystem	Fakultatywny	Skrót od pneumatycznego układu hamulcowego. Przykłady: Kk; Dr; Bo; Hik; Bd; Ch; O; KE; WE; DK; WU; WA; DM; MH, SW; KE 435; tylko przewód główny
AirBrakeType	Obligatoryjny	Typ hamulca pneumatycznego.
BrakingPowerVariationDevice	Obligatoryjny	Rodzaj urządzenia do zmiany siły hamowania.
AirBrakedMass	Obligatoryjny	Różne zastosowania w zależności od urządzenia przestawczego hamulca pneumatycznego: Brak urządzenia = masa wagonu jako masa hamująca Urządzenie nastawcze (próżny-ładowny) = masa hamująca w stanie próżnym. Hamulec z samoczynnym nastawianiem masy hamującej = maksymalna masa hamująca
ChangeOver-Weight	Warunkowy	Zmiana masy przestawczej na nastawniku zmiany obciążeniu w tonach
AirBrakedMassLoaded	Warunkowy	Zmiana masy hamowania po załadunku w tonach
BrakeSpecialCharacteristics	Obligatoryjny	Ogólne charakterystyki hamulca, wykaz kodów patrz karta UIC 920-13
HandBrakeType	Obligatoryjny	Klasyfikacja hamulców ręcznych
HandBraked-Weight	Warunkowy	Masa hamulca ręcznego w tonach
ParkingBrakeForce	Warunkowy	Masa hamulca ręcznego w kN.
BrakeBlockName	Fakultatywny	Typ klocka hamulcowego, wraz z długością w mm
CompositeBrakeBlockRetrofitted	Warunkowy	Wskazanie, czy kompozytowe wstawki hamulcowe są montowane w ramach modernizacji lub w wyposażeniu oryginalnym.
CompositeBrakeBlockInstallationDate	Warunkowy	Data montażu klocka hamulcowego, dla oryginalnych klocków hamulcowych = data oddania do eksploatacji
MaxLengthOfLoad	Fakultatywny	Długość ładunkowa wagonów platform i wagonów krytych z płaską podłogą w mm minus grubość przegród (długość użytkowa).
LoadArea	Fakultatywny	Powierzchnia podłogi wagonów platform i wagonów krytych z płaską podłogą i otwieranym dachem w m ²

HeightOfLoadingPlaneUnladen	Fakultatywny	Wysokość płaszczyzny ładunkowej pustego wagonu w mm
RemovableAccessories	Fakultatywny	Specyfikacja typu i liczby zdejmowanych akcesoriów
LoadingCapacity	Obligatoryjny	Objętość użytkowa w m ³
MaxGrossWeight	Obligatoryjny	Maksymalna masa całkowita ładunku plus tara wagonu
VapourReturnSystem	Fakultatywny	Informacja, czy cysterna jest wyposażona w system waporu gazu.
FerryPermittedFlag	Fakultatywny	Wskazanie, czy wagon może być używany na promach między Wielką Brytanią a Europą kontynentalną
FerryRampAngle	Warunkowy	Maksymalny kąt nachylenia rampy (w stopniach: °).
Temperature-Range	Fakultatywny	Dopuszczalny zakres temperatury otoczenia
TechnicalForwardingRestrictions	Warunkowy	Element ten ma na celu wskazanie szczególnych aspektów lub ograniczeń, które są istotne dla obsługi wagonów na stacji manewrowych lub w pociągach ze względu na właściwości techniczne wagonu lub ładunek. Kody ograniczeń transportowych w ruchu towarowym (patrz karta UIC 920-13) lub w ruchu pasażerskim pochodzą z tej samej listy co (RestrictionCodes) Kody Ograniczeń. W tym miejscu należy podać tylko kody typu „T – Techniczny” i „F – (Freight) Towarowy”.
DateLastOverhaul	Obligatoryjny	Data ostatniej rewizji. Dla nowo zarejestrowanych wagonów, data wprowadzenia do eksploatacji
OverhaulValidityPeriod	Obligatoryjny	Data następnej zaplanowanej rewizji.
Permitted-Tolerance	Warunkowy	Okres ważności ostatniej rewizji w latach podany na wagonie. Należy określić co najmniej OverhaulValidityPeriod lub PlannedDateNextOverhaul.
PlannedDateNextOverhaul	Warunkowy	Data następnej rewizji. Data musi mieścić się w zakresie ważności ostatniego przeglądu. Ten element służy do wskazania rzeczywistej planowanej daty następnej rewizji przez posiadacza/ECM. Należy określić co najmniej OverhaulValidityPeriod lub PlannedDateNextOverhaul
DateOfNextTankInspection	Warunkowy	Termin następnego badania zbiornika dotyczy tylko wagonów-cystern.

Uwagi:

Wartości i listy kodów każdego elementu danych są częścią schematu XSD i są wymienione na stronie internetowej brokera GCU. Schemat XSD i przykładowe pliki są dostępne do pobrania na stronie AVV.