

Памятка МСЖД

О 538-3

Памятка ОСЖД

(О+Р 582-3)

2-ое издание, от 01.07.2007 г.

**Обозначение тяговых единиц подвижного состава и
моторных поездов**

Международный союз железных дорог

Памятка относится к следующим разделам:

IV – Управление эксплуатацией

IX – Информационные технологии – Разное

Действует

С 1-го июля 2007 года

для всех членов МСЖД и ОСЖД

Список изменений

1-ое издание, январь 1971 года

Изменения 1 – 3 от 1-го августа 1977 года, 1-го января 1980 года и 1-го июня 1984 года

2-ое издание, июль 2007 года

Новое переработанное издание

Имя лица, ответственного за памятку, указывается в Памятке МСЖД

Содержание

Введение

- 1 – Предмет памятки
 - 2 – Сфера применения
 - 3 – Стандартный номер тяговой единицы подвижного состава
 - 3.1 – Идентификация типа единицы подвижного состава
 - 3.2 – Идентификация страны, в которой зарегистрирована единица подвижного состава
 - 3.3 – Установленный в соответствии с национальными предписаниям порядковый номер
 - 3.4 – Контрольная цифра
 - 4 – Эксплуатационный знак
 - 5 – Использование номеров
 - 5.1 – Тяговые единицы подвижного состава, используемые в международном сообщении
 - 5.2 – Тяговые единицы подвижного состава, используемые исключительно в национальном (во внутреннем) сообщении
 - 6 – Буквенное обозначение
 - 6.1 – Обозначение страны, в котором зарегистрирована тяговая единица подвижного состава
 - 6.2 – Обозначение держателя единицы подвижного состава
 - 7 – Нанесение обозначения на кузов тяговой единицы подвижного состава
 - 8 – Действующие условия
- Приложение А – Рекомендованное значение используемой второй цифры в стандартном номере
- Приложение Б – Кодирование стран, в которых зарегистрированы единицы подвижного состава
- Приложение В – Правила по определению контрольной цифры (см. Памятку МСЖД 913)
- Библиография

Введение

Номера вагонов являются собой важнейшие данные для железнодорожного движения. Номера единиц подвижного состава позволяют дать однозначную идентификацию вагона и образуют общий язык для контактов между железнодорожно-транспортными предприятиями (ЖТП), управляющими инфраструктурой и государственными органами, в чей компетенции находятся вопросы:

- допуска и регистрации;
- обозначения параметров вагона
- слежения за эксплуатацией подвижной единицы;
- содержания состава в исправном состоянии;
- передачи и приема между ЖТП или управляющими инфраструктурой;
- сбалансирования (возмещения) и бухгалтерского учета

До настоящего времени тяговые единицы подвижного состава получали идентификационный номер из цифр и, зачастую, из букв. Структура идентификационного номера определялась в соответствии с национальными предписаниями (которые вовсе не были едиными даже в отдельно взятой стране). Таким образом, идентификационные номера позволяли дать однозначную идентификацию в пределах отдельно взятой страны, не обеспечивая однозначную идентификацию за её пределами.

Реформы в железнодорожной отрасли, идущие во многих странах, либерализация железнодорожного рынка, обусловившая свободный доступ к железнодорожным сетям, а также появление новых процедур по использованию железнодорожного подвижного состава, применение систем GSM-R, ETCS (система управления движением поездов) сделали необходимым установление единых принципов нумерации, которые базировались бы по техническим и бухгалтерским соображениям на существующей нумерации тяговых единиц подвижного состава.

Настоящая памятка описывает структуру номера тяговых единиц подвижного состава и других надписей, используемых для идентификации тяговых единиц подвижного состава.

1 – Предмет памятки

Настоящая памятка даёт описание обозначения тяговых единиц подвижного состава, а также специальных единиц подвижного состава, т.е. единиц, которые не могут быть включены в моторные поезда.

В настоящей памятке не дается описание

- надписи и знаки, предписанные спецификациями по интероперабельности и другими имеющими силу предписаниями;
- процедур по приписке, регистрации и допуска специальных единиц подвижного состава, устанавливаемых компетентными ведомствами отдельных государств, в соответствии с положениями национального законодательства в согласии с международным правом и действующими международными соглашениями.

Примечание: Далее по тексту термин «тяговая единица подвижного состава» также используется применительно моторных поездов.

2 – Сфера применения

Тяговые единицы подвижного состава, использующиеся во внутреннем и международном сообщении, получают описанные в настоящей памятке идентификационные обозначения в соответствии с нормами законодательства и действующими соглашениями.

3 – Стандартный номер тяговой единицы подвижного состава

Стандартный номер, структурированный аналогичным образом во всех странах, позволяет с одной стороны однозначно идентифицировать тяговую единицу подвижного состава в пределах страны, в которой она зарегистрирован, а с другой стороны, за её пределами.

Стандартный номер тяговой единицы подвижного состава, разбиваемый на четыре части, состоит всего из 12 цифр:

- 1) идентификация типа единицы подвижного состава (две цифры);
- 2) страна, в которой зарегистрирована тяговая единица подвижного состава (две цифры);
- 3) установленный в соответствии с национальными предписаниям порядковый номер (семь цифр);
- 4) контрольная цифра

Эти сведения должны быть нанесены на вагон в указанном выше порядке.

3.1 – Идентификация типа единицы подвижного состава

Первая цифра равняется «9», чтобы различать тяговые единицы подвижного состава от грузовых вагонов (первая цифра в ряду от 0 до 4 и 8) и пассажирских вагонов (первая цифра в ряду от 5 до 7).

Вторая цифра устанавливается согласно национальным правилам, определяемым компетентным ведомством соответствующей страны. Рекомендуются использовать кодирование в соответствии с приложением А.

3.2 – Идентификация страны, в которой зарегистрирована единица подвижного состава

Страна, в которой зарегистрирована единица подвижного состава, кодируется согласно Памятке МСЖД 920-14. Коды указаны в колонке «В» Приложения Б.

3.3 – Установленный в соответствии с национальными предписаниям порядковый номер

Порядковый номер является семизначным.

- 9000000 до 9999999 для специальных единиц подвижного состава (См. памятку 438-4)
- 0000001 до 8999999 для других тяговых единиц подвижного состава

Номер определяется в соответствии с рекомендациями компетентных ведомств страны, в которой зарегистрирована тяговая единица подвижного состава.

Порядковый номер образуется из

- числовой кодировки серии подвижного состава, 5-8 знак
- серийного номера, 9-11 знак

В случае необходимости перед этими числами ставится ноль.

GSM-R для однозначной идентификации единиц подвижного состава, как правило, использует 6 из 7 цифр порядкового номера (перед которым ставится код, определённый в пункте 3.2)

3.4 – Контрольная цифра

Контрольная цифра находится справа от непосредственного номера единицы подвижного состава и отделена от него чертой.

Контрольная цифра определяется в соответствии с Памяткой МСЖД 913 (см. приложение Г и библиографию).

Контрольная цифра относится ко всем одиннадцати цифрам, которые вместе с ней образуют цифровое идентификационное обозначение единицы подвижного состава.

4 – Эксплуатационный знак

Эксплуатационный знак тяговой единицы подвижного состава полностью или частично образуется из цифр порядкового номера (описание даётся в статье 3.3) и, как правило, дополняется буквами (а иногда и цифрами), которые используются при эксплуатации. Эксплуатационный знак соответствует предписаниям, утверждённым компетентными ведомствами каждой отдельно взятой страны.

Эксплуатационный знак является факультативным и позволяет дать однозначную идентификацию тяговой единицы подвижного состава

5 – Использование номеров

5.1 – Тяговые единицы подвижного состава, используемые в международном сообщении

Тяговые единицы подвижного состава, используемые в международном сообщении, получают обязательный стандартный номер, выдаваемый компетентными ведомствами отдельных стран.

Двенадцатизначный стандартный номер обязательно располагается на стенах тяговой единицы подвижного состава, а также в кабине машиниста.

Эксплуатационный знак является факультативным и в случае необходимости дополняет стандартный номер.

Размер печатных знаков, по меньшей мере, равен 80 мм.

Если речь идёт о тяговых единицах подвижного состава, предназначенных для использования в особых случаях, то настоящие правила могут быть откорректированы посредством двухсторонних соглашений, заключаемых между национальными органами, ведущими вопросами безопасности при

условии, что на железнодорожных сетях, которые используются тяговыми единицами подвижного состава, не возникнет угроза путаницы.

Пример:

Примечание: Настоящие примеры приведены только для наглядности и не затрагивают правил и предписаний, установленных компетентными ведомствами

На локомотив СНЦБ, располагающий актуальным номером 1323, наносится:

- на боковые стены эксплуатационный знак (крупным шрифтом) – 1323,
- на боковые стены и в кабине машиниста стандартный номер – 91 88 0001323-0

На локомотив ПКП, располагающий актуальным номером SP 42037, наносится:

- на боковые стены эксплуатационный знак (крупным шрифтом) SP 42037,
- на боковые стены и в кабине машиниста стандартный номер – 92 51 0042037-9

5.2 – Тяговые единицы подвижного состава, используемые исключительно в национальном (во внутреннем) сообщении

Тяговые единицы подвижного состава, используемые исключительно во внутреннем сообщении, обозначаются 12-значным стандартным номером (рекомендуется) и/или эксплуатационным знаком в соответствии с предписаниями, установленными компетентными ведомствами каждой отдельной страны.

6 – Буквенное обозначение

6.1 – Обозначение страны, в котором зарегистрирована тяговая единица подвижного состава

Страна, в которой зарегистрирована тяговая единица подвижного состава, обозначается на основе буквенной кодировки, конвенции 1949 года и статьи 45(4) конвенции 1968 года по автомобильному транспорту (см. приложение Б, колонка Б).

Подчеркиваемое обозначение страны наносится непосредственно перед, за или под двенадцатизначным номером тяговой =единицы подвижного состава.

6.2 – Обозначение держателя единицы подвижного состава

1. Интерпретация термина «держатель единицы подвижного состава»:

Держатель специальной единицы подвижного состава является лицом, обладающим распорядительным правом и несущим ответственность за безопасную эксплуатацию единицы подвижного состава и её техническое сохранение в исправном состоянии.

2. Интерпретация термина «обозначение держателя единицы подвижного состава»

Обозначение держателя единицы подвижного состава представляет собой буквенно-цифровой код, состоящий из 2 (минимальное количество) или 8 (максимальное количество) знаков, причём первые два знака должны быть представлены в виде заглавных букв. Допускается использование заглавных и малых букв. Обозначение держателя единицы подвижного состава, наносимое на единицу подвижного состава рядом с обозначением страны, отделяется от последнего черточкой (см. пункт 7). Обозначение держателя единицы подвижного состава должно быть однозначным для всех дорог ОСЖД и МСЖД. Вышесказанное обеспечивается методом, согласованным между ОСЖД и МСЖД, ОТИФ, ЕС/ЕЖА. Управление и публикация обозначений держателя единицы подвижного состава осуществляется по согласованию между ОТИФ и ЕЖА.

Держателю единицы подвижной единицы рекомендуется наносить на единицу подвижного состава наименование фирмы и адрес в соответствии с действующими предписаниями.

Для управляющих инфраструктурой, являющихся держателями тяговых единиц подвижного состава, действуют те же предписания, что и для ЖТП.

7 – Нанесение обозначения на кузов тяговой единицы подвижного состава

Обозначение, по меньшей мере, наносится на обе боковые стенки тяговой единицы подвижного состава в следующем виде:

185225-0

SP42037

91 80 0185 225 – 3

PL – PKP 92 51 0042 037-9

D – DB

ES 64 F4 – 099

88 – 1323 473011

94 80 0189 999 – 6 91 88 0001323 – 0 92 87 473011 – 0 94 79 2 642 185 –5

D – DB

B – SNCB

F – SNCF

SLO – SZ

Буквенное обозначение страны, наносимое непосредственно перед, после или под двенадцатизначным номером единицы подвижного состава, подчёркивается.

8 – Действующие условия

Представленная выше нумерация действует с 1-го июля 2007 года согласно предписаниям, утверждённым компетентными ведомствами каждой отдельно взятой страны.

Нумерация действует применительно тяговых единиц подвижного состава, используемых в международном сообщении.

Тяговые единицы подвижного состава, уже используемые сегодня в международном сообщении, в связи с плановым осмотром и/или оснащением устройствами связи GSM-R обозначаются стандартизированным номером. Нанесение нового обозначения на все тяговые единицы подвижного состава должно быть завершено не позднее 31-го декабря 2010 года.

Нанесение нового обозначения на специальные единицы подвижного состава, используемые исключительно в национальном сообщении, происходит в соответствии с рекомендациями компетентных ведомств каждой отдельно взятой страны.

Действующие условия могут быть пересмотрены в соответствии со спецификациями по интероперабельности и международным положениям, вступившим в силу после ввода в действие настоящей памятки.

Рекомендованное значение используемой второй цифры в стандартном номере

Код	Общий тип тяговой единицы подвижного состава
0	Разное
1	Электровоз
2	Тепловоз
3	Электрический моторный вагон (высокоскоростной, моторный вагон или средний вагон в составе)
4	Электрический моторный вагон (не высокоскоростной, моторный вагон или средний вагон в составе)
5	Дизель-вагон (моторный вагон или средний вагон в составе)
6	Специализированные прицепы
7	Маломощный электровоз
8	Маломощный тепловоз
9	Ремонтная единица подвижного состава

Приложение Б

Кодирование стран, в которых зарегистрированы единицы подвижного состава

по состоянию на 01.07.2007

Государства Колонка А	Буквенный код Колонка Б	Цифровой код Колонка В
Албания	AL	41
Алжир	DZ	92
Германия	D	80
Армения	AM	58
Австрия	A	81
Азербайджан	AZ	57
Бельгия	B	88
Белоруссия	BY	21
Босния-Герцеговина	BIH	50
		44
Болгария	BG	52
Китай	RC	33
КНДР (Северная Корея)	PRK*	30
Южная Корея	ROK	61
Хорватия	HR	78
Куба	C	40
Дания	DK	86
Египет	ET	90
Испания	E	71
Эстония	EST	26
Финляндия	FIN	10
Франция	F	87
Грузия	GE	28
Греция	GR	73
Венгрия	H	55
Ирак	IRQ	99
Иран	IR	96
Ирландия	IRL	60
Израиль	IL	95
Италия	I	83
Япония	J	42
Казахстан	KZ	27
Киргизия	KS	59
Латвия	LV	25
Ливия	RL	98
Литва	LT	24
Люксембург	L	82
Македония (ранее в составе Югославии)	MK	65
Марокко	MA	93
Молдавия	MD	23

Монголия	MGL	31
Черногория	MNE	62
Норвегия	N	76
Узбекистан	UZ	29
Голландия	NL	84
Польша	PL	51
Португалия	P	94
Чехия	CZ	54
Румыния	RO	53
Великобритания	GB	70
Россия	RUS	20
Сербия	SRG	72
Словакия	SK	56
Словения	SLO	79
Швеция	S	74
Швейцария	CH	85
Сирия	SYR	97
Таджикистан	TJ	66
Тунис	TN	91
Туркменистан	TM	67
Турция	TR	75
Украина	UA	22
Вьетнам	VN	32

* Коды подлежат утверждению.

Приложение В

Правила по определению контрольной цифры (см. Памятку МСЖД 913)

Контрольная цифра определяется следующим образом (см. памятку МСЖД 913):

- четные позиции серийного номера (отсчет справа) умножаются на один;
- нечетные позиции серийного номера (отсчет справа) умножаются на два;
- складывается сумма из четных позиций и помноженных нечетных позиций;
- берется в расчет единичный разряд полученной суммы;
- разница, которую необходимо прибавить к полученной цифре, чтобы получилось десять, и образует контрольную цифру; если единичная позиция полученной суммы равна нулю, то и контрольная цифра также равняется нулю.

Примеры:

Тяговая единица подвижного состава SP42047 ПКП, стандартный номер 92 51 0042037

1. Первоначальный номер вагона

9	2	5	1	0	0	4	2	0	3	7
2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
18	2	10	1	0	0	8	2	0	3	14

Сумма: $1 + 8 + 2 + 1 + 0 + 1 + 0 + 0 + 8 + 2 + 0 + 3 + 1 + 4 = 31$

Единичный разряд этой суммы равен 3.

Контрольная цифра равна 9, на основании чего номером данной тяговой единицы подвижного состава становится 92 51 0042037-9

Тяговая единица подвижного состава 1232 СНЦБ, стандартный номер 91 88 0001323

2. Первоначальный номер вагона

9	1	8	8	0	0	0	1	3	2	3
2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
18	1	16	8	0	0	0	1	6	2	6

Сумма: $1 + 8 + 1 + 1 + 6 + 8 + 0 + 0 + 0 + 1 + 6 + 2 + 6 = 40$

Единичный разряд этой суммы равен 0.

Контрольная цифра равна 0, на основании чего номером данной тяговой единицы подвижного состава становится 91 88 0001323 - 0.

Библиография

Памятки МСЖД/ОСЖД

Памятка МСЖД № 438-1 «Обозначение пассажирских вагонов» - 3-ье издание, апрель 2004 года (Подготавливается 4-ое издание)

Памятка МСЖД № 438-2 «Обозначение грузовых вагонов» - 7-ое издание, май 2004 года (Подготавливается 8-ое издание)

Памятка МСЖД № 438-4 «Обозначение специальных единиц подвижного состава» - 1-ое издание, декабрь 2005 года (подготавливается 2-ое издание)

Памятка МСЖД/ОСЖД № 913 «Самопроверка серийных номеров» - 1-ое издание от 1-го января 1964 года.

Памятка МСЖД/ОСЖД №920-14 «Единое числовое кодирование стран для использования в железнодорожных перевозках» - 2-ое издание, март 2005 года (Подготавливается 3-ье издание).

Другие документы

Технические спецификации по интероперабельности – подсистема транспортная эксплуатация и управление движением, приложение «Р» (TSI ORE)

Решение Еврокомиссии за номером 920/2006/ЕК от 11 августа 2006 года.

Конвенция по автомобильному транспорту 1949 года – приложение 4

Конвенция по автомобильному транспорту 1968 года – приложение 45(4)