

ПРОТОКОЛ
встречи представителей ГАО «Latvijas dzelzceļš»
и АО «Eesti Raudtee»

г.Пярну

2 декабря 2008 года

Приняли участие представители ГАО «Latvijas dzelzceļš» (далее – ЛДЗ) и АО «Eesti Raudtee» (далее – ЭВР).

Список участников приведен в приложении 1 к протоколу.

Повестка дня:

- 1.Подписание Соглашения об организации железнодорожных перевозок.
- 2.О подготовке проектов технологических соглашений

По пункту 1 повестки дня:

1.Стороны, в лице своих полномочных представителей, подписали Соглашение об организации железнодорожных перевозок (далее – Соглашение). При этом в основу Соглашения заложены следующие договоренности Сторон:

1.1.Стороны сохраняют действующую технологию по раздельному приему/передаче грузовых вагонов и контейнеров, т.е. с Эстонской стороны – станция Валга, с Латвийской стороны – станция Шкиротава;

1.2.ЛДЗ производит тяговое обслуживание грузовых и пассажирских поездов на территории ЭВР до станции Валга без взыскания с ЭВР расходов за тяговое обслуживание от госграницы до станции Валга;

1.3.расходы по тяговому обслуживанию пассажирских поездов ЛДЗ включает в тариф, рассчитывая его за расстояние, до станции Валга включительно.

2.Стороны проинформируют министерства, ведающие железнодорожным транспортом своих государств, о заключении Соглашения, и обратятся к ним с просьбой решить вопрос о прекращении действия следующих соглашений:

- Договор между Министерством сообщения Латвийской Республики и Министерством транспорта и связи Эстонской Республики о прямом международном железнодорожном сообщении (г.Рига, 24 марта 1992 года);

- Временное пограничное железнодорожное соглашение, заключенное Министерством сообщения Латвийской Республики и Министерством транспорта и связи Эстонской Республики в г.Рига, 24 марта 1992 года.



По пункту 2 повестки дня:

Стороны договорились в срок до 1 апреля 2009г. подготовить и согласовать для подписания проекты следующих технологических соглашений:

- о технологии автоматизированного обмена данными при передаче грузов;
- о перечне неисправностей, с которыми вагоны, в том числе следующие транзитом, допускаются к передаче, порядке передачи таких вагонов и перечне составляемых при этом документов;
- об использовании средств телекоммуникаций, сигнализации, централизации и блокировки.

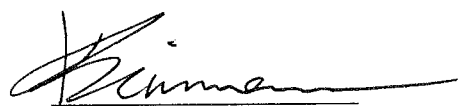
При подготовке проекта соглашения о технологии автоматизированного обмена данными Стороны договорились предусмотреть порядок обмена информацией о наличии предупреждений в соответствии с пунктом 3.1.8. Соглашения.

От имени государственного
акционерного общества
"Latvijas dzelzceļš":



председатель правления
Угис Магонис

От имени акционерного
общества "Eesti Raudtee":



председатель правления –
исполнительный директор
Кайдо Симмерманн

**Приложение 1 к протоколу
встречи представителей
ГАО «Latvijas dzelzceļš» «Eesti Raudtee»
2 декабря 2008 года**

Список участников встречи

АО «Eesti Raudtee»	
Кайдо Симмерманн	председатель правления-исполнительный директор
Индрек Орав	член правления
Майя Тислер	советник исполнительного директора
Юло Хунт	руководитель центра по обслуживанию клиентов
Элма Мустонен	начальник отдела внешних связей
ГАО «Latvijas dzelzceļš»	
Угис Магонис	председатель правления
Регина Свирска	директор по коммуникациям
Улдис Петерсонс	советник председателя правления
Тойво Лукконен	руководитель технического отдела технической дирекции
Марис Айзстраутс	руководитель проектов отдела внешних связей

Raudteevedude korraldamise KOKKULEPE

Riiklik aktsiaselts **Latvijas Dzelzeļš**, tekstis edaspidi „LDZ”, mida juhatuse 6. novembri 2008 otsuse (protokoll nr 32) alusel esindab juhatuse liige Ugis Magonis, ja

aktsiaselts **Eesti Raudtee**, tekstis edaspidi „EVR”, mida põhikirja alusel esindab juhatuse esimees tegevdirektor Kaido Simmermann, tekstis edaspidi „lepinguosalisel”,

juhindudes Läti Vabariigi valitsuse ja Eesti Vabariigi valitsuse vahel sõlmitud raudteetranspordialasest koostöökokkuleppes

ning eesmärgiga säilitada olemasolevaid tingimusi ja luua uusi eeldusi Läti ja Eesti vaheliste raudteevedude takistusteta sooritamiseks, sõlmisid käesoleva kokkuleppe alljärgnevas.

1. KOKKULEPPE ESE

Käesoleva kokkuleppega sätestatakse rongiliikluse korraldamise kord Läti ja Eesti raudtee piirijaamade vahel, veeremite, kaupade ja konteinerite üleandmise tehnoloogia ühelt lepinguosaliselt teisele ning veeremi tehnohoolduse ja tehniliste vahendite kasutamise kord.

2. ÜLDSÄTTED

2.1. Kooskõlas lepinguosaliste riikides kehtivate õigusaktidega loetakse raudtee piirijaamadeks järgmisi jaamu:

Läti Vabariigi territooriumil – Lugaži jaam (kaugus riigipiirist 2,2 km);

Eesti Vabariigi territooriumil – Valga jaam (kaugus riigipiirist 1,9 km).

2.2. Võttes arvesse asjaolu, et kumbki lepinguosaline tegeleb kaubaveoga oma riigi raudtee piirijaamani, määravad lepinguosalisel kauba üleandmiseks alljärgnevad jaamad.

Konteineritele ja veeremile:

Läti poolel – Škirotava jaam (kaugus riigipiirist 166,7 km);


Eesti poolel – Valga jaam (kaugus riigipiirist 1,9 km);

kaupadele: Valga jaam (kaugus riigipiirist 1,9 km).

2.3. Rongide, vagunite ja konteinerite ülemineku arvestuspunktiks on Eesti Vabariigi Valga jaam, kus on olemas rongide, vagunite ja konteinerite ülemineku arvestuseks vajalikud töötajad ja tehnilised vahendid ning tagatud ühtsete nõuetekohaste andmete esitamine.

2.4. Lepinguosaliste suhtlemise ja reglementeerivate dokumentide koostamise keeleks on vene keel, mis on Raudteede Koostööorganisatsiooni OSŽD ametlik töökeel.

2.5. Rongiliikluse korraldamisel lähtuvad lepinguosalisel 24-tunnisest ajaarvestusest (GMT + 2). Lepinguosalisel teavitavad teineteist suve- või talveajale üleminekust.



2.6. Üleantavate veeremite, konteinerite ja kaupade arvestamisel lähtutakse teiste riikide omandis olevate kaubavagunite eksploatatsiooni, numbrilise arvestuse ja kasutustasu arvutamise eeskirjast (Moskva, 24. mai 1996. a) ja raudteeadministratsioonidele kuuluvate universaalkonteinerite eksploatatsiooni, numbrilise arvestuse ja kasutustasu arvutamise eeskirjast (Bakuu, 1. oktoober 1997. a).

3. RONGILIIKLUSE TINGIMUSED JA RONGIDE TEENINDAMISE KORD

3.1. Rongiliikluse tingimused

3.1.1. Rahvusvaheline rongiliiklus piirijaamade vahel toimub lepinguosaliste poolt kooskõlastatud reisi- ja kaubarongide liiklusgraafiku alusel ja kooskõlas kaubarongide formeerimisplaaniga. Formeerimisplaanid koostatakse rongitöö ööpäeva- ja vahetusplaanide alusel, mida korrigeeritakse ööpäeva kuuetunniste perioodide kaupa infosügavusega 12 tundi, märkides ära rongide numbrid ja indeksid.

3.1.2. Lepinguosaliste poolt kooskõlastatud rongide liiklusgraafikus peavad olema ära märgitud järgmised andmed:

- liikluse intensiivsus (reisi- ja kaubarongipaarides) riikidevahelises piiriületuspunktis;
- iga kategooria rongide numbrid ja graafikud;
- piirijaamade vahel kurseerimise õigust omavate vedurite seerianumbrid;
- vedurite ja vedurimeeskondade ringe ajanormid vedurimeeskondade vahetusjaamades;
- rongide kaalunormid;
- rongide pikkused tingvagunitest;
- aeg, mis kulub rongidel ühest jaamast teise jõudmiseks;
- rongide liikumiskiirused.

3.1.3. Rongide kooskõlastatud liiklusgraafik jõustub pärast selle kinnitamist Läti Vabariigi ja Eesti Vabariigi seadustega ettenähtud korras.

3.1.4. Liiklusgraafikus kajastamata rongide, üksikute vedurite ja teiste mitteteisaldatavate iseliikuvate üksuste liikumine piirijaamade vahel toimub lepinguosaliste kirjalikul kokkuleppel.

3.1.5. Graafikujärgse rongi vastuvõtmisest keeldumise korral peab vastuvõtva lepinguosalise rongidispetšer saatma registreeritava telefonogrammi teatega rongi vastuvõtmisest keeldumise kohta, nimetades keeldumise põhjuse. Sellise telefonogrammi puudumine tähendab nõusolekut rongi vastuvõtmiseks.

3.1.6. Rongi sunnitud peatumise korral piirijaamade vahel teavitab veduri masinist piirijaama korrapidajat või selle lepinguosalise rongidispetšerit, kelle territooriumil rong peatus.



3.1.7. Valga–Lugaži jaamavahe sulgeb rongiliikluseks selle lepinguosalise rongidispetšer, kelle territooriumil asub sulgemist vajav jaamadevaheline lõik (piirijaamast kuni piirini). Sulgemiskäsk kooskõlastatakse teise lepinguosalise rongidispetšeriga ja edastatakse telefonogrammiga.

3.1.8. Hoiatusi rongide kohta annavad käesoleva kokkuleppe punktis 2.2 nimetatud üleandmisjaamad. Hoiatused vormistatakse blanketil (käesoleva kokkuleppe lisad 1 ja 2). Lepinguosalised vahetavad teavet teel olevate takistuste kohta infokanalite kaudu.

3.2. Rongide veeteeninduse kord

3.2.1. Veduri- ja rongimeeskonnad on kohustatud teise lepinguosalise raudteedel sõites järgima teise lepinguosalise raudteedel kehtivates tehnokasutuseeskirjades, rongiliikluse ja manöövritöö juhendis, signalisatsioonijuhendis ning muudes õigus- ja normatiivaktides sätestatud ohutusnõudeid.

3.2.2. Lepinguosalised vahetavad omavahel vajalikke dokumendikomplekte (eeskirju, juhendeid, väljavõtteid jaamade tehnokorraldusaktidest, sõidugraafikuid ja muid õigus- ja normatiivakte), mis on tõlgitud vene keelde.

3.2.3. Lepinguosalisel on õigus paluda teiselt rongiliiklust teenindavalt lepinguosaliselt lisavedurit. Nõustumise korral peab lepinguosaline, kellelt lisavedurit palutakse, saatma teisele lepinguosalisele veduri koos vedurimeeskonnaga kuue tunni jooksul alates vastava taotluse saamisest. Lisaveduri saamiseks esitatav taotlus, milles on nimetatud veetavate vagunite arv ja kaal, ning vastus veduri saatmise kohta tuleb vormistada dispetšeri registreeritavate käskudena.

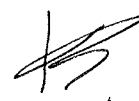
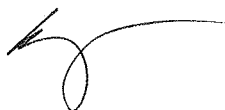
3.2.4. Kõik läbirääkimised salvestatakse elektroonilistele andmekandjatele ning lepinguosaliste ametiisikutel on võimalik nende koopiaid välja nõuda ja kasutada vaidlusküsimuste ja rongiliikluses tekkinud mittestandardsete olukordade lahendamisel.

3.2.5. Lugaži–Valga–Lugaži lõigul tegeleb üleantavate rongide veeteenindusega (kasutab vedureid ning veduri- ja rongimeeskondi) LDZ.

3.3. Rongiliikluse vaheajad ja katkumine

3.3.1. Kõigist rongiliikluse häiretest ja takistustest riikidevahelistes piirijaamades on ühe lepinguosalise dispetšeriteenistus kohustatud teavitama teise lepinguosalise dispetšeriteenistust dispetšeri käsuga.

3.3.2. Reisirongide hilinemise korral on lepinguosalised kohustatud teavitama teineteist vastava rongi hilinemisest hiljemalt tund aega enne reisirongi graafikujärgset saabumist üleandmisjaama. Sellise teabe edastavad lepinguosaliste piirnevate raudteelõikude dispetšerid.



3.3.3. Kavandatava rongiliikluse piiramise eest lepinguosaliste piirjaamade vahel on lepinguosalisel kohustatud hoiatama teineteist telegraafi teel hiljemalt kaks ööpäeva ette, nimetades ka piirangute põhjused.

3.3.4. Rongiliikluse täieliku lõpetamise eest on lepinguosalisel kohustatud hoiatama teineteist telegraafi teel vähemalt 45 päeva ette.

3.3.5. Teates nimetatakse kuupäev, millest alates rongiliiklus täielikult või osaliselt lõpetatakse, ja rongiliikluse taasalustamise ligikaudne tähtaeg.

3.4. Tegutsemise kord rongi- ja loodusõnnetuste korral

3.4.1. Rongi- ja loodusõnnetuste korral piirjaamades või jaamavahedes osutavad lepinguosalisel vastastikust abi olemasolevate päästevahendite, tehnika ja töötajatega.

Päästevahendite, tehnika ja töötajate saatmise ja kasutamisega seotud kulud hüvitab abi palunud lepinguosaline.

3.4.2. Remondi- ja tuletõrjerongid, päästetehnika ja -vahendid saadetakse sündmuskohale koos teenindava personali ja selle lepinguosalise esindajaga, kellele nimetatud vahendid kuuluvad. Nimetatud töötajad peavad täitma juhtumi tagajärgede likvideerimistöde juhi käskude ja tegutsema tema korralduste järgi.

3.4.3. Juhtumi uurimine toimub kooskõlas mõlemale lepinguosalisel kohustuslike normatiiv- ja õigusaktidega ning selle lepinguosalise riigi seadustega, kelle territooriumil juhtum aset leidis.

4. VEOSTE ÜLEANDMINE

4.1. Veoste vastuvõtmine ja üleandmine toimub Valga jaamas mõlema lepinguosalise esindajate juuresolekul. Veste üleandmine ja vastuvõtmine toimub iga päev ööpäev läbi.

4.2. Veste üleandmine toimub rongi üleandmisakti (edaspidi „üleandmisakt”) alusel, mille vorm kooskõlastati SRÜ riikide, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi ja Eesti Vabariigi raudteeadministratsioonide volitatud esindajate nõupidamisel 9. veebruaril 1995. a.

Üleandev lepinguosaline vormistab üleandmisakti kahes eksemplaris vastavalt üleantava rongi koosseisule.

Üleandmisaktidel peab olema kalendriaasta algusest alates katkematu numeratsioon iga üleandmisjaama jaoks. Üleandva kontori automatiseeritud töökoha operaatori poolt ettevalmistatud üleandmisaktid kinnitatakse pitsiriga ja edastatakse informatsiooniliste teadetena sidekanalite kaudu, mida kasutatakse andmete edastamiseks vastuvõtva lepinguosalise üleandmisjaamale.

Veodokumentidesse (lehed 4 ja 5) lüüakse raudtee piirjaama kalendertempel.

Üleandmisakti üks eksemplar antakse rongile kaasa.

Rongiga saadetavale üleandmisaktile lisatakse kõik saadetisega seotud dokumendid samas järjestuses, milles need on üleandmisakti kantud.

4.3. Veos loetakse LDZ poolt vastuvõetuks alates hetkest, mil LDZ esindaja teeb Valga jaamas rongi üleandmisakti kuupäevaga varustatud kirje kauba vastuvõtmise kohta. Veose vastuvõtmise kinnituseks paneb LDZ Škirotava jaamas saatekirjale kalendertempli.

Veose loetakse EVRi poolt vastuvõetuks alates hetkest, mil EVRi esindaja paneb vastuvõetud üleandmisaktile üleandmisjaama kalendertempli, kirjutab sinna kellaaja ja allkirjastab üleandmisakti. Veose vastuvõtmise kinnituseks paneb EVR Valga jaamas saatekirjale kalendertempli.

4.4. Vastuvõttev lepinguosaline valmistab saadud üleandmisakti alusel ette kooskõlastatud üleandmisakti. Üleandmisakt loetakse kooskõlastatuks, kui sellel on mõlema lepinguosalise templid ja esindajate allkirjad. Kooskõlastatud üleandmisakti vormistamise, samuti vastavate teadete edastamise kord ja teadete ülesehitus määratakse kindlaks lepinguosaliste kokkuleppes teabevahetuse kohta.

4.5. Üleandev lepinguosaline on kohustatud kontrollima saatekirja ja saatedokumentide olemasolu ning seda, et iga saadetisega oleks kaasas nõutav arv teekirjade lisaeksemplare.

Saatekirja või selle üksikute lehtede puudumise korral on üleandev lepinguosaline kohustatud koostama kommertsakti, samuti koostama kooskõlas rahvusvahelise raudteekaubaveo kokkuleppe rakendusjuhendiga (SMGSI SI) (Varssavi, 1. november 1951. a) kadunud saatekirja või selle puuduvate lehtede asemele uue saatekirja (uued lehed), millega veos liigub edasi sihtjaama.

Vastutust saatekirja, selle üksikute lehtede või saatekirjale lisatud saatedokumentide kadumise tagajärgede eest kannab kadumises süüdi olev lepinguosaline.

4.6. Vastuvõtva lepinguosalise esindaja on kohustatud võrdlema üleandmisakti ja sellele lisatud dokumente, kontrollima saatekirjas nimetatud saatedokumentide olemasolu ja tegema pärast veeremi ülevaatamist kõigi asjassepuutuvate allüksuste poolt üleandmisakti vajalikud muudatused ja täiendused. Seejuures parandatakse esialgset teksti nii, et seda oleks ka hiljem võimalik lugeda ja sellesse uusi täiendusi teha.

Kõik parandused ja täiendused tuleb kinnitada esindaja allkirja ja üleandmisjaama kalenderpitseriga. Üleandmisaktis ei tohi olla mingeid mahakustutusi.

Samasugused muudatused ja täiendused tehakse sidekanaleid pidi saadud esialgsesse üleandmisakti ning üleandvale lepinguosalisele saadetakse parandatud ja kooskõlastatud üleandmisakt.

Üleandmisakti kontrollimine, muudatuste ja täienduste tegemine ei tohi võtta üle 4 (nelja) tunni.

Vastuvõtmise tulemuste põhjal üleandmisakti tehtud muudatused ja täiendused edastatakse sidekanaleid pidi üleandva lepinguosalise üleandmisjaamale hiljemalt 4 (neli) tundi pärast rongi saabumist vastuvõtva lepinguosalise üleandmisjaama. Kui üleandev lepinguosaline ei saa 4 (nelja) tunni jooksul vastuvõtmistulemuste kohta mingisugust teadet, siis loetakse kaup üleantuks ilma pretensioonideta.

4.7. Kooskõlastatud üleandmisakt trükitakse neljas eksemplaris, kinnitatakse volitatud esindaja allkirjaga ja vastuvõtva lepinguosalise üleandmisjaama templiga

ning saadetakse pärast töötlemisaja (4 tundi) lõppemist esimese rongiga üleandva lepinguosalise üleandmisjaama.

Kõik vastuvõetud kooskõlastatud üleandmisakti neli eksemplari kinnitatakse volitatud esindaja allkirjaga ja üleandva lepinguosalise üleandmisjaama templiga, kaks eksemplari saadetakse esimese rongiga vastuvõtva lepinguosalise üleandmisjaama.

4.8. Vastuvõtval lepinguosalisel on õigus kauba vastuvõtmisest keelduda järgmistel juhtudel:

- 1) nimetatud kauba sissevedu või transiitvedu on keelatud;
- 2) kaup kuulub kaupade hulka, mille vedamine on keelatud rahvusvahelise raudteekaubaveo kokkuleppe (SMGS) (Varssavi, 1. november 1951. a) paragrahvida 4;
- 3) pealelaadimine on toimunud SMGSi paragrahvide alusel kehtestatud kokkuleppelise keelu ajal või aadressidel 72 ja 75;
- 4) saatjaraudtee või kaubasaatja ei ole järginud nimetatud kauba vedamise eritingimusi või ei ole sõlminud vajalikku erikokkulepet ning teised SMGSi paragrahvis 5 loetletud tingimused on täitmata;
- 5) saatekirjad on saabunud ilma kaubata, kaup on saabunud ilma saatekirjadeta, SMGSi saatekirja 23. veerus nimetatud saatedokumendid puuduvad täielikult või osaliselt, saatekirjades on puudusi, mis ei võimalda kaupa edasi saata;
- 6) kaup, mida peab kooskõlas SMGSiga ja lepinguosaliste vahel kooskõlastatud lisanimekirjadega saatma saatur, saabus ilma saaturita;
- 7) saadetis ei saabunud saatekirjas nimetatud piirjaama ja marsruudist kõrvalekaldumine ei olnud tingitud veotakistustest; takistused on tingitud ekspluatatsioonilistest põhjustest ja kõrvalekaldumine ei ole lepinguosaliste vahel kooskõlastatud;
- 8) riiklikud teenistused on keelanud kauba sisse- või transiitveo;
- 9) Läti Vabariigi või Eesti Vabariigi raudteed läbib teistest riikidest pärit transiitkaup, mille vedodokumentidel ei ole märget raudteetransiidi maksete tasumise kohta transiitraudtee poolt nimetatud ekspedeerimisfirmade kaudu;
- 10) kauba seisund ja pakend või laadimis- ja kinnitusviis, samuti vagunite või konteinerite seisukord ei võimalda nende edasist vedamist, välja arvatud käesoleva kokkuleppe punktides 4.10, 4.12 ja 4.13 ettenähtud juhtudel.

4.9. Kui saadetise vastuvõtmisest on keeldutud, on üleandev lepinguosaline kohustatud võtma saadetise koos kõigi selle juurde kuuluvate dokumentidega tagasi, kui vastuvõttev lepinguosaline ei saa tuvastatud puudusi kohapeal kõrvaldada üleandva lepinguosalise kulul.

Kui rongi vastuvõtmise käigus ei avastatud kauba puudujääki või vaguni (konteineri) kahjustust ja selle kohta ei esitatud operatiivteadet käesoleva kokkuleppe punktis 4.6 nimetatud tähtajal, vastutab kauba säilivuse ja vaguni (konteineri) korrasoleku eest kõigil juhtudel vastuvõttev lepinguosaline.

Vastuvõttev lepinguosaline vormistab kauba vastuvõtmisest keeldumise üldvormiaktiga, märkides ära vastuvõtmisest keeldumise põhjused, tõmbab üleandmisaktist maha vastuvõtmata saadetise andmed ja teeb märkuste veergu kande „Üldvormiakt nr ____”. Üldvormiakt koostatakse kolmes eksemplaris, millest üleandev ja vastuvõttev lepinguosaline saavad kumbki ühe, üks eksemplar aga lisatakse saatekirjale.

Vagunid LDZ poolt vastuvõtmata kaubaga lülitatakse rongi koosseisust välja ja jäetakse Valga jaama. Vagunid EVRi poolt vastuvõtmata kaubaga lülitatakse rongi koosseisust välja ja EVR on kohustatud tagastama need LDZle 24 tunni jooksul mõne lähima rongiga. Saadeti, mille vastuvõtmisest keelduti, tagastatakse LDZle EVRi poolt koostatud uue üleandmisakti alusel, kuhu tehakse märge vastuvõtmata saadetise tagastamise kohta.

Vagunite tagastamisjuhtumite vähendamiseks on lepinguosalistel õigus kooskõlastada vagunite ja konteinerite üleandmise kord, mis näeks ette puuduste kõrvaldamise vastuvõtvas piirjaamas ilma vagunite tagastamiseta üleandvale lepinguosalisel.

4.10. Plommitud vagunites saadetava kauba (välja arvatud kaubasaatja või kaubasaaja saaturitega vagunites saabuva kauba) vastuvõtmine toimub ilma kaubakohtade ja kaalu kontrollimiseta; kontrollitakse üksnes plommide säilivust ja seisukorda, plommidele kantud pitsatijäljendite vastavust veodokumentide andmetele ning vaguni tehnilist ja kaubanduslikku korrasolekut.

Kui vagun on suletud teiste riikide raudteejaamade plommidega ning see on vormistatud üldvormiakti või kommertsaktiga, kontrollivad lepinguosalistes selle vastuvõtmisel plommide terviklikkust, plommidele kantud pitsatijäljendite vastavust veodokumentide ja üldvormiakti või kommertsakti andmetele ega kontrolli kauba kogust ja seisukorda.

Rikkumata plommidega saabunud vagunite väliste parandusjälgede või aukude, pragude või muude avade korral, kui avade mõõtmete ja välimuse põhjal võib olla kindel, et kauba kahjustamine, kõrvaldamine või kadumine läbi nimetatud avade on välistatud, lubatakse sellistel vagunitel teekonda jätkata ilma ümberlaadimise ja kauba seisukorra kontrollimiseta, lisades veodokumentidele üldvormiakti, milles on üksikasjalikult kirjeldatud veetava kauba liiki ja iseloomu ning parandatud kohtade suurus, samuti toodud ära järeldused kauba kahjustamise, kõrvaldamise või kadumise võimatuse kohta läbi vagunikes olevate parandatud kohtade või aukude (pragude).

4.11. Lahtistes vagunites veetavate kaupade üleandmine ja vastuvõtmine toimub järgmiselt:

1) puistekaubad – kauba seisukorra visuaalne ülevaatus, kontrollitakse kauba nimetuste vastavust veodokumentidele, kauba kaalu ei kontrollita;

2) pakendatud kaubad (kastid, tünnid jms) ja pakendamata kaubad (seadmed, raudbetootooted jne) – vastavalt pakendite ja kauba seisukorra visuaalne kontroll, samuti kontrollitakse kaupade kinnitamist ja kaubakohtade kogust, kui kauba paigutus vagunis seda võimaldab;

3) metsakaubad, sealhulgas puitmaterjalid – kontrollitakse kinnituse terviklikkust ja virnade hulka;

4) sõidua autod, veoautod ja traktorid – kontrollitakse ühikute arvu, sõidukite, traktorite jms kerde välimust, klaaside korrasolekut, plommide olemasolu ja korrasolekut.

4.12. Kui üleandev või vastuvõttev lepinguosaline avastab laaditud vagunite või konteinerite üleandmisel Valga jaamas kahjustused, mis nõuavad kauba ümberlaadimist, või ilmsed riisumise tundemärgid (vaguni või konteineri seinte, katuse või põranda purustamine, kaubakohtade taara avamisjäljed, välja arvatud käesoleva kokkuleppe punktis 4.10 loetletud juhud), kontrollitakse Valga jaamas kauba kogust ja seisukorda.

Kui kauba kontrollimine üleandmisjaamas on vajalike seadmete puudumise tõttu võimatu, viiakse kauba kontrollimine läbi lähimas jaamas, kus vajalikud seadmed on olemas. Seejuures tuleb üleandmisjaamas läbi viia kauba visuaalne kontrollimine ilma kaupa vagunist välja laadimata. Kontrollimise tulemus vormistatakse üldvormiaktiga, mis peab sisaldama käesoleva kokkuleppe punktis 4.13 ettenähtud andmeid.

Kõigil juhtudel kantakse üleandvale lepinguosalisele kauba kontrollimise tulemustest ette operatiivselt, hiljemalt 24 tunni jooksul alates kontrollimise lõpetamisest.

4.13. Kui vagunitel, konteineritel või sõidukitel avastatakse kommertskorrausi, mis seavad ohtu veetavate kaupade säilivuse, koostatakse üldvormiakt. Üldvormiaktis tuleb kajastada rikke avastamise fakti ja kauba kontrollimise tulemust, sealhulgas ustel ja luukidel olevate plommide, pöörivate, lõksude ja sulgurite seisukorda, vagunikere ja laadungi seisukorda, märkida, kas vagun on täielikult täis laaditud, kas kauba pind on ühtlane ja mitmes reas on kaubad vaguniuste vahele paigutatud.

Kui tegemist on puistekaubaga ning ridade ja korruste arvestamine on võimatu, lähtutakse kauba asendi kirjeldamisel laadungi tasasusest, kaubakohtade numbritest ja pakendamise iseärasustest.

Autode ja traktorite vedamisel peab üldvormiakt kajastama tehnika kahjustamist, detailide ja sõlmede puudumist, üksikute varuosi ja tööriistu sisalduvate kaubakohtade rikkumise korral aga, kui vastav nimekiri puudub, varuosade ja tööriistade tegelikku olemasolu.

Riisumistunnuste olemasolu korral kirjeldatakse neid üksikasjalikult ning näidatakse ära kõrvaldatud kauba asukohad ja mõõtmised, avatud kaubakohtade numbrid jms. Üldvormiakti märgitakse ka kaubale juurdepääsu tõkestamiseks võetud meetmed ja andmed vaguni plommide kohta.

Kiiresti riknevaid kaupu, sealhulgas taarasse pakendatud kaupu, mida veetakse köetavates, jahutatavates, soojendatavates või kinnistes ventileeritavates (avatud luukidega) vagunites, kontrollitakse üksnes välise vaatluse teel, kaupu vagunist välja laadimata.

Kommertsülevaatuse tulemuste põhjal üldvormiakti koostamisel lisatakse akti esimene eksemplar alati veodokumentidele ja üleandmisakti tehakse vastavad kanded; kui vagunil on raudtee plommid või on tegemist lahtise, raudtee vahenditega laaditud vaguniga, edastatakse üleandvale lepinguosalisele ja saatja jaamale operatiivteade kooskõlas käesoleva kokkuleppe punktiga 4.6.

4.14. Kui kauba üleandmisel avastatakse kauba kahjustamine või rikkumine, kaalu- või kaubakohtade erinevused, mittevastavus saadetise seisukorra ja veodokumentide andmete vahel, koostab üleandmisjaam kommertsakti.

Kauba vastuvõtmisel EVRi poolt koostatakse visuaalse vaatluse alusel üldvormi kommertsakt GU-23, mille allkirjastavad mõlema lepinguosalise esindajad.

Kui kauba kahjustamise või puudujäägi põhjuseks oli või võis olla vagunirike, koostatakse lisaks kommertsaktile ka vaguni tehnilise seisukorra akt.

Kauba osalise rikkumise avastamise korral on lepinguosaline kohustatud rakendama abinõud nimetatud kauba kaitsmiseks edasise rikkumise eest.

Kommertsakti koostamise kohta tehakse veodokumentidesse vastav märge.

4.15. Kui kauba üleandmisel tuvastatakse, et kaup tuleb vaguni või konteineri rikke, laadungi, taara või kaubapakendi parandamise või kauba kontrollimise tõttu kaubasaatjast sõltumatutel põhjustel ümber laadida, võib vastuvõttev lepinguosaline



nimetatud tööd ära teha üleandva lepinguosalise arvel, kes hüvitab tegelikud kulud talle esitatavate arvete põhjal.

4.16. Kui vagunid avatakse ülevaatuse tegemiseks piirivalve-, tolli- või muude kontrollorganite nõudmisel, kinnitatakse selline avamine ja plommide asendamine vaguni (konteineri) avamise aktiga piirivalve-, tolli- või muuks ülevaatuseks SMGSi lisas 18 sätestatud vormis, tehes veodokumentidesse märke avamisakti koostamise kohta. Akti üks eksemplar kinnitatakse hoolikalt saatekirja külge ja saadetakse koos saatekirjaga sihtjaama.

4.17. Kui kauba üleandmisel on plommitud vagunites ja konteinerites kõik plommid terved ning vagunitel ja konteineritel puuduvad vigastusjäljed (välja arvatud käesoleva kokkuleppe punktis 4.10 nimetatud), ei vastuta üleandev lepinguosaline kauba täieliku või osalise kadumise, rikkumise või kahjustamise eest, välja arvatud juhul, kui vaguni või konteineri sulges plommiga üleandev lepinguosaline.

Kaubasaatja või lähtejaama plommidega võrdsustatakse avamisakti olemasolu korral tolliorganite või raudtee pandud plommid pärast vaguni või konteineri avamist piiri-, tolli- või muuks kontrollülevaatuseks käesoleva kokkuleppe punktis 4.16 ettenähtud juhtudel.

4.18. Plommideta vagunites veetavate loomade, samuti saaturitega liikuva kauba vastuvõtmisel kaubakohti ja kauba kaalu ei kontrollita.

4.19. Kui tekkinud laharvamused kuuluvad lahendamisele kooskõlastatud üleandmisakti alusel, on üleandva lepinguosalise valduses olev kooskõlastatud üleandmisakt laharvamuse lahendamise vaieldamatuks aluseks.

5. KONTEINERITE ÜLEANDMINE

5.1. Konteinerite üleandmise ja vastuvõtmise viivad eraldi läbi kummagi lepinguosalise tehnilised esindajad selleks kindlaksmääratud konteinerite üleandmisjaamades.

5.2. Konteinerite tehnilise ja kaubandusliku seisukorra kontrollimine üleandmisjaamades toimub konteinerite nähtavate osade välise vaatluse teel.

Konteinerite lõplik tehniline ja kaubanduslik ülevaatus ning plommide kontrollimine toimub konteinerite esimeses sorteerimisjaamas, ilma sorteerimiseta liikuvate konteinerite ülevaatus aga nende mahalaadimisjaamas.

5.3. Kui vastuvõttev lepinguosaline kõrvaldab konteinerite tehnilised rikked üleandva lepinguosalise nõusolekul oma jõudude ja vahenditega, hüvitab üleandev lepinguosaline tehtud kulutused talle esitatavate arvete alusel.

5.4. Kaubasaatjate või kaubasaajate konteinerid, mis ei kuulu üldparki ja mille näitajad ei vasta universaalkonteinerite ehitusele ja parameetritele, saadetakse edasi kaubana.

5.5. Muus osas määratakse konteinerite üleandmise kord ja neile esitatavad tehnilised nõuded kindlaks raudteeadministratsioonidele kuuluvate

universaalkonteinerite eksploatatsiooni, numbrilise arvestuse ja kasutustasu arvutamise eeskirjaga (Bakuu, 1. oktoober 1997. a).

6. KAUBAVAGUNITE ÜLEANDMINE JA TEHNOHOOLDUS

6.1. Lepinguosalised annavad ringlusse lubatud ning tehnilistele tingimustele ja nõuetele vastavad vagunid teineteisele üle kooskõlas mõlemale lepinguosalisele kohustuslike normatiiv- ja õigusaktidega.

Kõik üleantavad tühjad vagunid peavad olema vormistatud saate- või veodokumentidega.

Kui vagunid saadetakse teele „kaubana oma telgedel”, on nende vastuvõtmine-üleandmine võimalik ainult vagunite tehnilist korrasolekut kinnitava tõendi olemasolu korral.

6.2. Üleandmisele ei kuulu täis ja tühjad vagunid, mille rikked ohustavad rongiliikluse turvalisust ega taga veetava kauba säilivust, samuti vagunid, mis ei ole puhastatud veetava kauba jääkidest ja/või tühjendatud kinnitusvahenditest.

6.3. Üle anda on lubatud täis ja tühje vaguneid ebaoluliste riketega, mis ei mõjuta liiklusohutust ega veetava kauba säilivust. Rikete loetelu, millega vaguneid, sealhulgas transiitvaguneid on lubatud üle anda, samuti selliste vagunite üleandmise kord ja seejuures koostatavate dokumentide loetelu määratakse kindlaks eraldi kokkuleppega.

6.4. Vagunite üleandmise ja vastuvõtmise viivad eraldi läbi kummagi lepinguosalise tehnilised esindajad selleks kindlaksmääratud vagunite üleandmisjaamades.

6.5. Vagunite üleandmine ühe lepinguosalise raudteelt teise lepinguosalise raudteele toimub üleandva lepinguosalise koostatud üleandmisakti alusel.

Üleandmisaktidele kirjutavad alla üleandva ja vastuvõtva lepinguosalise esindajad ning need kinnitatakse pärast ülevaatuseks esitatud vagunite ülevaatamist või pärast ülevaatuseks ettenähtud aja lõppemist mõlema lepinguosalise kalendertempliga.

Vagunid loetakse üleantuks alates üleandmisakti allkirjastamist ja templiga kinnitamist vastuvõtva lepinguosalise poolt.

Kõik üleandmisakti tehtud parandused ja mahakriipsutused peavad olema esindaja allkirja ja kalendertempliga kinnitatud.

6.6. Vagunid, mida vastu ei võetud, tuleb üleandmisaktist maha tõmmata, nimetades nende vastuvõtmisest keeldumise põhjused, ning tagastada üleandva lepinguosalise raudteele ühega lähematest rongidest uue üleandmisakti alusel, mille juurde koostatakse ka üldvormiakt või akt vormis INU-53 (käesoleva kokkuleppe lisa 3) kahes eksemplaris, millest kumbki lepinguosaline saab ühe.

6.7. Vastuvõtmata vagunid jäävad kuni nende tagastamise hetkeni vastuvõtva lepinguosalise bilanssi.

Vastuvõttev lepinguosaline teavitab üleandvat lepinguosalist vastuvõtmata vagunitest hiljemalt neli tundi pärast rongi saabumist üleandmisjaama.

Vagunite üleandmisel on otsustav vastuvõtva lepinguosalise arvamus. Tekkivad lahkavused lahendatakse mõlema lepinguosalise vagunimajandustöötajate osavõtul, milleks vajaduse korral tehakse väljasõit vastavasse üleandmisjaama.

6.8. Vagunite tehnohooldus (tehnoülevaatus ja mahahaaketa remont) ja mahahaakega remont tehakse selle lepinguosalise vahenditega ja kulul, kelle raudteel hooldatavad vagunid asuvad. Seejuures toimub eraomandis olevate kaubavagunite jooksev mahahaakeremont vastavalt remonti tegeva lepinguosalise ja vaguniomaniku kahepoolsele kokkuleppele.

6.9. Üleandev lepinguosaline vastutab üleantavate vagunite tehnilise seisundi ja liiklusohutuse eest kuni üleandmisakti allkirjastamise ja vastuvõtva lepinguosalise templiga kinnitamiseni või vaguni vastuvõtmisest keeldumise põhjuste nimetamiseni.

6.10. Liiklusohutuse tagamiseks teavitab üleandev lepinguosaline Valga jaamakorrapidajat rongidispetšerite kaudu kõigist teisele lepinguosalisele üleantavate rongide koosseisu kuuluvate vagunite teel tuvastatud tehnilistest rikestest, samuti kõigist vagunite tehnilise seisukorra kontrollaparatuuri tööle hakkamise juhtudest.

6.11. Ülejäänud osas määratakse vagunite üleandmise kord ja vagunitele nende üleandmisel esitatavad tehnilised nõuded kindlaks teiste riikide omandis olevate kaubavagunite eksploatatsiooni, numbrilise arvestuse ja kasutustasu arvutamise eeskirjaga (Moskva, 24. mai 1996. a) ning muude mõlemale lepinguosalistele kohustuslike normatiiv- ja õigusaktidega.

6.12. Nende vagunite ringlus, üleandmine ja tehnohooldus, mis käesoleva kokkuleppe punkti 6.1 alla ei kuulu, toimub lepinguosaliste eraldi kokkuleppe alusel.

7. REISIRONGILIIKLUSE KORRALDAMINE

7.1. Lepinguosaliste raudteedele lubatakse kõik reisivagunid nende kuuluvusest sõltumata, kui need vastavad mõlemale lepinguosalisele kohustuslikes normatiiv- ja õigusaktides nimetatud tehnilistele tingimustele ja nõuetele.

7.2. Reisivagunite tehnohoolduse ja remondi kord määratakse kindlaks mõlemale lepinguosalisele kohustuslike normatiiv- ja õigusaktidega.

7.3. Erirongide, teenindusvagunite, tehnohooldusvagunite ja salongvagunite marsruut, läbilaskmine ja liikumistingimused kooskõlastatakse eelnevalt lepinguosaliste vahel.

Erirongide, teenindusvagunite, tehnohooldusvagunite ja salongvagunite läbilaskmise eest tehnilise reisina (ilma reisijateta, ainult töötajatega) veotasu ei võeta, kui lepinguosalisel ei ole teisiti kokku leppinud.

7.4. Vagunid, mida ei ole loetletud käesoleva kokkuleppe punkti 7.1 all, lubatakse ringlusse lepinguosaliste eraldi kooskõlastuse alusel.



8. ISESEISVALT RAUDTEED MÖÖDA SAADETAVATE VEDURITE, MOOTORVAGUNITE, MOOTORVEDURITE, KRAANADE JA ISELIIKUVATE MEHHAANISMIDE ÜLEANDMINE

8.1. Iseseisvalt mööda raudteed saadetud ja vastuvõtmiseks esitatud vedurite, mootorvagunite, mootorvedurite, raudteekraanade ja muude iseliikuvate mehhanismide tehniline seisund peab vastama vastuvõtva lepinguosalise normatiiv- ja õigusaktidele. Nimetatud veeremeid peab kuni sihtjaamani saatma saatja brigaad, mis on kohustatud järgima vastuvõtva lepinguosalise raudteel kehtivaid normatiiv- ja õigusakte.

8.2. Kui iseseisvalt mööda raudteed saadetud vedurid, mootorvagunid, mootorvedurid, raudteekraanad ja muud iseliikuvad mehhanismid ei ole töökorras, on nende üleandmine-vastuvõtmine lubatud üksnes üleandva lepinguosalise poolt vene keeles koostatud tehnilise seisukorra kontrollimise akti (vorm TU-25, käesoleva kokkuleppe lisa 4) alusel, välja arvatud juhul, kui tegemist on transiitveoga.

Kui nimetatud veerem liigub vastuvõtva lepinguosalise territooriumil transiidina, toimub selle üleandmine-vastuvõtmine lähteraudtee koostatud ja hooldusbrigaadi käes oleva tehnilise seisukorra kontrollimise akti alusel.

8.3. Saadetava veeremi tehnilise seisukorra ja ohutu jõudmise eest sihtjaama vastutab üleandev lepinguosaline. Nimetatud veeremi tehnohooldusega vastuvõtva lepinguosalise raudteel tegeleb saatebrigaad.

Erandiks on transiidina läbi üleandva lepinguosalise territooriumi saadetav veerem, mille tehnilise seisukorra eest määratakse vastutus kooskõlas lähteraudteel koostatud tehnilise seisukorra kontrollimise aktiga.

9. TELEKOMMUNIKATSIOONI-, SIGNALISATSIOONI-, TSENTRALISEERIMIS- JA BLOKEERIMISVAHENDITE KASUTAMINE

9.1. Käesoleva kokkuleppe sõlmimise hetkel lepinguosaliste vahel olemasolevad telefonikõneluste, andmeside ja telegraafkorrespondentsi vahetamise põhilised ja reservsidekanalid säilitatakse. Kanalite kogus, nende otstarve ja töögraafik määratakse kindlaks lepinguosaliste eraldi kokkulepete ja kinnitatud sideskeemiga.

9.2. Lepinguosaliste huvides kasutatavad sidekanalid, sealhulgas transiitkanalid antakse lepinguosaliste käsutusse tasuta, kooskõlas koostööühenduse liikmesriikide, Gruusia Vabariigi, Läti Vabariigi, Leedu Vabariigi ja Eesti Vabariigi raudteede ühise inforuumi säilitamise ja arendamise põhimõtetega reisijateveo protsessi juhtimise ja reisijate teenindamise korraldamiseks (22. november 1992. a), samuti teiste õigus- ja normatiivaktidega.

9.3. Operatiiv-tehnoloogiline side piirijaamade ja üleandmisjaamade vahel toimub telegraafi või telefoni teel, samuti andmesidevõrkude kaudu.

9.4. Piirijaamade ja üleandmisjaamade vahel seatakse sisse:

- 1) üherajaline automaatblokeering (ainult piirijaamade vahel);
- 2) järgmised telekommunikatsiooni liigid:
 - telefoniside;




- telegraafiside;
- raadioside (rongi dispetšerside toimib ainult piirijaamade vahel);
- andmesidevõrk.

9.5. Sidekorralduse skeemid, telekommunikatsiooni liigid ja raadiosageduste kasutamise plaanid kooskõlastatakse lepinguosaliste vahel. Olemasolevate telekommunikatsiooni- ja signalisatsioonisüsteemide kasutamine rongiliikluse korraldamisel, sealhulgas sellest keeldumisel on reglementeeritud lepinguosaliste kahepoolsete kokkulepetega (juhenditega).

Kui võetakse vastu otsus sideskeemide muutmise, uute telekommunikatsioonisüsteemide, signalisatsiooni-, tsentraliseerimis- ja blokeerimiseseadmete (tekstis edaspidi STB) ehitamise või olemasolevate rekonstrueerimise kohta, siis juhul, kui küsimus puudutab teist lepinguosalist, kooskõlastavad lepinguosalisel oma tehnilised lahendused õigel ajal, st juba projekteerimisstaadiumis.

9.6. Telekommunikatsioonisüsteemide ja STB-seadmete õigeks tehnohoolduseks ning kahjustatud piirkonna operatiivseks kindlaksmääramiseks paigaldatakse mõlemale poole riigipiiri kaablikapid, mis on varustatud kõigi rajatavate kaabelsejuhtmete kontrollseadmetega. Optiliste sideliinide jaoks tähistatakse piirile lähim muhv reflektogrammidel piirimuhvina. Olemasolevatel sideliinidel säilitatakse käesoleva kokkuleppe sõlmimise ajal kehtiv skeem.

Kontrollseadmete rajamisele tehtud kulutused kannab kumbki lepinguosaline oma territooriumil.

9.7. Kumbki lepinguosaline kasutab olemasolevaid telekommunikatsiooni- ja signalisatsioonisüsteeme ja rajab uusi süsteeme oma raudteelõikude piires (piirijaamast riigipiiril asuva kaablikapi või muhvini) oma jõududega.

9.8. Läti territooriumil paigaldatud, ent EVRile kuuluva Hot-boxi (vagunite tehnilise seisukorra kontrollseadme) hoolduse kord kehtestatakse EVRi kohaliku juhendiga, mis on LDZga kooskõlastatud.

9.9. Signaalide nähtavust piirijaamade vahel ja telekommunikatsioonivahendite häireteta tööd kontrollib lepinguosaliste esindajatest koostatud ühiskomisjon kaks korda aastas vastastikku kooskõlastatud graafikute alusel.

9.10. Piirijaamadevaheliste telekommunikatsiooni- või signalisatsioonisüsteemide rikete korral on rikke avastanud lepinguosaline kohustatud viivitamata teavitama sellest teist lepinguosalist. Seejärel asuvad mõlema lepinguosalise esindajad viivitamatult liini üle vaatama ja kõrvaldavad rikked kuni riigipiiril asuva kontrollpunktini (kaablikapini).

9.11. Riigipiiril kaablikappide vahel asuvate telekommunikatsioonisüsteemide hooldamise ja teenindamise kord määratakse kindlaks lepinguosaliste eraldi kokkuleppega.



10. TEE JA TEERAJATISTE KORRASHOID

10.1. Lepinguosalised tagavad tee ja teerajatiste järelevalve, hoolduse ja remondi oma teelõikudel piirijaamadest kuni hoolduspiirkonna lõpuni, kooskõlastades vajaduse korral omavahel tööde kalendergraafikud, tehnoloogia ja projektid.

10.2. Lepinguosaliste teehoolduspiirkonna piiriks loetakse Valga–Lugaži jaamavahe peatee 512,28 km / 166,30 km, haruteel nr 15 aga 1,013 km Valga jaama pöörde nr 6 sulgrööpast.

10.3. Piirijaamade vaheliste teede või teerajatiste defektide või rikete avastamisel on defekti või rikke avastanud lepinguosaline kohustatud viivitamata teavitama sellest teist lepinguosalist. Seejärel korraldavad mõlema lepinguosalise esindajad tee erakorralise ülevaatus ja võtavad vastu otsuse tee ja teerajatiste plaanivälise remondi vajalikkuse kohta.

10.4. Lepinguosalised on kohustatud tagama lumekoristuse oma piirkonnas riigipiirist kuni oma piirijaamadeni.

11. ELEKTRIVARUSTUS PIIRIJAAMADE VAHEL

11.1. Lepinguosaliste piirijaamade vahelise rongiliikluse korraldamiseks vajaliku elektriga varustamine toimub vastastikku kooskõlastatud tehniliste lahenduste alusel. Mõlemale poole riigipiiri tuleb mõlemale kahejuhtmelise kõrgepingeliini juhtmele või igale kõrgepingeliinile eraldi paigaldada kaugjuhtimisega sektsiooni lahklülitid. Juhitavate sektsiooni lahklülitite asukoht peab vastama lepinguosaliste poolt kinnitatud normaalse elektrivarustuse skeemile.

11.2. Operatiivsete ümberlülituste ja elektrienergia eest tehtavate tasaarvestuste kord, samuti piirisektsiooni lahklülitite vahel asuvate seadmete hooldamise kord kehtestatakse lepinguosaliste vahel vastastikku kooskõlastatud juhendite ja vastastikuste elektritarnete lepinguga.

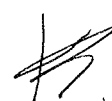
12. TEABE JA SAADETISTE EDASTAMISE KORD

12.1. Lepinguosaliste poolt oma olemasolevate automaatsüsteemide raames vahetatavate informatsiooniliste teadaannete kord, nende edastamise relement, kasutatavad klassifikaatorid ja vahetusprotokollid on reguleeritud lepinguosaliste vahel sõlmitud informatsioonilise koostöö kokkuleppega.

12.2. Piirijaamades ja üleandmisjaamades võimaldatakse teise lepinguosalise esindajatel kasutada tasuta telegraafi ja telefoni, et pidada oma piirijaamaga ametialastes küsimustes sidet.

12.3. Telegraafi teel peetavas kirjavahetuses on lubatud kasutada lepinguosaliste poolt kooskõlastatud tinglikke nimetusi ja lühendeid.

Ametikirjad saadetakse tavaliselt posti teel. Lepinguosaliste ametikirju on lubatud anda lahtises ümbrikus ühest piirijaamast teise vedamiseks ka reisirongide ülematele.



13. LÖPPSÄTTED

13.1. Kumbki lepinguosaline osutab teise lepinguosalise töötajatele abi nende tööülesannete täitmisel teise riigi territooriumil.

13.2. Lepinguosalisel vastutavad käesolevas kokkuleppes sätestatud kohustuste täitmise eest. Süüdi olev lepinguosaline on kohustatud hüvitama teise lepinguosalise kahjud otsese tegeliku kahju ulatuses, kui käesoleva kokkuleppega ei ole kehtestatud muud hüvitatava kahju suurust.

Kui kahju tekkimises olid süüdi mõlemad lepinguosalisel, kannavad mõlemad lepinguosalisel vastutust võrdeliselt ühise uurimise käigus tuvastatud süü suurusega.

13.3. Käesolevas kokkuleppes sätestamata juhtudel juhitud lepinguosalisel neile mõlemale kohustuslikest OSŽD dokumentidest, Sõltumatute Riikide Ühenduse liikmesriikide raudteetranspordi nõukogu dokumentidest ja muudest rahvusvahelistest kokkulepetest ning mõlema lepinguosalise riigi seadustest.

13.4. Lepinguosalisel on õigus delegerida käesolevast kokkuleppes tulenevaid õigusi ja kohustusi oma tütarettevõtetele vastavalt nende pädevusele.

13.5. Lepinguosalisel on vabastatud vastutusest käesolevast lepingust tulenevate kohustuste osalise või täieliku täitmatajätmise eest, kui selle põhjuseks on vääramatu jõu asjaolude toime.

Vääramatu jõu asjaoludeks loetakse asjaolusid, mida lepinguosalisel ei saanud ette näha ega mõistliku tegevusega ära hoida, näiteks sõjad ja/või lahingutegevus, loodusõnnetused, blokaadid, ekspordi- ja impordikeelud, kauba liikumisteel asuvate riikide võimuorganite kokkuleppelised keelud ja määrused, mis takistavad normaalset tegevust käesoleva kokkuleppe täitmisel, samuti muud erakorralised asjaolud.

Lepinguosalisel on õigus viidata ülalnimetatud asjaoludele, kui ta saab tõestada, et nimetatud asjaolud leidsid aset ja takistasid otseselt käesolevast kokkuleppes tulenevate kohustuste täitmist. Sel juhul pikendatakse kõnealuste kohustuste täitmise aega vääramatu jõu asjaolude toime aja võrra.

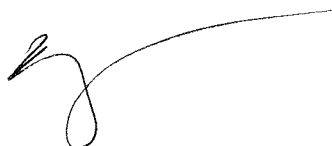
Lepinguosaline, kelle kohustuste täitmine on muutunud vääramatu jõu asjaolude toime tagajärjel võimatuks, peab teist lepinguosalist sellest teavitama 5 (viie) kalendripäeva jooksul alates nimetatud asjaolude toime algusest.

Kummalgi lepinguosalisel ei ole õigust nõuda teiselt lepinguosaliselt talle vääramatu jõu asjaolude toime tagajärjel tekitatud kahjude hüvitamist.

13.6. Kõik käesoleva kokkuleppe täitmise käigus tekkivad vaidlused, sealhulgas kokkuleppe ennetähtaegse katkestamisega seotud vaidlused lahendatakse lepinguosaliste läbirääkimiste teel.

Kui vaidlust ei õnnestu lahendada läbirääkimiste käigus 60 (kuuekümne) päeva jooksul alates ühe lepinguosalise esimesest pöördumisest vaidluse lahendamiseks teise lepinguosalise poole, antakse vaidlus lahendamiseks kostja asukohajärgsele kohtule kooskõlas kostja riigi tsiviilmenetluse seadustikuga või lepinguosaliste kokkuleppel ükskõik missugusele teisele kohtuasutusele.

13.7. Käesoleva kokkuleppe täiendamine ja muutmine (välja arvatud kokkuleppes otseselt nimetatud juhtudel) on lubatud üksnes lepinguosaliste



kokkuleppel, mis on vormistatud lisakokkuleppena ja allkirjastatud lepinguosaliste täievoliliste esindajate poolt.

13.8. Käesolevasse kokkuleppesse kantakse kohustuslikus korras kõigist pärast käesoleva kokkuleppe sõlmimist jõustunud lepinguosaliste riikide õigusaktide nõuetest tulenevad muudatused.

13.9. Käesolev kokkulepe jõustub 1 jaanuarist 2009 aastal. Kummalgi lepinguosalisel on õigus kokkulepe lõpetada, teavitades teist lepinguosalist kokkuleppe lõpetamise kavatsusest kirjalikult vähemalt 90 päeva ette.

13.10. Kõiki lepinguosaliste vahelisi käesolevast kokkuleppes tulenevaid või sellega seotud suhteid, mis ei ole kokkuleppe lõpetamise hetkel reguleeritud, reguleeritakse käesoleva kokkuleppe sätetest lähtuvalt.

13.11. Kui ükskõik missugune käesoleva kokkuleppe tingimus muutub juriidiliselt kehtetuks, ei mõjuta see teisi käesoleva kokkuleppe sätteid.

13.12. Käesoleva kokkuleppe jõustumise hetkest muutuvad kehtetuks kõik muud lepinguosaliste vahel antud küsimustes saavutatud suulised ja kirjalikud kokkulepped.

13.13. Kõik lepinguosaliste poolt teineteisele seoses käesoleva kokkuleppe muutmise ja täiendamisega saadetavad teated peavad olema kirjalikult vormistatud. Teade loetakse kättetoimetatuks, kui see on kohale toimetatud kulleriga, saadetud faksiga käesolevas kokkuleppes nimetatud numbrile või saadetud tähitud kirjaga. Lepingualised on kohustatud teineteist teavitama oma nimetuse, aadressi, pangarekvisiitide, faksi- või telefoninumbri muutumisest 5 (viie) tööpäeva jooksul alates vastavate muudatuste toimumisest.

13.14. Käesoleva kokkuleppe peatükkide nimetused on mõeldud üksnes kokkuleppe lugemise lihtsustamiseks ning neid ei saa kasutada kokkuleppe tingimuste tõlgendamiseks.

13.15. Kokkulepe on koostatud ja allkirjastatud 2 detsembril 2008 vene, läti ja eesti keeles kahes võrdse juriidilise jõuga eksemplaris, millest kumbki lepinguosaline saab ühe. Käesoleva kokkuleppe teksti tõlgendamisel lähtutakse venekeelsest tekstist.

14. LEPINGUOSALISTE JURIIDILISED AADRESSID

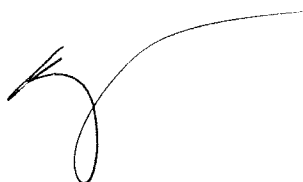
Riiklik aktsiaselts Latvijas Dzelzceļš

Läti, Riia, Gogoli tn 3, LV-1547,

Äriregistri registreerimisnumber LV40003032065,

Panga rekvisiidid: IBAN LV 29RIKO0002013099850, AS DnNORD Banka,

SWIFT kod RIKOLV2X.



Aktsiaselts "Eesti Raudtee"

15073 Tallinn, Eesti, Toompuiestee 35,

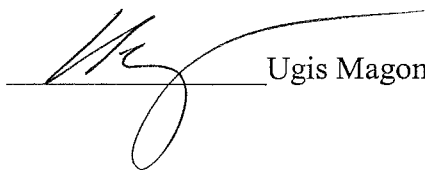
Äriregistri registreerimiskood 10281796

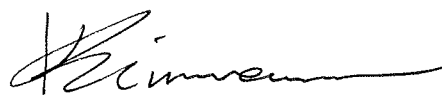
Panga rekvisiidid: PAY THRU :CREDIT SUISSE (FB), ZURICH,

SWIFT CODE:CRES CHZZ 80A, BENEFICIARY BANK:SWEDPANK,

SWIFT CODE: HABA EE 2X, BENEFICIARY:EESTI RAUDTEE AS,

ACC: EE24 2200 2210 1046 2718 CHF

15. LEPINGUOSALISTE ALLKIRJADRiikliku aktsiaseltsi **Latvijas Dzelceļš** nimel:Aktsiaseltsi **Eesti Raudtee** nimel:

Ugis Magonis

Kaido Simmermann

Lisa 1

_____ 2008. aastal LDZ ja EVRi vahel
sõlmitud raudteevedude korraldamise kokkuleppele

Корешок предупреждения

Всего на _____ листах

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ № _____
на поезд № _____

Подготовлен в электронном виде: _____

Время печати: _____
(дата, время)

Подготовил: _____

Годен на _____ - _____
(дата, время) (дата, время)

Станция выдачи: _____

Получил: _____

_____ (линия отреза) _____

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ № _____

Всего на _____ листах

Подготовлен в электронном виде: _____

Время печати: _____
(дата, время)

Подготовил: _____

Годен на _____ - _____
(дата, время) (дата, время)

Станция выдачи: _____

Получил: _____

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ на поезд № _____

Километры, пикеты	Время действия предупреждения (часы, минуты)	Скорость Не более км/ч	Остановиться у красного сигнала, а при его отсутствии следовать со скоростью не более км/ч	Другие особые условия следования поезда

Выдал: _____

Предупреждение №: _____
Лист _____

КОРЕШОК ПИСЬМЕННОГО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ	форма ДУ-61 (бланк белого цвета с жёлтой полосой по диагонали)
Предупреждение на поезд № _____	
Получил « ____ » _____ г.	
Машинист (помощник машиниста, руководитель работ) _____	(подпись)

_____ Станция **форма ДУ-61**
(штампель) (бланк белого цвета
с жёлтой полосой
по диагонали)

“ ____ ” _____ г.

ПИСЬМЕННОЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ НА ПОЕЗД № _____

Место предупреждения (станция, километры)	Время действия Предупрежде ния	Скорость не более км/час	Остановиться у красного сигнала, а при его отсутствии следовать со скоростью не более км/час	Другие особые условия следования поезда
1	2	3	4	5

Дежурный по станции _____
(подпись)

Форма ИНУ-53

АКТ
составлен на не принятые вагоны станцией

№№ п/п	Инициалы дороги	Номера вагонов	Род вагонов	Время прибытия вагона		Время согласованного срока возвращения вагона		Причина неприема вагона	Примеча- ние
				Дата	час	дата	час		
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									
и т.д.									

Агент дороги сдающей

Агент дороги принимающей

Штемпель

Штемпель

Примечание:
заполняется в двух экземплярах.

А К Т
проверки технического состояния локомотива
(крана), моторвагонного поезда (секции),
предназначенных для пересылки в
недействующем состоянии

20 ____ г. _____ месяца ____ дня мы, нижеподписавшиеся, составили настоящий акт в том, что произведенной проверкой технического состояния _____ (наименование локомотива, (крана),

_____ (моторвагонного поезда, секции)
серии _____ № _____ депо _____ ж.д., предназначенного для следования в поезде, сплотке (ненужное зачеркнуть) в недействующем состоянии, установлено:

а) наименьшую толщину гребня имеет** _____ колесная пара с правой стороны _____ мм, с левой _____ мм;

б) наибольший прокат имеет бандаж _____ колесной пары с _____ стороны и составляет _____ мм;

в) разбеги колесных пар _____ ;
(находятся в норме)

г) на всех гребнях колесной пары _____ (отсутствует какой-либо _____ ;
остроконечный накат)

д) устройства для смазки деталей ходовой части и подвижных механизмов проверены и находятся _____ ;
(в исправном состоянии)

смазка в узлы трения поступает _____ ;
(нормально)

е) тормоза, в том числе ручной тормоз _____ ;
(исправны)

ж) предохранительные устройства _____ ;
(исправны)

з) контрольные размеры бегунковой и поддерживающей тележек, предусмотренные правилами ремонта паровозов, составляют _____ ;

и) печь и топчан для проводника установлены _____

_____ (с соблюдением требований чертежа завода-изготовителя локомотива (моторвагонного поезда) или ПКБ ЦТ, свободный доступ к комбинированному крану двойной тяги обеспечен);

к) все требования технических условий локомотива (вагоно)-строительного завода по транспортировке нового локомотива (моторвагонного поезда) данной серии, в том числе в части приспособления его для безопасного следования в недействующем состоянии (выполнены полностью)

л) стрела крана и его опоры: _____

(закреплены в транспортном положении)

_____ (наименование локомотива, крана, моторвагонного поезда, секции)
подготовлен для следования в недействующем состоянии в соответствии с Правилами технической эксплуатации и Инструкцией о порядке пересылки локомотивов (кранов) и моторвагонного подвижного состава со скоростью следования _____ км/ч.

2. Проводнику недействующего локомотива (крана), моторвагонного поезда (секции) копия настоящего акта вручена.

3. Проводник локомотива _____
(указать фамилию, имя, отчество)

сопровождающий недействующий локомотив (кран), моторвагонный поезд (секцию) проинструктирован в знаниях Инструкции о порядке пересылки локомотивов (кранов), моторвагонного подвижного состава. Правил безопасности для работников железнодорожного транспорта на электрифицированных участках.

Начальник или заместитель
начальника депо

Ревизор отделения железной
дороги по безопасности
движения поездов

Начальник или заместитель
начальника ОТК завода

Ст. контрольный мастер
сборочного цеха (для
локомотиворемонтных заводов)

Инспектор-приемщик ЦТ МПС
или приемщик локомотивов
(для локомотиво или вагоностроительных
заводов и депо, где он имеется)

Проводник локомотива
(крана), моторвагонного
поезда (секции)

Машинист-инструктор по кранам
(для депо)

Акт составляется в трех экземплярах на каждый локомотив (кран), моторвагонный поезд (секцию); первый экземпляр акта предъявляется начальнику станции отправления, второй — вручается проводнику локомотива для сдачи по месту назначения локомотива (крана), моторвагонного поезда (секции), третий — хранится в депо или на заводе.

СОГЛАШЕНИЕ

об организации железнодорожных перевозок

Государственное акционерное общество «**Latvijas dzelzceļš**», именуемое в дальнейшем ЛДЗ, в лице председателя Правления Угиса Магониса, действующего на основании решения правления от 6 ноября 2008 года (протокол №32), с одной стороны, и

Акционерное общество «**Eesti Raudtee**», именуемое в дальнейшем ЭВР, в лице председателя правления – исполнительного директора Кайдо Симмерманна, действующего на основании Устава, с другой стороны, далее именуемые Сторонами,

в соответствии с Соглашением между Правительством Латвийской Республики и Правительством Эстонской Республики о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта,

с целью сохранения имеющихся условий и создания предпосылок для беспрепятственных железнодорожных перевозок между Латвией и Эстонией, заключили настоящее соглашение о нижеследующим:

1. ПРЕДМЕТ СОГЛАШЕНИЯ

Настоящее Соглашение устанавливает порядок организации движения поездов между пограничными станциями железных дорог Латвии и Эстонии, технологию передачи подвижного состава, грузов, контейнеров между Сторонами, порядок технического обслуживания подвижного состава и использования технических средств.

2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1. Пограничными железнодорожными станциями, в соответствии с национальным законодательством Сторон, являются:

- на территории Латвийской Республики – станция Лугажи (расстояние до госграницы 2.2 км).
- на территории Эстонской Республики – станция Валга (расстояние до госграницы 1.9 км).

2.2. Стороны, принимая во внимание, что каждая из Сторон является грузовым перевозчиком до пограничной станции железной дороги своего государства, устанавливают следующие станции передачи: контейнеров и подвижного состава:

- на Латвийской стороне – станция Шкиротава (расстояние до госграницы 166,7 км);
 - на Эстонской стороне – станция Валга (расстояние до госграницы 1.9 км),
- грузов – станция Валга (расстояние до госграницы 1.9 км).

2.3. Пунктом учета перехода поездов, вагонов и контейнеров является станция Валга Эстонской Республики, которая имеет необходимый персонал и технические устройства, обеспечивающие учёт перехода поездов, вагонов и контейнеров, а также представление необходимой единой отчётной информации.



2.4. Рабочим языком взаимодействия Сторон и принятия регламентирующих документов устанавливается русский язык, который является официальным языком Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД).

2.5. Для организации движения поездов Стороны применяют 24 часовое время (GMT +2). В случаях сезонного перевода времени Стороны информируют друг друга о переходе на сезонное время.

2.6. Для учёта передаваемых подвижного состава, контейнеров и грузов применяется время в соответствии с Правилами эксплуатации пономерного учёта и расчётов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств (г. Москва, 24 мая 1996 г.) и Правилами эксплуатации, пономерного учёта и расчётов за пользование универсальными контейнерами принадлежности железнодорожных администраций (г. Баку, 1 октября 1997 г.).

3. УСЛОВИЯ ДВИЖЕНИЯ И ПОРЯДОК ОБСЛУЖИВАНИЯ ПОЕЗДОВ

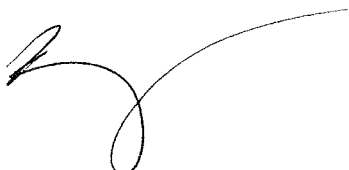
3.1. Условия движения поездов

3.1.1. Движение поездов в межгосударственном сообщении осуществляется между пограничными станциями по согласованному Сторонами графику движения пассажирских и грузовых поездов и по плану формирования грузовых поездов на основании согласованных сменно-суточных планов поездной работы, корректируемых по шестичасовым периодам суток с глубиной информации до 12 часов с указанием номеров и индексов поездов.

3.1.2. Согласованный Сторонами график движения поездов должен предусматривать:

- размеры движения в парах пассажирских и грузовых поездов по межгосударственному стыковому пункту;
- номера и расписания всех категорий поездов;
- серии локомотивов, которые могут курсировать между пограничными станциями;
- нормативы времени оборота локомотивов и локомотивных бригад на станциях смены локомотивных бригад;
- весовые нормы поездов;
- длины поездов в условных вагонах;
- перегонные времена хода поездов;
- скорости движения поездов.

3.1.3. Согласованный график движения поездов вступает в силу после его утверждения в порядке, установленном законодательством Латвийской Республики и Эстонской Республики.



3.1.4. Движение поездов, не предусмотренных графиком движения, отдельных локомотивов и других несъёмных самодвижущихся единиц между пограничными станциями производится по письменному согласованию Сторон.

3.1.5. При отказе в приеме графикового поезда поездной диспетчер принимающей Стороны должен дать регистрируемую телефонограмму об отказе в приёме поезда с указанием причины отказа. Отсутствие такой телефонограммы считается согласием на приём поезда.

3.1.6. В случаях вынужденной остановки поезда на перегоне между пограничными станциями машинист локомотива уведомляет дежурного по пограничной станции или поездного диспетчера той Стороны, на территории которой остановился поезд.

3.1.7. Закрытие перегона Валга – Лугажи для движения поездов осуществляет поездной диспетчер той Стороны, на территории которой требуется закрытие участка перегона (от пограничной станции до границы). Приказ о закрытии согласовывается с поездным диспетчером другой Стороны и передаётся в виде телефонограммы.

3.1.8. Предупреждения на поезда выдаются станциями передачи, указанными в пункте 2.2. настоящего Соглашения. Предупреждения оформляются на бланке (**Приложения 1 и 2** к настоящему Соглашению). Информацией о наличии предупреждений Стороны обмениваются по информационным каналам.

3.2. Порядок тягового обслуживания поездов

3.2.1. Локомотивные и поездные бригады при следовании по железным дорогам другой Стороны обязаны соблюдать требования безопасности, определённые в Правилах технической эксплуатации, Инструкции по движению поездов и маневровой работе, Инструкции по сигнализации, а также требования других правовых и нормативных актов, действующих на железных дорогах другой Стороны.

3.2.2. Стороны обмениваются соответствующими комплектами документов (Правилами, Инструкциями, выписками из ТРА станций, книжками расписаний графика движения и другими правовыми и нормативными актами), переведёнными на русский язык.

3.2.3. Одна Сторона может запросить от другой Стороны, обслуживающей движение поездов, дополнительный локомотив. В этом случае Сторона, от которой затребован дополнительный локомотив, при ее согласии, должна отправить его с локомотивной бригадой в течение 6 часов с момента получения требования. Заявка на дополнительный локомотив с указанием количества вагонов, готовых к отправлению, их веса, и ответ об отправлении локомотива должны оформляться в виде регистрируемых диспетчерских приказов.



3.2.4. Все переговоры регистрируются электронными носителями информации, копии их записей могут быть затребованы и использованы должностными лицами другой Стороны при разрешении спорных вопросов и при расследовании нестандартных ситуаций в движении поездов.

3.2.5. Тяговое обслуживание передаваемых поездов (использование локомотивов, локомотивных и поездных бригад) на участке Лугажи-Валга-Лугажи производится ЛДЗ.

3.3. Перерывы и прекращение движения поездов

3.3.1. Обо всех перерывах и затруднениях в движении поездов на межгосударственных железнодорожных переходах диспетчерский аппарат одной Стороны обязан уведомить диспетчерский аппарат другой Стороны посредством диспетчерского приказа.

3.3.2. В случае опоздания пассажирских поездов Стороны должны немедленно, но не менее чем за 1 час до времени прибытия пассажирского поезда на станцию передачи по графику, информировать друг друга о времени опоздания соответствующего поезда. Такая информация передаётся поездными диспетчерами сопредельных поездных участков Сторон.

3.3.3. Стороны обязаны не менее чем за 2 суток по телеграфу уведомлять друг друга о планируемом ограничении движения поездов между пограничными станциями Сторон с указанием причин.

3.3.4. Стороны обязаны не менее чем за 45 суток по телеграфу уведомлять друг друга о полном прекращении движения поездов.

3.3.5. В уведомлении указывается дата, с которой вводится полное или частичное прекращение движения поездов, а также приблизительный срок возобновления движения поездов.

3.4. Порядок действий при железнодорожных происшествиях и стихийных бедствиях

3.4.1. При железнодорожных происшествиях и стихийных бедствиях на пограничных станциях или перегонах между ними обе Стороны оказывают взаимную помощь имеющимися спасательными средствами, техникой и персоналом.

Расходы по направлению и использованию спасательных средств, техники и персонала возмещаются Стороной, запросившей помощь.

3.4.2. Восстановительные и пожарные поезда, спасательная техника и средства сопровождают к месту происшествия с обслуживающим персоналом и представителем той Стороны, которой они принадлежат. Этот персонал обязан выполнять распоряжения и действовать по указанию руководителя работ по ликвидации происшествия.



3.4.3. Расследование происшествий производится в соответствии с нормативными и правовыми актами, обязательными для обеих Сторон, и законодательством государства той Стороны, на территории которого произошло железнодорожное происшествие.

4. ПЕРЕДАЧА ГРУЗОВ

4.1. Прием и сдача грузов производятся на станции Валга с участием агентов обеих Сторон. Сдача и прием грузов производятся ежедневно и круглосуточно.

4.2. Передача грузов осуществляется по поездной передаточной ведомости (далее передаточная ведомость), принятой на совещании уполномоченных представителей железнодорожных администраций государств – участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики и Эстонской Республики (9 февраля 1995 г.).

Сдающая Сторона оформляет передаточную ведомость в соответствии с составом сдаваемого поезда в двух экземплярах.

Передаточные ведомости должны иметь непрерывную, с начала календарного года, нумерацию для каждой передаточной станции. Передаточные ведомости, подготовленные с использованием автоматизированного рабочего места (АРМ) оператора передаточной конторы, выдаются на печать и передаются в виде информационных сообщений по каналам связи для передачи данных на передаточную станцию принимающей Стороны.

В перевозочных документах (листы 4 и 5) ставится календарный штампель пограничной железнодорожной станции.

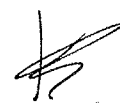
Один экземпляр передаточной ведомости передается с поездом.

К передаточной ведомости, следующей с поездом, прилагаются все документы, которые относятся к каждой отправке, в той же последовательности, в какой отправки вписаны в передаточную ведомость.

4.3. Грузы считаются принятыми ЛДЗ с момента проставления в исходной поездной передаточной ведомости агентом ЛДЗ на станции Валга отметки о приеме груза с указанием даты. В подтверждение приема груза ЛДЗ в накладной ставит календарный штампель на станции Шкиротава.

Грузы считаются принятыми ЭВР с момента проставления агентом ЭВР в полученной исходной поездной передаточной ведомости календарного штампеля передаточной станции, времени и подписи. В подтверждение приема груза ЭВР в накладной ставит календарный штампель на станции Валга.

4.4. Принимающая Сторона на основе полученной передаточной ведомости подготавливает согласованную передаточную ведомость. Согласованной является передаточная ведомость при наличии в ней штампелей и подписей агентов каждой из Сторон. Порядок оформления согласованной передаточной ведомости, порядок обмена соответствующими сообщениями по каналам связи и структура сообщений определяется соглашением Сторон об информационном обмене данными.



4.5. Сдающая Сторона обязана проверить наличие накладной, сопроводительных документов, а также необходимого количества дополнительных экземпляров дорожной ведомости по каждой отправке.

При отсутствии накладной или отдельных ее листов, сдающая Сторона обязана составить об этом коммерческий акт, а также составить накладную или недостающие листы накладной взамен утраченных, согласно Служебной инструкции к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СИ к СМГС) (Варшава, 1 ноября 1951 года), с которой груз следует дальше до станции назначения.

Ответственность за все последствия, происшедшие от утери накладной, отдельных частей накладной, сопроводительных документов, приложенных к накладной, возлагается на Сторону, виновную в этой утере.

4.6. Агент принимающей Стороны должен сличить передаточную ведомость с приложенными к ней документами, проверить наличие указанных в накладных сопроводительных документов и по результатам осмотра состава поезда всеми причастными подразделениями внести в передаточную ведомость необходимые изменения и дополнения. При этом первоначальный текст зачёркивается так, чтобы его можно было прочесть и вписать над ним новые данные.

Всякие исправления и дополнения должны быть заверены подписью агента и календарным штемпелем передаточной станции. Подчистки в передаточных ведомостях не допускаются.

Аналогичные изменения и дополнения вносятся в полученную по каналам связи исходную передаточную ведомость в АРМе, и сдающей Стороне передается исправленная и согласованная передаточная ведомость.

Время проверки данных передаточной ведомости, внесение изменений и дополнений не может превышать 4 часа.

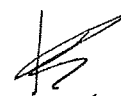
Изменения и дополнения в передаточную ведомость по результатам приема передаются по информационным каналам связи сдающей передаточной станции не позднее 4 часов с момента прибытия поезда на передаточную станцию принимающей Стороны. При не передаче телеграфного уведомления о результатах приема по истечении 4 часов, груз считается переданным без претензий.

4.7. Согласованная поездная передаточная ведомость (СППВ) распечатывается в четырёх экземплярах, заверяется подписью уполномоченного агента и штемпелем передаточной станции принимающей Стороны и пересылается со следующим, после истечения времени обработки (4 часа), поездом на передаточную станцию сдающей Стороны.

Все четыре экземпляра полученной СППВ заверяются подписью уполномоченного агента и штемпелем передаточной станции сдающей Стороны, два экземпляра пересылаются на передаточную станцию принимающей Стороны с ближайшим поездом.

4.8. Принимающая Сторона имеет право отказать в приеме груза если:

- 1) ввоз груза или перевозка его транзитом запрещены;
- 2) груз относится к числу грузов, не допускаемых к перевозке, в соответствии со ст. 4 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (Варшава, 1 ноября 1951 года);



3) погрузка произведена в период действия конвенционного запрещения, объявленного согласно статье СМГС или адресами 72, 75;

4) железной дорогой отправления или отправителем не соблюдены особые условия перевозки данного груза или не осуществлено особое согласование, которое было необходимо, а также не выполнены другие условия, предусмотренные статьей 5 СМГС;

5) накладные прибыли без груза, груз прибыл без накладной, полностью или частично отсутствуют сопроводительные документы, указанные отправителем в графе 23 накладной СМГС, а также накладные имеют недостатки, не позволяющие дальнейшую перевозку груза;

6) груз, который в соответствии с СМГС, а также дополнительными перечнями, согласованными Сторонами, должен перевозиться с проводником, а прибыл без проводника;

7) отправка передается не по той пограничной станции, которая указана в накладной, если отклонение в пути следования не было вызвано препятствием к перевозке или, если отклонение возникло по эксплуатационным причинам, и не было согласовано между Сторонами;

8) государственные службы не разрешают ввоз или транзит груза;

9) при передаче грузов, следующих транзитом через железные дороги Латвийской Республики, Эстонской Республики и других государств, если будет установлено отсутствие в перевозочных документах отметки об уплате провозных платежей за транзитные железные дороги через экспедиторские организации, объявленные транзитной дорогой;

10) состояние и упаковка груза или способ погрузки и крепления груза, а также состояние вагона или контейнера не допускают дальнейшую перевозку, кроме случаев, предусмотренных в пунктах 4.10., 4.12., 4.13. настоящего Соглашения.

4.9. Сдающая Сторона обязана принять обратно вместе со всеми документами отправку, в приеме которой ей было отказано, если обнаруженные недостатки не будут устранены на месте принимающей Стороной по просьбе и за счет сдающей Стороны.

Если несохранность груза, повреждение вагона (контейнера) не были обнаружены при приеме поезда, и об этом не было передано оперативное донесение в срок, установленный в пункте 4.6. настоящего Соглашения, то ответственность за сохранность груза, вагона (контейнера) во всех случаях несет принимающая Сторона.

Принимающая Сторона должна оформить отказ от приема отправки актом общей формы с указанием причин отказа в приеме, а в передаточной ведомости вычеркнуть сведения о не принятой отправке и сделать в графе "Примечание" отметку "Акт общей формы №___". Акт общей формы составляется в трех экземплярах, из которых по одному экземпляру получают сдающая и принимающая Стороны, а один экземпляр прикладывается к накладной.

Вагоны с не принятыми ЛДЗ грузами исключаются из состава поезда и остаются на станции Валга. Вагоны с не принятыми ЭВР грузами исключаются из состава поезда и ЭВР обязана вернуть ЛДЗ отправку, от приема которой она отказалась, одним из ближайших поездов в течение 24 часов. Отправка, в приеме которой было отказано, возвращается обратно ЛДЗ по новой передаточной ведомости, составленной ЭВР, в которой делается отметка о возврате не принятой отправки.



В целях сокращения случаев возврата вагонов Стороны имеют право согласовать порядок учета вагонов и контейнеров при устранении недостатков на принимающей передаточной станции без возврата вагонов сдающей Стороне.

4.10. Прием грузов, передаваемых в запломбированных вагонах, кроме вагонов, сопровождаемых проводниками грузоотправителей или грузополучателей, производится без проверки числа мест и массы, с проверкой целостности и состояния наложенных пломб, соответствия оттисков на пломбах данным в перевозочных документах, а также технической и коммерческой исправности вагона.

В случае, если вагон следует за пломбами попутных станций других государств и это обстоятельство оформлено актом общей формы или коммерческим актом, Стороны принимают такие вагоны с проверкой целостности состояния наложенных пломб, соответствия оттисков на пломбах данным в перевозочных документах и акте общей формы или коммерческом акте, без проверки количества и состояния груза.

В случае обнаружения наружных заделок, проломов, щелей, отверстий в кузовах вагонов, следующих за исправными пломбами, когда такие заделки по размерам и характеру перевозимого груза не допускают его повреждение, изъятие или утрату, дальнейшее следование таких вагонов допускается производить без перегруза и проверки состояния грузов, с приложением к перевозочным документам акта общей формы, в котором подробно должны быть описаны вид и характер перевозимого груза и размеры заделок с выводами о невозможности повреждения, изъятия или утраты груза через заделанные проломы (щели) кузова вагона.

4.11. Грузы, перевозимые на открытом подвижном составе, сдаются и принимаются:

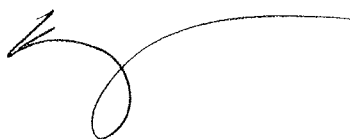
1) навалочные, насыпные – с визуальным осмотром состояния груза, соответствия его наименования перевозочным документам, без проверки массы груза;

2) грузы в упаковке (в ящиках, бочках, и т.п.) и неупакованные (оборудование, железобетонные изделия и т.п.) – с визуальной проверкой соответственно состояния упаковки или груза, а также их крепления и проверкой количества мест, если это возможно по условиям размещения груза в вагоне;

3) лесные грузы, в том числе пиломатериалы, - с проверкой целостности крепления и количества штабелей;

4) автомобили, автотракторная техника – с проверкой количества единиц, внешнего состояния кузовов машин, тракторов и т.п., целостности стекол, наличия и исправности пломб.

4.12. В случае, если при передаче груженых вагонов или контейнеров на станции Валга сдающей или принимающей Стороной будут обнаружены неисправности, требующие перегруза, явные признаки хищения (пролом стен, крыши, пола вагона или контейнера, следы вскрытия тары грузовых мест, за исключением перечисленных в пункте 4.10. настоящего Соглашения), станция Валга производит проверку количества и состояния груза



При невозможности проверки груза на передаточной станции из-за отсутствия необходимых устройств, проверка груза производится на ближайшей к ней станции, имеющей необходимые устройства. При этом на передаточной станции должна быть проведена проверка груза визуальным осмотром без выгрузки из вагона. Результат проверки оформляется актом общей формы, который должен содержать данные, предусмотренные пунктом 4.13. настоящего Соглашения.

Во всех случаях, по результатам проверки груза, дается оперативное донесение сдающей Стороне не позднее 24 часов с момента окончания проверки.

4.13. При обнаружении вагонов, контейнеров, автомобилей с коммерческими неисправностями, угрожающими сохранности перевозимых грузов, составляется акт общей формы. В акте общей формы отражается факт обнаружения неисправности и результаты проверки груза, в том числе состояние пломб, закруток, плашек, запоров на дверях и люках, состояние кузова вагона и состояние погрузки, с указанием полноты загрузки вагона и равномерности поверхности грузов, числа ярусов в междверном пространстве.

Если груз погружен навалом и просчет рядов и ярусов невозможен, расположение груза описывается по равномерности погрузки, номерам грузовых мест, особым приметам упаковки.

При перевозках автотракторной техники в акте общей формы отражаются повреждения техники, недостача деталей и узлов, а при нарушении отдельных мест с запасными частями и инструментом, если отсутствует опись – их фактическое наличие.

При наличии признаков хищения, они описываются подробно с указанием точного местоположения, размеров выемок груза, номеров вскрытых грузовых мест и др. В акте общей формы указывают также способ устранения доступа к грузу и сведения об оттиках на пломбах, наложенных на вагон.

Скоропортящиеся грузы, в том числе тарно-упаковочные, перевозимые с отоплением, охлаждением, утеплением, а также в крытых вагонах с вентилированием (с открытыми люками), проверяют только по наружному осмотру, без выгрузки их из вагона.

Во всех случаях при составлении актов общей формы по результатам коммерческого осмотра первый экземпляр акта прикладывается к перевозочным документам, вносятся отметки в передаточную ведомость, а если вагон следует за пломбами железной дороги или на открытом подвижном составе, погруженном средствами железной дороги, сдающей Стороне и на станцию отправления передается оперативное донесение согласно пункта 4.6. настоящего Соглашения.

4.14. Когда при передаче груза обнаружены повреждение или порча груза, разница в массе или числе мест, несоответствие между состоянием отправки и данными в перевозочных документах, передаточная станция составляет коммерческий акт.

При приеме груза ЭВР по результатам визуального осмотра, до составления коммерческого акта, составляется акт общей формы ГУ-23, который подписывают агенты обеих Сторон.



В случае, когда неисправность вагона имела или могла иметь влияние на повреждение грузов или недостачу их, кроме коммерческого акта составляется акт о техническом состоянии вагона.

При обнаружении частичной порчи груза Сторона должна принять меры, обеспечивающие сохранность этого груза от дальнейшей порчи.

О составлении коммерческого акта делаются соответствующие отметки в перевозочных документах.

4.15. Если при передаче груза установлена необходимость перегрузки груза из-за технической неисправности вагона, контейнера, исправления погрузки, исправления тары и упаковки груза, проверки груза по причинам, не зависящим от отправителя, принимающая Сторона может выполнить эти работы за счет сдающей Стороны, которая возмещает фактические расходы, в соответствии с предъявленными счетами.

4.16. Если по требованию пограничных, таможенных или других контролирующих органов производилось вскрытие вагона для проведения досмотра, то такое вскрытие и замена пломб подтверждается актом вскрытия вагона (контейнера) для пограничного, таможенного или иного досмотра по форме Приложения 18 к СМГС и отметкой в перевозочных документах о составлении акта вскрытия. Один экземпляр акта должен быть прочно прикреплен к накладной и следует с грузом до станции назначения.

4.17. Если при передаче груза в запломбированных вагонах и контейнерах все пломбы оказались целы, а вагоны, контейнеры не имеют следов повреждения (за исключением перечисленных в пункте 4.10. настоящего Соглашения), то сдающая Сторона не несет ответственность за полную или частичную утрату, порчу или повреждение груза, за исключением случая, когда вагон, контейнер запломбирован пломбой сдающей Стороны.

К пломбам грузоотправителя или станции отправления, при наличии акта вскрытия, приравниваются пломбы, наложенные таможенными органами или железной дорогой при вскрытии вагона или контейнера в целях пограничного, таможенного, а также других видов контроля в случаях, предусмотренных пунктом 4.16. настоящего Соглашения.

4.18. Передаваемые в не запломбированных вагонах живность и груз, сопровождаемые проводниками, принимаются без проверки количества мест и массы груза.

4.19. Если возникающий спор подлежит разрешению на основании согласованной передаточной ведомости, то за беспорядный документ принимается согласованная передаточная ведомость, которая находится в распоряжении сдающей Стороны.

5. ПЕРЕДАЧА КОНТЕЙНЕРОВ

5.1. Прием и сдача контейнеров производится отдельно техническими агентами каждой Стороны на установленных станциях передачи контейнеров.

5.2. Проверка технического и коммерческого состояния контейнеров на передаточных станциях осуществляется по наружному осмотру видимых частей контейнеров.

Окончательный технический и коммерческий осмотр контейнеров, проверка пломб осуществляются на первой станции их сортировки, а контейнеров, следующих без сортировки – на станции выгрузки.

5.3. В случае устранения, с согласия сдающей Стороны, технических неисправностей контейнеров силами и средствами принимающей Стороны, сдающая Сторона возмещает расходы по предъявленным счетам.

5.4. Контейнеры грузоотправителей или грузополучателей, не входящие в общий парк, параметры которых не соответствуют конструкциям и параметрам универсальных контейнеров, передаются как груз.

5.5. В остальном порядок передачи контейнеров и технические требования к ним определяются Правилами эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование универсальными контейнерами принадлежности железнодорожных администраций (г. Баку, 1 октября 1997 г.).

6. ПЕРЕДАЧА И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

6.1. Стороны передают друг другу вагоны, допускаемые к обращению и отвечающие техническим условиям и техническим требованиям, в соответствии с нормативными правовыми актами, обязательными для обеих Сторон.

На все передаваемые порожние вагоны должны быть оформлены пересылочные или грузовые документы.

Приём-передача вагонов, пересылаемых как «груз на своих осях», производится только при наличии акта произвольной формы, подтверждающего их технически исправное состояние.

6.2. Передаче не подлежат груженые и порожние вагоны с неисправностями, угрожающими безопасности движения поездов и не обеспечивающие сохранность перевозимых грузов, а также вагоны, неочищенные от остатков перевозимых грузов и не освобожденные от реквизитов крепления.

6.3. Допускаются к передаче груженые и порожние вагоны, имеющие незначительные неисправности, не влияющие на безопасность движения, сохранность перевозимых грузов. Перечень неисправностей, с которыми вагоны, в том числе следующие транзитом, допускаются к передаче, порядок передачи таких вагонов и перечень составляемых при этом документов определяется отдельным соглашением.



6.4. Прием и сдача вагонов производится отдельно техническими агентами каждой Стороны на установленных станциях передачи вагонов.

6.5. Передача вагонов с железных дорог одной Стороны на железные дороги другой Стороны осуществляется по передаточной ведомости, составленной сдающей Стороной.

Передаточные ведомости подписываются агентами сдающей и принимающей Стороны и заверяются календарными штампами обеих Сторон отдельно по окончании осмотра предъявленных вагонов или по истечении времени, установленного для их осмотра.

Вагоны считаются переданными с момента подписания передаточной ведомости и наложения штампа агентом принимающей Стороны.

Все исправления и вычеркивания, сделанные в передаточной ведомости, должны быть удостоверены подписью агента и заверены календарным штампом.

6.6. Не принятые вагоны должны быть вычеркнуты из передаточной ведомости с указанием причины неприема и возвращены на железную дорогу сдающей Стороны одним из ближайших поездов по новой передаточной ведомости с оформлением акта общей формы или акта формы ИНУ-53 (**Приложение 3** к настоящему Соглашению), в двух экземплярах, по одному для каждой Стороны.

6.7. Не принятые вагоны до момента возврата учитываются в балансовом наличии принимающей Стороны.

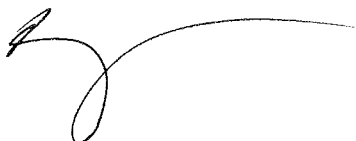
Принимающая Сторона уведомляет сдающую Сторону о не принятых вагонах не позднее 4 часов после прибытия поезда на передаточную станцию.

При передаче вагонов решение принимающей Стороны является приоритетным. Возникающие разногласия решаются работниками вагонного хозяйства обеих Сторон с выездом, при необходимости, на соответствующую передаточную станцию.

6.8. Техническое обслуживание (технический осмотр и безотцепочный ремонт) и текущий отцепочный ремонт вагонов производится средствами и за счет Стороны, на железной дороге которой находятся эти вагоны. При этом текущий отцепочный ремонт частных грузовых вагонов производится на основании двухсторонних договоренностей между Стороной, производящей ремонт, и собственником вагонов.

6.9. Ответственность за техническое состояние передаваемых вагонов и безопасность движения несет сдающая Сторона до момента подписания передаточной ведомости и наложения штампа принимающей Стороной или указания в ней причин неприема вагона.

6.10. В целях обеспечения безопасности движения сдающая Сторона через поездных диспетчеров информирует дежурного по станции Валга о всех выявленных технических неисправностях вагонов в пути следования поездов, сдаваемых другой Стороне, а также о всех случаях срабатывания аппаратуры контроля технического состояния вагона.



6.11. В остальном порядок передачи вагонов и технические требования, которым должны отвечать вагоны при передаче, определяются действующими Правилами эксплуатации, пономерного учёта и расчётов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств (г.Москва, 24 мая 1996г.) и другими нормативными и правовыми актами, обязательными для обеих Сторон.

6.12. Обращение, передача и техническое обслуживание вагонов, не подпадающих под действие пункта 6.1. настоящего Соглашения, производится по отдельному согласованию Сторон.

7. ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ

7.1. К обращению по железным дорогам Сторон допускаются, независимо от их принадлежности, все вагоны пассажирского парка, отвечающие техническим условиям и требованиям, изложенным в нормативных и правовых актах, обязательных для обеих Сторон.

7.2. Порядок технического обслуживания и ремонта пассажирских вагонов определяются нормативными и правовыми актами, обязательными для обеих Сторон.

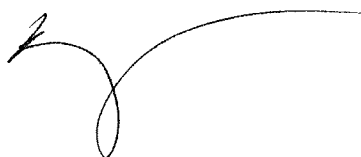
7.3. Назначение, пропуск и условия следования специальных поездов, служебных вагонов, служебно-технических вагонов, вагонов-салонов предварительно согласовывается между Сторонами.

Пропуск служебных, служебно-технических вагонов и вагонов-салонов Сторон в порядке технического рейса (без пассажиров, со специалистами) осуществляется без взимания провозных платежей, если Стороны не договорятся об ином.

7.4. Вагоны, не подпадающие под действие пункта 7.1. настоящего Соглашения, допускаются к обращению по отдельному согласованию Сторон.

8. ПЕРЕДАЧА ЛОКОМОТИВОВ, МОТОРВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, МОТОВОЗОВ, КРАНОВ И САМОХОДНЫХ ПОДВИЖНЫХ ЕДИНИЦ, ПЕРЕСЫЛАЕМЫХ НА СВОЕМ ХОДУ

8.1. Техническое состояние локомотивов, моторвагонного подвижного состава, мотовозов, кранов на железнодорожном ходу и иных самоходных подвижных единиц, пересылаемых на своём ходу и предъявляемых к передаче, должно соответствовать нормативным и правовым актам принимающей Стороны. Указанный подвижной состав сопровождается до станции назначения обслуживающими бригадами отправителя, которые обязаны соблюдать действующие на железной дороге принимающей Стороны нормативные и правовые акты.



8.2. Приём-передача локомотивов, моторвагонного подвижного состава, мотовозов, кранов на железнодорожном ходу и иных самоходных подвижных единиц, пересылаемых в недействующем состоянии, кроме транзита, производится только при наличии акта проверки технического состояния формы ТУ-25 (**Приложение 4** к настоящему Соглашению), заполненного на русском языке, составленного сдающей Стороной.

Прием-передача указанного подвижного состава, следующего транзитом по территории сдающей Стороны, производится при наличии у обслуживающей бригады акта проверки технического состояния, составленного на железной дороге отправления.

8.3 Ответственность за техническое состояние, обеспечивающее безопасное проследование до станции назначения пересылаемого подвижного состава, несет сдающая Сторона. Техническое обслуживание указанного подвижного состава на железной дороге принимающей Стороны осуществляется сопровождающей бригадой.

Исключение составляет пересылаемый подвижной состав, следующий транзитом по территории сдающей Стороны, ответственность за техническое состояние которого устанавливается в соответствии с данными акта проверки технического состояния, составленного на железной дороге отправления.

9. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СРЕДСТВ ТЕЛЕКОММУНИКАЦИЙ, СИГНАЛИЗАЦИИ, ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ И БЛОКИРОВКИ

9.1. Каналы связи для телефонных переговоров, передачи данных, обмена телеграфной корреспонденцией между Сторонами как основные, так и резервные сохраняются из числа существующих на момент заключения настоящего Соглашения. Количество каналов, их назначение и график работы устанавливаются отдельными соглашениями между Сторонами и утверждённой схемой связи.

9.2. Каналы связи, в том числе и транзитные, используемые в интересах Сторон, предоставляются на безвозмездной основе в соответствии с Основными принципами сохранения и развития общего информационного пространства, железных дорог государств - участников Содружества, Республики Грузия, Латвийской Республики, Литовской Республики и Эстонской Республики для организации управления перевозочным процессом и обслуживания пассажиров (22 ноября 1992г.) и другими правовыми и нормативными актами.

9.3. Оперативно-технологическая связь между пограничными станциями и станциями передачи осуществляется телеграфным или телефонным способами и по сетям передачи данных.

9.4. Между пограничными станциями и станциями передачи организуются:

- 1) однопутная автоблокировка (только между пограничными станциями);
- 2) следующие виды телекоммуникаций:
 - телефонная связь;
 - телеграфная связь;



- радиосвязь (поездная диспетчерская связь только между пограничными станциями);
- сеть передачи данных.

9.5. Схемы организации связи и виды телекоммуникаций, а также планы использования радиочастот согласовываются обеими Сторонами. Эксплуатация существующих систем телекоммуникаций и сигнализации по организации движения поездов, в т.ч. и при их отказе, регламентируется двусторонними соглашениями (инструкциями) между Сторонами.

В случае принятия решений об изменении схем связи, строительстве новых или реконструкции действующих систем телекоммуникаций и устройств сигнализации, централизации и блокировки (далее по тексту СЦБ), Стороны заблаговременно, на стадии проектирования, согласовывают технические решения, если это затрагивает другую Сторону.

9.6. Для обеспечения правильного технического обслуживания систем телекоммуникаций, устройств СЦБ и для оперативного определения участка повреждения по обеим сторонам государственной границы устанавливаются кабельные шкафы, снабженные контрольными устройствами для всех проводов вновь строящихся кабельных линий связи. Для оптических линий связи на рефлектограммах ближайшая к границе муфта обозначается как пограничная. Для существующих линий связи сохраняется схема на момент заключения настоящего Соглашения.

Расходы по строительству контрольных устройств несет каждая Сторона на территории своего государства.

9.7. Эксплуатация существующих и строительство новых систем телекоммуникаций и сигнализации производится силами и средствами каждой Стороны в пределах границ своих участков от пограничной станции до кабельного шкафа или муфты на государственной границе.

9.8. Порядок обслуживания Hot-box (устройство контроля технического состояния вагонов) принадлежности ЭВР, установленного на Латвийской территории, определяется местной инструкцией ЭВР, согласованной с ЛДЗ.

9.9. Проверка видимости сигналов, исправности действия средств телекоммуникаций между пограничными станциями производятся совместными комиссиями из представителей Сторон два раза в год по взаимосогласованным графикам.

9.10. При повреждении систем телекоммуникаций или сигнализации между пограничными станциями, Сторона, обнаружившая повреждение, должна немедленно поставить в известность другую Сторону. После этого представители обеих Сторон немедленно приступают к осмотру и устранению повреждений до контрольного места (шкафа) на государственной границе.

9.11. Порядок технического содержания и обслуживания систем телекоммуникаций между кабельными шкафами на государственной границе устанавливается отдельным соглашением между Сторонами.



10. СОДЕРЖАНИЕ ПУТИ И ПУТЕВЫХ СООРУЖЕНИЙ

10.1. Стороны обеспечивают надзор, обслуживание и ремонт пути и путевых сооружений на участках от пограничных станций до границ обслуживания, при необходимости согласовывая между собой календарные графики исполнения, технологию и проекты работ.

10.2. Границей, разделяющей между Сторонами участки обслуживания пути, является 512,28 км/166,30 км главного пути перегона Валга - Лугажи, а по подъездному пути №15 – 1,013 км от остряка стрелки №6 станции Валга.

10.3. При обнаружении дефектов и повреждений пути и путевых сооружений на участках пути между пограничными станциями Сторона, обнаружившая дефекты и повреждения, должна немедленно поставить в известность другую Сторону. После этого представители обеих Сторон производят внеочередной осмотр и принимают решение о необходимости внеочередного ремонта пути и путевых сооружений.

10.4. Стороны обязаны обеспечивать очистку от снега пути на участках от государственной границы до своих пограничных станций.

11. ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ МЕЖДУ ПОГРАНИЧНЫМИ СТАНЦИЯМИ



11.1. Электроснабжение устройств, необходимых для организации движения поездов между пограничными станциями Сторон, осуществляется в соответствии с взаимосогласованными техническими решениями. По обе стороны линии государственной границы на обеих цепях высоковольтной двухцепной линии электроснабжения или на каждой отдельной высоковольтной линии должны быть установлены дистанционно управляемые секционные разъединители. Положение управляемых секционных разъединителей должно соответствовать схеме нормального энергоснабжения, утверждённой Сторонами.

11.2. Порядок оперативных переключений и взаиморасчётов за электроэнергию, а также обслуживание устройств на участке между приграничными секционными разъединителями определяется взаимосогласованными инструкциями и договором на взаимную поставку электроэнергии между Сторонами.

12. ПЕРЕДАЧА ИНФОРМАЦИИ И КОРРЕСПОНДЕНЦИИ

12.1. Содержание информационных сообщений, которыми обмениваются Стороны в рамках действующих автоматизированных систем, регламент их передачи, используемые классификаторы и протоколы обмена, регулируются отдельным соглашением об информационном взаимодействии между Сторонами.

12.2. На пограничных станциях и станциях передачи агентам другой Стороны для связи со своей пограничной станцией и станцией передачи по



служебным вопросам предоставляется право бесплатного пользования телеграфом и телефоном.

12.3. В телеграфной переписке допускается применение согласованных Сторонами условных наименований и сокращений.

Служебная корреспонденция, как правило, пересылается по почте. Допускается передача служебной корреспонденции между пограничными станциями и Сторонами в открытых конвертах с начальниками пассажирских поездов.

13. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

13.1. Каждая из Сторон оказывает помощь персоналу другой Стороны во время выполнения им своих обязанностей на территории ее государства.

13.2. Стороны несут ответственность за выполнение своих обязательств, установленных настоящим Соглашением. Виновная Сторона обязана возместить другой Стороне убытки в размере прямого действительного ущерба, если настоящим соглашением не установлен иной размер возмещаемого ущерба.

Если ущерб произошел по вине обеих Сторон, то обе Стороны несут ответственность в размере, пропорционально степени вины, установленной материалами совместного расследования.

13.3. В случаях, не оговоренных настоящим Соглашением, Стороны руководствуются обязательными для обеих Сторон документами ОСЖД, документами Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств и другими международными соглашениями, а также законодательством государств обеих Сторон.

13.4. Стороны имеют право делегировать права и обязанности, вытекающие из настоящего Соглашения, своим дочерним предприятиям согласно их компетенции.

13.5. Стороны освобождаются от ответственности за частичное или полное неисполнение обязательств, вытекающих из настоящего Соглашения, которое явилось следствием обстоятельств непреодолимой силы.

К обстоятельствам непреодолимой силы относятся обстоятельства, которые Стороны не могли ни предвидеть, ни предотвратить разумными действиями, в том числе война и/или военные действия, стихийные бедствия, блокады, запрещение экспорта и импорта, конвенционные запрещения постановления государственных органов, по территории которых следует груз, которые воспрепятствуют осуществлению нормальной деятельности по выполнению настоящего Соглашения, и другие обстоятельства чрезвычайного характера.

Сторона может ссылаться на эти обстоятельства при условии, если она докажет то, что данные обстоятельства имели место и непосредственно повлияли на выполнение обязательств, вытекающих из настоящего Соглашения. В этом случае срок выполнения данных обязательств продлевается на время действия указанных обстоятельств.



Сторона, которая не в состоянии выполнить свои обязательства в связи с наступлением обстоятельств непреодолимой силы, незамедлительно, но не позднее 5 (пяти) календарных дней с момента начала их действия, уведомляет об этом другую Сторону.

Ни одна из Сторон не имеет права требовать от другой Стороны возмещения своих убытков, причиненных в результате действия обстоятельств непреодолимой силы.

13.6. Все споры, возникающие в процессе исполнения настоящего Соглашения, в том числе по поводу досрочного его расторжения, Стороны разрешают путем переговоров.

В случае, если указанные споры невозможно разрешить путем переговоров в течении 60 (шестидесяти) дней с момента первого обращения одной Стороны к другой о рассмотрении спора, спор передается на рассмотрение в судебный орган по месту нахождения ответчика в соответствии с гражданско-процессуальным правом государства ответчика или, по соглашению Сторон, в любой другой судебный орган.

13.7. Дополнение и изменение условий настоящего Соглашения, (кроме случаев, непосредственно оговоренных в Соглашении), допускается только по соглашению Сторон, оформленному в виде дополнительного соглашения и подписанному полномочными представителями Сторон.

13.8. В настоящее Соглашение в обязательном порядке вносятся изменения в соответствии с требованиями правовых актов государств Сторон, которые вступили в силу после заключения Соглашения.

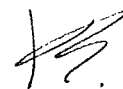
13.9. Настоящее Соглашение вступает в силу с 1 января 2009 года. Каждая Сторона вправе прекратить действие настоящего Соглашения, предупредив об этом не позднее, чем за 90 дней другую Сторону в письменной форме.

13.10. Все отношения Сторон, вытекающие из настоящего Соглашения или связанные с ним, неурегулированные на момент прекращения действия настоящего Соглашения, регулируются на основании положений настоящего Соглашения.

13.11. Если какое-либо из условий настоящего Соглашения утрачивает юридическую силу, это не влияет на остальные условия настоящего Соглашения.

13.12. С момента вступления в силу настоящего Соглашения все ранее достигнутые устные и письменные договоренности и обещания Сторон утрачивают силу.

13.13. Все сообщения, передаваемые Сторонами друг другу в связи с изменением и дополнением настоящего Соглашения, должны быть в письменном виде, и считаются полученными, если они переданы с нарочным, высланы по факсам, номера которых указаны в настоящем Соглашении, или по почте заказным письмом. Сторона должна информировать другую Сторону об изменении своего названия, адреса, банковских реквизитов, номера факса и телефона в течение 5 рабочих дней после соответствующего изменения.



13.14. Все названия разделов настоящего Соглашения применяются исключительно для удобства и не могут использоваться для интерпретаций условий Соглашения.

13.15. Соглашение составлено и подписано 2 декабря 2008 года в двух экземплярах, каждый на русском, латышском и эстонском языках, по одному экземпляру для каждой из Сторон, причем оба экземпляра имеют одинаковую юридическую силу. При толковании текста настоящего Соглашения за основу берется текст на русском языке.

14. ЮРИДИЧЕСКИЕ АДРЕСА СТОРОН

Государственное акционерное общество "Latvijas dzelzceļš"

Латвия, Рига, улица Гоголя 3, LV-1547,

Регистрационный номер в Коммерческом регистре LV40003032065,

Банковские реквизиты: IBAN LV 29RIKO0002013099850, AS DnNORD Banka, SWIFT kod RIKOLV2X.

Акционерное общество "Eesti Raudtee"

15073 Таллинн, Эстония, улица Тоомпуйесте 35,

Регистрационный код в Коммерческом регистре 10281796

Банковские реквизиты: PAY THRU :CREDIT SUISSE (FB), ZURICH,

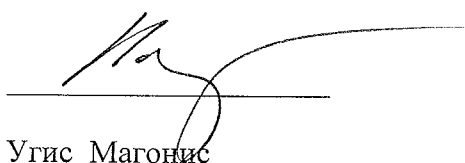
SWIFT CODE:CRES CHZZ 80A, BENEFICIARY BANK:SWEDPANK,

SWIFT CODE: HABA EE 2X, BENEFICIARY:EESTI RAUDTEE AS,

ACC: EE24 2200 2210 1046 2718 CHF

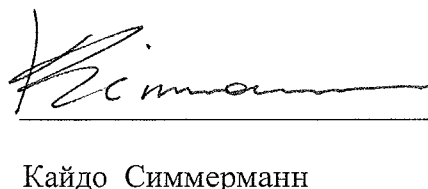
15. ПОДПИСИ СТОРОН

От имени государственного
акционерного общества
"Latvijas dzelzceļš":



Угис Магонис

От имени акционерного
общества "Eesti Raudtee":



Кайдо Симмерманн

Приложение 1 к Соглашению
об организации железнодорожных перевозок,
заключенному между ЛДЗ и ЭВР
_____ 2008 года

Корешок предупреждения

Всего на _____ листах

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ № _____
на поезд № _____

Подготовлен в электронном виде: _____

Время печати: _____
(дата, время)

Подготовил: _____

Годен на _____ - _____
(дата, время) (дата, время)

Станция выдачи: _____

Получил: _____

_____ (линия отреза) _____

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ № _____ Всего на _____ листах

Подготовлен в электронном виде: _____

Время печати: _____
(дата, время)

Подготовил: _____

Годен на _____ - _____
(дата, время) (дата, время)

Станция выдачи: _____

Получил: _____

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ на поезд № _____

Километры, пикеты	Время действия предупреждения (часы, минуты)	Скорость Не более км/ч	Остановиться у красного сигнала, а при его отсутствии следовать со скоростью не более км/ч	Другие особые условия следования поезда

Выдал: _____

Предупреждение №: _____
Лист _____

**Приложение 2 к Соглашению
об организации железнодорожных перевозок,
заключенному между ЛДЗ и ЭВР**
_____ 2008 года

<p>КОРЕШОК ПИСЬМЕННОГО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ</p> <p>Предупреждение на поезд № _____</p> <p>Получил « _____ » _____ г. Машинист (помощник машиниста, руководитель работ) _____ (подпись)</p>	<p>форма ДУ-61 (бланк белого цвета с жёлтой полосой по диагонали)</p>
--	---

_____ (штампель)	Станция форма ДУ-61 (бланк белого цвета с жёлтой полосой по диагонали)
“ _____ ” _____ г.	

ПИСЬМЕННОЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ НА ПОЕЗД № _____

Место предупреждения (станция, километры)	Время действия предупрежде- ния	Скорость не более км/час	Остановиться у красного сигнала, а при его отсутствии следовать со скоростью не более км/час	Другие особые условия следования поезда
1	2	3	4	5

Дежурный по станции _____
 (подпись)

Приложение 3 к Соглашению
 об организации железнодорожных перевозок,
 заключенному между ЛДЗ и ЭВР
 _____ 2008 года

Форма ИНУ-53

АКТ
 составлен на не принятые вагоны станцией

№№ п/п	Инициалы дороги	Номера вагонов	Род вагонов	Время прибытия вагона		Время согласованного срока возвращения вагона		Причина неприема вагона	Примеча- ние
				дата	час	дата	час		
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10 и т.д.									

Агент дороги сдающей

Агент дороги принимающей

Штемпель

Штемпель

Примечание:
 заполняется в двух экземплярах.

Приложение 4 к Соглашению
 об организации железнодорожных перевозок,
 заключенному между ЛДЗ и ЭВР
 _____ 2008 года

А К Т
проверки технического состояния локомотива
(крана), моторвагонного поезда (секции),
предназначенных для пересылки в
недействующем состоянии

20 ____ г. _____ месяца ____ дня мы, нижеподписавшиеся, составили настоящий акт в том,

что произведенной проверкой технического состояния _____
 (наименование локомотива, (крана),

_____ моторвагонного поезда, секции)
 серии _____ № _____ депо _____ ж.д., предназначенного
 для следования в поезде, сплотке (ненужное зачеркнуть) в недействующем состоянии,
 установлено:

а) наименьшую толщину гребня имеет** _____ колесная пара с правой
 стороны _____ мм, с левой _____ мм;

б) наибольший прокат имеет бандаж _____ колесной пары с _____
 стороны и составляет _____ мм;

в) разбеги колесных пар _____ ;
 (находятся в норме)

г) на всех гребнях колесной пары _____
 _____ ; (отсутствует какой-либо

 остроконечный накат)

д) устройства для смазки деталей ходовой части и подвижных механизмов проверены и
 находятся _____ ;
 (в исправном состоянии)

смазка в узлы трения поступает _____ ;
 (нормально)

е) тормоза, в том числе ручной тормоз _____ ;
 (исправны)

ж) предохранительные устройства _____ ;
 (исправны)

з) контрольные размеры бегунковой и поддерживающей тележек, предусмотренные
 правилами ремонта паровозов, составляют _____ ;

и) печь и топчан для проводника установлены _____

(с соблюдением требований чертежа завода-изготовителя локомотива (моторвагонного поезда) или
 ПКБ ЦТ, свободный доступ к комбинированному крану двойной тяги обеспечен);

к) все требования технических условий локомотиво (вагоно)-строительного завода по
 транспортировке нового локомотива (моторвагонного поезда) данной серии, в том числе в части
 приспособления его для безопасного следования в недействующем состоянии
 (выполнены полностью)

л) стрела крана и его опоры: _____

(закреплены в транспортном положении)

_____ (наименование локомотива, крана, моторвагонного поезда, секции)
подготовлен для следования в недействующем состоянии в соответствии с Правилами технической эксплуатации и Инструкцией о порядке пересылки локомотивов (кранов) и моторвагонного подвижного состава со скоростью следования _____ км/ч.

2. Проводнику недействующего локомотива (крана), моторвагонного поезда (секции) копия настоящего акта вручена.

3. Проводник локомотива _____ (указать фамилию, имя, отчество)

сопровождающий недействующий локомотив (кран), моторвагонный поезд (секцию) проинструктирован в знаниях Инструкции о порядке пересылки локомотивов (кранов), моторвагонного подвижного состава. Правил безопасности для работников железнодорожного транспорта на электрифицированных участках.

Начальник или заместитель
начальника депо _____

Ревизор отделения железной
дороги по безопасности
движения поездов _____

Начальник или заместитель
начальника ОТК завода _____

Ст. контрольный мастер
сборочного цеха (для
локомотиворемонтных заводов) _____

Инспектор-приемщик ЦТ МПС
или приемщик локомотивов
(для локомотиво или вагоностроительных
заводов и депо, где он имеется) _____

Проводник локомотива
(крана), моторвагонного
поезда (секции) _____

Машинист-инструктор по кранам
(для депо) _____

Акт составляется в трех экземплярах на каждый локомотив (кран), моторвагонный поезд (секцию); первый экземпляр акта предъявляется начальнику станции отправления, второй — вручается проводнику локомотива для сдачи по месту назначения локомотива (крана), моторвагонного поезда (секции), третий — хранится в депо или на заводе.