

СОГЛАШЕНИЕ

о принципах совместного использования грузовых вагонов в межгосударственном сообщении

Железнодорожные администрации государств: Азербайджанской Республики, Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Грузия, Республики Казахстан, Республики Кыргызстан, Латвийской Республики, Литовской Республики, Республики Молдова, Российской Федерации, Республики Таджикистан, Туркменистана, Эстонской Республики, Республики Узбекистан, Украины, исходя из необходимости полностью и своевременно удовлетворять потребности в перевозках грузов во внутреннем и межгосударственном сообщении, эффективно использовать грузовые вагоны, обеспечивать их сохранность, повышать экономичность перевозок, решили заключить настоящее Соглашение о нижеследующем:

1. Общие положения.

1.1. Данное Соглашение регулирует совместное использование грузовых вагонов колеи 1520 мм, кроме изотермических, транспортеров, служебно-технических и узкоспециализированных.

1.2. Все вагоны совместного пользования должны иметь обозначения государства-собственника.

Принятая система обозначений принадлежности вагонов приведена в Приложении 1 (не приводится).

Нанесение цифровых обозначений государства-собственника на кузова вагонов производится по согласованной документации на железных дорогах государств-пользователей независимо от их принадлежности. Количество вагонов и сроки выполнения работ устанавливаются Советом по железнодорожному транспорту.

1.3. Положения данного Соглашения распространяются на вагоны, принадлежащие промышленным предприятиям, другим организациям и ведомствам государств-участников настоящего Соглашения, при их использовании в межгосударственном сообщении.

1.4. Заключение договора о порядке совместного использования вагонов между железнодорожными администрациями не должно вступать в противоречие с положениями данного Соглашения.

2. Эксплуатация вагонов в совместном использовании.

2.1. На железных дорогах участников настоящего Соглашения сохраняется действующая система использования вагонного парка, основанная на едином графике движения и плане формирования поездов, порядке направления вагонопотоков в межгосударственном сообщении, техническом плане работы подвижного состава, обеспечивающих эффективное выполнение перевозок грузов.

2.2. Технологическим языком при организации перевозок в межгосударственном сообщении является русский язык.

2.3. Информация о размерах собственного парка грузовых вагонов железных дорог государств-участников Соглашения концентрируется в Главном вычислительном центре МПС РФ, для чего железнодорожные администрации государств регулярно сообщают о пономерных изменениях вагонных парков.

2.4. Для уточнения данных о наличии, дислокации и техническом состоянии вагонного парка указанные параметры оцениваются ежегодно проведением единовременной натурной переписи вагонов на железных дорогах государств-участников Соглашения. Порядок и сроки переписи устанавливаются Советом по железнодорожному транспорту.

2.5. К совместному использованию на сети железных дорог государств-участников настоящего Соглашения допускаются грузовые вагоны выпуска до 01.01.95 г., имеющие четко нанесенную единую восьмизначную нумерацию и обозначения, в период их нормативного срока службы, установленных межремонтных сроков и полностью отвечающие требованиям Правил технической эксплуатации и другой нормативной документации, утвержденной бывшим МПС СССР.*

В последующем все новые и модернизированные модели вагонов, вводимых в совместное использование, должны отвечать нормативно-технической документации, согласованной Советом по железнодорожному транспорту.

* Действие нормативно-технической документации бывшего МПС СССР продлено до 1 января 2000 г. решением семнадцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту 25 января 1997 г.

2.6. Основным условием совместной эксплуатации вагонов является обеспечение их сохранности. Требования к сохранности определяются пакетом нормативно-технических документов, обязательных для всех пользователей и утверждаемых Советом по железнодорожному транспорту. Для их разработки применяется ГОСТ 22235-76 "Вагоны грузовые магистральных железных дорог колеи 1520 мм. Общие требования по обеспечению сохранности при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ".

Контроль за соблюдением требований нормативно-технических документов по сохранности вагонов осуществляется комиссией из представителей всех государств-участников Соглашения, права и обязанности которой определяются отдельным положением, утверждаемым Советом по железнодорожному транспорту.

2.7. Для осуществления операций по передаче вагонов (поездов) и оформлению документов железнодорожные администрации сопредельных государств двусторонними соглашениями устанавливают станции передачи и информируют о них все железнодорожные администрации. Порядок технической передачи и оформления документов устанавливается отдельным положением, согласованным Советом по железнодорожному транспорту.

2.8. Станции передачи вагонов должны быть оснащены необходимыми техническими средствами и связью для сообщения данных о принятых и сданных вагонах в дорожные информационно-вычислительные центры (ИВЦ). Железнодорожные администрации, не имеющие ИВЦ, до их создания, обеспечивают учет и передачу вагонов в межгосударственном сообщении на основе двусторонних соглашений с ближайшими вычислительными центрами.

2.9. Сохраняется информационное единство автоматизированных систем управления (структуры сообщений, правила кодирования показателей, междорожный обмен информацией и обмен информацией с ГВЦ МПС РФ), проводятся согласованные действия в части технологического, информационного и технического развития АСУ.

2.10. Железные дороги государств-участников Соглашения до разработки и согласования новых форм документации используют при оформлении и организации перевозок действующие формы.

2.11. Передача в межгосударственном сообщении вагонов с искаженными нормами или имеющих технические неисправности, не допускается.

3. Техническое обслуживание и ремонт вагонов.

3.1. В техническом и коммерческом отношении работоспособное состояние вагонов обеспечивается единой для железных дорог государств-участников Соглашения системой технического обслуживания и ремонта, основанной на планово-предупредительном принципе и единой ремонтно-эксплуатационной документации, согласованной Советом по железнодорожному транспорту.

На переходный период (до 1.01.95 г.) сохраняются действия системы ремонта и нормативно-технической документации, Правила, Инструкции, Приказы и Указания МПС СССР*.

3.2. Плановые виды ремонта вагонов и их модернизация производятся силами и средствами государства-собственника и должны обеспечивать безопасную эксплуатацию до следующего планового ремонта, при условии соблюдения установленных правил технической эксплуатации вагонов.

В случае дефицита вагоноремонтной базы, железнодорожная администрация государства-собственника обеспечивает плановый ремонт своих вагонов на основе прямых договоров.

3.3. Вагоны, пересылаемые в ремонт, должны быть переданы на железную дорогу государства-собственника не позднее даты истечения продолжительности межремонтного периода.

Слежение за ходом передачи вагонов в ремонт осуществляется с использованием автоматизированных систем управления дорожно-сетевым уровнем, при этом вагоны за месяц до этого срока должны отправляться к пункту ремонта или загружаться в направлении места его производства.

3.4. Отсрочку производства планового ремонта разрешается производить только железнодорожной администрации государства-собственника вагона с обязательным нанесением данной информации на кузове вагона.

На период отсрочки эксплуатация такого вагона разрешается только для внутрисоюзных перевозок.

* Действие нормативно-технической документации бывшего МПС СССР продлено до 1 января 2000 г. решением семнадцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту 25 января 1997 г.

3.5. Техническое обслуживание и текущий ремонт вагонов производится силами и средствами железнодорожной администрации государства-пользователя, на территории которого возникла необходимость их выполнения.

3.6. Устранение повреждений вагонов, выявленных на станциях передачи, производится силами и средствами железнодорожной администрации сдающей стороны.

Использование вагонов для перевозки грузов, вызывающих сокращение нормативного срока службы или повреждение, приводящее к необходимости исключения вагона из инвентарного парка, а также утрата вагонов восполняется железнодорожной администрацией государства-пользователя железнодорожной администрации государства-собственника в натуральном, либо в стоимостном выражении. Решение о виде компенсации принимается железнодорожной администрацией государства-собственника вагона.

3.7. Исключение вагонов из инвентарного парка производится только по решению железнодорожной администрации государства-собственника и, как правило, на его территории.

4. Взаиморасчеты за пользование грузовыми вагонами.

4.1. Плата за пользование грузовыми вагонами производится по единым ставкам за вагоно-сутки (в рублях или других валютных единицах на основе межправительственных соглашений) в соответствии с утвержденными Советом по железнодорожному транспорту Правилами о взаиморасчетах за пользование ими, исходя из права собственности государств-участников Соглашения.

4.2. Железнодорожные органы государств-участников Соглашения освобождаются от внесения платы за пользование вагонами при превышении парка в случае невозможности осуществить передачу вагонов в межгосударственном сообщении из-за явлений стихийного характера (наводнения, землетрясения), вызвавших перерывы в движении поездов на дорогах принимающей стороны, при своевременном уведомлении ими об этом Дирекции Совета, а также вагоны, погрузка которых выполнена в период предусмотренных конвенцией норм. Железные дороги государств, нарушившие действие конвенции на погрузку вагонов, несут материальную ответственность за простой таких вагонов перед железными дорогами других государств.

4.3. Расчеты платежей за пользование вагонами осуществляются между органами железнодорожного транспорта государств-участников Соглашения через расчетное бюро Дирекции Совета.

5. Финансирование НИОКР и других работ, вытекающих из совместного пользования парком грузовых вагонов, осуществляется по согласованному Советом перечню за счет средств, выделяемых железнодорожными администрациями пропорционально долям собственности в парке грузовых вагонов.

6. Порядок действия Соглашения.

6.1. Соглашение может быть изменено или дополнено с согласия всех участников настоящего Соглашения.

6.2. Если один из участников Соглашения пожелает выйти из него, он должен уведомить остальных участников. Это заявление вступает в силу в первый день седьмого месяца после его поступления.

Порядок выхода администрации из числа участников Соглашения определяется специальным положением.

6.3. За нарушение отдельных положений данного Соглашения железнодорожные администрации несут экономическую ответственность в соответствии с Положением, утвержденным Советом по железнодорожному транспорту.

Споры между железнодорожными администрациями, в том числе о возмещении ущерба за нарушение условий эксплуатации, повреждение, утрату, исключение вагонов, решаются арбитражными органами.

6.4. Настоящее Соглашение вступает в силу с момента его подписания.

6.5. Настоящее Соглашение составлено на русском языке в одном экземпляре и передается на хранение в Совет по железнодорожному транспорту, который обеспечивает рассылку заверенных копий Соглашения всем его участникам.

Соглашение подписано в городе Минске 20 октября 1992 г.