



راه آهن جمهوری اسلامی ایران



اتحادیه بین المللی راه آهن ها

۴۳۳

مقررات UIC

چاپ بیستم، سپتامبر ۲۰۰۳

## شرایط کلی و استاندارد (SGC) آشناسازی با سرویس و بهره برداری از واگنهای تحت مالکیت خصوصی

اداره کل امور بین الملل

گروه ترجمه

مترجم: طیبه وکیل التجار

## این جزوه دارای بخشهای ذیل است:

II – حمل و نقل بار

IV – بهره برداری

V – stock حمل و نقل

## کاربرد:

از تاریخ اول ژوئن ۲۰۰۳ قابل اجراست.  
تمامی اعضای اتحادیه بین المللی راه آهنها

ثبت به روز شده ها

چاپ چهارم، ژانویه ۱۹۵۳

پیش از این فیش شماره ۹۲، بوده است و در سال ۱۹۵۲ با  
عنوان " واگنهای تحت مالکیت خصوصی - ثبت مشخصات  
و گردش واگنها"

چاپ هجدهم، ژانویه ۱۹۹۹

چاپ نوزدهم، آوریل ۲۰۰۱

با عنوان فعلی به چاپ رسید  
شامل مقررات تنظیم شده در صفحات آبی رنگ RIV، که  
از RIV منتشر شده در اول ژانویه ۲۰۰۵ اقتباس گردیده و  
به سبک Framemaker مجدداً تایپ شده است.

چاپ بیستم، سپتامبر ۲۰۰۳

به منظور شمول مستقیم صدور صورتحساب ing در این  
فیش، بخشی از جزوه ۴۳۳ اقتباس گردید.

نام فرد مسئول این جزوه در فیش UIC آورده شده است.

۱	خلاصه
	۱- دیباچه
۳	۲- شرایط اولیه
۳	۲-۱- تایید فنی
۳	۲-۲- اصلاحات
	۲-۳- تعمیر و نگهداری
۴	۳- قرارداد استفاده و شرایط بهره برداری از واگنهای تحت مالکیت خصوصی
۴	۳-۱- شرایط مربوط به قرارداد استفاده و بهره برداری از واگنهای خصوصی (P)
۴	۳-۱-۱- نکته های کلی
۴	۳-۱-۲- شرایط استفاده
۴	۳-۱-۳- مناسب برای مبادله
	۳-۱-۴- روش نظارت بر اتمام قرارداد استفاده
۵	۳-۱-۵- شرایط فنی - تغییر و تحول ها
۶	۳-۱-۶- نشانگذاری بر روی واگنهای خصوصی
۷	۳-۱-۷- تمدی، تعلیق و اتمام قرارداد استفاده- قراردادهای جدید استفاده (از واگنهای خصوصی)
۷	۳-۲- بهره برداری در حمل و نقل - کاربرد
۷	۳-۲-۱- استفاده از واگنهای خصوصی - قرارداد حمل و نقل
۷	۳-۲-۲- اجرت استفاده از واگنهای خصوصی - نظام های بازرگانی
۸	۳-۳- تعمیر و نگهداری
۸	۳-۳-۱- تعمیر و نگهداری
۸	۳-۳-۲- لوازم یدکی
۹	۳-۴- خسارت _ از بین رفتن واگن
	۳-۴-۱- آسیب دیدگی یا از بین رفتن - گستره کاربرد
۹	۳-۴-۲- ابلاغ رسمی حق پیگیری خسارت وارده به یک واگن خصوصی یا از بین رفتن بخشیهایی از آن
۱۰	۳-۴-۳- تعمیر خسارتهای وارده
۱۳	۳-۴-۴- از بین رفتن یک واگن خصوصی
۱۳	۳-۵- خسارت وارده بر واگنهای خصوصی - مسئولیت راه آهن دریافت کننده واگنها
۱۳	۱-۵-۳- گستره کاربرد - خسارت
۱۴	۲-۵-۳- معیار مسئولیت

۱۵	۳-۵-۳- تقسیم هزینه های مربوط به تعمیر خسارات وارده بر واگنهای
۱۵	۳-۵-۴- تقسیم دیگر هزینه ها
۱۷	۳-۵-۵- اجرای حقوق، جبران خسارت وارده بر مالک و محدوده ادعای وی
۲۰	۳-۶-۶- مسئولیت خسارت های وارد توسط واگنهای خصوصی
۲۰	۳-۶-۱- گستره کاربرد
۲۰	۳-۶-۲- معیارها و اصول مربوط به مسئولیت وارد شدن خسارت
۲۱	۳-۶-۳- حل و فصل و تسویه حساب خسارتهای وارده
۲۲	ضمیمه A- مقادیر منطبق با قیمتهای بیان شده در بندهای ۳-۴-۳، ۳-۴-۳-۳، ۳-۵-۴، ۳-۵-۵-۴، ۳-۵-۵-۶ و ۳-۶-۳ مندرج در SGC
۲۴	فهرست لغات
۲۶	لیست اختصارات بیبلیوگرافی (تاریخچه و توضیح جزوه)

## خلاصه

شرایط کلی استاندارد (SGC) شامل دو بخش است:

- شرایط اولیه قرارداد استفاده : تایید فنی
- شرایط بهره برداری

شرایط بهره برداری، قرارداد بهره برداری را تعریف کرده و مسئولیت هایی که به واسطه امضای قرارداد برعهده راه آهن عضو UIC و مالکان قرار می گیرد را مشخص می سازد.

## ۱- دیاچه

### شرایط کلی استاندارد (SGC)

SGC (رجوع به لیست اختصارات - صفحه ۲۴) فرایند تایید فنی را تعریف کرده و اساس ارتباط بین مالک واگنهای خصوصی (رجوع به فهرست لغات - صفحه ۲۲) و راه آهن بهره بردار (رجوع به فهرست لغات - صفحه ۲۲) طرف قراردادرا فراهم می نماید.

SGC شامل دو بخش است: شرایط اولیه (رجوع به بند ۲ - صفحه ۳) و شرایط استفاده (رجوع به بند ۳ - صفحه ۴)

شرایط استفاده، پس از مشورت با اتحادیه بین المللی مالکان واگنهای خصوصی (UIP)، به وسیله اتحادیه بین المللی راه آهنها (UIC) تعریف و اصلاح می شود.

مقررات الزامی بیان شده در بند سوم شرایط، قرارداد استفاده را تعریف می نماید. این مقررات تعهدات مالکان واگنها و راه آهنهای بهره بردار را در تمامی زمینه ها و برحسب قرارداد استفاده مشخص و تعیین می نماید.

## ۲- شرایط اولیه

- -

واگنها باید از نظر فنی تایید شوند. تایید فنی (رجوع به فهرست لغات - صفحه ۲۲) یک واگن می بایست توسط تشکیلاتی صورت پذیرد که صلاحیت انجام آن را داشته باشد که این تشکیلات را "تشکیلات ذیصلاح برای تایید فنی" می نامند (رجوع به فهرست لغات - صفحه ۲۲). این تشکیلات، تشکیلاتی عمومی یا تشکیلات دیگری است که تصمیمات آن مسئولیت های راه آهن را مشخص می نماید. تشکیلات مذکور، اطلاعات لازم برای تایید فنی و دیگر تغییرات ممکنه را تعریف می نماید.

واگنهایی که می بایست در حمل و نقل بین المللی به کار برده شوند، باید با مقررات فنی بیان شده در RIV (رجوع به لیست اختصارات - صفحه ۲۴) منطبق باشند.

- -

راه آهن بهره بردار واگن تاییدیه فنی را به عنوان تاییدیه ای که در شرایط ذیل به طور اتوماتیک به حالت تعلیق در می آید مد نظر قرار می دهد:

- اگر یک واگن به صورتی تعمیر شود که بدون موافقت تشکیلات ذیصلاح برای تایید فنی مورد بهره برداری قرار گیرد.

- اگر نشان ها، حروف گذاری ها یا شماره گذاریهای روی یک واگن (رجوع به فهرست لغات ، صفحه ۲۲) یا روی لوازم یدکی آن که در زمینه تایید فنی یک واگن حائز اهمیت است بدون موافقت تشکیلات ذیصلاح برای تایید فنی تغییر یابد.

- اگر تشکیلات ذیصلاح برای تایید فنی ، لزوم اعمال یک سری تغییرات در یک واگن یا قسمت های فرعی آن را در یک چارچوب زمانی مشخص مطرح نماید ولی آن تغییرات اعمال نشوند.

- -

به منظور حفظ تایید فنی ، وضعیت واگن می بایست همواره منطبق با مقررات موجود باشد. در راستای تعمیر و نگهداری واگن می بایست امور ذیل منطبق با نیازهای فنی و در کارگاه های تایید شده انجام پذیرد: (رجوع به فهرست لغات - صفحه ۲۲)

۱- تعمیرات دوره ای (پیاده سازی دوره ای قطعات به منظور تعمیر)

۲- تعمیر خسارتهای وارده

۳- تعمیر و نگهداری جاری

### ۳- قرارداد استفاده و بهره برداری از واگنهای تحت مالکیت خصوصی

- -

- - -

با نگاهی بر استفاده تجاری از واگنهای خصوصی که از نظر فنی توسط تشکلات ذیصلاح تایید شده اند، متوجه می شویم که مالکین آنها و راه آهنهای بکارگیرنده واگن با یکدیگر قرارداد استفاده را منعقد می نمایند.

اگر تایید فنی بازپس گرفته شود در این صورت قرارداد به طور اتوماتیک وار لغو می شود. اگر واگنی توسط یک راه آهن برای شخص ثالثی اجاره شود، در این صورت می بایست قرارداد استفاده از واگن خصوصی به نام اجاره کننده (رجوع به فهرست لغات - صفحه ۲۲) منعقد شود و واگن نیز براساس نام آن نشانگذاری گردد.

در قرارداد بهره برداری، راه آهن بهره بردار طرف قرارداد (رجوع به فهرست لغات - صفحه ۲۲) حقوق جاری غیر انحصاری مالک و حقوق بهره برداری منطبق با موافقتنامه های بین المللی مطرح بین راه آهنهای بهره بردار را ضمانت می نماید.

در همین راستا، در هنگام بروز خسارتی که عامل آن واگنهای خصوصی است، راه آهنهای بهره بردار طوری سازماندهی خواهند کرد که مسئولیت این خسارت به طور مناسب و براساس توافق فیما بین، بین مدیران ساختار زیربنایی راه آهن خسارت دیده تقسیم شود. به منظور انجام این نوع سازماندهی ها، مدیران ساختار زیربنایی، به عنوان طرفهای ثالث فرض نمی شوند.

برقراری ارتباط یا تماس بین راه آهنهای بهره بردار، مالک و یا در مواقع مقتضی راه آهن ذینفع قرارداد می بایست سریع، کارا و به گونه ای باشد که بتوان نسخه ای از آن را ثبت نمود (تلگرام، تلکس، فاکس، پست الکترونیکی و غیره)

مفاد اصلی مندرج در قرارداد بهره برداری در بندهای ذیل توضیح داده می شوند.

- - -

پس از انعقاد قرارداد بهره برداری از واگن، واگن خصوصی در شمول ناوگان راه آهن منعقد کننده قرارداد قرار گرفته و شرایط بهره برداری از آن منطبق با قرارداد و ویژگیهای فنی مندرج در آن خواهد بود.

- - -۳

واگنهای منطبق با RIV قابل پذیرش برای مبادله هستند.

هنگامی که شرایط ویژه ای برای بهره برداری از واگن های خصوصی مطرح شده است، در این صورت ماهیت این شرایط باید در قراردادهای استفاده درج و تعهدات مالک در رعایت این موارد نیز به روشنی در آن ذکر شده باشد.



وقتی یک واگن خصوصی که قرار است قرارداد بهره برداری از آن منعقد و براساس شرایط این فیش به راه آهنی واگذار شود که عضو UIC نیست در این صورت سه مورد می بایست از یکدیگر مجزا شوند. این سه مورد شامل موارد ذیل می باشند:

۱- راه آهنی که عضو UIC است و قرار است واگن را واگذار کند و راه آهنی که قرار است آن را بپذیرد موافقتنامه دوجانبه ای را به امضا می رسانند که در آن راه آهن پذیرنده مفاد موجود در این جزوه را تصدیق می نماید.

راه آهن عضو UIC که واگذار کننده واگن است و راه آهن پذیرنده واگن که عضو UIC نیست با یکدیگر مجموعه ای را تشکیل می دهند که راه آهن اول (عضو UIC) نماینده آن مجموعه در UIC خواهد بود.

۲- مالک طوری سازماندهی می کند که واگنش توسط راه آهن پذیرنده حمل شود نه به وسیله یک راه آهن عضو UIC

۳- نوع واگن ها (مخزن دار، فله بر، یخچالدار، یخچالدار مکانیکی و غیره)

۴- ترسیم طرح کلی واگن و جزئیات ویژگیهای اصلی واگن (تعداد محورها، وزن واگن خالی، محدوده بارگیری، ظرفیت و در صورت نیاز ویژگیها یا تجهیزات لازم برای حرکت در ساختارهای زیربنایی ویژه و یا در سیستم حمل و نقل یک راه آهن منحصر به فرد یا ویژه)

۵- نوع و ترتیب ترمزها

۶- کالاهایی که قرار است حمل شوند

۷- ایستگاه های مبدا (home stations)

۸- شرکتی که قرار است واگنها را بسازد و یا ساخته است.

۹- سال ساخت واگنها و در صورت لزوم بوژی های آنها

۱۰- گواهی تایید فنی

- - -

۱-۵-۱-۳- ممکن است مالک، بدون تایید و تصدیق کتبی راه آهن بهره بردار طرف قرارداد، نتواند تغییراتی را در واگن ثبت شده و یا در قطعات آن اعمال نماید.

اگر واگنی با تایید تشکیلات ذیصلاح ولی بدون اجازه راه آهن بهره بردار طرف قرارداد تغییر داده شود در این صورت آن راه آهن حق لغو یا تعلیق قرارداد را دارد، هرچند تغییرات اعمال شده در راستای حفظ ایمنی بهره برداری و یا عملکرد صحیح واگن صورت پذیرفته باشد. راه آهن منعقد کننده قرارداد باید جزئیات لغو یا تعلیق قرارداد را به طور مکتوب به راه آهن مالک اعلام نماید.

۲-۱-۵-۳- راه آهن منعقد کننده قرارداد بدون تعصب نسبت به قدرت تشکیلات ذیصلاح برای تایید فنی واگنها، در هر زمان می تواند بنا به ضرورت از مالک بخواهد که تغییراتی را در واگن یا قطعات آن اعمال نماید. (این تغییرات شامل اضافه کردن، تحکیم، جایگزینی و یا برداشتن قطعات می باشد). چنین درخواستی نیاز به توضیح دارد. تمامی تغییرات درخواست شده توسط راه آهن بهره بردار طرف قرارداد باید در یک محدوده زمانی تعیین شده و به هزینه مالک صورت پذیرد.

در هر حال این تغییرات باتوجه به این واقعیت صورت می پذیرد که ممکن است راه آهن بهره بردار منعقد کننده قرارداد تصریح نماید که اجزاء و یا قطعات موجود از طراحی ناکافی برخوردارند، در این صورت راه آهن منعقد کننده قرارداد و مالک باید درخصوص تعیین سهم هریک در پرداخت هزینه های انجام تغییرات (تعمیرات) در واگن به توافق برسند. همین امر در زمانی که تغییرات مورد نیاز به سود راه آهن منعقد کننده قرارداد است نیز باید صورت پذیرد.

اگر واگنی در فرجه زمانی تعیین شده تغییرات لازم در آن اعمال نگردید، در این صورت راه آهن طرف قرارداد می تواند قرارداد بهره برداری را تعلیق و یا فرجه زمانی انجام تغییرات را اضافه نماید.

۳-۱-۵-۳- وقتی یک سری واگنهای یک نوع به نام یک مالک به ثبت می رسند، در این صورت درصد ترمز مربوط به ترمزهای دستی مناسب با آنها باید به وسیله راه آهن بهره بردار طرف قرارداد مشخص شود.

## P - - -

۳-۱-۶-۱- رنگ آمیزی نشانها و علائم تنظیمی RIV، از جمله نشان منحصر به فرد P بر روی واگن به منزله اجرای قرارداد بهره برداری می باشد. بدون داشتن موافقت مکتوب راه آهن بهره بردار منعقد کننده قرارداد، نشانها، علائم و اعداد روی واگن و لوازم یدکی آن نباید تغییر یابد.

۳-۱-۶-۲- نشانگذاری یک یا چند ایستگاه مبدا (home station) بر روی واگن و اعمال هر نوع تغییر در آنها می بایست با موافقت مراجع ذیل صورت پذیرد:

- مالک

- راه آهن بهره بردار طرف قرارداد، ولی اگر آن راه آهن به ایستگاه مورد نظر سرویس ندهد، در این صورت راه آهن بهره بردار یا یکی از راه آهنهایی که به ایستگاه مورد نظر سرویس می دهد.

۳-۱-۶-۳- مالک یا نماینده وی با داشتن حکم مکتوب تنفیذ اختیار، ممکن است پس از اطلاع دادن به راه آهن بهره بردار طرف قرارداد استفاده از واگن، نام اجاره کننده را بر روی بدنه واگن نشانگذاری، تغییر و یا حذف نماید .

۳-۱-۶-۴- مالک براساس قوانین رایج و با رضایت راه آهن بهره بردار، حق ثبت نشان تجاری یا دیگر موارد تبلیغاتی خود بر روی بدنه واگن یا روی یک صفحه ویژه را دارد به شرطی که علائم و نشانهای مذکور خوانا باشند.

اجاره کننده واگن اگر مجوز لازم از طرف مالک را داشته باشد، از همین حقوق برخوردار است.

۳-۱-۶-۵- مسئولیت هر نوع رویداد ناشی از نشانگذاری ناصحیح یا غیرعادی و از بین رفتن نشان تجاری یا دیگر نشانهای تبلیغاتی برعهده راه آهن بهره بردار نخواهد بود.

علاوه بر آن راه آهن بهره بردار هر نوع مسئولیت پیامدهای درج نشان تبلیغاتی بر روی واگن را نمی پذیرد.

- - -

۳-۱-۷-۱- قرارداد بهره برداری شرایط انجام اصلاحات، تعلیق یا پایان قرارداد را مشخص خواهد ساخت.

۳-۱-۷-۲- قرارداد جدیدی نیازمند است:

- وقتی قرارداد پیشین به وسیله راه آهن بهره بردار کنسل می شود.

- وقتی مالکیت واگن تغییر می یابد.

۳-۱-۷-۳- وقتی واگنی که از قبل دارای قرارداد بوده، به موضوع یک قرارداد جدید تبدیل می شود، قرارداد اولیه با انعقاد قرارداد جدید به طور اتوماتیک وار فسخ می شود.

۳-۱-۷-۴- اگر قرارداد جدید با راه آهن بهره بردار دیگری منعقد شده باشد، در این صورت راه آهن بهره برداری قبلی باید بی درنگ از انعقاد قرارداد جدید مطلع شود. تا زمانی که راه آهن بهره بردار قبلی از قرارداد جدید مطلع می شود، مالک قبلی باید از قرارداد جدید برای شانه خالی کردن از وظایفی که در قبال راه آهن بهره بردار قبلی داشته است سوء استفاده ننماید.

- - -

- ۳-۲-۱ -

۳-۲-۱-۱- قرارداد بهره برداری به مالک حق استفاده از واگن در محدوده تعیین شده توسط قرارداد را اعطا می نماید.

۳-۲-۱-۲- شرایط قراردادن یک واگن در سیستم حمل و نقل تعیین شده و شامل موارد ذیل است:

- در حمل و نقل بین المللی، توسط COTIF (رجوع به لیست اختصارات - صفحه ۲۴)

- در حمل و نقل داخلی، به واسطه اصطلاحات قراردادی راه آهن فراهم کننده حمل و نقل

۳-۲-۱-۳- اگر واگنی مجهز به تجهیزات ویژه ای باشد، واگر بندی در مخالفت با این موضوع در قرارداد نباشد، در این صورت مسئولیت استفاده از آن بر عهده مالک است.

- - -

تأمین یک واگن خصوصی برای سیر و حرکت در یک سیستم حمل و نقل، به عنوان خدمات ارائه شونده توسط مالک و به عنوان یک موضوع تجاری فرض می شود، از این رو باید براساس شرایط بازار اجرت وی پرداخت شود.

مقررات مربوط به ارائه خدمات و روابط تجاری پس از آن تحت نظارت موارد ذیل می باشد:

- قرارداد بهره برداری

- شرایط فروش راه آهن بهره برداری کننده از واگن

راه آهنهای بهره بردار واگنهای خصوصی را همانند واگنهای تحت مالکیت خود تلقی نموده و نباید بین واگنهای خصوصی و واگنهای خود تبعیض قائل شوند.

- -  
- - -

۱-۳-۳-۱-۱- واگنهای تحت مالکیت خصوصی و تجهیزات آن باید توسط مالک تعمیر گردیده و آماده ارائه کار بدون نقص باشند. او باید موارد ذیل را بر روی واگن انجام دهد:  
- تعمیرات دوره ای (پیاده کردن و سوار کردن جهت تعمیر)  
- تعمیر خسارت های وارده  
- تعمیر و نگهداری جاری  
هرگونه شستشو (تمیز کردن، عفونت زدایی و غیره) که در راستای تعمیر و نگهداری و برطبق مقررات مورد استفاده ضروری است.

۲-۳-۳-۱-۲- کارهای فهرست شده در بند ۱-۳-۳-۱-۱- باید منطبق با مشخصات فنی مطرح و در کارگاههای تایید شده صورت پذیرد.  
وقتی یک راه آهن بهره بردار واگنها را برای مدت طولانی اجاره می نماید (بیش از یک سال)، در این صورت ممکن است راه آهن مذکور مایل باشد تعمیر و نگهداری واگنهای فوق الذکر براساس قوانین مربوط به واگنهای خود وی انجام پذیرد، در این صورت باید راه آهن بهره بردار طرف قرارداد و راه آهن مالک را در جریان موضوع قرار دهد.

۳-۳-۳-۱-۳- حق راه آهن بهره بردار طرف قرارداد در مشخص شدن نام وی در قرارداد (برای بهره برداری) و شرایط نظارت بر تطابق عملکردهای مربوط به تعمیر و نگهداری با قوانین مشخص شده برای این کار که با هدف اطمینان از ایمنی بهره برداری در راه آهن صورت می پذیرد، محفوظ است.

۴-۳-۳-۱-۴- در طول ترانزیت، راه آهن بهره بردار واگنهای را براساس شرایط واگنهای خود بازرسی می نماید. هزینه انجام این امور بر عهده راه آهن مالک نیست.

۵-۳-۳-۱-۵- مالک مسئول اطمینان از انجام تعمیر و نگهداری در زمانهای مقرر می باشد.  
پس از اعلان این موضوع که دوره تعمیرات دوره ای یک واگن خصوصی به اتمام رسیده، راه آهن بهره بردار موضوع را براساس اصول تصریح شده در بند ۱-۳-۱-۱- صفحه ۴، پاراگراف ۵ سرریعا" به مالک اطلاع می دهد.

- - -

۱-۳-۳-۲-۱- به منظور کاهش طول زمان توقف واگنهای برای انجام تعمیر و نگهداری و یا تعمیرات اساسی، لازم است مالک مجموعه ای از لوازم یدکی شاسی و سیستم حرکت این واگنها را آماده داشته و به کارگاههایی که امور تعمیرات و نگهداری در آنها صورت می پذیرد ارسال نماید. این مجموعه باید شامل موارد ذیل باشد:

- تمامی لوازمی که با لوازم معمولی کاربردی واگنهای راه آهنهای بهره بردار طرف قرارداد متفاوت است

- چرخ و محور، اگر اگر از نوع کاربردی به وسیله آن راه آهن بهره بردار نباشد.

۳-۳-۲-۲- باتوجه به RIV، برای تعمیر خسارتهای ویژه توسط راه آهن بهره بردار، می بایست از لوازم قوابل تعویض استاندارد همان راه آهن استفاده شود.

۳-۳-۲-۳- چرخ و محورها و ضربه گیرها به طور موقتی به عنوان اقلام قرضی نصب می شوند و باید در دوره زمانی مشخص شده در RIV، به راه آهن بهره بردار بازگردانده شوند و اگر لوازم در این دوره بازگردانده نشوند، مالک باید هزینه آنها به قیمت ثابت مصرح در RIV و به درخواست وی به اتحادیه مالکان ملی ارسال نماید.

با این وجود، در صورت ابطال این توافق، مالک با توافق راه آهن بهره بردار طرف قرارداد و راه آهن بهره بردار مالک چرخ و محور، باید چرخ و محورها را فراتر از فرجه زمانی و تا زمان انجام تعمیرات دوره ای واگن در ازای پرداخت اجاره هرچرخ و محور پیش خود نگه دارد.

۳-۳-۲-۴- مقررات مندرج در بندهای ۳-۳-۲-۲ و ۳-۳-۲-۳ در مورد عملکردهای مربوط به تعمیرات دوره ای واگنها به کار برده نمی شود.

۳-۳-۲-۵- مراحل که باید در زمینه لوازم یدکی طی شود در RIV مشخص شده است.

- - -

۳-۴-۱- خسارت و از بین رفتن - گستره کاربرد

این بخش در مورد هردو نوع واگنهای خصوصی پر یا خالی به کار برده می شود چه آنها:

- تحت پوشش قرارداد حمل و نقل بین المللی CIM باشند (رجوع به لیست اختصارات - صفحه ۲۴)

- تحت قرارداد حمل و نقل داخلی باشند

- تحت هیچ نوع قرارداد حمل و نقل نبوده ولی تحت نظارت یک راه آهن بهره بردار باشند.

قوانین مندرج در بندهای ۳-۴-۲ و ۳-۴-۳ و صفحه ۱۰ که به واگنهای خصوصی تحت پوشش بند ۲ و ۳ مربوط می شود، تا حدی قابل کاربرد است که با مقررات کشوری که واگنها در آن قرار دارد منطبق باشند.

- - -

۳-۴-۲-۱- راه آهن بهره برداری که متوجه می شود، مظنون می گردد و یا به وی اطلاع داده می شود که به یک واگن خصوصی خسارت وارد شده یا بخشهایی از آن از بین رفته است باید از روش مصرح در بند ۱۰ RIP پیروی نماید (رجوع به اختصارات - صفحه ۲۴) حتی در مورد مقوله های ۲ و ۳ فهرست

شده در بند ۱-۴-۳. همچنین راه آهن بهره بردار باید مالک و راه آهنی که واگن در آن به ثبت رسیده را سریعاً در جریان موضوع قرار دهد.

با این حال، وقتی خسارت وارده مانع از بهره برداری از واگن در سیستم حمل و نقل نمی شود، در این صورت اگر خسارت وارده به صورت رسمی به ثبت رسیده باشد، راه آهن بهره بردار می تواند از مالک جهت بازدید از خسارت وارده دعوت به عمل نیاورد.

۲-۴-۳-۲- واگن به یک واگن خصوصی خسارتی وارد می شود یا بخشهایی از آن از بین می رود که مانع از بهره برداری از واگن در سیستم حمل و نقل می شود، در این صورت راه آهن بهره بردار باید سریعاً موضوع را به راه آهن مالک اطلاع دهد و حداقل، موارد ذیل را به اطلاع وی برساند:

- شماره واگن
  - آدرس علامت گذاری شده بر روی واگن
  - وضعیت واگن (خصوصی تحت پوشش قرارداد حمل و نقل و یا عدم برخوردارگی از قرارداد حمل و نقل، پر یا خالی)
  - تاریخ و مکان خارج شدن از سرویس
  - دلیل خارج شدن از سرویس (ماهیت خسارت وارده و یا از بین رفتگی)
  - آدرس، شماره تلفن/تکس و دیگر اطلاعات مربوط به واحدی از سازمان راه آهن بهره بردار جهت برقراری تماس
- راه آهن بهره بردار فرستنده کالا را نیز باید در جریان امر قرار دهد.

- - -

۱-۴-۳- هدف از بندهای ۲-۴-۳ و ۳-۴-۳-۳ تعمیر هرچه سریعتر خسارت وارده بر واگن با ابتکار راه آهن بهره بردار و بدون فرض مقصر بودن وی در وارد شدن آسیب به واگن می باشد.

۲-۴-۳- راه آهن بهره بردار موظف است هر نوع واگن خصوصی خسارت دیده ای که از سرویس خارج شده را به حال اول بازگرداند، چه واگن بتواند مورد استفاده مجدد قرار گیرد چه نگیرد. اگر در نتیجه وارد شدن خسارت جدی، لازم است واگن خصوصی بر روی واگن دیگری بارگیری شود، مسئولیت آن برعهده راه آهن بهره بردار نمی باشد. گستره تعریف شده در بند ۳-۴-۳-۳ در مورد عملکردهای لازم برای بازگرداندن واگن به سیستم حمل و نقل به کار برده نمی شود.

راه آهن بهره بردار باید با توجه به شرایط از این امکان استفاده نماید.

همچنین وقتی خسارت وارده به یک واگن پر مانع از تداوم حمل و نقل می شود و لازم است کالاها تخلیه شوند و وقتی یک واگن پر بتواند بدون ترانشیپ کالاها تعمیر شود این قوانین به کار برده می شود.

هزینه این کار بر عهده مالک است به شرط اینکه راه آهن (رجوع به فهرست لغات، صفحه ۲۲) مسئول رویداد خسارت نباشد.

مقررات فوق الذکر در مورد تعمیرات دوره ای به کار برده نمی شود.

۳-۴-۳-۳- راه آهن بهره بردار باید به منظور قابل استفاده مجدد کردن واگن خصوصی یا تعمیر خسارت وارده که استفاده از واگن را با مشکل روبه کرده و یا خطرناک می کند، تعمیرات لازم را تا مقدار مشخص شده در ضمیمه A صفحه ۲۱ این فیش با مجوز خود به انجام رساند.

۳-۴-۳-۴- وقتی راه آهن بهره بردار تعمیرات را براساس بندهای ۲-۳-۴-۳ و ۳-۴-۳-۳ به انجام می رساند و پیش بینی می کند که کار بیش از ۴ روز طول می کشد در این صورت باید:  
۱- اگر واگن تحت یک قرارداد حمل و نقل از جمله قراردادهای حمل و نقل داخلی است، با مقررات مندرج در RIP مطابقت داشته باشد.

۲- اگر تحت قرارداد حمل و نقل خاصی نمی باشد، پس از اتمام کار از مالک در مورد بهره برداری آتی از واگن درخواست راهنمایی شود. اگر دستورالعملها پیش از اتمام کار ارائه نشود، راه آهن بهره بردار می تواند با مجوز خود واگن خصوصی را به ایستگاه اولیه و یا به مکان توافق شده با مالک (در بارنامه ای که نام و آدرس مالک در آن درج شده) اعزام نماید و پس از درج عبارت " واگن خصوصی خالی " دلایل بازگرداندن واگن به آن مکان را بنویسد.

۳-۴-۳-۵- در جاییکه بندهای ۲-۳-۴-۳ و ۳-۴-۳-۳ به کار برده می شود، راه آهن بهره بردار می تواند پس از توافق با راه آهن بهره بردار طرف قرارداد و مالک، امور دیگری فراتر از موارد فوق الذکر را به انجام رساند.

اگر واگن یا بوژی باتوجه به پاراگراف پیشین نمی تواند به سرویس بازگردانده شود، راه آهن بهره بردار کاربرد باید با راه آهن بهره بردار طرف قرارداد برای بازگرداندن بوژی یا واگنی که به شدت آسیب دیده به توافق برسد و یا گستره خسارت و طرف مسئول (براساس نشان روی واگن) و در صورت امکان سال ساخت واگن را مشخص نماید.

واگن یا قطعات آن باید فقط به راه آهن بهره بردار طرف قرارداد و با توافق وی به او ارسال شود. وقتی مشخص نیست مسئولیت وارد شدن خسارت با کیست، در این صورت راه آهن بهره بردار طرف قرارداد باید با راه آهن بهره بردار واسطه این قرارداد رایزنیهای لازم را به عمل آورد. وقتی مالک مسئول است، راه آهن بهره بردار طرف قرارداد باید مشخص نماید که با استفاده از چه شیوه حمل و نقل، واگن یا قطعات آن باید بازگردانده شوند.

۳-۴-۳-۶- وقتی راه آهن بهره بردار از بندهای ۳-۴-۳-۳ استفاده نمی کند و در نتیجه با مجوز خود تعمیرات لازم را بر روی واگن به انجام نمی رساند در این صورت باید سریعاً:

۱- اگر واگن تحت قرارداد حمل و نقل از جمله قرارداد حمل و نقل داخلی نمی باشد براساس مقررات RIP عمل نماید

۲- اگر واگن تحت قرارداد حمل و نقل خاصی نیست ولی تحت نظارت یک راه آهن بهره بردار می باشد، از مالک در مورد استفاده آتی از واگن راهنمایی بخواند. اگر دستورالعملها یا راهنماییها ظرف ۸ روز پس از تاریخ اعلام درخواست، ارسال نگردید در این صورت راه آهن بهره بردار می تواند واگن را با مجوز خود به همراه بارنامه ای که نام و آدرس مالک در آن درج شده به ایستگاه مبدا ارسال و دلایل بازگشت آن را زیر عنوان " واگن خصوصی خالی " بیان نماید.

۳-۴-۳-۷- وقتی چنین بیان می شود که هزینه های تعمیر به طور کلی و یا بخشی از آن به وسیله راه آهن بهره بردار پرداخت می شود در این صورت کار فقط پس از موافقت راه آهن های بهره بردار کاربر و طرف قرارداد و مالک انجام خواهد شد. در موافقتنامه ، کاری که می بایست صورت پذیرد بیان می شود.

۳-۴-۳-۸- هر واگن وارد شونده به کارگاه باید با توجه به مقررات مطرح شستشو شود.

۳-۴-۳-۹- ارزیابی و تعمیر واگنهای دارای خسارت شدید (تعمیر، بازگشت به راه آهن بهره بردار طرف قرارداد و یا از رده خارج کردن آن و غیره) به وسیله راه آهن بهره بردار طرف قرارداد و راه آهن بهره بردار کاربر به وسیله RIV مشخص می شود.

راه آهن بهره بردار طرف قرارداد به تنهایی مسئول تصمیم گیری در مورد تعمیر یا عدم تعمیر واگن به شدت آسیب دیده می باشد. تعمیرات می تواند در محدوده موارد ذیل باشد:

- کل واگن (واگن محور یا واگن بوژی)

- فقط بوژی یا چندین بوژی یک واگن

راه آهن بهره بردار باید تصمیم خود را توجیه نماید.

زمانی واگن یا بوژی غیر قابل تعمیر عنوان می شود که ماهیت و گسترده خسارت وارده شامل موارد ذیل است:

- روشهای تعمیر تضمین کننده ایمنی کامل بر روی آن قابل انجام نیست.

- هزینه تعمیر آن بیش از مبلغ غرامت بیان شده در بند ۳-۵-۵-۶ صفحه ۱۶ می باشد. ولی، اگر بوژی موردنظر موجود باشد، ممکن است درخصوص راه حل دیگری بین راه آهنهای بهره بردار طرف قرارداد و مالک مذاکره شود.

باتوجه به بند ۳-۵-۵-۵ صفحه ۱۵:

- واگنی که غیرقابل تعمیر عنوان می شود باید به عنوان یک واگن از بین رفته تلقی شود.



- بوژی (یا بوژیهای یک واگن که غیر قابل تعمیر عنوان شده) باید به عنوان واگن محور از بین رفته تلقی شوند.

- - -

۱-۴-۳- زمانی یک واگن، از بین رفته تلقی می شود که :

۱- تحت قرارداد حمل و نقل باشد و ظرف سه ماه از انقضای دوره ترانزیت، به دست گیرنده کالا نرسد.  
۲- تحت پوشش قرارداد حمل و نقل نبوده ولی تحت نظارت یک راه آهن بهره بردار باشد و ظرف سه ماه از دریافت درخواست از جانب مالک در اختیار وی قرار نگیرد.

دوره سه ماه مشخص شده در بندهای ۱ و ۲ با مدت زمان توقف واگن به دلیلی که نمی توان آن را به راه آهن نسبت داد و یا به واسطه وارد شدن خسارت افزایش می یابد.

۲-۴-۳- وقتی واگنی از بین می رود، راه آهن بهره بردار طرف قرارداد باید راه آهن بهره بردار کاربر یا آخرین راه آهن کاربر که واگن فاقد قرارداد حمل و نقل تحت نظارت آن است را در جریان امر قرار دهد.

در تمامی موارد مربوط به از بین رفتن یا گم شدن واگن، لازم است راه آهن بهره بردار طرف قرارداد و راه آهن بهره بردار مسئول بازگرداندن واگن، باید در مراحل جستجو که تا ۵ سال ادامه دارد، کمک نمایند و در طول این مدت شماره واگن مذکور به واگن دیگری اختصاص داده نشود.

۳-۴-۳- اگر واگنی که از بین رفته یا گم شده تلقی می شود پس از پرداخت غرامت به مالک پیدا شود، او می تواند ظرف ۶ ماه پس از دریافت کتبی موضوع از جانب راه آهن بهره بردار طرف قرارداد درخواست کند که واگن به طور رایگان، در ایستگاه مبدا و یا در هر مکان دیگر توافق شده، به محض بازگرداندن غرامت به وی بازگردانده شود. مالک سود دیرکرد در پرداخت که ممکن است براساس مفاد مندرج در بند ۷-۵-۳-۵-۱۸ به وی پرداخت شده باشد را نگاه می دارد.

- P - -

- - -

از این فصل زمانی استفاده می شود که خسارتی بر واگن وارد شده یا اینکه واگن یا بخشهایی از آن از بین رفته باشد:

- در حمل و نقل بین المللی  
- در حمل و نقل داخلی  
- وقتی واگن تحت نظارت راه آهن منعقد کننده قرارداد قرار دارد ولی تحت پوشش قرارداد حمل نمی باشد.

سوالات مطروحه در این متن بیشتر بین راه آهن مالک و راه آهن منعقد کننده قرارداد مطرح می شود.

با این حال ، در زمینه توقف واگن (رجوع به بخش فهرست لغات - صفحه ۲۲)، قراردادهای منعقد شده بین طرفها می تواند شامل شرایطی باشد که از این بخش جزوه (این فیش) مجزا می گردد.

- - - ( )

۱-۲-۵-۳- اگر واگن یا بخشهایی از آن در نقطه ای بین نقطه پذیرش کالا برای حمل و نقطه تحویل از بین رفته و یا خسارت دیده باشد و یا اگر واگن تحت نظارت فراتر از قرارداد حمل باشد، در این صورت اگر راه آهن بهره بردار نتواند اثبات کند که خسارت وارده ناشی از کاستی راه آهن نبوده است، مسئول تلقی می شود.

مگر اینکه نظارت های اجباری قوانین داخلی یا بین المللی مانع از آن شود که در این صورت راه آهن بهره بردار:

- ممکن است از قصور پنهان راه آهن مالک واگن باخبر نباشد و لذا نتواند اثبات کند که خسارت وارده ناشی از قصور راه آهن مالک بوده است.

- اگر بتواند اثبات کند که خسارت وارد توسط یکی از عوامل ذیل وارد شده، براساس محتویات این متن مسئول نخواهد بود:

- شرایطی که راه آهن نمی تواند از آن اجتناب نماید و نتایج ناشی از آن شرایط که باز هم قابل اجتناب نخواهد بود.

- قصور طرف ثالث

- قصور مالک

- قصور در تعمیر و نگهداری صورت پذیرفته توسط مالک ، در صورتی که راه آهن بهره برداری بتواند اثبات کند که در زمینه بهره برداری و بازرسیهای واگنهای خصوصی در حوزه وی قصوری وجود نداشته است.

۲-۵-۳- اگر قطعات قابل تعویض از بین رفته و یا خسارت دیده باشند و در دو سمت واگن لیست شده باشد، در این صورت راه آهن بهره بردار تنها مسئول است.

راه آهن بهره بردار از بابت از بین رفتن و یا خسارت وارده ر قطعات قابل جابه جایی (شلنگ های تخلیه، ابزارها و غیره) هیچ نوع مسئولیت را فرض می نماید.

۳-۵-۲-۳- مگر مدعی بتواند قصور بخشی از راه آهن را اثبات نماید، در غیر این صورت راه آهن بهره بردار در مورد خسارات زیر مسئول نخواهد بود:

- خسارت های وارده بر ظروف ساخته شده از جنس سنگ، شیشه، سفال و غیره، اگر خسارت وارده ناشی از خسارت وارد شده از جانب راه آهن بهره بردار (براساس قوانین فوق الذکر) بر واگن باشد.

- خسارت های وارد بر ظروف دارای پوشش داخلی لعابی، آبنوسی و غیره ، مگر اینکه در آنها نشانهایی از خسارت خارجی مشاهده شود که راه آهن بهره بردار تحت مقررات فوق الذکر مسئول وارد شدن آن خسارت ها است.

۳-۵-۳-۱- هزینه های ناشی از کار انجام شده توسط راه آهن بهره بردار در متن بند ۳-۴-۳- صفحه ۱۰ قابل پرداخت توسط مالک است مگر اینکه راه آهن بهره بردار براساس مفاد بند ۲-۵-۳- صفحه ۱۳ مسئول باشد.

با این حال، مالک مسئول پرداخت هزینه های متحمل شده از بابت پیاده سازی قطعات قابل تعویض استاندارد (برای بازگرداندن به راه آهن بهره بردار) و دوره توقف واگن می باشد، به شرطی که بهره برداری از آن باعث افزایش پرداخت غرامت تحت شرایط بند ۴-۵-۳- صفحه ۱۶ نشود.

۳-۵-۳-۲- هزینه های شستشو به وسیله مالک قابل پرداخت است مگر شستشوی مذکور به منظور تعمیر خسارتی که راه آهن مذکور براساس بند ۲-۵-۳- مسئول وارد شدن آن است صورت پذیرد.

۳-۵-۳-۳- اگر راه آهن بهره بردار (انجام دهنده تعمیرات) امور تعریف شده در بند ۳-۴-۳- صفحه ۱۰ که می توان آن را به حساب مالک گذاشت به انجام برساند در این صورت باید صورت حساب هزینه های واقعی متحمل شده را به مالک تحویل دهد (زیرا ارسال مستقیم صورت حساب قبلاً توافق شده است).

راه آهن کاربر (تعمیر کننده) می تواند در ابتدا بر انعقاد قرارداد صدور صورتحساب (invoicing) مستقیم با مالک اصرار ورزد.

اگر صورت حساب هزینه ها توسط کاربر به طور مستقیم به مالک ارسال نشود باید توسط راه آهن بهره بردار ثبت کننده محاسبه و ارسال گردد.

اگر هزینه ها از طریق راه آهن ثبت کننده در حساب ها آورده شود، در این صورت هم راه آهن بهره بردار تعمیر کننده و هم راه آهن ثبت کننده مسئول محاسبه آن هستند. آنها می توانند در صورت تمایل و به دلخواه هزینه های اداری را در یک موافقتنامه خدماتی مشخص نماید تا بدین طریق هزینه های اداری پوشش داده شوند.

مالکان راه آهن و واگن باید از یک زبان رسمی UIC برای انجام مکاتبات استفاده نمایند.

۳-۵-۳-۴- در جایی که این هزینه ها را نمی توان در برنامه آورد و به عنوان هزینه بار محاسبه نمود در این صورت مبلغی که صورت حساب آن تهیه شده است باید در برگیرنده هزینه تعمیرات واقعی انجام شده از جمله هزینه های بالاسری، هزینه های جانبی و هر نوع هزینه مربوط به حمل و نقل باشد. با این حال اگر مبالغ هزینه شده کمتر از مقادیر مشخص شده در ضمیمه A صفحه ۲۱ باشد در این صورت بدون توجه به کسی که مسئول وارد شدن خسارت است، هزینه های آن برعهده راه آهن بهره بردار می باشد.

- - - ( )

۳-۵-۴-۱- اگر یک واگن خصوصی پر یا خالی که تحت پوشش قرارداد حمل می باشد از سرویس خارج شود، هزینه های لیست شده در این بند برطبق RIP و پاراگراف های بند ذیل تسهیم خواهد شد.

۳-۵-۴-۲- وقتی یک واگن خصوصی خالی، از سرویس خارج می شود، هزینه های مربوط به حمل واگنهای خالی در موارد ذیل توسط فرستنده بار، گیرنده بار یا مالک قابل پرداخت است:

- ۱- اگر واگن از سرویس خارج شده ولی هنوز در ترانزیت است  
 × بین ایستگاه اعزام کننده و ایستگاهی که در آن از سرویس خارج شده است.
- ۲- در تمامی موارد  
 × بین ایستگاهی که در آنجا از سرویس خارج شده و ایستگاهی که در کارگاه آن کار تعمیرات صورت پذیرفته است (یا در اولین کارگاه، در صورتی که تعمیرات در کارگاههای متعددی انجام شده باشد).  
 × بین دو ایستگاهی که در هر یک از آنها کار تعمیرات صورت پذیرفته است.  
 × بین ایستگاهی که آخرین تعمیرات در آنجا صورت پذیرفته و ایستگاهی که در آنجا واگن یک بار دیگر در اختیار مالک قرار گرفته است.
- ۳-۴-۵-۳- وقتی هزینه ها براساس بند ۲-۴-۵-۳ صفحه ۱۴ محاسبه می شوند، به وسیله مالک قابل پرداخت می باشند و مخارج کل یا بخشی از تعمیرات واگنهای خصوصی نیز بر عهده راه آهن بهره بردار قرار می گیرد. راه آهن مذکور بخشی از هزینه های وارده به دلیل انحراف از ایستگاههایی که از کارگاههای تعمیراتی آن استفاده می شود را پرداخت خواهد کرد. این بخش از پرداخت ها به عنوان تابعی از درصد بدهی راه آهن محاسبه و از بدهی مالک کاسته خواهد شد.
- ۴-۵-۳- وقتی یک واگن خصوصی دارای بار خارج شده از سرویس را می توان بدون تخلیه بار تعمیر نمود، در این صورت قواعد RIP، حاکم خواهد بود حتی وقتی واگن تحت پوشش نوعی قرارداد حمل داخلی یا محلی باشد. اگر برای رسیدن به کارگاه مخصوص انجام تعمیرات، لازم باشد که واگن مذکور سفر یا سفرهای مضاعفی داشته باشد، در این صورت بخشی از هزینه های محاسبه شده براساس تعرفه های حمل و نقلی مربوط به واگنهای خصوصی خالی، در مورد بخشی از سفرهایی که مسافت آنها بیش از مسافت تحت پوشش قرار داد مربوط به سفر واگنهای باردار است اعمال و توسط مالک قابل پرداخت است. این بخش از هزینه ها متناسب با درصد بدهی مالک محاسبه می شوند.
- ۵-۴-۵-۳- وقتی یک واگن خصوصی خارج شده از سرویس نیاز به ترانشیپ بار دارد، در این صورت قواعد RIPT حاکم است، حتی اگر واگن مذکور تحت پوشش نوعی قرارداد داخلی یا محلی باشد. سپس واگن را در ایستگاهی که عمل ترانشیپ در آن صورت پذیرفته، به عنوان واگن خالی خارج شده از سرویسی که تحت پوشش قرارداد حمل نمی باشد تلقی می نمایند (رجوع به بند ۲-۴-۵-۳ صفحه ۱۴). هزینه های اضافی نیز به همان روش توصیف شده در بند ۴-۵-۳ تقسیم می شوند.
- ۶-۴-۵-۳- صورت حساب هزینه های قابل پرداخت به وسیله مالک واگن و هزینه های توصیف شده در بند ۴-۵-۳ به همان صورت بیان شده در بند ۳-۵-۳-۳ صفحه ۱۴ صادر شود.
- ۷-۴-۵-۳- اگر واگن در زمانی که تحت نظارت راه آهن بهره بردار است و خارج از قرارداد حمل از سرویس خارج شود، در این صورت هزینه های اعلان به مالک به همراه هزینه های ناشی از پیگیری دستور العملهای آن یا هزینه های ناشی از بازگشت مجاز واگن به ایستگاه مرکزی، به وسیله مالک قابل پرداخت است، مگر اینکه راه آهن براساس بند ۲-۴-۵-۳ صفحه ۱۳ بدهکار باشد و یا هزینه آن براساس درصد بدهی نسبی بین آنها تقسیم شده باشد.

۱-۵-۳- وقتی واگن یا بخشهای از آن از بین رفته یا آسیب دیده باشد، در این صورت تنها مالک حق ادعای غرامت دارد. این همان حق غرامت مربوط به آسیب دیدگی یا از بین رفتن واگن یا بخشهایی از آن است و در قرارداد حمل به عنوان قانون ارسال کننده و گیرنده کالا مطرح است.

ممکن است ادعاها فقط با راه آهن بهره بردار طرف قرارداد درمیان گذاشته شود و برعلیه همین راه آهن که در قانون به عنوان راه آهن مسئول یا بدهکار شناخته می شود اقدام شود.

۲-۵-۳- براساس بند ۵-۳ صفحه ۱۲ این فیش، اقدامات معموله توسط مالک برعلیه راه آهن بهره بردار پس از سه سال (در پایان سه سال) مسدود می شود. این محدوده زمانی از روز ثبت خسارت یا از بین رفتگی واگن یا بخشی از آن اعمال و طی آن در مواقع لازم مقررات بند ۱-۴-۳-۴ صفحه ۱۲ اعمال می گردد.

۳-۵-۳- وقتی واگن یا بخشهای از آن آسیب دیده است، اگر راه آهن بهره بردار مسئول باشد، در این صورت راه آهن مذکور:

- باید مبلغ منطبق با هزینه تعمیرات را به راه آهن مالک پرداخت می نماید. این هزینه ها شامل هزینه های واقعی وارد شونده از جمله هزینه های بالاسری، هزینه های فرعی و هر نوع هزینه حمل است که در زمینه تمامی خسارت های وارده بر واگن یا بوژی تا زمان بازگشت مجدد آن به کار محاسبه می شود. این مبلغ می بایست شامل هر نوع هزینه وارده بر مالک در زمینه تخلیه واگن دارای خسارت شدید یا بوژی آن از روی واگنی که بر روی آن بارگیری و برای تعمیر ارسال شده است، نیز باشد.

- باید غرامت عدم استفاده از واگن که براساس مقررات بند ۴-۵-۳-۴ صفحه ۱۶ محاسبه شده را پرداخت نماید.

در هر حال، اگر کل مبلغ غرامت بیش از مبلغی باشد که براساس بند ۵-۵-۳-۵ قابل پرداخت است، در این صورت آخرین مبلغ باید مدنظر قرار گیرد.

دیگر غرامت ها مدنظر قرار نمی گیرند.

۴-۵-۳- وقتی یک واگن خصوصی در نتیجه خسارتی که راه آهن بهره بردار مسئول آن است از سرویس خارج می شود در این صورت اگر واگن قابل تعمیر باشد راه آهن بهره بردار طرف قرارداد غرامت عدم استفاده را به راه آهن مالک می پردازد. مقدار غرامت در ضمیمه A صفحه ۲۱ این جزوه آورده شده است.

اگر زمان اختصاص یافته برای تعمیر ۱۴ روز یا کمتر است، در این صورت مبلغ غرامت از روز ششم خارج شدن واگن از سرویس و یا اگر خارج شدن از سرویس زمانی صورت پذیرد که واگن تحت قرارداد حمل است، از زمان انقضای قرار داد تا روز اتمام تعمیرات محاسبه و پرداخت می شود.

NB: اگر قرارداد بهره برداری واگنها در بریتانیای کبیر امضا شده باشد، در این صورت زمان تعمیر واگن نباید شامل زمان اختصاص یافته برای تامین قطعات باشد.

وقتی یک واگن پر تحت قرارداد حمل ارسال می شود و در راه تحت قرارداد حمل از سرویس خارج و بار آن به واگن دیگری منتقل و دوباره ارسال می شود، در این صورت راه آهن بهره بردار نیز تحت شرایط این پاراگراف به مالک گرامت پرداخت می کند. در این زمینه:

- دوره شش یا ۱۴ روزه، از لحظه اتمام عمل ترانشیپ محاسبه می شود.
- گرامت بدون در نظر گرفتن ایستگاهی که پس از تعمیر، واگن به آن ارسال می شود، به مالک پرداخت می گردد.

گرامت عدم استفاده به گرامت اضافه شدن زمان تحویل واگن خصوصی اضافه نمی گردد.

۳-۵-۵-۵-۵-۳- اگر واگنی از بین برود، در این صورت گرامت آن محدود به قیمت واگن است. (محاسبه شده براساس مقررات بند ۳-۵-۵-۶)

۳-۵-۵-۶- وقتی واگنی (از جمله بوژیها و چرخ و محورها) از بین می رود و یا غیرقابل تعمیر عنوان می گردد، و یا وقتی فقط بوژی آن غیر قابل تعمیر عنوان می شود، اگر راه آهن بهره بردار مسئول آن باشد، در این صورت راه آهن مذکور براساس درخواست، گرامت محاسبه شده براساس اصول ذیل را به راه آهن مالک پرداخت می نماید.

۳-۵-۵-۶-۱- وضعیت کلی

۱- مبلغ اولیه واگن یا بوژی از طریق ضرب کردن وزن واگن یا بوژی در قیمت تمام شده، در هر کیلوگرم، از یک واگن یا بوژی نو از همان نوع در زمان وارد شدن خسارت یا از بین رفتگی واگن به دست می آید. در هر حال مبالغ مورد استفاده به عنوان مبنای محاسبه توصیف شده در ذیل، نباید تحت هیچ شرایطی فراتر از مبالغ فهرست شده در ضمیمه A صفحه ۲۱ باشد.

۲- برای محاسبه استهلاک، ۴٪ این مبلغ در هر سال بهره برداری کسر می شود و ماکزیمم استهلاک ۸۰٪ می باشد.

در محاسبه تعداد سالهای بهره برداری، سال ساخت و سالی که واگن یا بوژی در آن آسیب دیده یا از بین رفته است هر دو کلاً یک سال فرض می شوند.

۳- تفاوت بین مقادیر ۱ و ۲ نشانگر قیمت واگن یا بوژی در زمان وارد شدن خسارت، از بین رفتن (یا مفقود شدن آن) است.

۴- با در نظر گرفتن قیمت واگن که بر اساس پاراگراف های ۱ تا ۳ فوق محاسبه شده است، ارزش بخشهای قابل استفاده مجدد براساس نسبت بین وزن آنها و وزن کل واگن به دست می آید.

۵- تفاوت بین مقادیر ۲ و ۴ نشان دهنده مبلغ گرامت در زمانی است که مالک، چرخ و محورها یا قطعات قابل استفاده مجدد واگن یا بوژی خسارت دیده (که راه آهن بهره بردار مسئول وارد شدن خسارت مذکور است و غیرقابل تعمیر عنوان شده است) را دریافت نموده است.

مورد مربوط به چرخ و محور یا قطعات قابل استفاده مجدد یک واگن یا بوژی که غیرقابل تعمیر عنوان شده و به درخواست مالک به وی عودت داده شده اند در مقررات RIV بدان پرداخته شده است.

۳-۵-۵-۶-۲- مورد مربوط به واگنهای مدرنیزه شده

واگنی مدرنیزه شده محسوب می شود که منطبق با بند ۵-۱-۳-۱-۵ صفحه ۵ تحت یکی از اقدامات ذیل قرار گرفته باشد:

- ۱- ساخت مجدد چارچوب زیرین و قسمت محرک ، که بدین وسیله ویژگیهای فنی و تجاری مشابه با یک واگن دارای طرح مدرن به آن اعطا می شود.
- ۲- سوارکردن بدنه جدید دارای طرح مدرن بر واگن
- ۳- اعمال ترکیبی از اقدامات بیان شده در بند ۱ و ۲ فوق الذکر
- این اقدامات باید پیشاپیش توسط راه آهن بهره بردار به عنوان اقداماتی در راستای مدرنیزاسیون اعلام گردد.
- برای واگنی که بدین سبک مدرنیزه شده است، میزان غرامت براساس پراگراف های ۱ و ۵ از بند ۱-۶-۵-۳ صفحه ۱۶ به طور مجزا برای شاسی ، سیستم حرکت و برای بدنه به روشهای ذیل محاسبه می شود:
- ۱- ارزش شاسی و سیستم حرکت برای موارد ذیل ارزیابی می شود:
- واگنهای دارای چارچوب زیرین نوسازی شده (موارد ۱ و ۳): ۸۰٪ ارزش چارچوب زیرین نو از طریق ضرب کردن وزن شاسی و سیستم حرکت در قیمت هر کیلو از یک چارچوب زیرین نو از همان نوع (در زمان وارد شدن خسارت یا از بین رفتن آن) به دست می آید.
  - واگنهایی که صرفاً بدنه آنها نوسازی شده و ارزش چارچوب زیرین جدید آن به همان صورتی که در بند ۱-۶-۵-۳ نشان داده شده، محاسبه گردیده است.
- ارزش بدنه از طریق ضرب کردن وزن بدنه در قیمت تمام شده هر کیلو از بدنه واگن جدیدی از همان نوع (در زمان وارد شدن خسارت یا از بین رفتن واگن) به دست می آید.
- ارزش کل واگن (جمع بهای شاسی، سیستم حرکت و بدنه) که به عنوان مبنای محاسبه ذکر شده در پاراگراف ۳ مورد استفاده قرار می گیرد، در هیچ شرایطی فراتر از مقادیر ارائه شده در ضمیمه A صفحه ۲۱ نمی باشد.
- اگر مقادیر به دست آمده فراتر از مقادیر ارائه شده در ضمیمه A باشد، (بهای شاسی، سیستم حرکت و بدنه) در این صورت از هرکدام به یک نسبت کاسته می شود. فقط مقادیر جدیدی که بدین صورت به دست می آیند به عنوان مبنای محاسبه استهلاک (منطبق با مقررات بند ۲ ذیل) مدنظر قرار می گیرند.
- ۲- مقدار استهلاک به طور مجزا و با استفاده از مبنای تعریف شده در پاراگراف ۲ از بند ۱-۶-۵-۳ برای شاسی و سیستم حرکت محاسبه می شود. تنها تعداد سالهای بهره برداری اجزاء جایگزین شده از سال انجام بازسازی محاسبه می شود.
- حداکثر استهلاک هریک از دو قسمت فوق الذکر (شاسی ، سیستم حرکت و بدنه واگن) ۸۰٪ می باشد.
- ۳- تفاوت بین مقادیر کل به دست آمده در پاراگراف های ۱ و ۲ نشانگر کل مبلغ (قیمت) واگن (در زمان وارد شدن خسارت یا از بین رفتن واگن) می باشد.
- ۴- ارزش هر قسمت قابل استفاده مجدد به طور مجزا برای شاسی با سیستم حرکت و بدنه واگن (منطبق با روش تعریف شده در پاراگراف ۴ از بند ۱-۶-۵-۳) محاسبه می شود.

۵- تفاوت بین مقادیر به دست آمده در پاراگراف های ۳ و ۴ نشانگر مقدار غرامتی است که در زمان دریافت چرخ و محورها یا قطعات قابل استفاده مجدد از واگن یا بوژی خسارت دیده در اثر خطای راه آهن بهره بردار (که غیر قابل تعمیر تلقی شده است) وجود داشته است. (رجوع به پاراگراف ۵ از بند ۱-۶-۵-۳)

۷-۵-۳ در صورت تاخیر در پرداخت، مقدار غرامت و پرداخت مشخص شده در بند ۳-۵-۳ و ۳-۵-۴ به درخواست مالک، با احتساب سود آن افزایش می یابد. مقدار بهره وارده بر غرامت در CIM مشخص شده است. بهره تاخیر در پرداخت زمانی اجرا خواهد شد که:

- موارد تحت پوشش بندهای ۳-۵-۳ و ۳-۵-۴: از شصت و یکمین روز پس از دریافت درخواست غرامت یا پرداخت به همراه صورت حساب نهایی مربوط به هر نوع کار صورت پذیرفته
- چه از تاریخ ثبت از بین رفتن واگن یا وارد شدن خسارت به آن (اگر واگن غیر قابل تعمیر عنوان شده است) به شرط اینکه درخواست غرامت پیش از روز شصت و یکم ارائه شده باشد.
- یا اگر درخواست پس از این تاریخ ارائه شده باشد. راه آهن بهره بردار از تاریخ دریافت این درخواست مسئول پیگیری آن است.

۸-۳-۵-۳ در صورت از بین رفتن لوازم قابل تعویض فهرست شده در دو طرف واگن، اگر راه آهن بهره بردار مسئول رویداد این خسارت باشد، غرامت پرداختی توسط راه آهن مذکور برابر با ارزش این لوازم می باشد و تمامی دیگر موارد غرامت حذف می شود.

- -  
- - -

این فصل به واگنهای خصوصی خالی یا پر که تحت پوشش:

- قرارداد حمل بین المللی یا قرارداد حمل محلی قرار دارند و یا تحت پوشش هیچ نوع قراردادی نیستند ولی تحت نظارت یک راه آهن بهره بردار می باشند مربوط می شود.

۲-۶-۳

- ۱-۲-۶-۳ مالک مسئول هر گونه خسارت وارده توسط واگنهای خصوصی به راه آهن بهره بردار یا مالک دیگر است در صورتی که خسارت مذکور در نتیجه استفاده یا بهره برداری از واگن فوق الذکر صورت پذیرفته باشد.

در صورتی مسئولیت مالک واگن بدون تغییر باقی می ماند که:

- خسارت را بتوان به وجود یک عیب مخفی در واگن خصوصی نسبت داد یا
- واگن خصوصی دارای چرخ و محورهای قابل معاوضه مجهز شده به محورهای استاندارد باشد یا

- واگن پس از انجام تعمیرات توسط راه آهن بهره بردار (براساس مفاد مندرج در بند ۲-۲-۳-۳ ص ۹) با قسمتهای قابل معاوضه استاندارد مجهز شده باشد.

بدون داشتن توجه خاص نسبت به بند ۲-۶-۳، لازم به ذکر است که مالک باید در مورد هرگونه عملکرد یا اقدامی از سوی مالکین یا طرفهای ثالث دیگر به راه آهن بهره بردار تضمین بدهد.

اگر مالک بتواند اثبات کند که خسارت وارده ناشی از تعلل و قصور وی نیست در این صورت مسئولیت از او ساقط می شود.



درجایی که شخص ثالث دیگری هم مطرح است، مسئولیت وی در بروز خسارت به وسیله مجلس قانونگذاری یا قوانین ملی بررسی می شود.

۲-۲-۳-۲-۳ راه آهن بهره بردار مسئول هرگونه خسارت وارده به وسیله بخشهایی از شاسی و سیستم حرکت مرتبط با ایمنی می باشد، مگر اینکه بتواند اثبات نماید که خسارت وارده به دلیل قصور وی نیست.

این مسئله که راه آهن بهره بردار واگن خصوصی را بازرسی نموده، اثباتی بر قصور وی در وارد شدن خسارت نیست مگر خسارت وارده در اثر نقص آشکار در بخشی از شاسی یا سیستم حرکت باشد که برایمینی تاثیر گذارند و این نقص در زمان انجام بازرسی مشهود بوده باشد.

۳-۳-۲-۳-۲-۳-۲-۳ در هر حال، اگر مالک مقصر نباشد و هزینه خسارت نیز برعهده شخص ثالث مسئول وارد شدن خسارت قرار گیرد، در این صورت راه آهن بهره بردار نیازی به مراجعه به مقررات فوق الذکر ندارد.

۳-۳-۲-۳-۲-۴ راه آهن بهره بردار طرف قرارداد تنها طرفی است که می تواند حقوق دیگر راه آهنهای بهره بردار در قبال مالک را اجرا نماید.

۳-۳-۲-۳-۲-۵ هر نوع عملکرد راه آهن بهره بردار در قبال مالک از نظر قانونی در پایان سه سال رد شده و قابل استناد نمی باشد. این دوره زمانی از روز وارد شدن خسارت محاسبه می گردد.

۳-۳-۲-۳-۳

۳-۳-۲-۳-۱ راه آهن بهره بردار طرف قرارداد، تحت شرایط ذیل مسئول تعمیر خسارت وارده ای است که براساس بند ۲-۳-۳ صفحه ۱۹ مسئولیت آن برعهده مالک است.

در عوض، مالک نیز هزینه آن را که برحسب هر واگن و در هر سال تقویمی (رجوع به ضمیمه A صفحه ۲۱) محاسبه می شود، پرداخت می نماید.

وقتی واگن برای شخص ثالثی اجاره می شود در این صورت نیز مقررات بند ۳-۳-۳ اعمال می گردد. ۳-۳-۲-۳-۲ راه آهن بهره بردار طرف قرارداد در زمینه خسارتی که مالک مسئول آن است، مسئول اجرای حقوق خود نیز خواهد بود.

۳-۳-۲-۳-۳ راه آهن بهره بردار طرف قرارداد، ضامن اجرای حقوق مالک از نظر هر نوع عملکرد اعمال شده توسط طرفهای ثالث که منجر به بروز خسارت در واگن گردیده است، می باشد. عملکردهای صورت پذیرفته در زمینه خسارت وارده بر واگن و یا تخریب آن و یا خسارت بر واگنهای دیگری که همان مالک قرارداد استفاده از آنها را امضا کرده است از این ضمانت خارج است.

۳-۳-۲-۳-۴ مقررات بند ۳-۳-۳ در مورد خسارتی که بوسیله بخشهای زیر وارد می شود به کار برده نمی شود:

- کالاهایی که حمل می شود، به غیر از مواردی که خسارت وارده از طرف کالا ناشی از خسارت وارده بر واگن یا تصادفی باشد که توسط آن واگن روی می دهد.

- تقلب یا تعرض جدی مالک

- ویژه گیهای مسخض مواد هسته ای

- کثیف بودن یا تمیز کردن ناکافی (شستشو، عفونت زدایی و غیره) واگن، وقتی به دلیل ماهیت کالاهای حمل شونده لازم است شستشو صورت پذیرد.

۵-۳-۶-۳- قراردادهای بسته شده به وسیله مالک با طرف های ثالث، تنها زمانی به وسیله راه آهن بهره بردار اجرا می شوند که هزینه هایی که راه آهن مذکور در قبال آنها متحمل می شود بالاتر از هزینه هایی نشود که اگر از واگن خود استفاده می کرد متحمل می شد.

۶-۳-۶-۳- توافقات یا اعلان های صورت پذیرفته درخصوص تعیین راه آهن مسئول وارد کننده خسارت، توسط این راه آهن لازم الاجرا نیست مگر با رضایت خود وی و یا اگر ظرف سه ماه از تاریخ ارسال درخواست، راه آهن مذکور به آن پاسخ نداده باشد. او تنها زمانی بوسیله یک حکم غیابی موظف خواهد بود که این موضوع در یک قرارداد رسمی ذکر شده باشد.

۷-۳-۶-۳- در مواردی که از نظر مالک طرف ثالثی مسئول وارد شدن خسارتی است که راه آهن بهره بردار باید تحت شرایط مندرج در بند ۳-۶-۳ هزینه آن را پرداخت نماید، در این صورت مالک باید حقوق خود را به راه آهن بهره بردار واگذار نماید یا به او اجازه دهد تا جایی که حقوق مذکور با استفاده از روش معمول مدنظر قرار می گیرند به جای وی عمل نماید، تا بدینوسیله اطمینان حاصل شود که این نوع جابه جایی یا جایگزینی در مقابل طرف ثالث مورد نظر کارگر و قابل اجراست.

**ضمیمه A - مقادیر مرتبط با قیمت‌های بیان شده در بندهای ۳-۴-۳-۳، ۳-۵-۳-۴، ۳-۵-۵-۴، ۳-۵-۵-۶ و ۳-۶-۳-۳ SGC**

- بند ۳-۴-۳-۳ - صفحه ۱۰: حداکثر مبلغ، ۵۰۰ یورو است.
- بند ۳-۵-۳-۴ - صفحه ۱۴: هزینه های تعمیر به طور مجزا: حداقل ۴۰ یورو است.
- بند ۳-۵-۵-۳ - صفحه ۱۶: مبلغ روزانه ثابت (غیرقابل تقسیم) برای پرداخت غرامت عدم استفاده:
  - ۱۴/۸۵ یورو برای واگنهای نوع ذیل:
  - واگنهای بوژی دار یخچالی سرپوشیده دارای ظرفیت حمل ۳۰ تن یا بیشتر در مقوله های C و D
  - واگنهای بوژی دار طراحی شده برای حمل گاز
  - دیگر واگنهای بوژی دار دارای ظرفیت حمل ۴۰ تن یا بیشتر در مقوله های C و D
  - واگنهای دوطبقه دارای حداقل سه محور، طراحی شده برای حمل خودرو
  - واگنهای دارای چهار محور مستقل و ظرفیت حمل ۴۰ تن یا بیشتر در مقوله های C و D
- ۸/۸۰ یورو برای دیگر واگنها
- بند ۳-۵-۵-۶ - صفحه ۱۶: سقف پرداخت غرامت
  - ۱- ۳-۵-۵-۶-۱ - مورد کلی:
  - ۱۶۵۰۰۰ یورو برای یک واگن
  - ۲۲۰۰۰ یورو برای یک بوژی
  - ۲- ۳-۵-۵-۶-۲ - مورد مربوط به واگنهای مدرنیزه شده:
  - ۱۱۰۰۰۰ یورو برای واگنی که شاسی آن مجدداً ساخته شده است. (موردهای a و c)
  - ۱۳۲۰۰۰ یورو برای واگنی که فقط بدنه آن مجدداً ساخته شده است. (مورد b)
- بند ۳-۶-۳-۳ - صفحه ۲۰: مبلغ قابل پرداخت به راه آهن بهره بردار طرف قرارداد (توسط مالک) برای هر واگن و هر سال به وسیله مالک: ۲۴ یورو

## فهرست لغات

### کارگاه های تایید شده

تشکیلاتی که به وسیله یک مرجع ذیصلاح برای ساخت و یا سرویس واگنها اداره می شود که دارای تسهیلات فنی، کارکنان واجد شرایط و کار کیفی است.

### تشکیلات ذی صلاح برای تایید فنی

هرگونه تشکیلات مسئول تایید واگن ها از نظر ایمنی و معیارهای فنی مشخص

### راه آهن بهره بردار طرف قرارداد

راه آهن بهره برداری که قرارداد بهره برداری را به امضا می رساند.

### اجاره کننده

هر فرد یا تشکیلات قانونی تعیین شده توسط مالک

### مدیر ساختار زیربنایی (IM)

هرگونه تشکیلات عمومی یا هر متعهدی که خصوصاً "مسئول تثبیت و حفظ ساختار زیربنایی راه آهن و بهره برداری از سیستم های کنترل و ایمنی (بخشنامه شماره ۹۱/۴۴۰ اتحادیه اروپا)

### مقدمه ای بر سرویس یک واگن

روشی وابسته به تایید فنی یک واگن و قرارداد بهره برداری با یک راه آهن بهره بردار که اجازه بهره برداری تجاری از یک واگن را می دهد.

### علامت گذاری یک واگن خصوصی

مجموع علائم، حروف و اعدادی که برای بهره برداری از واگن لازم است. علائم، حروف و اعداد دیگری نیز ممکن است به طور اختیاری در متن یک قرارداد بهره برداری با یک راه آهن گنجانده شود.

### تحت پوشش قرارداد حمل نیست ولی تحت نظارت یک راه آهن بهره بردار می باشد.

این جمله به واگنهای تحت مالکیت خصوصی اطلاق می شود که توسط یک راه آهن بهره بردار مورد استفاده قرار میگیرد. در واقع این واگنها بر روی خطوطی که راه آهن بهره بردار بر روی آنها کنترل موثر دارد (غیر از خطوطی که به طرفهای ثالث واگذار شده است) یا در کارگاه های آنان یا روی تریلرهای حامل واگن که به وسیله خود راه آهن حمل می شود قرار می گیرند.

### مالک

به صورت جامع به طرفی (فرد یا یک تشکیلات قانونی) اطلاق می شود که با یک راه آهن بهره بردار قرارداد بهره برداری را منعقد نموده است.

### **واگن تحت مالکیت خصوصی (P wagon)**

هر واگنی که به منظور انجام سیر و حرکت تجاری بر روی خطوط مربوط به CIM، با نام هرنوع تشکیلات قانونی غیر از راه آهن بهره بردار، موضوع قرارداد بهره برداری توسط یک راه آهن بهره بردار می شود و علائق مشخص P را با خود یدک می کشد. بوژی های مورد استفاده برای سیستم حمل و نقل چندوجهی ریلی - جاده ای، تریلر جاده ای روی بوژی های ریلی موضوع قرارداد...

### **راه آهن**

راه آهن منعقد کننده قرارداد و بهره بردار و مدیر ساختار زیربنایی

### **راه آهن بهره بردار (RU)**

هرنوع تشکیلات متعهد خصوصی یا عمومی که شغل اصلی آن ارائه خدمات حمل و نقل ریلی کالا و یا مسافر می باشد که لازمه آن تامین نیروی کشش توسط آن راه آهن است. (بخشنامه شماره ۹۱/۴۴۰ اتحادیه اروپا)

### **تعلیق**

دوره تعلیق بهره برداری از واگن توسط راه آهن مالک

### **تایید فنی**

تایید فنی و تایید مناسب بودن واگن برای بهره برداری موردنظر

### **قوانین یکسان**

قوانین یکسان در زمینه قرارداد حمل بین المللی کالاها توسط راه آهن (CIM) ضمیمه B COTIF

### **راه آهن بهره بردار کاربر**

هر راه آهن بهره برداری که ممکن است در قطارهای آن واگن حرکت کند و در سایت های آن متوقف باشد.

## **لیست اختصارات**

قوانین یکسان مربوط به قرارداد حمل و نقل بین المللی کالاها توسط ریل - ضمیمه B Cotif

### **Cotif**

کنوانسیون مربوط به حمل و نقل بین المللی توسط ریل

### **EU**

اتحادیه اروپا

### **RID**

مقررات مربوط به حمل و نقل بین المللی کالاهای خطرناک توسط راه آهن (ضمیمه ۱ CIM)

### **RIP**

مقررات مربوط به حمل و نقل بین المللی واگنهای خصوصی توسط راه آهن (ضمیمه II CIM)

### **RIV**

توافقنامه ناظر بر تبادل و استفاده از واگنها بین راه آهنهای بهره بردار

### **SGC**

شرایط کلی و استاندارد آشناسازی با سرویس و بهره برداری از واگنهای تحت مالکیت خصوصی

### **UIC**

اتحادیه بین المللی راه آهنها

### **UIP**

اتحادیه بین المللی مالکان واگنهای خصوصی