

دستورالعمل اجرایی قطار کامل (باری) ۱۴۰۴

هیأت مدیره شرکت راه آهن ج.ا.ا در تاریخ به استناد جزء ۳ بند ث ماده ۵۷ برنامه پنج ساله هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران (موضوع برنامه سیر قطارهای باری) و با عنایت به آیین نامه اجرایی مصوب وزارت راه و شهرسازی به شماره ۱۹۱۸۰۱ - ۱۴۰۳/۱۲/۱۲، "دستورالعمل اجرایی قطار کامل باری" به شرح ذیل را تصویب نمود:

۱- هدف

هدف از تدوین دستورالعمل اجرایی قطار کامل باری موارد زیر می باشد:

• اجرای آیین نامه اجرایی جزء ۳ بند ث ماده ۵۷ قانون برنامه پنج ساله هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران (موضوع برنامه سیر قطارهای باری) مصوبه شماره ۱۹۸۰۱ / ت ۶۳۴۵۵ ه تاریخ ۱۴۰۳/۱۲/۱۲ هیأت محترم وزیران

• اجرای قطار کامل مورد اشاره در ماده ۶ قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی
• واگذاری بیش از پیش فعالیت های تصدی گرایانه حمل بار به بخش خصوصی به روش صحیح در راستای قانون سیاست های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی
• بسترسازی پایدار برای افزایش بهره وری از ناوگان باری (لکوموتیو و واگن)، خطوط ریلی و نیروی انسانی مرتبط

• بسترسازی پایدار برای امکان ارایه تعهد زمان سیر کالا به صاحب کالا یا ارسال کنندگان کالا

۲- تعاریف

در جدول زیر تعریف واژگان مختصر به کار رفته شده در دستورالعمل حاضر ارایه شده است.

جدول ۱- تعریف واژگان مختصر استفاده شده در دستورالعمل حاضر

عبارت تعریف

کارور (اپراتور) قطار شخص حقوقی در بخش خصوصی، غیر دولتی و تعاونی که به صورت شرکت حمل و نقل ریلی موضوع ماده (۱) قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی مصوب ۱۳۸۴ با اصلاحات و الحاقات بعدی آن تاسیس شده و مجوز تشکیل و سیر قطار کامل را با رعایت تعهدات این دستورالعمل از راه آهن دریافت نموده است.

قطار برنامه ای قطار باری که حرکت آن از یک مبدا مشخص به یک مقصد مشخص با میزان بار مشخص به صورت فصلی، برنامه ریزی و اجرا شده و برنامه زمان بندی حرکت آن یک ماه زودتر از شروع فصل جدید اعلام عمومی می شود.

قطار کامل مجموعه ای از یک یا چند واگن و یک یا چند کشنده (لکوموتیو) متصل به هم، به همراه نیروهای راهبر که با رعایت مقررات عمومی سیر و حرکت راه آهن در چهارچوب قطار برنامه ای سیر می نماید.
آیین نامه آیین نامه اجرایی جزء ۳ بند ث ماده ۵۷ قانون برنامه پنج ساله هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران (موضوع برنامه سیر قطارهای باری) مصوبه شماره ۱۹۸۰۱ / ت ۶۳۴۵۵ ه مورخ ۱۲ اسفند ۱۴۰۳ هیأت محترم وزیران

آرایش قطار نحوه چینش لکوموتیو(ها) و واگن های باری در طول مجاز ماکزیمم قطار.

خلاصه برنامه حرکت قطارهای باری برنامه حرکت قطارهای باری شامل مبدا و مقصد بارنامه میدا و مقصد قطار، زمان حرکت قطار از مبدا بارنامه، زمان ورود قطار به مقصد بارنامه وزن قطار و طول قطار که توسط

معاونت بازرگانی و بهره برداری اعلام می گردد.

ریز برنامه حرکت قطارهای باری زمان بندی دقیق (به ساعت و دقیقه) حرکت قطارهای باری از ایستگاه مبدا تا ایستگاه مقصد به تفکیک هر کدام از ایستگاه‌های مبدا، ایستگاه‌های بین راه تا ایستگاه مقصد و زمان سیر هر بلاک و زمان توقف در هر ایستگاه

خرابی موثر شبکه زیربنایی ریلی هر گونه خرابی در خطوط ریلی، سیستم علائم و ارتباطات، سوزن ها، تونل، پل و به طور کلی شبکه زیربنایی ریلی که باعث شود حرکت قطار کارور از برنامه زمان بندی خارج گردد. خرابی موثر در حین سیر لکوموتیو هر گونه خرابی در حین سیر لکوموتیو(های) قطار (بعد از تشکیل قطار یا در حین حرکت قطار) که باعث عدم امکان ادامه سیر قطار طبق برنامه زمان بندی اعلام شده گردد. همچنین هر گونه خرابی تشخیص داده شده توسط پایگاه های تعمیراتی لکوموتیوها و پست های بازدید فنی (در حین سیر) که منجر به انفصال لکوموتیو قطار و عدم امکان ادامه سیر قطار طبق برنامه زمان بندی مربوطه نیز جزء خرابی موثر در حین سیر لکوموتیو در نظر گرفته می شود.

خرابی موثر در حین سیر واگن باری هر گونه خرابی در حین سیر واگن (های) باری قطار (بعد از تشکیل قطار و یا در حین حرکت قطار) که باعث عدم امکان ادامه سیر قطار طبق برنامه زمان بندی اعلام شده گردد. همچنین هر گونه خرابی تشخیص داده شده توسط پست های بازدید فنی (در حین سیر) که منجر به انفصال واگن(ها) و عدم امکان ادامه سیر قطار طبق برنامه زمان بندی مربوطه شود نیز جزء خرابی موثر در حین سیر واگن باری در نظر گرفته می شود.

زمان ماندگاری واگن از لحظه ورود واگن بارنامه شده به ایستگاه مقصد بارنامه (طبق گراف) تا لحظه خروج واگن بارنامه شده (باردار یا خالی) از همان ایستگاه طبق گراف (به ساعت)

طول ماکزیمم مجاز قطار کامل طول ماکزیمم مجاز حرکت قطار (از ابتدای تامپون جلویی لکوموتیو ابتدای قطار تا لبه انتهایی تامپون واگن انتهایی قطار) برای هر مسیر مبدا تا مقصدی (طبق بارنامه) بر حسب مینیمم دگاژ علائمی و خطی ایستگاه های مسیر مربوطه می باشد.

قطار قطار کامل باری مطابق تعریف ارائه شده

مامورین راهبری قطار مامورین راهبری قطار، لکوموتیوران و رئیس قطار باری که دارای گواهی نامه سیر معتبر باشند میباشد

معاونت معاونت بازرگانی و بهره برداری شرکت راه آهن ج.ا.

نسبت خرابی در حین سیر قطار (درصد) نسبت صورت به مخرج کسر زیر:

صورت کسر: تعداد کل قطارهایی که دارای خرابی های در حین سیر ناشی از لکوموتیو و واگن بعلاوه توقفات ناشی از علل مربوط به مامورین راهبر به طوری که حرکت قطار از برنامه زمان بندی مربوطه خارج شود.

مخرج کسر: تعداد کل اعزام قطارهای باردار و خالی رفت و برگشت در بازه یک ماهه

۳- نرخ حق دسترسی به خطوط ریلی

۳ - ۱ - برای هر دوره فصلی و هر مسیر مشخص مبدا مقصدی بر اساس آرایش کامل قطار، نرخ حق دسترسی به خطوط ریلی، توسط هیات مدیره راه آهن تعیین و حداقل ۱ ماه قبل از شروع فصل جدید اعلان عمومی و ابلاغ می گردد.

۳ - ۲ - نرخ حق دسترسی به خطوط ریلی برای شرایط پرداخت نقدی می باشد.

۳ - ۳ - باردار یا خالی حرکت کردن قطار و یا آرایش ناکامل قطار (آرایش قطار با طول یا وزن کمتر از حد مجاز) تاثیری در نرخ حق دسترسی به خطوط ریلی ندارد و در صورت اعزام قطار با کسر تناژ و یا آرایش ناکامل، نرخ حق دسترسی تعدیل نمی گردد و بر اساس آرایش کامل قطار محاسبه و در صورت حساب مالی کارور لحاظ خواهد شد.

۳ - ۴ - نرخ های مندرج در نرخ نامه حق دسترسی به خطوط ریلی در فصل مربوطه ثابت بوده و تغییر نخواهد کرد.

۳ - ۵ - در صورتی که به طور همزمان چندین تقاضای یکسان برای عبور قطار در مسیر مشخص دارای مبدا مقصد یکسان توسط معاونت دریافت شده باشد و ظرفیت عبور نیز برای همه تقاضاهای دریافت شده وجود داشته باشد، نرخ مندرج در نرخ نامه حق دسترسی به خطوط ریلی، ملاک عمل خواهد بود.

۳ - ۶ - در صورتی که تقاضاهای واصله برای مسیر یکسان در دوره زمانی یکسان، بیش از ظرفیت اعلامی باشد، مزایده با شرکت نمایندگان متقاضیان در کمیسیون معاملات راه آهن برگزار و تخصیص ظرفیت عبور قطار به بالاترین ضرایب اعلام شده در جلسه (بر اساس نرخ پایه) طبق صورتجلسه مکتوب، برای آن دوره زمانی تخصیص داده خواهد شد.

۴- شرایط پرداخت حق دسترسی به خطوط ریلی

۴ - ۱ - کارور موظف است برای دوره زمانی مورد نظر، و قبل از شروع بازه زمانی، چک های صیادی ثبت شده به ازای هر ماه شمسی، به راه آهن برای مجموع حق دسترسی به خطوط ریلی تسلیم نماید.

۴ - ۲ - برای شرایط پرداخت نقدی، تاریخ سر رسید چک اول ابتدای دوره ۳۰ روزه از شروع کاروری خواهد بود. تاریخ سر رسید چک دوم ابتدای دوره ۳۰ روزه دوم و تاریخ چک های سوم تا آخر نیز به همین منوال خواهد بود.

۴ - ۳ - تعداد چک ها تابع طول دوره بازه زمانی خواهد بود.

۴ - ۴ - اگر دوره زمانی منطبق بر ۳۰ روز نباشد چک آخر متناسب با روزهای باقی مانده با تاریخ سر رسید ابتدای بخش باقی مانده صادر و به راه آهن تسلیم می گردد.

۴ - ۵ - برای شرایط پرداخت اعتباری (غیر نقدی) به ازای هر ماه شمسی اعتبار (حداکثر تا سه ماه شمسی)، سه (۳) درصد به قیمت های نرخ حق دسترسی به خطوط ریلی اضافه خواهد شد.

۵- برنامه زمان بندی حرکت قطار

۵ - ۱ - راه آهن در هر سال، ۴ مرتبه به تفکیک هر کدام از فصل های بهار، تابستان، پاییز و زمستان برنامه زمان بندی حرکت قطارهای کامل باری (با لحاظ حرکت قطارهای مسافری) را اعلان عمومی (اصلاح، تکمیل، به روز آوری یا تمدید) می نماید.

۵ - ۲ - معاونت، برنامه زمان بندی حرکت قطارها را حداقل ۱ ماه پیش از شروع فصل جدید به صورت عمومی اعلان و در دسترس عموم قرار می دهد و فایل آن را به صورت مکتوب و الکترونیک به انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته ارسال می نماید.

۵ - ۳ - حداقل تعداد قطار کامل مورد درخواست کارور، روزانه یک قطار رفت یا برگشت می باشد. تواتر زمانی

بین اعزام قطارها (فاصله زمانی بین اعزام قطارهای رفت و یا برگشت) طبق توافق فی ما بین راه آهن و کارور خواهد بود. همچنین حداقل بازه زمانی مورد درخواست کارور یک (۱) ماه و حداکثر سه (۳) ماه می باشد. تبصره: در صورتی که در مسیری تقاضای قطار کامل وجود نداشته باشد، مشروط بر وجود ظرفیت خالی در آن مسیر، معاونت میتواند نسبت به کاهش حداقل تعداد قطار کامل مورد درخواست کارور اقدام نماید.

۶- خرابی قطار (ناشی از لکوموتیو، واگن باری و علل مربوط به مامورین راهبر)

۶ - ۱ - در صورت وقوع خرابی قطار (ناشی از لکوموتیو، واگن باری و علل مربوط به مامورین راهبر)، آن سرویس قطار کارور از شمول برنامه زمان بندی مربوطه خارج و کارور موظف است نرخ حق دسترسی به خطوط ریلی مربوط به آن سرویس را به طور کامل به راه آهن پرداخت نماید.

۶ - ۲ - حداکثر خرابی موثر در حین سیر (به هر دلیل در بلاک یا در راه یا در ایستگاه بین راه) ناشی از لکوموتیوها یا واگن های باری قطار و یا علل مربوط به مامورین راهبر قطار، ده (۱۰) درصد کل اعزام قطارهای کارور در دوره زمانی توافق شده می باشد.

۶ - ۳ - در صورتی که خرابی موثر در حین سیر قطار (به هر دلیل در بلاک یا در راه یا در ایستگاه بین راه) ناشی از لکوموتیوها یا واگن های باری قطار و یا مامورین راهبری قطار، بیش از ده (۱۰) درصد گردد، کارور موظف است ضمن پرداخت نرخ حق دسترسی به خطوط ریلی مربوط به آن سرویس، خسارتی معادل حق دسترسی کامل به خطوط ریلی برای آن سرویس را به راه آهن پرداخت نماید.

۶ - ۴ - در صورتی که حداکثر خرابی موثر در حین سیر قطار (به هر دلیل در بلاک یا در راه یا در ایستگاه بین راه) ناشی از لکوموتیوها یا واگن های باری قطار و یا مامورین راهبری قطار، از بیست (۲۰) درصد بیشتر گردد، راه آهن می تواند مجوز کارور را از ادامه کاروری قطار در آن مسیر در آن دوره زمانی لغو نماید.

۶ - ۵ - انفصال واگن و یا لکوموتیو قطار در حین سیر، به علت هر گونه خرابی به تشخیص و تایید پایگاه های تعمیراتی لکوموتیوها و پست بازدید فنی در ایستگاه های تشکیلاتی و در ایستگاه های طول خط به تشخیص مامورین مربوطه و مطابق مقررات سیر و حرکت و ایمنی انجام می گردد.

۶ - ۶ - زمان بندی ادامه سیر قطار با خرابی در حین سیر لکوموتیو یا واگن های باری قطار و یا با علل مربوط به مامورین راهبری قطار با رعایت حداکثر همکاری ممکن در اولین زمان (طبق گراف حرکت سایر قطارها) از سوی راه آهن به تشخیص کنترل منطقه ای که قطار در آن سیر می نماید، خواهد بود.

۶ - ۷ - اعزام واگن(ها) یا لکوموتیو(های) منفصل شده از قطار به دلیل خرابی در حین سیر با رعایت حداکثر همکاری ممکن در اولین زمان با تشخیص کنترل منطقه انجام می گردد.

۶ - ۸ - مرجع تعیین علت عدم حرکت قطار ناشی از قصور یا عدم قصور کارور از مبدا یا ادامه سیر قطار طبق برنامه زمان بندی، کنترل منطقه و تائید کنترل مرکزی راه آهن می باشد. در این گونه موارد لازم است کنترل منطقه، تلفنگرام فوری (یا از طریق بسترهای الکترونیک با حضور کارور) بلافاصله بعد از بروز مشکل (حداکثر نیم ساعت بعد از بروز مشکل) به کنترل مرکزی راه آهن (با رونوشت به کارور) ارسال نموده و علت را نیز به طور دقیق و جزئی با شرح کامل ذکر نماید.

۶ - ۹ - در صورت اعتراض کارور به تشخیص کنترل منطقه نسبت به دلیل عدم حرکت قطار طبق برنامه زمان بندی، لازم است کارور حداکثر ۳ روز کاری پس از بروز مشکل، اعتراض خود را طی نامه مکتوب از طریق

اتوماسیون اداری به معاونت ارسال نماید تا موضوع مورد رسیدگی نهایی قرار گیرد. نظر معاونت در این خصوص فصل الخطاب خواهد بود.

۶ - ۱۰- در صورتی که به علت های مربوط به راهبران قطار از جمله مبادله مامورین راهبری قطار، آن قطار از شمول برنامه زمان بندی خارج گردد، آن سرویس قطار جزء خرابی قطار در نظر گرفته می شود. ادامه سیر این سرویس قطار تابع نظر کنترل منطقه خواهد بود.

۷- خرابی شبکه زیربنایی ریلی

۷ - ۱ - حداکثر خرابی شبکه زیربنایی ریلی (به هر دلیل غیر از فورس ماژور) چهار (۴) درصد کل اعزام های قطار کارور در دوره زمانی توافق شده می باشد. در صورت وقوع، آن سرویس قطار کارور از برنامه زمان بندی مربوطه خارج و معاونت موظف است نرخ حق دسترسی به خطوط ریلی مربوط به آن سرویس مشابه قطارهای عادی محاسبه نماید.

۷ - ۲ - در صورتی که حداکثر خرابی شبکه زیربنای ریلی (به هر دلیل غیر از فورس ماژور) بیش از چهار (۴) درصد گردد، راه آهن حق دسترسی آن سرویس را اخذ نخواهد کرد.

۷ - ۳ - زمان بندی ادامه سیر قطار که با خرابی شبکه زیربنایی ریلی مواجه شده است با رعایت حداکثر همکاری ممکن در اولین زمان (طبق گراف حرکت سایر قطارها) از سوی راه آهن به تشخیص کنترل منطقه ای که قطار در آن سیر می نماید، خواهد بود.

۷ - ۴ - در صورت عبور شاخص خرابی های شبکه زیربنایی از ده درصد، کارور میتواند به صورت یک طرفه قرارداد کاروری قطار کامل را با راه آهن فسخ نماید.

۸- مامورین راهبری قطار

۸ - ۱ - مامورین راهبری قطار، لکوموتیوران و رئیس قطار باری که دارای گواهی نامه سیر معتبر باشند میباشد.

۸ - ۲ - تامین مامورین راهبری قطار (لکوموتیوران و رئیس قطار باری به تعداد مکفی مطابق با استانداردهای مورد نیاز جهت تامین نیروی انسانی همراه با پیش بینی امکانات رفاهی مانند خوابگاه، ایاب و ذهاب، تامین غذا، آموزش، خدمات آموزشی، لباس، کیف، و ...)، به طوری که در طول زمان سیر قطار خللی ناشی از کمبود مامور برای سیر قطار به وجود نیاید، بر عهده و مسئولیت کامل کارور است.

۸ - ۳ - تعیین تعداد مامورین راهبر مورد نیاز جهت تخصیص به مسیرهای مورد تقاضای کارور طبق ضوابط و مقررات سیر و حرکت تعیین میگردد.

۸ - ۴ - کلیه وظایف مامورین راهبر قطار کارور، مطابق مقررات سیر و حرکت و ایمنی راه آهن خواهد بود.

۸ - ۵ - تهیه و تحویل بی سیم و دیگر تجهیزات مورد نیاز به مامورین راهبر قطار بر عهده کارور خواهد بود.

۸ - ۶ - کارور موظف است به نحوی عمل نماید که مبادله مامورین راهبری قطار در طول مسیر (در صورت نیاز) و حین سیر قطار بدون کوچکترین خللی در برنامه زمان بندی حرکت قطار انجام گردد.

۹- امداد قطار مسافری توسط لکوموتیو قطار

۹ - ۱ - در شرایط اضطرار و اجتناب ناپذیر استفاده از لکوموتیو قطار باری کارور، به منظور انجام عملیات امداد فقط قطار مسافری (و امداد قطار باری صرفاً جهت آزادی بلاک) با درخواست کنترل منطقه و اخذ تلفنگرام

تأییدی از کنترل مرکزی و با رعایت مقررات و دستورالعمل های فنی می تواند انجام شود.

- ۹ - ۲- در صورت استفاده از لکوموتیو قطار باری کارور جهت امداد به نحوی که در برنامه حرکت قطار اختلال ایجاد نماید، راه آهن برای آن سرویس قطار، نرخ حق دسترسی به خطوط ریلی مشابه نرخ قطار عادی اخذ شود.
- ۹ - ۳- در صورتی که لکوموتیو قطار کارور برای امداد قطار مسافری استفاده گردد، راه آهن موظف است در اولین فرصت ممکن لکوموتیو سالم جایگزین آن سرویس قطار کارور نماید و ادامه سیر آن قطار را میسر سازد. لکوموتیو تامین شده از سوی راه آهن تا برگشت لکوموتیو کارور (لکوموتیوی که برای امداد قطار مسافری استفاده شده است) در اختیار کارور خواهد بود. راه آهن از این بابت حق مطالبه هزینه مازاد را ندارد. همچنین حداکثر زمان برگشت و تحویل لکوموتیو کارور ۴۸ ساعت خواهد بود.
- ۹ - ۴- در صورتی که به دلیل استفاده راه آهن از لکوموتیو کارور در امور امداد، کارور نتواند تعهدات خود را در اجرای سایر قطارها انجام دهد، عدم انجام تعهدات کارور برای قطارهای متاثر، مشمول خسارت های تعیین شده نمی گردد.

- ۹ - ۵- در مواقعی که دو قطار مربوط به کارور یا دو کارور در دو طرف بلاک موجود باشد اولویت امداد قطار مسافری (و امداد قطار باری صرفاً جهت آزادی بلاک) توسط کنترل منطقه مشخص می گردد.

۱۰- آرایش قطار

- ۱۰ - ۱- حداکثر طول و حداکثر بار محوری قطار در مسیرهای مبدا مقصدی (طبق بارنامه) مطابق اعلام راه آهن خواهد بود.

۱۱- سامانه رهگیری لکوموتیو

- ۱۱ - ۱- لکوموتیوهای کارور می بایست مجهز به سیستم های رهگیری آنلاین موقعیت، سرعت، دوربین و ATC باشد.
- ۱۱ - ۲- کلیه دیتاها، نرم افزارها و اطلاعات موقعیت و سرعت واگن، لکوموتیو و قطار بایستی به صورت آنلاین بر خط، به صورت الکترونیکی در سامانه توسعه داده شده توسط راه آهن، در اختیار راه آهن قرار گیرد.

۱۲- نحوه صدور بارنامه قطار

- ۱۲ - ۱- کارور موظف است برای هر واگن باردار یا خالی قطار خود بارنامه طبق رویه های جاری با اطلاعات صحیح و دقیق تکمیل نماید.

۱۳- سوانح و حوادث، ایمنی

- ۱۳ - ۱- در مسئولیت های مرتبط با خسارات طرفین و شخص ثالث (حوادث / سوانح) مطابق تبصره ۱ و ۲ ماده ۲ و آیین نامه اجرایی تبصره ۳ ماده ۲ قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی عمل می گردد.
- ۱۳ - ۲- تعیین سهم میزان تقصیر در سوانح مطابق بند ۱ به عهده کمیسیون مناطق و در صورت اعتراض کارور بر اساس نظر کمیسیون عالی سوانح راه آهن تعیین خواهد بود. و در این خصوص بر اساس آئین نامه های مربوطه عمل خواهد شد
- ۱۳ - ۳- در هنگام بروز سوانح و حوادث، راه آهن مسئولیت جمع آوری سوانح را در اولین فرصت ممکن بر عهده دارد.

۱۳ - ۴ - تقسیم هزینه ها و جبران خسارات سانحه بین کارور و راه آهن طبق تصمیم کمیسیون سوانح منطقه ای که سانحه یا حادثه در آن اتفاق افتاده است خواهد بود.

۱۳ - ۵ - در صورت اعتراض کارور به تشخیص کمیسیون سوانح منطقه، کارور حق ارجاع موضوع به کمیسیون عالی سوانح را خواهد داشت. کمیسیون عالی سوانح راه آهن مسئولیت تعیین مقصر و میزان آن را بر عهده دارد.

۱۳ - ۶ - کلیه مسئولیت های مربوط به حرکت سالم و ایمن از نظر ناوگان قطار و راهبری قطار بر عهده کارور می باشد.

۱۳ - ۷ - کارور ملزم به رعایت کلیه مقررات و بخش نامه ها و دستورالعمل های مربوطه خواهد بود.

۱۴-ارایه درخواست کارور

۱۴ - ۱ - کارور متقاضی لازم است حداقل ۲۰ روز قبل از شروع فصل جدید، اصل درخواست مکتوب خود را منضم به مستندات (پروانه فعالیت ریلی باری، مشخصات مسیر، مشخصات ناوگان مورد نظر اعم از ملکی و اجاره ای، مشخصات محمولات) طی ارسال الکترونیکی به اتوماسیون اداری و همچنین ارسال فیزیکی به دبیرخانه معاونت تحویل نموده و رسید دریافت کرده باشد.

۱۴ - ۲ - اجاره نامه ها، تفاهم نامه ها و قراردادهای نقل و انتقال ناوگان جهت بهره برداری کارور قطار کامل، پیش از ارسال درخواست میبایست به اطلاع و تایید اداره کل بازرگانی داخلی برسد.

۱۴ - ۳ - همزمان با ارایه درخواست کارور به معاونت، چک های مالی تقاضای مورد نظر (مربوط به حق دسترسی به خطوط ریلی) به دبیرخانه اداره کل امور مالی راه آهن تحویل و رسید دریافت می گردد. کپی از رسید به معاونت تحویل می گردد.

۱۴ - ۴ - پس از احراز شرایط لازم، مجوز اجرای قطار کامل توسط معاونت به متقاضی در فصل مربوطه اعطا میگردد.

۱۴ - ۵ - معاونت حداقل ده روز قبل از شروع فصل جدید نسبت به اعلام نهایی و قطعی اعطا یا عدم اعطای مجوز اجرای قطار کامل به متقاضیان اقدام خواهد نمود.

۱۵-اختلافات مالی

۱۵ - ۱ - در اختلافات مالی، کمیته حل اختلاف به صورت سه جانبه از طرف نمایندگان راه آهن، کارور و یک کارشناس مرضی الطرفین تشکیل می گردد. موارد نامنتطبق برابر ضوابط و مقررات جاری کشور رسیدگی می گردد.

۱۶-قابلیت تهاثر خسارات مالی

۱۶ - ۱ - خسارات مالی وارده به دو طرف ناشی از عدم انجام تعهدات مربوطه، قابل تهاثر و تسویه با یکدیگر می باشد.

۱۷-شرایط فورس ماژور

۱۷ - ۱ - فورس ماژور عبارت است از وقوع هرگونه حادثه خارجی غیرقابل کنترل، غیرقابل دفع و غیرقابل پیش بینی که ناشی از فعل یا ترک فعل هیچ یک از طرفین قرارداد نباشد؛ از جمله مصادیق آن می توان به سیل،

زلزله، آتش‌سوزی و دیگر حوادث طبیعی، جنگ، بحران‌های مالی، امنیتی و کارگری خارج از کنترل، قطعی گسترده شبکه‌های ارتباطی و بحران در تامین سوخت اشاره کرد که موجب توقف یا تاخیر در اجرای دستورالعمل گردد و انجام موضوع دستورالعمل حاضر را به تاخیر اندازد.

۱۷ - ۲- در صورت حدوث فورس مازور برای هر یک از طرفین، می‌بایست مراتب مزبور ظرف مدت حداکثر ۵ روز از تاریخ وقوع فورس مازور کتباً به طرف مقابل اطلاع داده شود. در حالت فورس مازور هیچ یک از طرفین حق هیچگونه ادعایی نسبت به یکدیگر نخواهند داشت. چنانچه فورس مازور بیش از یک سوم مدت قرارداد بطول انجامد طرف مقابل می‌تواند قرارداد را فسخ نموده و مراتب فسخ را به صورت رسمی به طرف متاثر از فورس مازور اطلاع دهد.

۱۸- تامین ناوگان و کیفیت تعمیرات

۱۸ - ۱ - تامین واگن‌ها و لکوموتیوهای مکفی سالم و آماده به کار (به صورت ملکی یا غیر ملکی)، برای راه اندازی قطار باری طبق برنامه زمان بندی در مسیر حرکت بر عهده و مسئولیت کامل کارور می‌باشد به نحوی که خللی در سیر قطار ناشی از کمبود و خرابی واگن‌ها یا لکوموتیوها به هر دلیل به وجود نیاید.

۱۸ - ۲ - حداکثر تعداد ناوگان مورد نیاز جهت تخصیص به مسیرهای مورد تقاضای کارور با هماهنگی بخش خصوصی توسط اداره کل سیروحرکت تعیین میگردد.

۱۸ - ۳ - کارور بایستی به نحوی عمل نماید که کیفیت تعمیرات، کنترل فنی و بازرسی واگن‌ها و لکوموتیوهای قطار در بالاترین سطح کیفی بوده به طوری که از این بابت کمترین توقف و انفصال از سوی پست‌های بازدید، پایگاه‌های تعمیراتی لکوموتیو و خرابی در حین سیر واگن یا لکوموتیو یا مامورین راهبری به وجود آید.

۱۸ - ۴ - انجام انواع تعمیرات و تامین قطعات یدکی مورد نیاز واگن‌ها و لکوموتیوهای قطار و تامین مواد مصرفی از قبیل انواع روغن، آب، شن، کفش خط، چراغ انتها، ملزومات فنی مصرفی و سایر موارد برای سیر سالم و ایمن قطار بر عهده کارور است.

۱۸ - ۵ - شرکت راه آهن هیچ گونه مسئولیتی در قبال هر گونه توافق میان کارورها در خصوص واگذاری و دریافت واگن، لکوموتیو و تبادل نیروی انسانی ندارد.

۱۹- دیگر تعهدات کارور

۱۹ - ۱ - کارور حق واگذاری بهره برداری از قطار خود به غیر را بجز موافقت کتبی راه آهن ندارد.

۱۹ - ۲ - پس از انجام ۵۰ درصد اعزام قطارهای توافق شده، کارور می‌تواند نسبت به معرفی کارور جایگزین برای ادامه سیر قطارهای توافق شده در دوره زمانی مربوطه در مسیر مربوطه به راه آهن اقدام نماید. در صورت موافقت راه آهن، چک‌های مربوطه به تناسب برگشت داده خواهد شد و چک‌های مساوی از کارور جایگزین اخذ خواهد شد.

۱۹ - ۳ - لازم است کارور به نحوی عمل نماید که برکه توزین واگن‌ها در ابتدای حرکت قطار به برنامه الصاق شده باشد.

۱۹ - ۱ - کلیه قوانین و مقررات مانند مقررات سیر و حرکت، ایمنی و نظارت بر شبکه و قوانین بازرگانی که تا شروع قرارداد مربوطه وجود دارد، ملاک عمل بوده و کارور موظف به تبعیت و اجرای آن‌ها می‌باشد.

۱۹ - ۲ - قوانین و مقررات جدیدی که بعد از شروع توافق مربوطه ابلاغ می‌گردد، از طرف کارور لازم الاجرا می‌باشد.

باشد. در این گونه موارد اگر اجرای قوانین و مقررات جدید بار مالی برای کارور داشته باشد، راه آهن موظف به جبران یا تهاتر آن با بدهی کارور می باشد. مرجع ابلاغ کننده مقررات و دستور العمل های جدید کمیسیون عالی سوانح راه آهن می باشند.

۲۰- دیگر تعهدات راه آهن

- ۲۰ - ۱ - مسئولیت آماده سازی شبکه زیربنایی ریلی به طوری که قطارهای توافق شده در مدت زمان توافق شده در مسیر توافق شده بتوانند از آن بدون هیچ گونه مشکلی استفاده نمایند، برعهده راه آهن خواهد بود.
- ۲۰ - ۲ - ۲۰ - ۲ - مسئولیت صدور اجازه حرکت به قطار کارور از مبدا تا مقصد، به نحوی که مطابق برنامه زمان بندی حرکت قطار، از ایستگاه مبدا حرکت، از ایستگاه های مسیر عبور و به ایستگاه مقصد ورود نماید، برعهده راه آهن خواهد بود.
- ۲۰ - ۳ - کلیه مسئولیت های مربوط به سیر ایمن قطار از نظر شبکه زیر بنایی ریلی و مدیریت ترافیک بر عهده شرکت راه آهن است.
- ۲۰ - ۴ - تامین سوخت گازوئیل لکوموتیو بر عهده راه آهن و پرداخت هزینه تمام شده آن بر عهده کارور می باشد.
- ۲۰ - ۱ - انجام عملیات اتصال و انفصال (مانور)، تشکیل و تنظیم قطارهای کامل در ایستگاههای مبدا و مقصد طبق برنامه زمان بندی توافق شده بر عهده راه آهن می باشد.
- ۲۰ - ۲ - در صورت واگذاری عملیات ایستگاه یا ایستگاه ها به بخش خصوصی، مسئولیت و تعهدات بند ۲۰-۱ با هماهنگی راه آهن به بخش خصوصی واگذار خواهد شد.
- ۲۰ - ۳ - شرکت راه آهن دسترسی کارور را به سامانه صدور بارنامه برای واگن های قطار(های) خود برقرار می نماید.
- ۲۰ - ۴ - شرکت راه آهن سامانه نرم افزار یکپارچه خاص این دستور العمل (در حوزه قطار کامل و عملیات مانور) را با استفاده از سامانه های موجود یا توسعه سامانه جدید، جهت دریافت و ارایه انواع دیتاهای مورد نیاز و ارایه گزارشات متنوع مورد نیاز در حوزه های فنی، بهره برداری، بهره وری و مالی را طی حداکثر ۶ ماه پس از تصویب این دستور العمل اجرایی و عملیاتی کرده و در اختیار ذینفعان مختلف در راه آهن و کارور قرار می دهد.