

ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ
О ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЯХ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ
ПЕРЕВОЗОК И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ОБЪЕКТАХ (СЛКП)

СОГЛАШЕНИЕ

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

1 февраля 1991 г.

(НЦПИ)

Договаривающиеся Стороны,
желая содействовать облегчению международных перевозок грузов,
понимая, что ожидающийся рост международных перевозок грузов
является следствием расширения международной торговли,
сознавая неблагоприятные последствия такого развития для
окружающей среды,
подчеркивая важную роль комбинированных перевозок для уменьшения
напряженности в сети европейских автомобильных дорог, в частности в
трансальпийском сообщении, и для уменьшения ущерба, наносимого
окружающей среде,
будучи убежденными, что для повышения эффективности международных
комбинированных перевозок в Европе и их привлекательности для
потребителей существенное значение имеет установление правовых рамок,
определяющих согласованный план развития комбинированных перевозок и
инфраструктуру, необходимую для их осуществления, на основе
согласованных международных параметров и стандартов,
договорились о нижеследующем:

Глава I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1

Определения

При применении настоящего Соглашения:

- а) термин "комбинированная перевозка" означает перевозку грузов на одной и той же транспортной единице с использованием нескольких видов транспорта;
- б) термин "сеть важнейших линий международных комбинированных перевозок" охватывает все железнодорожные линии, которые считаются важными для международных комбинированных перевозок, если:
- i) в настоящее время они используются для регулярных международных комбинированных перевозок (например, съемных кузовов, контейнеров, полуприцепов);
 - ii) они используются в качестве важнейших вспомогательных линий для международных комбинированных перевозок;
 - iii) ожидается, что они станут в ближайшем будущем важнейшими линиями комбинированных перевозок (как определено в пунктах "i" и "ii");
- с) термин "соответствующие объекты" охватывает используемые для комбинированных перевозок терминалы, пограничные пункты, станции обмена групп вагонов, станции смены колесных пар и железнодорожно-паромные переправы / порты, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок.

Статья 2

Определение сети

Договаривающиеся Стороны принимают положения настоящего Соглашения в качестве согласованного международного плана развития и функционирования сети важнейших линий международных комбинированных перевозок и соответствующих объектов, именуемой ниже "сеть" международных комбинированных перевозок", который они намерены осуществить в рамках национальных программ. Сеть международных комбинированных перевозок включает железнодорожные линии, указанные в Приложении I к настоящему Соглашению, используемые для комбинированных перевозок терминалы, пограничные пункты, станции смены колесных пар и железнодорожно-паромные переправы / порты, которые имеют важное

значение для международных комбинированных перевозок и которые приводятся в Приложении II к настоящему Соглашению.

Статья 3

Технические характеристики сети

Железнодорожные линии сети международных комбинированных перевозок должны соответствовать характеристикам, указанным в Приложении III к настоящему Соглашению, либо будут приведены в соответствие с положениями этого Приложения в ходе работ по дальнейшему усовершенствованию, которые будут проводиться в рамках национальных программ.

Статья 4

Цели в области перевозок

В полях облегчения международных комбинированных перевозок, осуществляемых по сети международных комбинированных перевозок, Договаривающиеся Стороны принимают соответствующие меры для достижения эксплуатационных характеристик и минимальных стандартов для поездов, используемых в комбинированных перевозках, и соответствующих объектов, указанных в Приложении IV к настоящему Соглашению.

Статья 5

Приложения

Приложения к настоящему Соглашению являются составной частью Соглашения. Новые приложения, охватывающие другие аспекты комбинированных перевозок, могут быть добавлены к Соглашению в соответствии с процедурой внесения поправок, определенной в статье 12.

Глава II. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 6

Определение депозитария

Депозитарием настоящего Соглашения является Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

Статья 7

Подписание

1. Настоящее Соглашение открыто для подписания в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве государствами, которые являются членами Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, либо допущены к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктами 8 и 11 Положения о круге ведения этой Комиссии, с 1 апреля 1991 года до 31 марта 1992 года.

2. Такое подписание подлежит ратификации, принятию или утверждению.

Статья 8

Ратификация, принятие или утверждение

1. Настоящее Соглашение подлежит ратификации, принятию или утверждению в соответствии с пунктом 2 статьи 7.

2. Ратификация, принятие или утверждение осуществляются путем сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций документа, составленного в должной форме.

Статья 9

Присоединение

1. Настоящее Соглашение открыто для присоединения к нему любого государства, указанного в пункте 1 статьи 7 с 1 апреля 1991 года.

2. Присоединение осуществляется путем сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций соответствующего

документа.

Статья 10

Вступление в силу

1. Настоящее Соглашение вступает в силу по истечении 90 дней с того дня, в который правительства восьми государств сдадут на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении при условии, что одна или несколько линий сети международных комбинированных перевозок непрерывно соединяют территории по крайней мере четырех государств, сдавших на хранение такой документ.

2. В случае невыполнения указанного выше условия Соглашение вступает в силу по истечении 90 дней со дня сдачи на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, при наличии которого это условие будет выполнено.

3. В отношении каждого государства, которое сдаст на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении после даты, начиная с которой исчисляется срок 90 дней, указанный в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, Соглашение вступает в силу по истечении 90 дней со дня сдачи на хранение этого документа.

Статья 11

Ограничения в применении настоящего Соглашения

1. Никакое положение настоящего Соглашения не должно толковаться как препятствующее какой-либо из Договаривающихся Сторон принимать совместимые с Уставом Организации Объединенных Наций и ограничиваемые существующим положением меры, которые она считает необходимыми для обеспечения своей внешней или внутренней безопасности.

2. Эти меры, которые должны носить временный характер, немедленно доводятся до сведения депозитария с указанием их характера.

Статья 12

Урегулирование споров

1. Любой спор между двумя или более Договаривающимися Сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения, который Стороны в споре не могут разрешить путем переговоров или другими средствами урегулирования, передается в арбитраж по заявлению одной из Договаривающихся Сторон, между которыми возник спор, и передается соответственно одному или нескольким арбитрам, избранным по общему согласию Сторон в споре. Если в течение трех месяцев со дня представления просьбы о рассмотрении дела в арбитраже Стороны в споре не придут к согласию относительно выбора арбитра или арбитров, любая из этих Сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой о назначении единого арбитра, которому спор передается на разрешение.

2. Решение арбитра или арбитров, назначенных в соответствии с положениями пункта 1 настоящей статьи, имеет обязательную силу для Договаривающихся Сторон в споре.

Статья 13

Оговорки

Каждое государство может при подписании настоящего Соглашения или при сдаче на хранение ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении уведомить депозитария, что оно не считает себя связанным статьей 12 настоящего Соглашения.

Статья 14

Внесение поправок в Соглашение

1. В настоящее Соглашение могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье, за исключением случаев, предусмотренных в статьях 15 и 16.

2. По просьбе любой Договаривающейся Стороны любое ее предложение о внесении поправки в настоящее Соглашение рассматривается Рабочей группой по комбинированным перевозкам европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций.

3. В случае одобрения поправки большинством в две трети

присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся Сторон Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций направляет поправку всем Договаривающимся Сторонам для ее принятия.

4. Любая предлагаемая поправка, направляемая в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, вступает в силу в отношении всех Договаривающихся Сторон через три месяца с момента окончания периода продолжительностью двенадцать месяцев, который исчисляется с даты ее направления, если в течение этого периода в двенадцать месяцев Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций не был уведомлен о возражении против предлагаемой поправки каким-либо государством, являющимся Договаривающейся Стороной.

5. Если против предлагаемой поправки было направлено уведомление о возражении в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, поправка считается не принятой и не имеет силы.

Статья 15

Внесение поправок в Приложения I и II

1. В Приложения I и II к настоящему Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, изложенной в настоящей статье.

2. По просьбе любой Договаривавшейся Стороны любое ее предложение о внесении поправки в Приложения I и II рассматриваются Рабочей группой по комбинированным перевозкам Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций.

3. В случае одобрения поправки большинством присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся Сторон Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций направляет предлагаемую поправку непосредственно заинтересованным Договаривающимся Сторонам для ее принятия. Для целей настоящей статьи Договаривающаяся Сторона считается непосредственно заинтересованной, если в случае включения новой линии, важнейшего терминала пограничного пункта, станции смены колесных пар или железнодорожно-паромной переправы / порта или в случае их соответствующего изменения ее территория пересекается этой линией или непосредственно соединяется с важнейшим терминалом или если рассматриваемый важнейший терминал, пограничный пункт, станция смены колесных пар или конечный пункт железнодорожно-паромной переправы / порта расположены на указанной территории.

4. Любая предложенная поправка, направляемая в соответствии с пунктами 2 и 3 настоящей статьи, считается принятой, если в течение шестимесячного срока с даты ее направления депозитарием ни одна из непосредственно заинтересованных Договаривающихся Сторон не уведомит Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о том, что она возражает против предложенной поправки.

5. Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает всем Договаривающимся Сторонам о любой принятой таким образом поправке, которая вступает в силу через три месяца со дня сообщения о ней депозитарием.

6. Если против предлагаемой поправки было направлено уведомление о возражении в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, поправка считается непринятой и не имеет силы.

7. Секретариат Европейской экономической комиссии безотлагательно информирует депозитария о Договаривающихся Сторонах, которые непосредственно заинтересованы в предложенной поправке.

Статья 16

Внесение поправок в Приложения III и IV

1. В Приложения III и IV к настоящему Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.

2. По просьбе любой Договаривающейся Стороны любое ее предложение о внесении поправки в Приложения III и IV рассматривается Рабочей группой по комбинированным перевозкам Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций.

3. В случае одобрения поправки большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся Сторон Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций направляет поправку всем Договаривающимся Сторонам для ее принятия.

4. Любая предложенная поправка, направляемая в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, вступает в силу через шесть месяцев с даты ее направления, если одна пятая Договаривающихся Сторон не уведомит Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о том, что они возражают против этой поправки. В противном случае поправка вступает в

силу в отношении всех Договаривающихся Сторон, за исключением тех, которые до даты вступления ее в силу уведомили Генерального секретаря о том, что они не принимают предложенную поправку.

5. Генеральный секретарь сообщает всем Договаривающимся Сторонам о любой принятой поправке, которая вступает в силу через три месяца со дня этого сообщения.

6. Если против предлагаемой поправки было направлено возражение в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, поправка считается непринятой и не имеет силы.

Статья 17

Защитительная оговорка

Положения настоящего Соглашения не могут иметь преобладающей силы над теми положениями, которые некоторые государства могут быть вынуждены применять в отношениях между собой в соответствии с другими многосторонними договорами, такими, как Римский договор 1957 года о создании Европейского экономического сообщества.

Статья 18

Денонсация

1. Любая Договаривающаяся Сторона может денонсировать настоящее Соглашение путем письменного уведомления, адресованного Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

2. Денонсация вступает в силу по истечении одного года со дня получения Генеральным секретарем указанного уведомления.

Статья 19

Прекращение действия

Если после вступления в силу настоящего Соглашения число Договаривающихся Сторон составит менее восьми в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев, настоящее Соглашение теряет силу по истечении двенадцати месяцев после даты, когда восьмое государство перестало быть Договаривающейся Стороной.

Статья 20

Уведомления и сообщения депозитария

Помимо таких уведомлений и сообщений, которые могут определяться в настоящем Соглашении, функции Генерального секретаря Организации Объединенных Наций как депозитария определяются в части VII Венской конвенции о праве международных договоров, совершена в Вене 23 мая 1969 года.

Статья 21

Аутентичный текст

Подлинник настоящего Соглашения, тексты которого на английском, русском и французском языках являются равно аутентичными, сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Женеве первого февраля 1991 года.

(Подписи)

Приложение I

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ЛИНИИ, ИМЕЮЩИЕ ВАЖНОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ
МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК <*>

1. Португалия <*>

- C-E 05 (Фуэнтес-де-Оноро-) Вилар Формозу-Пампильоза-
Коимбра-Лиссабон

Порту
C-E 90 Лиссабон-Энтрокаменту-Марван (-Валенсия де Алькантара)

2. Испания <*>

- C-E 05 (Андай-) Ирун-Бургос-Медина-дель-Кампо-Фуэнтес-де-Оноро
(-Вилар Формозу)
Авила
C-E 07 (Андай-) Ирун-Бургос- ----- -Мадрид
Аранда-де-Дуэро
C-E 053 Мадрид-Кордоба-Бобадилья-Альхесирас
C-E 90 (Марван-) Валенсия де Алькантара-Мадрид-Барселона-Порт Боу
(-Сербере)
C 90/1 Валенсия-Барселона

3. Ирландия <*>

- C-E 03 (Ларн-Велфаст) -Дублин

4. Соединенное Королевство <*>

- C-E 03 Глазго-Странрар-Ларн-Велфаст- (Дублин) -Холихед-Кру-Лондон

Карлайл
.....
Фолкстон-Дувр (-Кале)
C 03/1 Лондон-Кардифф
C 03/2 Кливленд-Донкастер-Лондон

Лидс
C-E 16 Лондон-Хариадж (-Зебрюгге)
.....

5. Франция <*>

- C-E 05) Париж-Вордо-Андай (-Ирун)
C-E 07) Париж-Тулуза
C-E 15 (Кеви-) Феньи -Олнау-Париж- Дижон -Лион-Авиньон -

(Эркелин-) Жюмон Ле Крезо
.....
Тараскон-Марсель
Тараскон-Марсель
C 20 Лилль-Туркуэн (-Мускрон)
C-E 23 Дюнкерк-Олнау-Тьонвиль-Мец-Фруар-Туль-Кюльмон-Шадендре -

Дижон (-Валлорб)

C-E 25 (Беттамбург-) Тьонвиль-Мец-Страсбург-Мюлуз-
(-Базель)

Бельтор-Безансон-Дижон
.....
C 25 Тьонвиль-Апак (-Перль)
C-E 40 Гавр-Париж-Лерувиль-Онвиль-Мец-Ремийн-Форбах
(-Саарбрюккен)
C 40 Париж-Ле-Ман-Нант

Рени

C-E 42 Париж-Лерувиль-Нанси-Саребург-Реден-Страсбург (-Кель)
C 51 (Дувр-) Кале-Лилль-Париж
C-E 70 Париж-Макон-Амберье-Кюлоз-Модан (-Турин)
C-E 700 Лион-Амберье
C-E 90 (Порт Воу-) Сербер-Нарбон-Тараскон-Марсель-Ментона
(-Вентимилья)
C 90/2 Бордо-Тулуза-Нарбон

6. Нидерланды <*>

C-E 15 Амстердам-Гаага-Роттердам-Розендаль (-Антверпен)
C-35 Амстердам-Утрехт-Армен (-Эммерих)
C 10/1 Утрехт-Амерсфорт-Хенгело (-Бад Вентхайм)
C-B 16 (Харидж-) Хух ван Холланд-Роттердам-Утрехт
C 16 Роттердам-Тилбург-Венло (-Кельн)

7. Бельгия <*>

C-E 10) (Дувр-) Остенде-Брюссель-Льеж (-Ахен)
C-E 20)
C 20 (Туркуэн) Мускрон-Льеж-Монзен (-Ахен)
C-E 15 (Розендаль-) Антверпен-Брюссель-Кеви (-Феньи)
C 15 (Жюмон-) Эркелин-Шалеруа
C-E 25 Брюссель-Арлон-Стерпеник (-Клайнбеттинген)
C-E 22 (Харидж-) Зебрюгге-Брюгге

8. Люксембург <*>

C-E 25 (Стерпеник-) -Клайнбеттинген-Люксембург-Беттамбург
(-Тьонвиль)

9. Германия <*>

C 16 (Венло-) Менхенгладбах-Кельн
C 25 (Апак-) Перль-Триер-Кобленц
C-E 35 (Арнем-) Эммерих-Дуйсбург- Дюссельдорф -Кельн-Майнц -

Дюссельдорф-Нойс
.....
Мангейм-Карлсруэ (-Базель)
C-E 43 Франкфурт-на-Майне-Гейдельберг-Брухзаль-Штутгарт-Ульм -

Майнгейм
Аугсбург-Мюнхен-Фрейлассинг (-Зальцбург)
C-E 45 (Редби-) Путтгарден-Гамбург-Ганновер-Вебра-Гемюнден -
Нюрнберг-Аугсбург-Мюнхен (-Куфштейн)
C 45/1 (Фредерисия-) Фленсбург-Гамбург
C 45/2 Бремерхафен-Бремен-Ганновер
C 45/3 Травемюнде-Любек
C-E 451 Нюрнберг-Пассау (-Вельс)
C-E 51 (Гедзер-) Росток-Берлин/Зеддин-Лейпциг-Плауэн-Хоф-Нюрнберг
C-E 55) (Треллеборг-) Засниц Хафен-Штральзунд-Пазевальк -
C-E 61) -----
Нойштрелиц
Берлин/Зеддин-Дрезден-Бад Шандау (-Дечин)
C-E 10 (Льеж-) Ажен-Кельн-Дюссельдорф-Дортмунд-Мюнстер-Оснабрюк -
Бремен-Гамбург-Любек (-Ханко)
C 10/1 (Хенгело-) Бад Вентхайм-Оснабрюк
C-E 18 Гамбург-Вюхен-Берлин/Зеддин
C-E 20 (Льеж-) Ажен-Кельн-Дуйсбург-Дортмунд-Ганновер-Хельмштед -
Берлин/Зеддин-Франкфурт-на-Одере (-Куновице)
C-E 30 Дрезден-Герлиц (-Згоржелец)
C-E 32 Франкфурт-на-Майне-Ханау-Флиден-Вебра-Лейпциг
C-E 40 (Форбах-) Саарбрюккен-Людвигсхафен-Мангейм-Франкфурт-на-
Майне-Гемюнден-Нюрнберг-Ширндинг (-Хеб)
C-E 42 (Страсбург-) Кель-Аппенвейер-Карлсруэ-Мюлаккер-Штутгарт

Оффенбург
C-E 46 Майнц-Франкфурт-на-Майне

10. Швейцария <*>

- С-Е 23 (Дижон-) Валлорб-Лозанна-Бриг

С-Е 25 (Мюлуз-) Базель-Ольтен-Верн-Бриг (-Домодоссола)
С-Е 35 (Карлсруэ-) Базель-Ольтен-Кьяссо (-Милан)
С 35 (Карлсруэ-) Базель-Бругг-Иммензе-Белинзона- (-Луино)

Кьяссо (-Милан)
С-Е 50 (Кюлоз-) Женева-Лозанна-Верн-Цюрих-Бухс (-Инсбрук)

11. Италия <*>

- С-Е 25 (Бриг-) Домодоссола-Новара-Милан-Генуя
С-Е 35 (Кьяссо-) Милан-Болонья-Флоренция-Рим-Неаполь-Салерно -

Сан-Джованни-Мессина
С 35 (Белинзона-) Луино-Галларате-Ро-Милан
С-Е 45 (Инсбрук-) Бренnero-Верона-Болонья-Анкona-Фоджия-Бари-
Бриндизи
.....
С-Е 55 (Арнольдштайн-) Тарвизио-Удине-Венеция-Болонья

Триест
.....
С-Е 70 (Модан-) Турин-Ро-Милан-Верона-Триест-Вилла Опичина
(-Сежана)
С-Е 72 Турин-Генуя
С-Е 90 (Ментона-) Вентимилья-Генуя-Пиза-Ливорно-Рим

С 90/1 Специя-Фиденца-Парма
С 90/2 Ливорно-Пиза-Флоренция

12. Норвегия <*>

- С-Е 45 Осло- (-Корншо)
С 61 Осло (-Шарлоттенберг-Стокгольм)

13. Швеция <*>

- С 10/2 Стокгольм (-Турку)
С-Е 45 (Корншо-) Гетеборг-Хельсингборг (-Хельсингер)
С 45/1 Гетеборг (-Фредериксхавн)
С 45/3 Мальме (-Травемюнде)
С-Е 53 Хельсингборг-Хесслехольм
С-Е 55) Стокгольм-Хесслехольм-Мальме-Треллеборг (-Засниц Хафен)
С-Е 61)
С 55 Халльсберг-Гетеборг
С-Е 59 Мальме-Истад (-Щецин)
С 61 (Осло-) Шарлоттенберг-Карлстадт-Халльсберг-Стокгольм

14. Дания <*>

- С-Е 45 (Хельсингборг-) Хельсингер-Копенгаген-Ньюкобинг-Редби
(-Путтгарден)
С 45/1 (Гетеборг-) Фредериксхавн-Орхус-Фредерисия (-Фленсбург)

Копенгаген
С-Е 530 Ньюкобинг-Гедзер (-Росток)
Орхус-Фредерисия

15. Австрия <*>

- С-Е 43 (Фрейлассинг-) Зальцбург
С-Е 45 (Мюнхен-) Куфштейн-Вергль-Инсбрук (-Бреннер)
С-Е 451 (Нюрнберг-Пассау) Вельс
С-Е 55 Линц-Зальцбург-Шварцах Санкт-Фейт-Филлах-Арнольдштейн
(-Тарвизио)
С-Е 551 (Горни-Джориште-) Зуммерау-Линц-Зельцталь-Санкт-Михаэль

C-E 65 (Бржецлав-) Бернхардшталь-Вена-Земмеринг-Брук-на-Муре-
Клагенфурт-Филлах-Розенбах (-Есенице)
C-E 67 Брук-на-Муре-Грац-Шпильфельд Штрас (-Сентиль)
C-E 50 (Бухс-) Инсбрук-Вергль-Куфштейн (-Розенгейм-Фрейлассинг) -

Шварцах-Санкт-Фейт
Зальцбург-Линц-Вена (-Хедьешкалом)

Эбенфурт (-Шопрон)
.....

16. Польша <*>

C-E 59 Свиноуйсце-Щецин-Костржин-Зелена Гура-Вроцлав-Ополе -

Шалупки
C 59 Вроцлав-Миедзилези (-Лижков)
C-E 65 Гдыня-Гданьск-Тчев-Варшава-Катовице-Зебжидовице

Быдгош
.....
(-Петровице у Карвина)
C 65 Нова Суль-Заган-Веглиник-Завидув (-Фридлант)
C-E 20 (Франкфурт-на-Одере-) Куновице-Познань-Лович- Варшава -

Скерневице
.....
Лукув-Тересполь (-Брест)
C-E 30 (Герлиц-) Згоржелец-Вроцлав-Катовице-Краков-Пшемьсль-

Медыка (-Мостиска)

17. Чешская и Словацкая Федеративная Республика <***>

C-E 55 (Бад Шандау-) Дечин-Прага
C-E 551 Прага-Горни Двориште (-Зуммерау)
C 59 (Миедзилези-) Лишков-С.Требова
C-E 61 (Бад Шандау-) Дечин-Нимбург-Колин-Брио-Бржецлав -
Братислава-Комарио- (-Комаром)

Розовце (-Хедьешкалом)
.....
C-E 63 Жилина-Братислава
C-E 65 (Зебжидовице-) Петровице у Карвина-Острава-Бржецлав
(-Бернхардшталь)
C 65 (Завидув-) Фридлант-Турнов-Прага
C-E 40 (Ширндинг-) Хеб-Пльзень-Прага-Колин-Границе на Мораве -
Острава-Жилина-Попрад Татри-Кошице-Черна-над-Тисой (-Чоп)

Пухов
.....
C-E 52 Братислава-Нове Замки-Штурово (-Соб)

18. Венгрия <*>

C-E 61 (Братислава-Комарно-) Комаром-Будапешт

Хедьешкалом
C-E 69 Будапешт-Муракерестур (-Коториба)
C-E 71 Будапешт-Муракерестур-Дьекенеш (-Вотово-Копровница)
C-E 85 Будапешт-Келебия (-Суботица)
C-E 50 (Вена-) Хедьешкалом-Дьер-Будапешт-Мишкольц-Ньиредьжаза -

Сопрон
.....
Захонь (-Чоп)
C-E 52 (Штурово-) Соб-Будапешт-Цеглед-Сольнок-Дебрецен -
Ньиредьжаза
C-E 56 Будапешт-Ракош-Уйсас-Сольнок-Лекешхаза (-Куртич)

19. Югославия <*>

С-Е 65 (Розенбах -) Есенице-Любляна-Пивка-Риека
С-Е 67 (Шпильфельд Штрас-) Сентиль-Марибор-Зидани Мост
С-Е 69 (Муракерестур-) Коториба-Прагерско-Зидани Мост-Любляна -
Дивача-Копер
С-Е 71 (Дъекенеш-) Ботово-Копровница-Загреб-Карловац-Риека
С-Е 85 (Келебия-) Суботица-Белград- Ниш -Скопье-Гевгелия

Кралево
(-Идомени)
С-Е 70 (Вилла Опичина-) Сежана-Любляна-Зидани Мост-Загреб -
Белград-Ниш-Димитровград (-Драгоман)

20. Греция <*>

С-Е 85 (Гевгелия-) Идомени-Салоники-Афины
С-Е 855 (Кулата-) Промашони-Салоники

21. Румыния <*>

С-Е 95 (Унгены-) Иаси-Паскани-Бузэу-Плоешти-Бухарест-Виделе -
Джурджу (-Русе)
С 95 Крайова-Калафат (-Видин)
С-Е 54 Арад-Дева-Тейюс-Винатори-Брашов-Бухарест
С-Е 56 (Лекешхаза-) Куртич-Арад-Тимишоара-Крайова-Бухарест
С-Е 562 Бухарест-Констанца

22. Болгария <*>

С-Е 95 (Джурджу -) Русе-Горна Оряховица-Димитровград

С 95 (Калафат-) Видин-София
С-Е 680 София-Мездра-Горна Оряховица-Каспичан-Синдел-Варна
С-Е 70 (Димитровград-) Драгоман-София-Пловдив -
Димитровград Северный-Свиленград (-Капикуле)
С-Е 720 Пловдив-Зимница-Кариобат-Бургас

С-Е 855 София-Кулата (-Промашон)

23. Финляндия <*>

С-Е 10 Ханко-Хельсинки-Рихимяки-Куволла-Вайниккала (-Лужайка)
С 10/2 (Стокгольм-) Турку-Хельсинки

24. Союз Советских Социалистический Республик <*>

С-Е 95 (Иаси-) Унгены-Кишинев-Бендеры-Киев-Москва
С-Е 10 (Вайниккала-) Лужайка-Ленинград-Москва
С-Е 20 (Тересполь -) Брест-Москва
С-Е 30 (Медыка-) Мостиска-Львов-Киев-Москва
С-Е 40 (Черна-над-Тисой-) Чоп-Львов
С-Е 50 (Захонь-) Чоп-Львов-Киев-Москва

25. Турция <*>

С-Е 70 (Свиленград-) Капикуле-Стамбул-Хайдарпаша-Анкара
С-Е 702 Анкара -Капикой- [Рази- (Иран)]

Бандырма-Анмара
С-Е 702 Самсун-Сивас-Малатья-Капикой- [Рази- (Иран)]
С-Е 704 Анкара -Нузайбин- [Камишли (Сирия) -

Мерсин-Адана-Искендерун
Телль Кочек (Ирак)]

<*> Используемые обозначения:

Приложение II

ОБЪЕКТЫ,
ИМЕЮЩИЕ ВАЖНОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ
КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

А. Терминалы, имеющие важное значение для международных
комбинированных перевозок

Австрия

Грац-Мессендорф
Линц
Зальцбург
Виллах-Фюрниц
Вельс
Вена

Бельгия

Антверпен
Брессо (Льеж)
Брюссель
Шателе
Лове ЛАР
Зебрюгге

Болгария

Бургас
Димитровград Северный
Горна-Оряховица
Филипово
Русе
София
Стара-Загора
Варна

Чешская и Словацкая Федеративная Республика

Братислава
Брно
Ческе-Будеевице
Хеб
Черна-над-Тисой
Дечин
Жихлава
Колин
Кошице
Ловосице
Острава
Пльзень
Прага
Пршеров
Жилина

Дания

Орхус
Глоструп
Копенгаген
Падборг

Финляндия

Хельсинки-Пасила

Франция

Авиньон-Куртене
Бордо-Вастид
Дюнкерк
Андай
Гавр
Лилль-Сен-Совер

Лион-Венисье
Марсель-Кане
Париж-Ла-Шапель
Париж-Вази-Ле-Сек
Париж -Помпадур
Париж-Рунжи
Париж-Валентон
Перпеньян
Страсбург
Руэн-Соттевиль
Тулуза

Германия

Аугсбург-Оберхаузен
Базель Бад ГВФ
Берлин
Билефельд Восточный
Бохум-Лангендрер
Бремен-Гролланд Роланд
Бремерхафен-Нордхафен
Дрезден
Дюссельдорф-Билк
Дуйсбург-Рурорт Хафен
Франкфурт-на-Майне Восточный
Фрайбург (Брайсгау) ГВФ
Хаген ХБФ
Гамбург-Вильгельмсбург
Гамбург-Ротенбургсорт
Гамбург Южный
Гамбург-Вальтерсхоф
Ганновер-Линден
Ингольштадт Северный
Карлсруэ ХБФ
Киль ХГБФ
Кельн Эйфелтор
Лейпциг
Любек ХБФ
Людвигсбург
Майнц Густавсбург
Мангейм РВФ
Мюнхен ХБФ
Нойс
Ной-Ульм
Нюрнберг ХГБФ
Оффенбург
Регенсбург
Рейн
Саарбрюккен ХГБФ
Швейнфурт ХБФ
Вупперталь-Лангефельд

Греция

Аги Анагури (Афины)
Салоники

Венгрия

Будапешт
Шопрон
Захонь
Сегед
Дебрецен

Ирландия

Дублин-Норт Уолл

Италия

Бари-Ламасината
Болонья-Интерпорто
Вусто Арсицио
Ливорно

Милан-Х. Пирелли
Милан-Роджоредо
Модена
Неаполь-Гранили
Неаполь Тракья
Новара
Падуа-Интерпорто
Пескара-П.Н.
Помеция С.П.
Ривальта Скривия
Турин-Орбассано
Триест
Верона К.Е.

Люксембург

Веттамбург

Нидерланды

Роттердам-Хавен
Роттердам-Норд
Венло
Эде

Норвегия

Осло-Адьянабру

Польша

Гданьск
Гдыня
Крахов
Лодзь
Малашевице
Познань
Сосновица
Щецин
Свиноуйсце
Варшава
Вроцлав

Португалия

Алькантара (Лиссабон)
Эшпинью
Лехос
Лиссабон-Вейролас

Румыния

Бухарест
Констанца
Крайова
Орадя

Испания

Альхесирас
Барселона
Ирун
Мадрид
Порт-Боу
Таррагона
Валенсия (-Силья)

Швеция

Гетеборг
Хельсингборг
Мальме
Стокгольм-Арста

Швейцария

Арау-Бирфельд
Базель СВВ
Берн
Кьяссо
Женева
Лугано-Ведеггьо
Люцерн
Ренан
Цюрих

Турция

Бандырма
Искендерун
Стамбул
Мерсин
Самсун

Союз Советских Социалистических Республик

Брест
Чоп
Киев
Москва-Львов

Соединенное Королевство

Белфаст
Бирмингем
Бристоль
Кардифф
Кливленд
Котбридж (Глазго)
Глазго
Харидж
Холихед
Ипсуич
Лидс
Ливерпуль-Гарстон
Лондон-Стратфорд
Лондон-Уилсден
Манчестер-Трэфффорд Парк
Саутхэмптон
Тилбери

Югославия

Белград
Копер
Любляна
Ржека
Загреб

В. Пограничные пункты, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок <*>

Вилар Формозу (ПЖД) - Фуэнтес-де-Оноро (ИНСЖД)
Марван (ПЖД) - Валенсия-де-Алькантара (ИНСЖД)
Ирун (ИНСЖД) - Андай (НОЖДФ)
Порт Боу (ИНСЖД) - Сербер (НОЖДФ)
Дублин (ИТК) - Холихед (АЖД)

Дандолк (ИТК) - Ньюри (ЖДСИ)
Дувр (АЖД) - Кале (НОЖДФ)
- Дюнкерк (НОЖДФ)
- Остенде (НОЖДВ)
Харидж (АЖД) - Зебрюгге (НОЖДЕ)
Ментона (НОЖДФ) - Вентимилья (ИГЖД)
Модан (НОЖДФ) - Бардонеккья (ИГЖД)

Бриг (ЖДШ-ЖДШК) - Домодоссоло (ИГЖЛ)
Базель (НОЖДФ) - Базель (ЖДШ-ЖДШК)
Страсбург (НОЖДФ) - Кель (ЖДГ)
Форбах (НОЖДФ) - Саарбрюккен (ЖДГ)

Апаш (НОЖДФ) - Перль (ЖДГ)

Тьонвиль (НОЖДФ) - Беттамбург (ЖДЛ)
Феньи (НОЖДФ) - Кеви (НОЖДБ)
Хюмон (НОЖДФ) - Эркелин (НОЖДБ)
Туркуэн (НОЖДФ) - Мускрон (НОЖДБ)
Розендаль (ЖДН) - Эссен (НОЖДБ)

Эммерих (ЖДГ/ЖДН)
Венло (ЖДН/ЖДГ)
Бад-Бентхайм (ЖДГ/ЖДН)
Монзен (НОЖДБ) - Ахен (ЖДГ)
Стерепик (НОЖДБ) - Клайнбеттинген (ЖДЛ)

Базель (ЖДГ/ЖДШ - ЖДШК)
Фленсбург (ЖДГ) - Падборг (ДГЖД)
Путтгарден (ЖДГ) - Редби (ДГЖД)
Ширндинг (ЖДГ) - Хеб (ЖД ЧСФР)
Пассау (ЖДГ/ФЖДА)

Зальцбург (ЖДГ/ФЖДА)
Куфштейн (ЖДГ/ФЖДА)
Бухс (ЖДШ - ЖДШК/ФЖДА)
Луино (ЖДШ - ЖДШК/ИГЖД)
Кьяссо (ЖДШ-ЖДШК/ИГЖД)

Бренnero (ИГЖД/ФЖДА)
Вилла Опичина (ИГЖД) - Сежана (ЮЖД)
Тарвизио (ИГЖД) - Арнольдштайн (ФЖДА)
Шарлоттенберг (ГЖДН/ГЖД Швеции)
Корншо (ГЖДН/ГЖД Швеции)

Хельсингборг (ГЖД Швеции) - Копенгаген (ДГЖД)
Треллеборг (ГЖД Швеции) - Засниц (ЖДГ)
Истад (ГЖД Швеции) - Свиноуйсце (ГЖД Польши)
Гетеборг (ГЖД Швеции) - Фредериксхавн (ДГЖД)
Мальме (ГЖД Швеции) - Травемюнде (ЖДГ)

Гедзер (ДГЖД) - Росток (ЖДГ)
Розенбах (ФЖДА) - Есенице (ЮЖД)
Шпильфельд-Штрас (ФЖДА) - Сентиль (ЮЖД)
Эбенфурт (ФЖДА) - Шопрон (ГИСЕВ/МАВ)
Никельсдорф (ФЖДА) - Хедьешхалом (МАВ)

Берихардшталь (ФЖДА) - Бржецлав (ЖД ЧСФР)
Зуммерау (ФЖДА) - Горни Двориште (ЖД ЧСФР)
Франкфурт-на-Одере (ЖДГ) - Куновице (ГЖД Польши)
Герлиц (ЖДГ) - Эгоржелец (ГЖД Польши)
Бад Шандау (ЖДГ) - Дечин (ЖД ЧСФР)

Тересполь (ГЖД Польши) - Брест (СЖД)
Медька (ГЖД Польши) - Мостиска (СЖД)
Зебжидовице (ГЖД Польши) - Петровице (ЖД ЧСФР)
Завидув (ГЖД Польши) - Фридлант (ЖД ЧСФР)
Миедзилези (ГЖД Польши) - Лишков (ЖД ЧСФР)

Черна (ЖД ЧСФР) - Чоп (СЖД)
Комарно (ЖД ЧСФР) - Комаром (МАВ)
Штурово (ЖД ЧСФР) - Соб (МАВ)
Райка (МАВ) - Розовце (ЖД ЧСФР)
Муракерестур (МАВ) - Коториба (ЮЖД)

Дьекенеш (МАВ) - Вотово (ЮЖД)
Келебия (МАВ) - Суботица (ЮЖД)
Захонь (МАВ) - Чоп (СЖД)
Лекешхаза (МАВ) - Куртич (ЖД Румынии)
Димитровград (ЮЖД) - Драгоман (ЖД Болгарии)

Гевгелия (ЮЖД) - Идомени (ГЖД)
Иаси (ЖД Румынии) - Унгены (СЖД)
Джурджу (ЖД Румынии) - Русе (ЖД Болгарии)
Свиленград (ЖД Болгарии) - Капикуле (ТГЖД)
Видин (ЖД Болгарии) - Калафат (ЖД Румынии)

Кулата (ЖД Болгарии) - Промашон (ГЖД)

Вайниккала (ГЖДФ) - Лужайка (СЖД)
Турку (ГЖДФ) - Стокгольм (ГЖД Швеции)
Капикои (ТРЖД) - Рази (ЖД Ирана)
Нузайбин (ТРЖД) - Камишли (ЖД Сирии)

<*> После названия каждого пограничного пункта в скобках указывается соответствующая железнодорожная администрация, использующая эту станцию. Если указана только одна станция, это означает, что она совместно используется обеими железнодорожными администрациями.

С. Станции смены колесных пар, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок <*>

Ирун	-	Андай	(Испания - Франция)

Порт Боу	-	Сербер	(Испания - Франция)

Ханко			(Финляндия)

Тересполь	-	Брест	(Польша - СССР)
	-	Мостиска	(Польша - СССР)
Черна	-	Чоп	(Чехословакия - СССР)
Захонь	-	Чоп	(Венгрия - СССР)
Иаси	-	Унгены	(Румыния - СССР)

Примечание. Станции смены колесных пар являются также пограничными пунктами.

<*> Если смена осей или перегрузка грузовых единиц в вагоны, предназначенные для другой железнодорожной колеи, происходит только на одной станции, эта станция подчеркнута.

Д. Железнодорожно-паромные переправы / порты, входящие в состав сети международных комбинированных перевозок

Холихед	-	Дублин	(Соединенное Королевство - Ирландия)
Кале	-	Дувр	(Франция - Соединенное Королевство)
Остенде	-	Дувр	(Бельгия - Соединенное Королевство)
Дюнкерк	-	Дувр	(Франция - Соединенное Королевство)
Станрер	-	Ларн	(Соединенное Королевство)
Зебрюгге	-	Харидж	(Бельгия - Соединенное Королевство)
Зебрюгге	-	Дувр	(Бельгия - Соединенное Королевство)
Путтгарден	-	Редби	(Германия - Дания)
Копенгаген	-	Хельсингборг	(Дания - Швеция)
Любек-Травемюнде	-	Ханко	(Германия - Финляндия)
Гедзер	-	Росток	(Дания - Германия)
		(Варнемюнде)	
Гетеборг	-	Фредериксхавн	(Швеция - Дания)
Мальме	-	Травемюнде	(Швеция - Германия)
Треллеборг	-	Засниц	(Швеция - Германия)
Истад	-	Свиноуйсце	(Швеция - Польша)
Хельсинки	-	Гдыня	(Финляндия - Польша)
Хельсинки	-	Стокгольм	(Финляндия - Швеция)
Турку	-	Стокгольм	(Финляндия - Швеция)
Самсун	-	Констанца	(Турция - Румыния)
Мерсин	-	Венеция	(Турция - Италия)

Примечание. Железнодорожно-паромные переправы являются также пограничными пунктами, за исключением переправ между городами Станрер-Ларн и Мессиной и Виллой Сан-Джованни.

Приложение III

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СЕТИ ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЙ
МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

Предварительные замечания

Параметры указаны в таблице, приведенной ниже. Значения, указанные в колонке А таблицы, следует рассматривать как важные цели, которые должны быть достигнуты в соответствии с национальными планами развития железных дорог. Любые отклонения от этих значений следует рассматривать как исключение.

Линии подразделены на две основные категории:

а) существующие линии, которые в случае необходимости могут быть модернизированы; зачастую трудно, а иногда невозможно изменить, например, их геометрические характеристики, поэтому требования к этим линиям должны быть менее строгими;

б) новые линии, которые будут строиться.

По аналогии спецификации, указанные в приведенной ниже таблице, должны также в соответствующих случаях относиться к перевозкам на железнодорожных паромов, которые являются составной частью железнодорожной сети.

ПАРАМЕТРЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕТИ ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЙ
МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

	А		В
	Существующие линии, которые отвечают требованиям, предъявляемым к инфраструктуре, и линии, подлежащие модернизации или реконструкции		Новые линии
	нынешние показатели	целевые показатели	
1. Количество путей	(не указано)		2
2. Габарит погрузки подвижного состава		МСЖД В <2>	МСЖД С1 <2>
3. База <1>		4,0 м	4,2 м
4. Минимальная расчетная скорость	100 км/ч <3>	120 км/ч <3>	120 км/ч <3>
5. Разрешенная нагрузка на ось:			
вагоны =< 100 км/ч	20 т	22,5 т	22,5 т
=< 120 км/ч	20 т	20 т	20 т
6. Максимальный уклон <1>	(не указан)		12,5 мм/м
7. Минимальная полезная длина обгонных путей	600 м	500 м	750 м

<1> Особого значения для комбинированных перевозок не имеет, но рекомендуется для осуществления эффективных международных комбинированных перевозок.

<2> МСЖД - Международный союз железных дорог.

<3> Минимальные параметры для поездов для комбинированных перевозок (см. Приложение IV).

Пояснения к параметрам, содержащимся в приведенной выше таблице

1. Количество путей

Линии международных комбинированных перевозок должны иметь

высокую пропускную способность и обеспечивать точное соблюдение графиков движения.

В принципе эти два требования можно соблюсти лишь на линиях, имеющих не менее двух путей; однако однопутные линии допускаются к использованию если соблюдаются другие параметры, указанные в Соглашении.

2. Габарит нагрузки подвижного состава

Это – минимальный габарит погрузки для линий международных комбинированных перевозок.

Применение больших габаритов погрузки на новых линиях, как правило, не требует крупных капиталовложений, и поэтому был избран габарит МСЖД С1.

Габарит С1, в частности, допускает:

- перевозку грузовых автотранспортных средств и составов автотранспортных средств (грузовой автомобиль с прицепом, сочлененное транспортное средство, тягач и полуприцеп), соответствующих европейскому дорожному габариту (высота 4 м и ширина 2,5 м), на специальных вагонах – платформах, грузовая площадка которых находится на высоте 60 см над уровнем рельсов;

- перевозку обычных автомобильных полуприцепов шириной 2,5 м и высотой 4 м на вагонах – платформах с карманами, оборудованных обычными тележками;

- перевозку контейнеров ИСО шириной 2,44 м и высотой 2,9 м на обычных железнодорожных платформах;

- перевозку съемных кузовов шириной 2,5 м на обычных железнодорожных платформах;

- перевозку контейнеров / съемных кузовов шириной 2,6 м и высотой 2,9 м в соответствующих вагонах.

На существующих линиях, которые проходят через горные районы (например, Пиренеи, Центральный массив, Альпы, Юра, Апеннины, Карпаты), находятся многочисленные тоннели, которые имеют габариты, соответствующие габариту погрузки технической единицы, или несколько большие габариты по высоте вдоль осевой линии пути. Практически во всех случаях их увеличение до габарита МСЖД С1 невозможно с экономической и финансовой точек зрения.

Поэтому для существующих линий был выбран габарит МСЖД В, который, в частности, допускает:

- перевозку контейнеров ИСО шириной 2,44 м и высотой 2,9 м на железнодорожных платформах, предназначенных для перевозки контейнеров, у которых грузовая площадка расположена на высоте 1,18 м над уровнем рельсов;

- перевозку съемных кузовов шириной 2,5 м и высотой 2,6 м на обычных железнодорожных платформах (грузовая площадка расположена на высоте 1,246 м);

- перевозку полуприцепов на специальных вагонах – платформах с карманами;

- перевозку контейнеров / съемных кузовов шириной 2,6 м и высотой 2,9 м специальными вагонами с низкими бортами.

Большинство существующих линий международных комбинированных перевозок имеют по крайней мере габарит МСЖД В. Обеспечение такого габарита на тех линиях, которые же соответствуют этому стандарту, как правило, не требует больших капиталовложений.

4. Минимальная расчетная скорость

Минимальная расчетная скорость определяет выбор геометрических характеристик трассы (радиус поворотов и кривых), устройств безопасности (тормозной путь) и коэффициентов торможения подвижного состава.

5. Разрешенная нагрузка на ось

Это разрешенная нагрузка на ось, которую должны выдерживать линии международных комбинированных перевозок.

Линии международных комбинированных перевозок должны выдерживать движение самых современных существующих и будущих средств подвижного состава, в частности:

- вагонов, у которых нагрузка на ось составляет 20 т, что соответствует нагрузке класса МСЖД С; в соответствии с недавними решениями МСЖД принята нагрузка на ось вагона 22,5 т при скорости до 100 км/ч. Правила МСЖД устанавливают ограничение нагрузки на ось до 20 т при скорости 120 км/ч.

Согласно правилам МСЖД, указанные нагрузки на ось допустимы при

диаметре колес не менее 840 мм.

7. Минимальная полезная длина обгонных путей

Минимальная полезная длина обгонных путей на линиях международных перевозок имеет значение лишь для поездов для комбинированных перевозок (см. Приложение IV).

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПОЕЗДОВ
И МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ИНФРАСТРУКТУРЕ

А. Требования, предъявляемые к эффективной
системе международных комбинированных перевозок

1. В целях обеспечения эффективности и скорости движения транспортных потоков, обусловленных современными методами производства и распределения товаров, международные комбинированные перевозки должны, в частности, отвечать следующим требованиям:

а) отправление / прибытие в соответствии с требованиями потребителей (в частности, установление позднего времени закрытия для погрузки и более раннего времени сдачи грузов), осуществление регулярных перевозок;

б) малая продолжительность перевозки от двери до двери, высокая точность соблюдения графика, гарантированные сроки доставки;

с) точная и своевременная информация о транспортных процедурах, простая документация, малый риск нанесения ущерба;

д) способность осуществлять перевозки стандартных контейнеров всех типов, а также всех грузовых единиц, которые могут перевозиться автомобильным транспортом в международном сообщении в Европе. В этой связи следует учитывать поддающиеся прогнозированию тенденции в области измерения веса и габаритов грузовых единиц.

2. Эти требования должны удовлетворяться путем:

а) повышения скорости перевозки (от пункта отправления до пункта назначения с учетом всех остановок), которая должна соответствовать или превышать скорость перевозки автомобильным транспортом от двери до двери;

б) использования нерабочих часов грузополучателей (например, осуществление перевозки в ночное время), с тем чтобы грузы можно было сдавать в утренние часы по желанию потребителей;

с) обеспечения соответствующего оборудования в достаточном количестве и потенциала инфраструктуры (например, адекватных габаритов погрузки);

д) использования, по возможности, поездов прямого сообщения (т.е. исключение или сокращение по минимуму перегрузки отправок на другие поезда в ходе перевозки);

е) принятия организационных мер по совершенствованию транспортного потока путем использования современных систем связи.

3. Для обеспечения соблюдения указанных выше требований поезда и инфраструктура должны обеспечить соответствующий уровень эффективности, т.е. отвечать некоторым минимальным требованиям, которые на данном направлении перевозки должны соблюдаться всеми соответствующими компетентными органами.

4. Приведенные ниже параметры и требования установлены, в частности, для маршрутов с большим объемом перевозок, т.е. для направлений, по которым осуществляются регулярные перевозки поездами прямого сообщения или, по крайней мере, крупными вагонными партиями. Перевозки одиночных вагонов или специализированных отправок можно было бы по-прежнему осуществлять обычными грузовыми поездами, если это отвечает потребностям потребителей и соответствующих железных дорог.

В. Эксплуатационные характеристики поездов

Поезда, используемые для международных комбинированных перевозок, должны отвечать следующим минимальным требованиям:

Минимальные требования	Существующие показатели	Целевые показатели <*>
Минимальная расчетная скорость	100 км/ч	120 км/ч
Длина поезда	600 м	750 м
Вес поезда	1200 т	1500 т
Нагрузка на ось (вагоны)	20 т	20 т (22,5 т при скорости 100 км/ч)

<*> Эти показатели должны быть достигнуты приблизительно к 2000 году. Более высокие показатели могут вводиться ранее указанного срока, если это не препятствует развитию международных комбинированных перевозок.

Если организовать движение поездов прямого сообщения невозможно, то поезда должны, по возможности, состоять только из небольшого числа вагонов при этом вагоны каждой группы должны следовать в один и тот же пункт назначения. Необходимо также, по возможности, исключить остановки в пути по эксплуатационным причинам или в целях пограничного контроля.

6. Подвижной состав должен отвечать указанным выше стандартам в отношении скорости и нагрузки на ось, а также обеспечивать возможность перевозки всех грузовых единиц, которые должны учитываться в плане соблюдения веса и габаритов.

7. Поезда, используемые для комбинированных перевозок, должны пользоваться максимальным приоритетом. График их движения следует составлять таким образом, чтобы он отвечал требованиям потребителей в отношении надежности и регулярности перевозок.

С. Минимальные требования к железнодорожным линиям

8. Дневная пропускная способность железнодорожных линий, предназначенных для комбинированных перевозок, должна быть достаточной, чтобы избежать простоя поездов, используемых для комбинированных перевозок. Также поезда не должны простаивать в нерабочие часы.

9. Для совершенствования железнодорожных линий применимы параметры, приведенные в Приложении III.

Д. Минимальные требования к терминалам

10. В целях эффективной обработки отправок на терминалах должны соблюдаться следующие требования:

а) Обеспечение минимального временного разрыва между крайним сроком принятия грузов и отправлением вагонов, а также между прибытием поездов и готовностью вагонов к выгрузке грузовых единиц, который не должен превышать одного часа, если требования потребителей относительно крайнего срока принятия или сдачи грузов не могут быть удовлетворены другими средствами.

б) Сокращение до возможного минимума простоев (не более 20 минут) автотранспортных средств, обеспечивающих доставку или сборку грузовых единиц.

с) Расположение терминала должно выбираться таким образом, чтобы:

- к нему имелся быстрый и легкий доступ по автодорогам от экономических центров;

- в пределах железнодорожной сети он имел хорошую связь с магистральными железнодорожными линиями, а в случае перевозок группы вагонов - хороший доступ к скоростным поездам, используемым для комбинированных перевозок.

11. Приведенные ниже минимальные требования к промежуточным станциям относятся также к терминалам.

Е. Минимальные требования к промежуточным станциям

12. Остановки в пути поездов, используемых для комбинированных перевозок, по техническим или эксплуатационным причинам, например, на станциях обмена группами вагонов или смены колесных пар, следует одновременно использовать для проведения работы, которая в противном случае потребовала бы дополнительных остановок (т.е. для пограничного контроля, смены локомотива). Инфраструктура таких промежуточных станций должна соответствовать приведенным ниже условиям:

- Подъездные пути должны обладать достаточной суточной пропускной способностью для предотвращения задержек поездов, используемых для комбинированных перевозок.

- Въезды на подъездной путь и выезды с него должны обеспечивать движение поездов без задержек в обоих направлениях. Их пропускная способность должна быть достаточной для того, чтобы пребывающие и/или отправляющиеся поезда, используемые для комбинированных перевозок, не задерживались.

- Различные типы путей должны иметь достаточную пропускную способность для осуществления конкретной работы на станции, что, в частности, касается приемных - отправочных путей, сборных путей, сортировочных линий и ответвлений, погрузочных путей и путей для смены колесных пар.

- Габариты погрузки для указанных выше путей должны соответствовать габаритам погрузки для используемых железнодорожных линий (МСЖД В или МСЖД С1).

- Длина путей должна быть достаточной для приема полносоставных поездов, используемых для комбинированных перевозок.

- В случае использования электрической тяги пути должны быть доступными для электровозов (на пограничных станциях для электровозов соответствующей прилегавшей дороги).

- Мощности по перевалке, обмену группами вагонов, смене колесных пар, а также средства проведения пограничного контроля должны обеспечивать минимальную продолжительность необходимых стоянок.

а) Станции обмена группами вагонов

13. Комбинированные перевозки между станциями отправления и назначения должны по возможности осуществляться поездами прямого сообщения. В том случае, если это экономически нецелесообразно вследствие малого объема отправок и если в этой связи перевалка комбинированных отправок неизбежна, они должны осуществляться по крайней мере группами вагонов. Продолжительность остановок для осуществления этих операций не должна превышать 30 мин. в каждом случае. Этого можно было бы достичь путем соответствующего формирования поездов (у которых протяженность маршрута следования должна быть по возможности максимальной, включая пересечение границ) наряду с созданием адекватной инфраструктуры станций обмена группами вагонов.

б) Пограничные пункты

14. Поезда, используемые для комбинированных перевозок, по возможности, должны следовать по всему маршруту с пересечением границ до станции, на которой необходимо осуществить обмен группами вагонов, или до конечного пункта назначения без остановок в пути. Остановки на границе, по возможности, должны быть исключены, а если они неизбежны, то их продолжительность должна быть весьма незначительной (не более 30 минут). Это должно достигаться:

- путем отказа от работы, обычно проводимой на границе, или, если это невозможно, путем ее выполнения на внутренних пунктах, в которых поезда вынуждены останавливаться в любом случае по причинам технического и / или административного характера;

- путем осуществления только одной остановки или путем полного отказа от остановок на общих пограничных станциях.

с) Станции для смены колесных пар

15. Для удовлетворения потребностей в будущем, необходимо разработать эффективные с точки зрения времени и затрат процедуры. В отношении перегрузки грузовых единиц в вагоны, предназначенные для другой колеи, должны также применяться указанные выше требования к перегрузке на терминалах. Продолжительность остановок на таких станциях для смены колесных пар должна быть, по возможности, минимальной. Имеющиеся средства для смены колесных пар или перегрузки должны быть достаточными для обеспечения малой продолжительности стоянок.

д) Железнодорожно-паромные переправы / порты

16. Общие условия перевозки должны соответствовать условиям перевозки паромными. Продолжительность остановок в портах при комбинированных перевозках должна быть по возможности минимальной (по возможности не более одного часа). Помимо создания соответствующей инфраструктуры станции в паромных портах и соответствующих паромных судов (см. пункт 17 ниже), это достигается с помощью следующих мер:

- применения требований, упомянутых в пункте 14, к необходимым мерам пограничного контроля;

- путем согласования графиков движения на паромных переправах и железных дорогах и заблаговременного предоставления информации в целях ускорения погрузки судов и / или формирования составов.

17. Паромные суда, используемые для комбинированных перевозок, должны соответствовать следующим требованиям:

- размеры и типы судов должны соответствовать перевозимым грузовым единицам и вагонам;

- осуществление быстрой загрузки и разгрузки паромных судов, а также хранение грузовых единиц / вагонов в соответствии с требованиями последующей железнодорожной перевозки (разделение в случае необходимости комбинированных перевозок и пассажирских и / или автомобильных перевозок);

- если в ходе перевозки грузовые единицы остаются в вагонах, то паромные суда должны быть легкодоступными, при этом должна исключаться

необходимость осуществления сортировочных операций, требующих больших затрат времени. Габарит погрузки, нагрузка на ось и т.п. должны соответствовать показателям для линий, приведенным в Приложении III;

- если перевалку грузовых единиц необходимо осуществлять отдельно от вагонов, то для осуществления возможной автомобильной перевозки между паромным и железнодорожным терминалами должны иметься короткие и надежные автомобильные дороги.