

**ОРГАНИЗАЦИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ  
(ОСЖД)**



**ДОГОВОР  
О «Правилах пользования пассажирскими вагонами  
в международном сообщении» (Договор о ППВ)**

(с изменениями и дополнениями по состоянию  
на 1 января 2025 года)

**Действует с 1 января 2009 года**

**Официальное издание**

Справочно:

- с 1 января 2009 года вступили в силу Договор о «Правилах пользования пассажирскими вагонами в международном сообщении» (ППВ) и Договор о «Правилах пользования грузовыми вагонами в международном сообщении» (ПГВ);
- с 1 января 1992 года до 31 декабря 2008 года в силе Договор о «Правилах пользования вагонами в международном сообщении» (ППВ);
- с 1 ноября 1951 года по 31 декабря 1991 года - «Правила пользования вагонами в международном сообщении» (ППВ) – Приложение к СМГС.

**Д О Г О В О Р**  
**о «Правилах пользования пассажирскими вагонами**  
**в международном сообщении» (Договор о ППВ)**

Железнодорожные компании, перечисленные в Приложении А к настоящему Договору, в дальнейшем именуемые Стороны Договора, договорились о нижеследующем:

**Статья 1**

1. Предметом настоящего Договора являются условия пользования пассажирскими вагонами в международном железнодорожном сообщении, которые регулируются Правилами пользования пассажирскими вагонами в международном сообщении (далее - ППВ), приведенными в Приложении Б к настоящему Договору.

2. Настоящий Договор не препятствует заинтересованным Сторонам Договора заключать отдельные двусторонние и многосторонние соглашения по вопросам пользования пассажирскими вагонами. Эти соглашения не должны затрагивать интересы других Сторон Договора.

3. Расчеты, связанные с применением ППВ, производятся в соответствии с Правилами о расчетах в международном пассажирском и грузовом железнодорожном сообщении или на основании отдельных двусторонних и многосторонних соглашений.

**Статья 2**

1. Настоящий Договор может быть изменен и дополнен по предложениям Сторон Договора или его депозитария при условии согласия всех Сторон Договора.

2. Каждая Сторона Договора при принятии решений имеет один голос.

3. Предложения по изменению и дополнению Договора о ППВ рассматриваются на совещаниях представителей Сторон Договора о ППВ в соответствии с процедурой проведения совещаний, установленной Регламентом Комиссий ОСЖД. Указанные совещания проводятся при условии участия в них не менее 2/3 представителей Сторон Договора.

4. Для предварительного рассмотрения предложений по изменению и дополнению Договора о ППВ могут проводиться совещания экспертов

Сторон Договора о ППВ при условии присутствия не менее 1/3 представителей Сторон Договора.

Для разработки отдельных тем могут созываться совещания экспертов Сторон Договора о ППВ, которые проводятся при условии присутствия не менее 2/3 представителей Сторон Договора, участвующих в разработке данных тем.

Согласованные на совещаниях экспертов предложения выносятся для рассмотрения на совещания представителей Сторон Договора о ППВ.

5. Предложения по изменению и дополнению настоящего Договора направляются всем Сторонам Договора и Комитету ОСЖД, как правило, за два месяца до даты начала совещания представителей Сторон Договора о ППВ, если иное не установлено Планом работы Комиссии ОСЖД по пассажирским перевозкам.

6. Если в совещании принимают участие представители не всех Сторон Договора, Комитет ОСЖД направляет протокол совещания отсутствовавшим Сторонам Договора и незамедлительно сообщает им по электронной почте о принятых решениях, требующих согласования всеми Сторонами Договора. Если в течение двух месяцев с даты отправления Комитетом ОСЖД сообщения не поступят возражения от этих Сторон Договора, то согласованные совещанием изменения и дополнения в Договор о ППВ считаются принятыми.

7. Изменения и дополнения в Договор о ППВ могут быть приняты по предложению Сторон Договора письменным путём через Комитет ОСЖД.

8. Сообщение о принятых изменениях и дополнениях в Договор о ППВ и установленных сроках вступления их в силу Комитет ОСЖД незамедлительно направляет всем Сторонам Договора.

9. Изменения и дополнения в Договор о ППВ вступают в силу, как правило, с 1 января года, следующего после их принятия, если Сторонами Договора не установлен другой срок.

### **Статья 3**

1. Решения по изменению и дополнению ППВ принимаются по принципам:

1.1. Единогласия Сторон Договора - по финансовым вопросам, касающимся ставок и цен ППВ;

1.2. Единогласия Сторон Договора - по финансовым вопросам, вытекающим из технико-эксплуатационных предписаний ППВ;

1.3. Квалифицированного большинства 2/3 голосов Сторон Договора - по остальным вопросам ППВ;

1.4. Письменного уведомления Стороной Договора всех Сторон Договора и Комитета ОСЖД - по данным, указанным в Приложениях 5, 5а и 5б к ППВ.

#### **Статья 4**

1. К настоящему Договору могут присоединиться другие железнодорожные компании, руководители которых являются членами Конференции Генеральных Директоров (ответственных представителей) железных дорог ОСЖД, направив письменное заявление в Комитет ОСЖД.

2. Условиями присоединения к настоящему Договору являются:

2.1. Принятие на себя обязательства соблюдения положений Договора о ППВ;

2.2. Наличие права перевозить пассажиров, багажа и товаробагажа в международном железнодорожном сообщении;

2.3. Наличие договоренностей со Сторонами Договора о проведении расчетов, вытекающих из настоящего Договора.

3. Комитет ОСЖД проверяет соответствие предоставленных документов условиям присоединения к Договору о ППВ и информирует все Стороны Договора о поступившем заявлении.

4. Присоединение считается состоявшимся, если в течение двух месяцев с даты отправления Комитетом ОСЖД сообщения о поступлении заявления о присоединении не поступят возражения ни от одной из Сторон Договора.

5. Комитет ОСЖД по истечении указанного срока информирует все Стороны Договора и заявителя о состоявшемся присоединении заявителя к настоящему Договору и внесении соответствующего изменения в Приложение А к Договору о ППВ или о несостоявшемся присоединении заявителя.

#### **Статья 5**

1. Настоящий Договор прекращает свое действие, если остаются менее четырех Сторон Договора.

2. Каждая из Сторон Договора может прекратить свое участие в Договоре о ППВ путем письменного уведомления об этом Комитета ОСЖД и всех Сторон Договора.

3. Прекращение участия Стороны Договора в настоящем Договоре вступает в силу после истечения трёх месяцев со дня получения Комитетом ОСЖД указанного уведомления.

4. Прекращение участия Стороны Договора в настоящем Договоре не освобождает эту Сторону Договора от выполнения ею обязательств, которые возникли в период её участия в настоящем Договоре и не были исполнены на момент прекращения её участия в настоящем Договоре.

5. Прекращение участия Стороны Договора в настоящем Договоре не влечет автоматического прекращения её участия в других договорах и соглашениях, связанных с настоящим Договором, если только иное не вытекает из самих этих договоров и соглашений.

## **Статья 6**

1. Функции депозитария Договора о ППВ осуществляет Комитет ОСЖД.

2. Настоящий Договор составлен на китайском и русском языках. Тексты на этих языках имеют одинаковую силу. В случае разного толкования текстов настоящего Договора, уточнения проводятся по тексту на русском языке.

3. Договор о ППВ хранится в Комитете ОСЖД.

4. Каждая Сторона Договора получает одну копию Договора о ППВ, заверенную Комитетом ОСЖД.

## **Статья 7**

1. Договор о ППВ заключается на неопределенный срок и вступает в силу с 1 января 2009 года.

2. Совершено в г. Тегеране 1 мая 2008 года в двух экземплярах на китайском и русском языках.

*Приложение А  
к Договору о ППВ*

**ПЕРЕЧЕНЬ**  
**Сторон Договора о ППВ**  
*(по состоянию на 1 января 2025 г.)*

Наименование Стороны Договора	Дата присоединения к Договору о ППВ
<b>Белорусская железная дорога (БЧ)</b>	<b>с 01.01.2009 г.</b>
<b>Железная дорога Исламской Республики Иран (РАИ)</b>	<b>с 01.01.2009 г.</b>
<b>Акционерное общество «Национальная компания «Казакстан темір жолы»» (КЗХ)</b>	<b>с 01.01.2009 г.</b>
<b>Государственная корпорация «Китайские железные дороги» (КЖД)</b>	<b>с 01.01.2009 г.</b>
<b>Железные дороги Корейской Народно-Демократической Республики (ЗЧ)</b>	<b>с 01.01.2009 г.</b>
<b>Государственное предприятие «Национальная компания «Кыргыз темир жолу» (КРГ)</b>	<b>с 01.01.2009 г.</b>
<b>Государственное акционерное общество «Латвияс дзелзцельш» (ЛДЗ)</b>	<b>с 01.01.2009 г.</b>
<b>Акционерное общество «Lietuvos geležinkeliai» (LTG)</b>	<b>с 01.01.2009 г.</b>
<b>Государственное предприятие «Железная дорога Молдовы» (ЧФМ)</b>	<b>с 01.01.2009 г.</b>
<b>Акционерное общество «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД)</b>	<b>с 01.01.2009 г.</b>
<b>Акционерное общество «Польские Государственные железные дороги» (ПКП)</b>	<b>с 01.01.2009 г.</b>
<b>Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»)</b>	<b>с 01.01.2009 г.</b>
<b>Государственное унитарное предприятие «Рохи охани Точикистон» (ТДЖ)</b>	<b>с 01.01.2009 г.</b>
<b>Акционерное общество «Узбекистон темир йуллари» (УТИ)</b>	<b>с 01.01.2009 г.</b>
<b>Акционерное общество Эстонская железная дорога (ЭВР)</b>	<b>с 06 03.2009 г.</b>

**ПРАВИЛА  
ПОЛЬЗОВАНИЯ ПАССАЖИРСКИМИ ВАГОНАМИ  
В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ  
(ППВ)**

(с изменениями и дополнениями  
по состоянию на 1 января 2025 года)

**Действуют с 1 января 2009 года**



## Основные понятия

В настоящих Правилах используются следующие основные понятия:

**перевозка в международном железнодорожном сообщении** (международная железнодорожная перевозка - СМПС) - железнодорожная перевозка пассажиров, багажа и товаробагажа, осуществляемая между двумя и более железнодорожными станциями, расположенными на территории различных государств, а также перевозка между станциями одного государства через территорию других (другого) государств(а);

**вагоны пассажирские** - вагоны, предназначенные для перевозки пассажиров, багажа, товаробагажа, а также другие вагоны пассажирского типа;

**тип вагона** - специализация пассажирских вагонов, исходя из их назначения;

**поезд** - сформированный и сцепленный состав вагонов с одним или несколькими действующими локомотивами или моторными вагонами, имеющий установленные сигналы;

**поезд пассажирский** - поезд для перевозки пассажиров, багажа и товаробагажа, сформированный из пассажирских вагонов;

**пассажир** - физическое лицо, совершающее поездку в поезде по действительному проездному документу, либо имеющее проездной документ и находящееся при посадке и высадке на территории железнодорожного вокзала или пассажирской платформы;

**железнодорожный пункт пропуска** - железнодорожная станция, на которой обеспечивается прохождение государственного контроля, а также иной специально выделенный в непосредственной близости от границы участок местности, где осуществляется пропуск через границу;

**железнодорожная станция** - пункт, который разделяет железнодорожную линию на перегоны или блок - участки, обеспечивает функционирование инфраструктуры железнодорожного транспорта, имеет путевое развитие, позволяющее выполнять операции по приему, отправлению и обгону поездов, обслуживанию пассажиров и приему, выдаче грузов, багажа и товаробагажа;

**дежурный по железнодорожной станции** - сменный помощник начальника железнодорожной станции, в обязанности которого входит распоряжение приемом, отправлением и пропуском поездов, а также другими передвижениями железнодорожного подвижного состава;

**регулярное сообщение** - курсирование поездов по маршруту и расписанию, согласованными между заинтересованными сторонами на весь период действия этого расписания;

**нерегулярное сообщение** - курсирование поездов по маршруту и расписанию, которые согласовываются между заинтересованными сторонами в каждом отдельном случае;

**агент сдающей/принимающей Стороны Договора** - уполномоченное лицо, на которое сдающей/принимающей Стороной

Договора возложена обязанность оформления операций по сдаче/приему вагонов;

**информационное сообщение** - оповещение телеграммой, электронной почтой или иным по согласованию Сторон Договора способом, подтверждающим факт, дату, время отправления и получения информации.

## § 1. Общие положения

1.1. Настоящие Правила распространяются на все пассажирские вагоны (далее в тексте – вагоны) Сторон Договора, передаваемые в международном сообщении. Вышеуказанные положения не относятся к пассажирским вагонам, передаваемым и используемым в сообщении РИЦ (RIC).

1.2. Переход вагонов с железных дорог одного государства на железные дороги другого государства может производиться при одинаковой ширине колеи и при различной ширине колеи.

Переход вагонов между железными дорогами с различной шириной колеи производится:

1.2.1. Без перестановки, когда вагоны следуют до станции назначения вагона, расположенной на территории принимающей железной дороги, по колее дороги сдающей

1.2.2. С перестановкой, когда вагоны переставляются на тележки или колесные пары другой колеи.

Тележки предоставляются сдающей и принимающей Сторонами Договора или Стороной Договора-собственницей вагона. О порядке предоставления и возврата тележек договариваются сдающая, принимающая Стороны Договора и Сторона Договора-собственница вагона;

1.2.3. С применением раздвижных колесных пар и смешанных тяговых сцепок. Условия курсирования таких вагонов согласовываются между заинтересованными Сторонами Договора.

1.3. Перестановка вагонов производится по согласованию центральных органов железных дорог обеих Сторон Договора на пограничных станциях и железнодорожных пунктах пропуска, оборудованных необходимыми перестановочными устройствами.

При возвращении вагона на пункт перестановки под него подкатываются те же тележки с колесными парами, которые были выкачены из-под этого вагона перед перестановкой на тележки с колесными парами другой колеи.

1.4. Перестановка вагонов осуществляется, как правило, на тележки Стороны Договора, переставляющей вагоны при условии заключения с ней

договора собственником (арендатором) вагона или Стороной Договора, к которой приписан арендованный вагон.

Возможна перестановка вагонов на тележки собственника (арендатора) вагонов или принимающей Стороны Договора при условии заключения договора между Стороной Договора, переставляющей вагоны, и собственником (арендатором) вагона или принимающей Стороной Договора.

Оплата за пользование тележками производится собственником (арендатором) вагона после заключения им, или по его поручению другим лицом, договора со Стороной Договора-собственницей тележек.

1.5. Если Стороны Договора, передадут одна другой вагоны, являющиеся собственностью железной дороги, с которой принимающая Сторона Договора не имеет соглашения, то возмещение за пользование указанными вагонами, их повреждение и утрату производит Сторона Договора, принявшая вагоны, Стороне Договора, передающей такие вагоны, по ставкам, согласно действующему соглашению между железной дорогой-собственницей вагонов и Стороной Договора, передавшей их.

Если Стороны Договора, передадут одна другой вагоны, следующие на железную дорогу, не участвующую в Договоре о ППВ, то возмещение Стороне Договора-собственнице вагонов за пользование указанными вагонами, их повреждение и утрату, происшедшие на железной дороге, не участвующей в Договоре о ППВ, производит Сторона Договора, передавшая их на железную дорогу, не участвующую в Договоре о ППВ, по ставкам согласно соглашениям, действующим между Стороной Договора, передавшей вагоны (участницей Договора о ППВ), и железной дорогой, принявшей вагоны (не являющейся участницей Договора о ППВ).

Эти ставки объявляются Стороной Договора, передающей такие вагоны, остальным Сторонам Договора и не имеющим соглашений с железной дорогой-собственницей вагонов.

1.6. Все расчеты, вытекающие из настоящих Правил, производятся порядком и в сроки, установленные «Правилами о расчетах в международном пассажирском и грузовом сообщениях». Расчеты могут производиться и на основании договоров, заключенных между отдельными Сторонами Договора.

Перечень центральных расчетных бюро Сторон приведен в ***Приложении 5б к ППВ.***

1.7. Отдельные Стороны Договора могут заключать между собой соглашения, касающиеся взаимного пользования вагонами, а также по созданию складов запасных частей для вагонов, если этими соглашениями не будут затрагиваться интересы других Сторон Договора.

1.8. Стороны Договора информируют друг друга по вопросам, вытекающим из ППВ, в письменном виде любыми видами связи с приложением документов (при необходимости), предусмотренных настоящим Договором, по адресам, указанным в *Приложениях 5, 5а и 5б к ППВ*.

## **§ 2. Условия для вагонов, допускаемых к обращению**

2.1. К обращению в международном железнодорожном сообщении допускаются вагоны, годные для эксплуатации и соответствующие техническим требованиям *Приложения 1 к ППВ*.

В пересадочном сообщении допускаются вагоны, соответствующие габариту подвижного состава сдающей Стороны Договора. При следовании по КЖД вагоны должны удовлетворять специальным техническим условиям, согласованным между заинтересованными Сторонами Договора.

2.2. Нагрузка на ось пассажирского вагона колеи 1435 мм в международном сообщении не должна превышать 20 тс (196 кН).

2.3. Вагоны, курсирующие в международном сообщении, должны быть на тележках. Рама и кузов, включая остов вагона, должны быть цельнометаллической конструкции.

2.4. Для того, чтобы можно было резервировать места в вагонах с местами для сидения и лежания, над каждым местом прикрепляется табличка с указанием номера места или нумерация мест обеспечивается иным образом.

Места нумеруются в соответствии с *Приложением 29 к ППВ*.

## **§ 3. Порядок предоставления вагонов**

3.1. Порядок предоставления вагонов и их количество, необходимое для регулярного сообщения, согласовываются на каждый период действия расписания движения пассажирских поездов на совещаниях по разработке и согласованию расписаний движения, схем формирования составов пассажирских поездов и предоставления в них вагонов в международном сообщении I группы и II группы железных дорог ОСЖД, проводимых в рамках Организации сотрудничества железных дорог или в рамках двусторонних договоров.

3.2. Порядок предоставления вагонов и их количество для нерегулярного сообщения, а также дополнительных вагонов при увеличении размеров перевозок в регулярном сообщении устанавливается заинтересованными Сторонами Договора в каждом конкретном случае.

## § 4. Передача вагонов

4.1. Передача вагонов с железных дорог одного государства на железные дороги другого государства производится:

4.1.1. В беспересадочном сообщении - на пограничных станциях, устанавливаемых обеими Сторонами Договора в пограничных железнодорожных соглашениях;

4.1.2. В пересадочном сообщении - на пограничных станциях принимающей Стороны Договора. По соглашению Сторон Договора, передача вагонов может производиться и на пограничных станциях сдающей Стороны Договора.

4.2. К передаче должны предъявляться только вагоны полностью отвечающие техническим требованиям **Приложения 1 к ППВ**, осмотренные сдающей Стороной Договора и признанные годными для следования в международном сообщении. Сторона Договора-собственница вагона обеспечивает принимающей Стороне Договора доступ в тамбур и переходную площадку вагона для контроля технического состояния их частей, влияющих на безопасность движения. Сторона Договора-собственница обязана принимать свои порожние (без пассажиров) вагоны независимо от их технического состояния, за исключением вагонов, указанных в п. 12.4.

В случае передачи Стороне Договора-собственнице или на транзитную железную дорогу для возврата Стороне Договора-собственнице неисправного или поврежденного непригодного для эксплуатации вагона (не соответствующего техническим требованиям **Приложения 1 к ППВ**), состояние вагона (для возможности его безопасного следования) должно быть удостоверено актом, составляемым принимающей дорогой по форме **Приложения 2 к ППВ**. Этот акт подписывается представителями обеих Сторон Договора. Акт заполняется на языке государства принимающей Стороны Договора с переводом на китайский или русский языки или по договоренности между заинтересованными Сторонами Договора на другом языке.

Акт составляется принимающей Стороной Договора:

4.2.1. При передаче вагонов на транзитную железную дорогу в четырех экземплярах, из которых по одному экземпляру получают сдающая и принимающая Стороны Договора, третий и четвертый экземпляры актов принимающая Сторона Договора собирает и ежемесячно высылает (до 15 числа последующего месяца) почтой по адресам, указанным в **Приложении 5б к ППВ**.

Кроме того, Сторона Договора, допустившая повреждение вагона, должна поместить на такой вагон наклейки по форме **Приложений 8, 8а или 8б к ППВ** в соответствии с предписаниями § 12 ППВ.

Эти наклейки следует заполнять на языке государства Стороны Договора, допустившей повреждение вагона, с переводом перечня неисправностей на китайский или русский языки.

Наклейки помещаются на обеих сторонах вагона вблизи держателя маршрутной таблички или, если это не является возможным, по обеим сторонам продольной балки и не снимаются до возвращения вагона Стороне Договора-собственнице вагонов;

4.2.2. При передаче вагона Стороной Договора, допустившей повреждения, непосредственно Стороне Договора-собственнице вагона - в трех экземплярах, из которых два экземпляра получает Сторона Договора-собственница и один экземпляр акта - сдающая Сторона Договора.

Акт подписывается представителями обеих Сторон Договора и является основанием для расчетов между Стороной Договора, повредившей вагон, и Стороной Договора-собственницей. За перечисленные в акте повреждения и неисправности материальную ответственность несет Сторона Договора, допустившая повреждения.

Акт по форме **Приложения 2 к ППВ** не составляется для вагонов, курсирующих в сообщении с железными дорогами третьих стран, в случае неисправностей, появившихся на сети этих железных дорог, оформленных наложением наклеек «М», «L», «K» по RIC.

4.3. Время на передачу вагонов поезда (независимо от количества вагонов) устанавливается:

4.3.1. Без перестановки вагонов - не более 30 мин;

4.3.2. С перестановкой вагонов - не более 60 мин.

Передача вагонов с железных дорог одного государства на железные дороги другого государства оформляется вагонной ведомостью (**Приложение 3 к ППВ**), которая составляется сдающей Стороной Договора в четырех экземплярах, по два экземпляра для каждой Стороны Договора. Вагонные ведомости должны иметь непрерывную нумерацию с начала календарного года.

4.4. Моментом предъявления вагонов к передаче считается время вручения вагонной ведомости агенту принимающей Стороны Договора.

Вагонная ведомость подписывается агентом сдающей Стороны Договора до её вручения агенту принимающей Стороны Договора, который подписывает вагонную ведомость немедленно по окончании осмотра предъявленных вагонов или по истечении времени, установленного для их осмотра.

Время предъявления и время осмотра вагонов удостоверяются календарными штампами, которые ставят агенты обеих Сторон Договора.

Вагоны считаются переданными с момента подписания вагонной ведомости агентом принимающей Стороны Договора.

4.5. Вагоны могут быть не приняты по следующим причинам:

4.5.1. Если вагоны не соответствуют требованиям настоящих Правил (см. § 4, п. 4.2);

4.5.2. При перерыве движения поездов между пограничными станциями по пути следования данных вагонов, если передача вагонов невозможна по другому пути следования, о чем должны быть своевременно поставлены в известность заинтересованные Стороны Договора;

4.5.3. Если центральные органы Сторон Договора запрещают прием, о чем должны быть своевременно поставлены в известность заинтересованные Стороны Договора;

4.5.4. Если вагоны проследовали через район, в котором установлен карантин в связи с эпидемией, и не имеется удостоверения о том, что вагоны прошли санитарную обработку;

4.5.5. Если принимающей Стороне Договора известно, что пассажирские вагоны, перевозившие пассажиров больных инфекционными заболеваниями, не были продезинфицированы.

4.6. Во всех случаях неприема вагонов, агенты принимающей Стороны Договора составляют акт по форме **Приложения 6 к ППВ** с указанием причины неприема вагонов и срока возврата их на сдающую Сторону Договора.

Непринятые вагоны должны вычеркиваться из вагонной ведомости.

В вагонной ведомости в графе «Примечание» указывается номер акта согласно **Приложению 6 к ППВ** и делается отметка «Не принят».

Акт заполняется на языке государства принимающей Стороны Договора с переводом на китайский или русский языки или по договоренности между заинтересованными Сторонами Договора на другом языке.

Акт составляется в двух экземплярах, из которых каждая Сторона Договора получает по одному экземпляру.

Непринятые вагоны возвращаются на пограничную станцию Стороны Договора, сдающей по новой вагонной ведомости с отметкой «Непринятые» со ссылкой на акт неприема.

4.7. Вагоны, следующие только до входной пограничной передаточной станции другого государства, приему и сдаче в техническом отношении не подвергаются. Переход таких вагонов оформляется вагонной ведомостью (**Приложение 3 к ППВ**).

## § 5. Условия пользования вагонами

5.1. Ответственность за принимаемые вагоны и обязанности принимающей Стороны Договора, вытекающие из настоящих Правил, начинаются с момента подписания вагонной ведомости агентом принимающей Стороны Договора.

5.2. Стороны обязаны бережно обращаться с вагонами и содержать их в технически исправном состоянии.

5.3. Вагоны, принятые от Стороны Договора другого государства, должны быть использованы по их прямому назначению.

Использование вагонов не по прямому назначению (спальные вагоны в качестве вагонов для сидения, изменение маршрута следования вагонов и т. д.) может быть допущено только с предварительного согласия Стороны Договора - собственницы данных вагонов.

5.4. Стороны Договора обязаны обеспечить курсирование вагона по графику движения поездов, согласованному между заинтересованными Сторонами Договора.

5.5. В случае, если вагоны прибыли на станцию, на которой они должны быть прицеплены к другому поезду, после отправления его или до отправления, но с таким опозданием, что производство маневровой работы по их прицепке может послужить причиной задержки этого поезда сверх срока, установленного по графику, то такие вагоны должны быть отправлены на станцию назначения с первым пассажирским поездом.

Указанная станция или Сторона Договора должна немедленно известить об этом информационным сообщением Стороны Договора, расположенные по пути следования, станции отправления и назначения, пограничные станции и станции перестановки участвующих железных дорог. В информационном сообщении указывается дата опоздания вагона, номер поезда, номер исключенного и номер предоставленного взамен вагона, порядковый номер исключенного вагона, а также название поезда (при наличии), с которым прибудет на конечную станцию вагон, прибывший с опозданием.

На станции назначения вагоны, прибывшие с опозданием, включаются в свой поезд регулярного сообщения. В случае, если вагон не мог быть прицеплен к регулярному поезду, в этом поезде остается вагон, предоставленный взамен. В случае отсутствия последнего, станция назначения предоставляет свой вагон для включения в состав поезда.

5.6. Стороны Договора могут оказывать взаимную помощь вагонами пассажирского парка для обеспечения пассажирских перевозок во внутригосударственном и международном сообщении.



Предоставленные вагоны используются на условиях, согласованных между заинтересованными Сторонами Договора.

## **§ 6. Исключение вагонов из поездов**

6.1. В случае исключения вагонов из поездов (отцепки), Сторона Договора или станция, исключившая их, сообщает об этом информационным сообщением Стороне Договора-собственнице, станциям отправления и назначения (оборота), пограничной станции, станции, на которой производилась перестановка, а также железным дорогам, по которым должны были следовать эти вагоны.

6.2. В информационном сообщении должны быть указаны: номера вагонов, Сторона Договора-собственница вагонов, типы вагонов, станции отправления и назначения (оборота) вагонов, номер поезда, порядковые номера вагонов в поезде, станция и дата исключения, причины исключения, а также данные о предполагаемом обратном включении вагонов в поезд или данные о возвращении вагонов в составе соответствующих поездов.

6.3. Отцепленные вагоны должны, по возможности, заменяться другими вагонами такого же типа. Об этом сообщается информационным сообщением Сторонам Договора железных дорог следования, станциям отправления и назначения (оборота), а также пограничным станциям и станции, на которой будет производиться перестановка, с указанием типа вагонов и числа мест.

6.4. В исключительных случаях допускается замена отцепленного вагона 2-го класса вагоном 1-го класса. При этом обозначение вагона 2-го класса наносится на дверные окна.

6.5. Вагоны, отцепленные от поездов регулярного сообщения после устранения неисправностей, вызвавших отцепку, должны быть опять включены в плановое обращение на конечных станциях (оборота).

6.6. Если отцепленный от поезда вагон в короткое время в виде исключения не может быть отремонтирован, Сторона Договора - собственница отцепленного вагона должна заменить своим вагоном вагон, предоставленный взамен отцепленного. Соответствующие данные должны содержаться в информационном сообщении.

6.7. Если Сторона Договора, использующая вагон, не может устранить неисправности, не угрожающие безопасности движения (например, повреждение отопления, освещения, внутреннего оборудования и т. д.), и вагон может следовать в пассажирских поездах без ограничения

скорости, то он возвращается Стороне Договора-собственнице в порожнем (без пассажиров) состоянии в составе пассажирских поездов.

Соответствующая информация передается информационным сообщением Стороне Договора-собственнице и Сторонам Договора железных дорог следования.

6.8. Освободившиеся, предоставленные взамен вагоны возвращаются Стороне Договора-собственнице в составе очередного пассажирского поезда. О возвращении этих вагонов сообщается предварительно информационным сообщением Сторонам Договора железных дорог следования. Соответствующие данные должны содержаться в информационном сообщении.

6.9. Адреса Сторон Договора, используемые для приема и передачи информационных сообщений, приведены в *Приложении 5а к ППВ*.

## **§ 7. Возмещение за пользование вагонами и другие расчеты**

7.1. Возмещение за пользование вагонами, следующими как в регулярных, так и в нерегулярных сообщениях, должно производиться путем зачета взаимного пробега вагонов.

Каждой Стороне Договора должна быть предоставлена возможность возместить натурой свою задолженность вагоно-осе-километров.

Возмещению не подлежат пробеги:

- служебных вагонов,
- салон-вагонов,
- спальных вагонов,
- вагон-ресторанов,
- почтовых вагонов,
- вагонов с местами для сидения и вагон-кушетов нерегулярного сообщения, используемых исключительно для пассажиров, пользующихся бесплатным проездом.

7.2. За расчетную единицу принимается осе-километр вагоно-километр пробега пассажирского вагона. Шестиосные вагоны считаются как четырехосные. Ось багажного вагона считается как 0,7 оси пассажирского вагона, а ось вагона для перевозки легковых автомобилей считается как 0,5 оси пассажирского вагона.

За расчетную единицу пробега вагонов-кушет принимается 65 % осе-километра пробега обычного пассажирского вагона с местами для сидения.

7.3. В число услуг, подлежащих возмещению, засчитываются фактические пробеги вагонов как занятых, так и порожних.

7.4. За пробег порожних вагонов, не возмещенный полезным пробегом, Сторона Договора, на железной дороге которой был совершен этот пробег, получает возмещение от Стороны Договора, отправившей такие вагоны, по ставке, указанной в пункте 1 *Приложения 30 к ППВ*.

7.5. Пробеги должны возмещаться в отдельности между Сторонами Договора, участвующими в том или ином сообщении.

7.6. Расходы за перестановку пассажирских вагонов исчисляются Стороной Договора, производящей перестановку по ставке, указанной в пункте 2 *Приложения 30 к ППВ*. Эти расходы распределяются между Сторонами Договора, участвующими в данном сообщении пропорционально совершенному пробегу, указанному в международном тарифе, применяемом между заинтересованными Сторонами Договора.

При взаимном согласии Стороны Договора могут заключать двусторонние/многосторонние договора, предусматривающие иной способ оплаты и распределения расходов за перестановку.

Оплату за перестановку специальных вагонов нерегулярного сообщения (салон-вагонов; вагонов, следующих техническим рейсом) производит Сторона Договора-собственница вагонов по согласованию Сторон Договора.

7.7. В случае отцепки вагона, прошедшего перестановку, но не принятого принимающей Стороной Договора из-за технических неисправностей, расходы за его перестановку распределяются между Сторонами Договора, участвующими в данном сообщении, пропорционально фактически совершенному пробегу.

## **§ 8. Следование порожних вагонов**

8.1. Порожние вагоны, предназначенные для включения в поезда регулярного и нерегулярного сообщения, а также вагоны, исключенные из поездов, следуют по железным дорогам Сторон Договора, без взимания провозной платы, но с учетом вагоно-километров пробега.

8.2. Вагоны должны следовать в составе пассажирских поездов, за исключением технически неисправных вагонов, которые могут следовать только в составе грузовых поездов.

8.3. Порожние (без пассажиров) вагоны, возвращаемые Стороне Договора-собственнице, должны следовать первоначальным путем через те же пограничные станции, через которые они были приняты.

8.4. По договоренности Сторон Договора указанные вагоны могут быть возвращены через пограничные станции непервоначального пути

следования. На эти вагоны должны быть составлены дорожные ведомости по форме, находящейся в соглашении, применяемом между заинтересованными Сторонами Договора, направляемые в адрес начальника пограничной станции Стороны Договора-собственницы вагонов.

8.5. О следовании порожних вагонов соответствующая станция или Сторона Договора должна своевременно извещать информационным сообщением Стороны Договора, по железным дорогам которых проходят вагоны, а также станции отправления и назначения, пограничные и перестановочные станции участвующих Сторон Договора, Сторону Договора-собственницу и оператора вагонов.

## § 9. Эксплуатация вагонов

9.1. Обслуживание пассажиров в вагоне производится:

9.1.1. В спальном вагоне персоналом Стороны Договора-собственницы;

9.1.2. В вагоне для сидения персоналом Стороны Договора следования или по соглашению заинтересованных Сторон Договора - персоналом Стороны Договора - собственницы.

9.2. Вагоны должны обеспечиваться Стороной Договора железной дороги следования этих вагонов углем для индивидуального отопления, электрическим отоплением и водой бесплатно.

Обеспечение электрическим отоплением в пунктах оборота и/или заправка дизтопливом (иным видом топлива) вагонов производится по отдельным соглашениям между причастными Сторонами Договора.

Обслуживающий персонал вагонов должен выдавать на уголь соответствующие требования по форме **Приложения 4 к ППВ**. Требования должны составляться в трех экземплярах, из которых два экземпляра получает Сторона Договора, выдавшая уголь, а один экземпляр (корешок требования) остается у Стороны Договора, выдавшей это требование.

9.3. Стороны Договора обязаны своевременно передавать служебные информационные сообщения, связанные с курсированием вагонов в прямом международном сообщении. Такие информационные сообщения передаются бесплатно.

Пересылка почтой корреспонденции, касающейся обслуживания вагонами поездов регулярного и нерегулярного сообщения, производится на общих основаниях по правилам, установленным в каждом государстве.

9.4. Обслуживающий персонал вагонов по всем вопросам, касающимся экипировки вагонов, подачи служебных информационных

сообщений, оказания медицинской помощи и т. д., должен обращаться к дежурному по станции.

9.5. Все вопросы, связанные с курсированием вагонов-ресторанов в международном сообщении, должны предусматриваться отдельными договорами, заключаемыми между заинтересованными Сторонами Договора.

## **§ 10. Внутреннее оборудование и инвентарь вагонов**

10.1. Стороны Договора-собственницы спальных вагонов обязаны обеспечивать вагоны постельными принадлежностями, полотенцами и оборудованием в количестве, необходимом для полного удовлетворения потребностей пассажиров на всем пути их следования туда и обратно.

10.2. Внутреннее оборудование и инвентарь вагонов должны быть перечислены в инвентарной описи, вывешиваемой на стене внутри вагона по форме *Приложения 10 к ППВ*, с указанием стоимости в швейцарских франках. Опись составляется на языке государства Стороны Договора-собственницы вагона с переводом на русский язык, а при следовании вагонов по железным дорогам Китайской Народной Республики - и на китайский язык.

10.3. Ответственность за внутреннее оборудование и инвентарь вагонов:

10.3.1. Сопровождаемых персоналом Стороны Договора-собственницы вагонов, несет персонал этих вагонов, однако, в случае отцепки вагона от поезда для ремонта на время более 3-х суток, Сторона Договора, использующая вагон, по требованию персонала, должна принять внутреннее оборудование вагона по описи с составлением акта приема-сдачи для каждой Стороны Договора. В этом случае обслуживающий персонал должен оставить вагон, а ответственность за внутреннее оборудование несет Сторона Договора, использующая вагон. После ремонта вагона Сторона Договора, использующая вагон, по информационному сообщению о приеме вагона передает вагон сопровождающему персоналу Стороны Договора-собственницы и, в случае недостатков, составляет акт по форме *Приложения 7 к ППВ*.

10.3.2. Не сопровождаемых персоналом Стороны Договора-собственницы, несет Сторона Договора следования этих вагонов.

10.4. При передаче пассажирских вагонов для сидения и багажных вагонов, следующих без обслуживающего персонала Стороны Договора-собственницы, внутреннее оборудование и инвентарь вагонов передаются

по инвентарной описи. В случае несоответствия имеющегося внутреннего оборудования и инвентаря данным инвентарной описи принимающей Стороной Договора составляется акт по форме *Приложения 7 к ППВ*, который является основанием для расчетов. Акт заполняется на языке государства принимающей Стороны Договора с переводом на китайский или русский язык.

Акт составляется:

10.4.1. При передаче вагонов на транзитную железную дорогу в четырех экземплярах, из которых по одному экземпляру получают сдающая и принимающая Стороны Договора, третий и четвертый экземпляры актов принимающая Сторона Договора собирает и ежемесячно (до 15 числа последующего месяца) высылает почтой по адресам, указанным в *Приложении 5б к ППВ*;

10.4.2. При передаче вагона Стороне Договора-собственнице в трех экземплярах, из которых один экземпляр получает сдающая Сторона Договора и два экземпляра Сторона Договора-собственница.

10.5. При передаче всех других вагонов (спальных, ресторанов и служебных), следующих без служебного персонала Стороны Договора-собственницы, внутреннее оборудование и инвентарь передаются также по акту формы *Приложения 7 к ППВ* порядком, указанным в пунктах 10.4.1 и 10.4.2, проводником принимающей Стороны Договора.

## **§ 11. Очистка и дезинфекция вагонов**

11.1. Стороны Договора обязаны производить тщательную очистку вагонов на станциях отправления и назначения, а также на предусмотренных графиком движения поездов станциях в пути следования.

Стороны Договора обязаны также снабжать вагоны водой, туалетной бумагой, полотенцами, жидким или твердым мылом.

11.2. Очистка и дезинфекция вагонов внутри и снаружи производятся при помощи средств и действий, не причиняющих вагонам и их оборудованию повреждений.

11.3. Вагоны, в которых перевозились пассажиры с инфекционными заболеваниями, после их высадки должны быть немедленно продезинфицированы и очищены в соответствии с санитарными требованиями государства, на инфраструктуре которого производится дезинфекция.

11.4. В случае, если вагоны проследовали через район, в котором установлен карантин в связи с эпидемией, то эти вагоны перед сдачей

другой Стороне Договора должны быть продезинфицированы.

11.5. В целях предупреждения заразных болезней Стороны Договора в пути следования вагонов могут производить дезинфекцию туалетов во всех вагонах, включая и те, которые обслуживаются служебным персоналом Стороны Договора-собственницы вагона по санитарным правилам государства, на железных дорогах которого производится дезинфекция.

11.6. Очистка и дезинфекция вагонов производятся средствами и за счет той Стороны Договора, на которой находятся эти вагоны.

Очистка накопительных баков экологически чистых туалетных комплексов производится по отдельным соглашениям между причастными Сторонами Договора.

## **§ 12. Текущее содержание и ремонт вагонов.**

### **Поврежденные вагоны, тяжелоповрежденные вагоны или тележки**

12.1. Периодический ремонт и осмотр вагонов производятся Стороной Договора-собственницей.

12.2. Текущее обслуживание вагонов (технический осмотр, текущий ремонт, смазка трущихся частей), а также устранение повреждений, возникших при эксплуатации вагонов, производятся средствами и за счет той Стороны Договора, на которой находятся эти вагоны.

При ремонте вагонов применяются материалы и запасные части соответствующего качества. Изменение конструкции вагонов не допускается.

Стороне Договора, использующей вагон, разрешается отремонтировать только мелкие повреждения, которые не требуют значительных материальных затрат.

12.3. Поврежденные вагоны должны ремонтироваться, в основном, Стороной Договора-собственницей за счет Стороны Договора, повредившей вагон, по расценкам, установленным в *Приложении 9 к ППВ*.

Вагоны, которые сошли с рельсов, должны быть в каждом случае осмотрены с целью установления их пригодности к эксплуатации.

Стороне Договора-пользовательнице вагонов запрещается ремонтировать буксы на роликовых подшипниках. С целью обточки колесных пар по кругу катания, по согласованию со Стороной Договора-собственницей могут сниматься буксовые крышки. При необходимости, колесные пары с роликовыми подшипниками должны быть затребованы от Стороны Договора-собственницы.

#### 12.4. Классификация поврежденных вагонов.

12.4.1. Поврежденный вагон, имеющий незначительные повреждения, не влияющие на эксплуатацию по назначению, снабжается наклейками по форме **Приложения 8 к ППВ**.

12.4.2. Вагоны, получившие повреждения, вследствие которых они непригодны к использованию в составе пассажирского поезда, без каких-либо ограничений, снабжаются наклейками по форме **Приложения 8а к ППВ**.

12.4.3. Вагон считается тяжелоповрежденным, если имеет значительные повреждения кузова или рамы, или ходовых частей вследствие столкновения, схода, аварии, крушения, возгорания. В случае тяжелого повреждения только тележки, каждая тележка рассматривается как двухосный вагон.

Первая принимающая Сторона Договора решает окончательно для сдающей Стороны Договора может ли вагон следовать безопасно по сети железных дорог Сторон Договора.

12.4.4. При тяжелом повреждении вагона или тележки Сторона Договора-пользовательница обязана сообщить Стороне Договора-собственнице объем и вид повреждений, тип вагона и год постройки.

Вопрос о ремонте, исключении или о возвращении вагона или тележки Стороне Договора-собственнице решается по согласованию со Стороной Договора-собственницей. Тяжелоповрежденные вагоны или их части могут быть возвращены Стороне Договора-собственнице только с ее согласия.

О своем решении Сторона Договора-собственница вагона уведомляет Сторону Договора-пользовательницу вагоном и транзитные железные дороги.

При отсутствии согласия Стороны Договора-собственницы вагона на прием, транзитные железные дороги могут отказать в приеме тяжелоповрежденного вагона или тележки.

12.4.5. Тяжелоповрежденный вагон должен быть отремонтирован Стороной Договора-пользовательницей за ее счет в объеме, необходимом для возврата Стороне Договора-собственнице. Такой вагон снабжается наклейками по форме **Приложения 8б к ППВ**.

Если Сторона Договора-пользовательница не может восстановить тяжелоповрежденный вагон или тележку до такой степени, чтобы вагон следовал своим ходом без угрозы безопасности движения, то она должна погрузить вагон или тележку на платформу и отправить Стороне Договора-собственнице. Такой вагон или тележка снабжается наклейками по форме **Приложения 8б к ППВ**.

Плата за перевозку тяжелоповрежденного вагона или тележки не взимается.



12.5. Сторона Договора-собственница направляет Стороне Договора-пользовательнице, повредившей вагон, счет на сумму:

- расходов за ремонт вагона согласно **Приложению 9 к ППВ**;
- возмещения за списание из инвентаря вагона согласно пункту

13.3.1.

Сторона Договора-пользовательница вправе оплачивать меньшую из вышеуказанных сумм.

12.6. Необходимые для ремонта поврежденных вагонов запасные части могут быть затребованы от Стороны Договора-собственницы по форме **Приложения 11 к ППВ** по адресу, указанному в **Приложении 5 к ППВ**. В требовании должны быть указаны: подробное наименование и размеры запасных частей (в случае необходимости, приложить их эскизы), тип и номер поврежденного вагона, Сторона Договора приписки вагона, а также адрес, по которому должны быть высланы запасные части. В требовании на колесные пары, кроме того, надо указывать типы колесных пар, диаметры колес и расстояние между внутренними гранями колес.

12.7. Высылаемые для ремонта вагонов запасные части, а именно: колесные пары, рессоры, спиральные пружины тележек, автосцепки предоставляются Стороной Договора-собственницей бесплатно и должны быть годными для использования без дополнительной обработки.

Другие запасные части для ремонта вагонов предоставляются Стороной Договора-собственницей за счет Стороны Договора-пользовательницы.

Поврежденные колесные пары, рессоры вне зависимости от их состояния должны быть возвращены Стороне Договора-собственнице, другие поврежденные запасные части Стороне Договора-собственнице не возвращаются.

Поврежденные части должны быть возвращены через те пограничные передаточные станции, через которые поступили запасные части для замены.

В случае, если подлежащие возврату поврежденные вагонные части не будут возвращены Стороне Договора-собственнице, то ей возмещается 60 % стоимости соответствующих новых запасных частей. Возмещение уплачивает та Сторона Договора, которая не может подтвердить передачу указанных вагонных частей.

На запасные части вагонов при их отправлении на железную дорогу назначения наносятся масляной краской знак Стороны Договора-собственницы, номер вагона, для которого предназначены эти части, и место назначения (должны быть указаны станция и Сторона Договора назначения).

На поврежденные части вагонов при их отправлении Стороне Договора-собственнице наносится масляной краской знак Стороны Договора-собственницы, номер вагона, из которого эти части были изъяты,

и место назначения (должны быть указаны станция и Сторона Договора назначения).

Если эти обозначения невозможно наносить на отправляемые или возвращаемые части вагонов из-за недостатка места, то обозначения следует наносить на металлические таблички, прикрепленные к этим частям.

За утерю запасных частей, которые были высланы для ремонта поврежденных вагонов, но не поступили Стороне Договора назначения, необходимо возместить их стоимость. Эта стоимость выплачивается той Стороной Договора, на которой эти запасные части были утеряны, или которая не может подтвердить передачу запасных частей.

12.8. Возвращение поврежденных частей производится по адресам, указанным в *Приложении 5 к ППВ*.

12.9. Запасные и поврежденные части должны перевозиться без разрешения на ввоз и вывоз. Все расходы по перевозке запасных и поврежденных частей оплачивает Сторона Договора, виновная в повреждении вагона.

12.10. Отправка запасных и поврежденных частей должна оформляться дорожной ведомостью. В дорожной ведомости в графе «Наименование груза» может быть указано: «Груз освобожден от таможенных пошлин по ввозу, вывозу и транзиту», а также указаны номер и тип вагона, для которого отправленная запасная часть предназначена, или из которого эта поврежденная и возвращаемая часть была изъята.

### **§ 13. Возмещение за утраченные вагоны**

13.1. Утраченными вагонами считаются вагоны, подлежащие списанию с инвентаря из-за тяжелого повреждения, а также вагоны, не возвращенные Стороне Договора-собственнице в течение трех месяцев со дня передачи Стороне Договора-пользовательнице по другим причинам.

13.1.1. Тяжелоповрежденным вагоном, подлежащим списанию из инвентаря, считается вагон, получивший такие повреждения, вследствие которых невозможно привести его в состояние, годное к эксплуатации (столкновение, сход, авария, крушение, возгорание). В случае тяжелого повреждения только тележек, каждая тележка рассматривается отдельно.

13.2. Сторона Договора, на которой был утрачен вагон, извещает об этом Сторону Договора-собственницу информационным сообщением с указанием в нем номера вагона, номера поезда, наименования сообщения, в котором курсировал вагон, и причины утраты вагона.

По вагонам, не имеющим 12-значного цифрового обозначения, в информационном сообщении дополнительно указываются тип вагона, количество осей, железная дорога приписки.

13.3. За утраченный вагон Сторона Договора-пользовательница обязана возместить Стороне Договора-собственнице причиненный ущерб.

По договоренности заинтересованных Сторон Договора возмещение утраченного вагона может быть произведено в натуральном выражении. В случае, если с согласия Стороны Договора-собственницы Сторона Договора-пользовательница направит тяжелоповрежденный вагон Стороне Договора-собственнице, которая спишет его с инвентаря, то Сторона Договора-пользовательница возмещает Стороне Договора-собственнице сумму в размере 85% стоимости нового вагона.

Между европейскими железными дорогами колеи 1435 мм и железными дорогами колеи 1520 мм применяются следующие предписания:

13.3.1. За утраченный пассажирский вагон Сторона Договора-пользовательница обязана возместить Стороне Договора-собственнице сумму, определенную следующим образом:

13.3.1.1. Стоимость вагона определяется на основании таблицы I *Приложения 9а к ППВ*;

13.3.1.2. Из возмещения, определенного по пункту 13.3.1.1, вычитается стоимость возвращенных колесных пар, независимо от их состояния, причем их цена устанавливается как за новые;

13.3.1.3. За остальные возвращенные детали на основе письменной договоренности вычитается 1/6 из суммы возмещения, рассчитанного согласно п. 13.3.1.1 и п. 13.3.1.2;

13.3.1.4. Если Стороне Договора-собственнице не были возвращены никакие детали вагона, то нельзя вычитать сумму согласно пунктам 13.3.1.2 и 13.3.1.3;

13.3.1.5. От результата вычитается за каждый год службы вагона 3 % за его обесценивание, но в общем не более 75 %. Год постройки и год повреждения считаются за один год.

13.4. В том случае, когда вагон не возвращен Стороне Договора-собственнице в течение трех месяцев со дня перехода его от Стороны Договора-собственницы на железную дорогу другой Стороны Договора, Сторона Договора-собственница предъявляет счет на сумму стоимости этого вагона той Стороне Договора, на которой по учету он числится невозвращенным.

Между европейскими железными дорогами колеи 1435 мм и железными дорогами колеи 1520 мм применяется следующее предписание:

13.4.1. Если пассажирский вагон не возвращен Стороне Договора-собственнице в течение трех месяцев со дня передачи от Стороны Договора-собственницы на сеть другой железной дороги, то Сторона Договора-собственница предъявляет Стороне Договора-пользовательнице, которая не возвратила вагон, счет на сумму, рассчитанную согласно пункту 13.3.1.

13.5. Если утраченный вагон будет найден и возвращен Стороне Договора-собственнице в течение года с момента утраты, то Сторона Договора-собственница возвращает полученную сумму за утраченный вагон за вычетом 6 % годовых, которые исчисляются с момента извещения Стороны Договора-собственницы об утрате вагона до момента возвращения его Стороне Договора-собственнице.

13.6. Между европейскими железными дорогами колеи 1435 мм и железными дорогами колеи 1520 мм применяются следующие предписания:

- за тяжелоповрежденные тележки Сторона Договора-пользовательница должна возместить Стороне Договора-собственнице стоимость тележки.

- обесценивание тележки определяется сроком службы вагона, под которым находилась тележка в момент тяжелого повреждения.

13.7. При отсутствии информации о стоимости утраченного вагона в таблице I **Приложения 9а к ППВ** Сторона Договора, на которой был утрачен вагон, возмещает Стороне Договора-собственнице стоимость утраченного вагона, установленную независимым оценщиком государства Стороны Договора-собственницы, которая определяется в соответствии с требованиями национального законодательства государства Стороны Договора-собственницы.

*Приложение 1*  
(к пунктам 2.1, 4.2)

**ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ,  
ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ВАГОНАМ ПАССАЖИРСКОГО ПАРКА  
В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ**

**1. Общие положения**

1.1. Поперечное очертание вагонов должно соответствовать габаритам подвижного состава, принятым на железных дорогах на всем пути следования вагонов (чертеж 1).

Пропуск вагонов, которые имеют размеры, превышающие допускаемые габаритом подвижного состава одной или нескольких дорог следования, должен быть предварительно согласован дорогой отправления с указанными дорогами по пути следования таких вагонов.

1.2. Все части сцепных и соединительных приспособлений (стяжки, соединительные рукава и пр.) в нерабочем состоянии не должны опускаться ниже 140 мм над головкой рельсов. В случае наличия возможности опускания их ниже указанного размера, должно быть предусмотрено подвешивание сцепных и соединительных приспособлений на высоте не ниже указанного размера.

1.3. Приближение к головке рельса деталей электрооборудования допускается не ближе, чем на 100 мм.

1.4. База тележек вагонов должна быть не менее 2000 мм. Вагоны должны быть приспособлены для свободного прохождения кривых радиусом 150 м.

1.5. Допущенные к обращению в международном сообщении вагоны, габариты которых соответствуют европейским дорогам с шириной колеи 1435 мм, должны иметь знак МС.

Вагоны, соответствующие габариту 0-ВМ, должны иметь знак МС-0 (*Приложение 21 к ППВ*), вагоны, соответствующие габариту 1-ВМ - знак МС-1 (*Приложение 22 к ППВ*).

Указанные знаки наносятся краской, контрастной цвету вагона, посередине вагона с обеих сторон<sup>1)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Надписи на вагонах, курсирующих между КЖД, РЖД, ЗЧ и УБЖД, наносятся по согласованию этими железными дорогами

1.6. Вагоны с винтовой стяжкой должны иметь для работы сцепщика: свободное пространство между буферной тарелкой и боковой поверхностью винтовой стяжки не менее 400 мм; свободное пространство в продольном направлении от ударной поверхности полностью вдвинутого буфера и буферным брусом не менее 300 мм, лобовая стена вагона в промежутке между буферами и винтовой стяжкой на высоте 2000 мм от головки рельса не должна иметь каких-либо выступающих предметов.

1.7. Ввиду особенностей в конструкции китайского и корейского подвижного состава, вопрос о сцеплении вагонов, следующих в беспересадочном сообщении по КЖД и ЗЧ, должен быть согласован между заинтересованными Сторонами.

## 2. Колесные пары

2.1. Колесные пары должны иметь колеса бандажные с непрерывным креплением бандажей или стальные безбандажные (цельнокатанные) и роликовые подшипники.

Центры бандажных колесных пар должны быть стальными дисковыми.

Не допускается покрытие краской или загрязнение любыми смазочными веществами торцевых поверхностей бандажей или заменяющих их частей колес типа моноблок.

2.2. Расстояние между внутренними гранями бандажей или ободьев колес для колеи 1435 мм должно быть  $1360 \pm 3$  мм; для колеи 1520 мм -  $1440 \pm 3$  мм при скорости выше 120 км/час, но не более 160 км/час – от 1439 мм до 1443 мм.

На КЖД и ЗЧ это расстояние должно быть  $1353 \pm 3/1$  мм при ширине обода колеса от 127 до 136 мм (136 мм исключительно) и  $1353 \pm 3$  мм при ширине обода колеса более 136 мм (136 мм включительно).

2.3. Ширина бандажа или обода цельнокатанного колеса может быть:

- для тележек колеи 1520 мм: максимально - 140 мм,  
минимально - 130 мм;
- для тележек колеи 1435 мм: максимально - 140 мм,  
минимально - 33 мм;

2.4. Толщина бандажа (по кругу катания) должна быть не менее 35 мм.

У цельнокатанных колес минимальная толщина частей, заменяющих бандажи, должна быть обозначена выточенной на их наружной стороне

риской, которая должна быть всегда видна.

2.5. Высота гребня бандажа или обода колеса, измеренная от уровня круга катания, должна быть не более 36 мм и не менее 25 мм.

2.6. Толщина одного гребня бандажа или колеса колесных пар, применяемых на участках европейских железных дорог с шириной колеи 1435 мм, измеренная на расстоянии 10 мм снаружи круга катания, должна быть не менее 22 мм.

Размер между внешними поверхностями гребней бандажа или колеса этих колесных пар, измеренный на расстоянии 10 мм от уровня круга катания, должен быть не более 1426 мм и не менее 1410 мм.

Минимальный размер не относится к промежуточным колесным парам вагонов без тележек и промежуточным осям тележек.

У вагонов железных дорог колеи 1520 мм толщина гребня, измеренная на расстоянии 18 мм от его вершины, должна быть не более 33 мм и не менее 25 мм.

У вагонов КЖД и ЗЧ толщина гребня, измеренная на расстоянии 15 мм от его вершины, должна быть не более 34 мм и не менее 23 мм.

Острый гребень не допускается. Для вагонов европейских железных дорог колеи 1435 мм величина  $q_R$ , измеряемая шаблоном на гребне колеса, должна быть больше 6,5 мм, причем на направляющей поверхности на расстоянии более 2 мм от вершины гребня не должно быть остроконечных накатов (*Приложение 28 к ППВ*).

2.7. Прокат по кругу катания колеса допускается в вагонах, курсирующих в поездах со скоростью до 120 км/час, не более 7 мм, а в вагонах, курсирующих в поездах со скоростью свыше 120 км/час до 140 км/час, не более 5 мм.

Это не относится к вагонам европейских железных дорог колеи 1435 мм.

2.8. Не допускаются следующие неисправности колесных пар:

2.8.1. Продольные и поперечные трещины в любой части оси;

2.8.2. Протертое место на оси с острыми кромками или глубиной более 1 мм.

Не допускается протирание оси тормозными тягами или другими элементами.

Для вагонов колеи 1520 мм не допускается протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм;

2.8.3. Трещина в бандаже или ободу, диске, ступице колеса или колесного центра;

2.8.4. Откол гребня бандажа или обода колеса;

2.8.5. Ослабление бандажа на ободе или оси в ступице колеса или колесного центра.<sup>1)</sup>

Признаками ослабления бандажа являются:

2.8.5.1. Глухой звук при ударе ручным молотком по бандажу;

2.8.5.2. Несовпадение контрольных рисок на бандаже и центре колеса (на бандаже и центре колеса должны быть нанесены 4 контрольные риски термостойкой краской);

2.8.5.3. Ослабление укрепляющего бандаж кольца;

2.8.5.4. Появление ржавчины между бандажом и ободом центра колеса на длине более одной трети периметра;

2.8.6. Выбоина (ползун) на поверхности катания бандажа или цельнокатанного колеса глубиной более 1 мм или длиной более 60 мм;

2.8.7. Выщербина, выкрашивание (раковина) на поверхности катания колеса или бандажа длиной более 25 мм или глубиной более 3 мм;

2.8.8. Вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм;

2.8.9. Остроконечный накат гребня<sup>2)</sup>;

2.8.10. Навар (наплыв) металла на поверхности катания бандажа или обода колеса длиной более чем 60 мм или высотой более чем 1 мм при скорости более 120 км/час – 0,5 мм.

2.8.11. На колесах с напрессованными бандажами не допускается:

2.8.11.1. Наличие признаков поперечного смещения бандажа относительно колесного центра (это смещение может произойти только в том случае, если стопорное кольцо отсутствует, ослабло, треснуло или деформировалось);

2.8.11.2. Наличие трещин в стопорном кольце. Если для блокирования стопорного кольца предусмотрен клиновый фиксатор, не допускается отсутствие последнего.

Колесо не должно иметь следов смещения относительно оси колесной пары.

Выделение масла из зазора между осью и ступицей колеса не является доказательством смещения колеса относительно оси, требуется подтверждение указанного смещения другими признаками.

---

<sup>1)</sup> Сварочные работы на оси не допускаются

<sup>2)</sup> Для вагонов европейских железных дорог колеи 1435 мм применяется только величина  $\varphi R$ .



### 3. Тележки и рессоры

3.1. Не допускаются следующие неисправности в тележках и рессорах:

3.1.1. Суммарный зазор между горизонтальными скользунами с обеих сторон тележки более 6 мм и менее 2 мм, а у вагонов железных дорог колеи 1520 мм на тележках КВЗ-ЦНИИ - эти зазоры должны быть равны нулю. Зазор между надрессорной балкой и рамой тележки или планкой на раме тележки КВЗ-ЦНИИ - менее 20 мм и более 100 мм;

3.1.2. Трещины или излом скользунов и коробок скользунов;

3.1.3. Трещины или излом пятников или подпятников;

3.1.4. Трещины в деталях рессорного и люлечного подвешивания, кронштейнов крепления гидравлических амортизаторов, предохранительных скобах, а также неисправности их крепления;

3.1.5. Трещины в буксовых челюстях и в струнках, а также неисправности их крепления;

3.1.6. Излом или трещина листов рессоры или излом пружин. Ослабление или трещина хомута листовой рессоры.

На железных дорогах колеи 1435 мм, кроме КЖД и ЗЧ, излом любого рессорного листа (кроме коренного), если излом от середины подвесной рессоры отделен менее чем на одну четверть длины листа или если отломанная часть листа отсутствует.

Излом или трещина коренного листа в любом месте;

3.1.7. Излом или поперечные трещины балок рамы тележки;

3.1.8. Трещины опорных угольников и планок надбуксовых рессор безбалансирных тележек;

3.1.9. Зазоры между челюстями и буксой двухосной тележки более 8 мм в сумме как вдоль, так и поперек вагона, измеренные на расстоянии 100 мм от низа челюсти;

3.1.10. На железных дорогах колеи 1435 мм, кроме КЖД и ЗЧ, сдвиг одного листа подвесной рессоры более чем на 10 мм.

### 4. Буксы и подшипники

4.1. Не допускаются следующие неисправности букс и подшипников:

4.1.1. Трещина корпуса буксы;

4.1.2. Излом заплечика, направляющего паза буксы;

4.1.3. Грение буксы. Букса считается нагретой, если до нее нельзя дотронуться тыльной стороной руки.

4.1.4. Осадка и перекося буксы, когда букса трется об ось.

4.2. Запечник направляющего паза буксы должен перекрывать буксовую направляющую при любом положении буксы.

4.3. Не допускается отсутствие или неисправность сигнализации контроля нагрева букс при следовании вагонов по колею 1520 мм.

4.4. Не допускается наличие трещин в буксовой направляющей.

4.5. Под болтом крепительной крышки буксы необходимо наличие бирки с датой проведения полной ревизии букс.

## 5. Буферные приборы

5.1. Вагоны должны быть оборудованы эластичными буферными приборами.

5.2. Высота оси буферов от головки рельса должна быть не более 1115 мм и не менее 1000 мм при следовании по железным дорогам колеи 1520 мм, кроме УБЖД, и не более 1065 мм и не менее 980 мм при следовании вагонов по железным дорогам колеи 1435 мм. Высота оси буферов от головки рельса у двухъярусных платформ для перевозки автомобилей, следующих в пассажирских поездах, должна при максимальной нагрузке составлять не менее 960 мм.

5.3. Расстояние между буферами (от центра до центра) должно быть не более 1760 мм и не менее 1740 мм.

Для вагонов БЧ, ГР, КЗХ, КРГ, ЛДЗ, LTG, ЧФМ, РЖД, ТДЖ, УТИ и ЭВР габарита 1-ВМ это расстояние допускается не более 1790 мм и не менее 1740 мм.

5.4. Стандартная высота буферной тарелки должна составлять 340 мм, то есть 170 мм с каждой стороны срединной линии буфера, стандартная ширина -  $440 < \Delta \leq 550$  мм согласно правилам РИЦ (RIC).

5.5. Левая буферная тарелка (если смотреть на вагон с середины пути) должна быть выпуклой, а правая - плоской.

Допускается наличие обеих буферных тарелок выпуклых при условии, что выпуклость будет иметь радиус не менее 1500 мм.

5.6. Не допускаются следующие неисправности буферных приборов:

5.6.1. Отсутствие буферной пружины, нажимной шайбы, гайки, а также чеки или шплинта, удерживающих буферный стержень от выпадания. Допускается просадка пружины одного буфера не более 15 мм на каждом буферном брусе вагона (применительно к вагонам габарита РИЦ (RIC));

5.6.2. Излом лапки или ушка буферного стакана;

5.6.3. Излом буферной пружины;

5.6.4. Повреждение конструкции буферов, не гарантирующее безопасное крепление или вызывающее недостаточное ведение буферных стержней, а также трещины буферных стаканов и стержней длиной более  $\frac{1}{4}$  окружности буферных стаканов и стержня в месте перехода во фланец либо в буферную тарелку;

5.6.5. Наличие у буферных тарелок более чем  $\frac{1}{3}$  ослабленных скрепляющих заклепок.

## 6. Тяговые приборы

6.1. Вагоны должны быть оборудованы эластичными тяговыми аппаратами и упряжью с винтовой стяжкой или автосцепным устройством.

6.2. При следовании по железным дорогам далее пограничной станции вагоны должны иметь автосцепное устройство, а для колеи 1435 мм европейских железных дорог – упряжь с винтовой стяжкой.

6.3. Масса винтовой стяжки не должна превышать 36 кг.

6.4. Длина винтовой стяжки, измеряемая у точки соприкосновения с серединой оси стяжки, должна составлять:

986 +10/-5 мм для полностью растянутой стяжки;

750 10 мм для полностью сжатой стяжки.

6.5. Не допускаются следующие неисправности в тяговых приборах:

6.5.1. Поперечная трещина, излом деталей упряжи или стяжки;

6.5.2. Отсутствие гаек, муфт, болтов, клиньев и шплинтов в деталях упряжки;

6.5.3. Изгиб крюка, когда стяжка одного крюка не может быть накинута на головку другого крюка или когда изгиб крюка препятствует свободному перемещению его в крюковой шайбе;

6.5.4. Упряжная тяга или направляющая упряжного крюка изношены до степени, позволяющей вращение крюка в направляющей;

6.5.5. Изгиб винта, серег или изгиб скобы стяжки, не допускающий правильного свинчивания вагонов.

6.6. Размеры скобы винтовой стяжки у точки соприкосновения с тяговым крюком должны быть следующие:

6.6.1. По направлению тягового усилия - не более 40 мм;

6.6.2. По направлению к перпендикулярной тяге - не более 36 мм.

6.7. Сопротивление на разрыв должно быть не менее 85 т (850 кН) для винтовой стяжки и 100 т (1000 кН) для тягового крюка штанги.

## 7. Автосцепные устройства

7.1. У вагонов КЖД и ЗЧ не допускается наличие следующих неисправностей автосцепного устройства:

7.1.1. Высота продольной оси автосцепки над головками рельсов менее 830 или более 890 мм;

7.1.2. Разность по высоте между продольными осями автосцепок с обоих концов одного вагона более 25 мм, у двух соседних сцепленных вагонов более 60 мм;

7.1.3. Расстояние между большим и малым зубьями автосцепки в закрытом положении более 130 мм или в полностью открытом положении более 245 мм;

7.1.4. Трещины в корпусе автосцепки, тяговом хомуте или в большом зубе;

7.1.5. Отсутствие гаек и шплинтов, крепящих детали автосцепного устройства.

7.2. У вагонов железных дорог колеи 1520 мм, не допускается наличие следующих неисправностей автосцепного устройства:

7.2.1. Высота продольной оси автосцепки над головками рельсов менее 980 мм у пассажирских вагонов с пассажирами и более 1080 мм у пассажирских порожних вагонов;

7.2.2. Недействующий предохранитель замка от саморасцепа автосцепок;

7.2.3. Трещины в корпусе автосцепки, тяговом хомуте, изгиб или поломка деталей механизма автосцепки, трещина или излом клина или валика тягового хомута;

7.2.4. Ослабление или отсутствие гаек и шплинтов, крепящих детали автосцепного устройства;

7.2.5. Короткая цепь расцепного привода;

7.2.6. Расцепной рычаг, не входящий в паз кронштейна;

7.2.7. Фрикционный аппарат, полностью потерявший упругие свойства.

7.3. Не допускается курсирование по железным дорогам колеи 1520 мм вагонов, у которых разность по высоте между продольными осями сцепленных автосцепок локомотива и первого вагона более 100 мм, а между продольными осями сцепленных автосцепок смежных вагонов более 70 мм при скорости 120 км/час и более 50 мм при скорости 121 – 140 км/час.

7.4. По договоренности между отдельными Сторонами, участвующими в «Договоре о ППВ», на железных дорогах допускается курсирование групп вагонов, оборудованных автосцепкой с установкой на крайних вагонах каждой группы винтовой стяжки и буферов с одной стороны.

## 8. Тормоза

8.1. Вагоны должны быть оборудованы автоматическими тормозами, допускающими совместную работу их с автоматическими тормозами систем, применяемых на железных дорогах, по которым данные вагоны будут следовать.

Все концевые краны тормозной магистрали, предусмотренные конструкцией вагона, должны быть снабжены тормозными рукавами.

8.2. Концевые краны у всех вагонов, кроме вагонов КЖД и ЗЧ, должны иметь выпускное отверстие для выпуска воздуха из тормозных рукавов при перекрытии крана.

8.3. Ручки концевых кранов включенной тормозной магистрали вагона должны иметь положение, параллельное оси тормозной магистрали, а выключенной тормозной магистрали - перпендикулярное оси тормозной магистрали.

8.4. Ручки разобщительных кранов выключенных тормозных приборов должны иметь:

8.4.1. Положение, перпендикулярное оси разобщенного воздухопровода на вагонах железных дорог колеи 1520 мм, КЖД и ЗЧ;

8.4.2. Положение горизонтальное на вагонах других железных дорог;

8.4.3. Положение под углом 45° ручки скородействующих клапанов и воздухораспределителей.

8.5. Тормозная магистраль должна иметь краны экстренного торможения (стоп-краны), которые должны быть размещены внутри вагона на видном месте, удобном для пользования.

Около крана экстренного торможения должна быть табличка с правилами пользования этим краном.

Краны экстренного торможения должны быть опломбированы.

8.6. Вне зависимости от наличия автоматического тормоза, вагоны должны быть оборудованы ручными тормозами, которыми можно было бы пользоваться независимо от автоматического тормоза.

Ручной тормоз должен быть устроен так, чтобы торможение происходило при повороте ручки или колеса тормозного винта в направлении движения стрелок часов.

8.7. Тормозные башмаки должны быть конструкции, допускающей быструю замену изношенных тормозных колодок.

8.8. Рычажная передача должна иметь конструкцию, допускающую ручную или автоматическую ее регулировку.

8.9. Тормозные тяги и триангели должны иметь скобы, предохраняющие их от падения на путь в случае обрыва.

8.10. На буферных брусках вагонов должны быть специальные подвески для подвешивания неработающих (свободных) соединительных рукавов.

8.11. Не допускаются следующие неисправности тормозов:

8.11.1. Неисправности частей автотормозов (воздухораспределителя, тормозного цилиндра, концевого крана, запасного резервуара и пр.), которые препятствуют действию тормоза;

8.11.2. Неисправное расположение тормозных рычагов, при котором происходит истирание осей;

8.11.3. Неисправности рычажной передачи, предохранительных устройств, крепления державок, роликов и подвесок, которые могут вызвать падение на путь частей тормоза;

8.11.4. Толщина тормозных колодок у вагонов, сдаваемых дорогой-собственницей, менее 20 мм, измеренная в наиболее тонкой части;

8.11.5. Выход колодок с поверхности катания за наружную грань колеса;

8.11.6. У вагонов с дисковым тормозом – неисправное индикаторное устройство действия тормоза.

8.12. По договоренности между заинтересованными Сторонами допускаются к обращению в международном сообщении пассажирские вагоны, оборудованные неметаллическими тормозными колодками из композиционного материала.

8.13. При передаче вагона с неисправным или отсутствующим тормозным рукавом железная дорога сдающей Стороны должна произвести постановку или замену рукава.

8.14. Если на вагонах имеется дополнительно напорная магистраль, то ее подсоединения должны иметь тормозные соединения зеркального исполнения.

## 9. Кузов и рама

9.1. Вагоны должны быть оборудованы переходными мостиками и упругими валиками межвагонных переходов или суфле (гармонии) или предохранительными приспособлениями, обеспечивающими безопасность перехода из вагона в вагон пассажиров и обслуживающего персонала.

9.2. Двери тамбура, боковые и купе должны иметь надежные запоры. Кроме того, двери купе спальных и комбинированных вагонов с местами для сидения и лежания должны иметь специальные приспособления, предотвращающие полное открывание дверей со стороны коридора. У пассажирских вагонов двери боковых входов, открывающиеся наружу, должны быть снабжены двойным автоматическим замком или устройством, блокирующим открытие входной двери во время движения для безопасности пассажиров.

9.3. Все двери и окна должны быть исправными и открываться без особых усилий.

9.4. Крыша вагона не должна иметь повреждений.

9.5. Кузов вагона должен иметь с обоих концов на одинаковой высоте по две скобы для хвостового сигнального фонаря и по две скобы-ручки для сцепщика. Вагоны должны быть оборудованы электрическими хвостовыми сигнальными фонарями.

При следовании по КЖД и ЗЧ наличие на вагонах скоб-ручек для сцепщика, а также скоб для хвостового сигнального фонаря не требуется.

9.6. Швеллерные, буферные и аппаратные брусья, хребтовые балки, а также шпренгели не должны иметь излома или поперечных трещин.

9.7. Перекос кузова допускается не более 50 мм.

9.8. Двери вагона при перевозке пассажиров, когда для вагона не предусматривается постоянного проводника, должны открываться ключом с отверстием формы пирамиды, основание которой составляет 9 x 9 мм, внутреннее основание 6 x 6 мм и высота 22 мм (*Приложение 27 к ППВ*).

## 10. Отопление и энергоснабжение

10.1. Вагоны должны быть оснащены централизованной или индивидуальной системой отопления.

10.1.1. Электрическим отоплением с индивидуальной или централизованной подачей электроэнергии с оборудованием вагона сквозной высоковольтной электрической магистралью;

10.1.2. Индивидуальной комбинированной электроугольной установкой отопления и установкой для кондиционирования воздуха, где предусмотрено конструкцией вагона, со сквозной высоковольтной электрической магистралью.

10.1.3. Индивидуальной установкой угольного отопления со сквозной высоковольтной электрической магистралью.

10.2. Перед эксплуатацией вагонов с отоплением согласно подпунктам и 10.1.2 необходимо согласование между участвующими Сторонами.

10.3. На вагонах, курсирующих по железным дорогам Сторон, электрическая магистраль и оборудование отопления должны быть исправны.

10.4. Вагоны при следовании по КЖД и ЗЧ должны иметь индивидуальное отопление.

10.5. При следовании по участкам железных дорог колеи 1435 мм, на которых применяется электрическое отопление, все вагоны должны иметь электрическую магистраль и, если они не оборудованы индивидуальным отоплением, - электрическое отопление или установку кондиционирования воздуха.

10.6. Для следования вагонов по участкам железных дорог с различными родами тока и напряжения приборы отопления вагонов должны быть оборудованы автоматическими переключателями на соответствующие рода тока и напряжения.

10.7. Для электрического отопления или кондиционирования допускаются все рода тока и напряжения, предусмотренные для энергоснабжения (см. пункт 10.13).

10.8. Вагоны, у которых отопление, кондиционирование, электрическая магистраль неисправны, не принимаются от Стороны-собственницы.



10.9. Оборудование отопления должно быть исправным и пригодным для использования в течение всего отопительного периода (с 1 сентября по 15 июня).

Вагоны железных дорог колеи 1520 мм, кроме УБЖД, с индивидуальным отоплением могут следовать целыми составами по железным дорогам колеи 1435 мм без сквозной электрической магистрали.

Следование указанных вагонов по железным дорогам колеи 1435 мм электрической магистрали одиночным порядком или группами допускается по предварительному согласованию с заинтересованными Сторонами.

10.10. Вагоны могут иметь и другие виды электрического или электронного оборудования, такие как:

10.10.1. Вентиляционные установки;

10.10.2. Устройства для замыкания и блокировки дверей;

10.10.3. Подогрев технической воды;

10.10.4. Установки для кондиционирования воздуха;

10.10.5. Рельсовые электромагнитные тормоза;

10.10.6. Противоюзные регуляторы;

10.10.7. Жидкостные насосы;

10.10.8. Компрессоры.

10.11. Энергоснабжение вагонов осуществляется для:

10.11.1. Электрического отопления - через электрическую магистраль;

10.11.2. Кондиционирования воздуха - через электрическую магистраль или от осевых генераторов;

10.11.3. Индивидуального отопления – от собственной установки, смонтированной в вагоне;

10.11.4. Освещения, зарядки аккумуляторных батарей и других электрических и электронных устройств - от осевого генератора или через электрическую магистраль.

10.12. Каждый вагон должен иметь аккумуляторную батарею, которая принимает на себя энергоснабжение электрических и электронных устройств (кроме отопления) во время стоянки вагона или при выходе из строя электрической магистрали.

10.13. Для энергоснабжения допускаются следующие напряжения, рода тока и частоты:

10.13.1. 1500 В переменный ток, 50 Гц;

10.13.2. 1500 В постоянный ток;

10.13.3. 3000 В постоянный ток.

## **11. Освещение и вентиляция**

11.1. Вагоны должны быть оснащены электрическим освещением, отоплением и вентиляцией. Отопление и вентиляция должны обеспечить комфорт в купе вагона во время следования в различных климатических условиях. У распределительного щита должна быть размещена схема электроснабжения.

11.2. Все устройства освещения и вентиляции должны быть в исправности. В случае выхода из строя электрического освещения и невозможности его исправления в пути следования, вагон может следовать своим рейсом с аварийным освещением до возвращения его на Сторону-собственницу.

Вагоны с неисправным электрическим освещением и вентиляцией от Стороны-собственницы не принимаются.

В пунктах оборота аккумуляторные батареи должны быть, по возможности, дополнительно подзаряжены, если резерв электроэнергии является недостаточным при обратном возвращении.

11.3. Вагоны должны иметь запас электрических ламп и основных частей, необходимых для ремонта электрического освещения.

## **12. Водоснабжение и туалетные отделения**

12.1. Система водоснабжения вагона должна иметь достаточный запас воды для пополнения систем отопления, питьевого водообеспечения, работы умывальников и промывки унитазов в туалетных отделениях.

12.2. Вагоны, эксплуатируемые после 1 января 2023 года, должны быть оборудованы экологически чистыми туалетными комплексами, если иное не предусмотрено двусторонними или многосторонними договорами.

12.3. Все приборы водоснабжения и приборы туалетных отделений должны быть в полной исправности.

12.4. Не допускается наличие следующих неисправностей экологически чистых туалетов:

12.4.1. Течь фекального бака и подводящих трубопроводов;

12.4.2. Отказ работы туалета.

### 13. Знаки и надписи

13.1. Вагоны должны иметь следующие четкие знаки и надписи:

13.1.1. Знаки, определяющие принадлежность вагона железным дорогам страны-собственницы, которые наносятся на боковых стенах кузова, указаны в *Приложениях 13 и 14 к ППВ*;

13.1.2. Для железных дорог, которые применяют 12-значную нумерацию вагонов, номер и род вагона наносятся на боковых стенах кузова вагона или на продольном бруске. На остальных железных дорогах номер и род вагона могут наноситься с левой стороны или в центре. Если будет обнаружен вагон с неправильным номером, то вагон снабжается наклейками по форме *Приложения 8 к ППВ*;

13.1.3. Количество мест (*Приложение 15 к ППВ*) - у комбинированных вагонов наносится отдельно количество мест 1 и 2 классов;

13.1.4. Тару вагона в тоннах с десятичными долями (*Приложение 16 к ППВ*), а также на багажном вагоне и грузоподъемность в тоннах с десятичными долями (*Приложение 17 к ППВ*);

13.1.5. Дату и место последнего периодического ремонта или технического обслуживания, которые наносятся на продольном бруске рамы вагона справа в соответствии с *Приложением 18 к ППВ* (рис. 1 и 2). На вагонах железных дорог колеи 1520 мм указанные обозначения могут наноситься на торцевых стенах кузова;

13.1.6. Тип автоматического тормоза согласно *Приложениям 19 и 20 к ППВ*;

13.1.7. Знак МС - на вагонах железных дорог колеи 1520 мм, габарит которых соответствует европейским дорогам с шириной колеи 1435 мм;

знак МС-0 (*Приложение 21 к ППВ*) - на вагонах, габарит которых соответствует габариту 0-ВМ (чертеж 1ж к ППВ);

знак МС-1 (*Приложение 22 к ППВ*) - на вагонах, габарит которых соответствует габариту 1-ВМ (чертеж 1е к ППВ);

13.1.8. Обозначение класса вагона (кроме вагонов железных дорог колеи 1520 мм, КЖД и ЗЧ);

13.1.9. Вагоны с неметаллическими тормозными колодками должны иметь в середине боковых стен вагона знак (К) по *Приложению 23 к ППВ*;

13.1.10. Вагоны, у которых на наружных торцевых стенах имеются лестницы, верхние ступеньки которых расположены на высоте более 2000 мм от головки рельса, должны обозначаться около лестницы стрелой длиной не менее 175 мм, направленной вниз на темном фоне желтого цвета, а на светлом - красного цвета (*Приложение 24 к ППВ*).

На вагонах КЖД такой знак наносится при переходе их на электрифицированные железные дороги;

13.1.11. База тележек на боковых рамах тележек и база вагона на боковых стенах кузова вагона (*Приложение 25 к ППВ*).

13.1.12. Если вагоны оборудованы раздвижными колесными парами, знак по *Приложению 26 к ППВ* на боковых рамах тележек.

Кроме того, на вагонах могут быть и другие знаки и надписи, установленные Стороной-собственницей.

На цельнометаллических вагонах, у которых продольные брусья рамы закрыты стенами, надписи, подлежащие нанесению в соответствии с вышеуказанными положениями на брусьях рамы, наносятся в соответствующих местах боковых стен.

Положения данного раздела, касающиеся места и вида надписей на вагонах, не распространяются на КЖД и ЗЧ.

13.2. Каждый вагон с каждой боковой стороны снаружи на кузове или внутри на видимом снаружи месте должен иметь указатель маршрута следования вагона (маршрутную доску). Информация на маршрутной доске должна быть написана на русском языке и дополнительно латинским шрифтом.

При следовании вагонов по КЖД и ЗЧ надписи на маршрутной доске должны быть также переведены и на китайский язык.

13.3. Внутри вагона в соответствующих местах должны иметься надписи, указывающие правила пользования туалетными отделениями, кранами экстренного торможения, приборами отопления, обозначения купе и мест и т. д.

Указанные надписи должны быть написаны на языке государства Стороны - собственницы данного вагона с переводом на русский язык.

13.4. В оконном проеме купе служебного отделения (при наличии) и в оконном проеме напротив или на стекле входных дверей тамбура, или на наружных электронных табло должны быть таблички указатели порядкового номера вагона в составе.

## **14. Текущее содержание и ремонт вагонов**

Сторона-собственница не должна передавать на железные дороги другой Стороны вагоны, срок планового ремонта или технического обслуживания которых истекает в пути следования до возвращения в пункт формирования.

Сроки технического обслуживания и ремонта пассажирских вагонов в курсирующих поездах устанавливаются в соответствии с действующей на Стороне-собственнице системой ремонта и технического

обслуживания пассажирских вагонов с безусловным обеспечением надлежащего уровня безопасности движения. При этом срок периодического ремонта пассажирских вагонов в курсирующих поездах не должен превышать 36 месяцев.

Плановый ремонт и техническое обслуживание тележек, подкатываемых на перестановочных пунктах, производится в те же сроки, что и вагонов. О месте и дате планового ремонта или технического обслуживания на боковинах тележек наносятся надписи.

Эксплуатация тележек с просроченным сроком ремонта или технического обслуживания не допускается.

Охрана целостности пассажирских тележек, находящихся на перестановочном пункте, осуществляется Стороной-собственницей перестановочного пункта.

**Приложение 2**  
**(к § 4)**

**А К Т №**

" \_\_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_\_ г.

передача неисправного \_\_\_\_\_ пассажирского вагона  
направляемого для ремонта на дорогу-собственницу \_\_\_\_\_

По станции \_\_\_\_\_ железной дороги передан  
неисправный пассажирский вагон № \_\_\_\_\_,  
инициалы дороги \_\_\_\_\_, род вагона \_\_\_\_\_

Техническое состояние пассажирского вагона

---

---

---

---

Сдал:  
Агент сдающей  
железной дороги

\_\_\_\_\_  
(подпись)

Принял:  
Агент принимающей  
железной дороги

\_\_\_\_\_  
(подпись)

Штемпель  
дороги  
сдающей

Штемпель  
дороги  
принимающей

**Примечание:** По вагонам, имеющим 12-значное обозначение, вместо номера вагона и сокращенного названия железной дороги указывается 12-значное цифровое обозначение вагона.

**Приложение 3**  
**(к § 4)**

Пункт	Операция	Месяц	Условная дата	Число
-------	----------	-------	---------------	-------

(заполняется центром механизированного учета)

**ВАГОННАЯ ВЕДОМОСТЬ № \_\_\_\_\_**

вагонов, сданных с \_\_\_\_\_ ж.д. на \_\_\_\_\_ ж.д.  
по станции \_\_\_\_\_ поезд № \_\_\_\_\_  
месяца \_\_\_\_\_ дня \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.

№ по пор.	Инициалы дороги		№ вагонов	Род вагонов		Число осей	Груженный или порожний	Станция назначения	Примечание
	наименование	шифр <sup>1)</sup>		наименование	шифр <sup>1)</sup>				
1.									
2.									
3.									
4.									
5.									
6.									
7.									
8.									
9.									
10.									
и т.д. до 60									

Всего \_\_\_\_\_ пассажирских вагонов.

Вагонная ведомость вручена принимающему агенту в \_\_\_\_ час \_\_\_\_ мин.

Сдал:  
Агент сдающей  
железной дороги

\_\_\_\_\_  
(подпись)

Штемпель  
дороги  
сдающей

Принял в \_\_\_\_ час \_\_\_\_ мин  
Агент принимающей  
железной дороги

\_\_\_\_\_  
(подпись)

Штемпель  
дороги  
принимающей

<sup>1)</sup> Заполняются центром механизированного учета

**Приложение 4**  
**(к пункту 9.2)**

Железная дорога \_\_\_\_\_

**ТРЕБОВАНИЕ №**

на выдачу угля для спального вагона<sup>1)</sup> № \_\_\_\_\_  
вагона-ресторана<sup>1)</sup>

Прошу выдать \_\_\_\_\_ кг угля

Подпись: проводника спального вагона<sup>1)</sup> \_\_\_\_\_  
заведующего вагоном-рестораном<sup>1)</sup> \_\_\_\_\_

Фамилия

" \_\_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_\_ г.

Выдал \_\_\_\_\_ железной дороги \_\_\_\_\_  
(наименование склада)

Угля \_\_\_\_\_ кг \_\_\_\_\_  
(количество прописью)

Подпись кладовщика \_\_\_\_\_  
Фамилия

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_\_ г.

Штемпель склада топлива

Получено угля \_\_\_\_\_ кг  
\_\_\_\_\_  
(количество прописью)

Подпись: проводника спального вагона<sup>1)</sup> \_\_\_\_\_  
заведующего вагоном-рестораном<sup>1)</sup> \_\_\_\_\_

Фамилия

Штемпель дороги-собственницы вагона

\_\_\_\_\_  
<sup>1)</sup> Ненужное зачеркнуть



**Приложение 5 к ППВ  
(к § 12)**

**П Е Р Е Ч Е Н Ь**  
**адресов и номеров телефонов/факсов, по которым могут быть затребованы и возвращены запасные части**  
**для ремонта пассажирских вагонов**

№№ п/п	Наименование стран и сокращенное наименование железных дорог	Код железной дороги	Почтовый адрес	Телеграфный адрес	Телефон, телефакс, e-mail
1	2	3	4	5	6
1.	<b>Республика Беларусь БЧ</b>	0021	Республика Беларусь, ул. Ленина, 17, 220030, г. Минск, Государственное объединение «Белорусская железная дорога», служба вагонного хозяйства. Примечание: Для возврата поврежденных частей: Республика Беларусь, 2-й Минский переулок, 13, 224012, г.Брест, тел.: +375 (162) 26 50 30 факс: +375 (162) 26 50 85	РБ, Минск, БЧ, В	факс: +375(17) 327 56 48 +375(17) 225 43 54 e-mail: ns@rw.by
2.	<b>Исламская Республика Иран РАИ</b>	0096	г. Тегеран, ул. Шахид Раджаи, Техническое Управление компании Раджа		тел: + (98 21) 55 12 45 00 факс: + (98 21) 55 12 26 50
3.	<b>Республика Казахстан КЗХ</b>	0027	010000, г. Астана, ул. Кунаева, 6, Республика Казахстан АО «Пассажирские перевозки»	КЗХ Астана	тел.: +(7 7172) 60 02 00 факс: +(7 7172) 60 01 93 e-mail: pp-kz@bk.ru
4.	<b>Китайская Народная Республика КЖД</b>	0033	Службы вагонного хозяйства управлений пограничных железных дорог	Службы вагонного хозяйства управлений пограничных железных дорог	факс: +(86 10) 639 810 65

1	2	3	4	5	6
5.	<b>Корейская Народно-Демократическая Республика ЗЧ</b>	0030	Пограничные станции	Пограничные станции	тел.:850 2 18111 3818223 факс: 850 2 3814527 e-mail: greenlam@co.chesin.com
6.	<b>Кыргызская Республика КРГ</b>	0059	Кыргызская Республика, г. Бишкек, ул. Льва Толстого, 83 Филиал по вагонному хозяйству ГП «НК «Кыргыз темир жолу»	КР, Бишкек КРГ	факс:+(996 31 2) 65 06 90
7.	<b>Латвийская Республика ЛДЗ</b>	0025	Отдел подвижного состава Дирекции технического руководства ГАО «Латвияс Дзельзцельш» Gogola 3, Rīga, LV-1547, LATVIA	LDZ Riga	тел.: +(371) 6723 46 83 факс: +(371) 6723 36 61 e-mail: vita.agejeva@ldz.lv
8.	<b>Литовская Республика LTG</b>	0024	ЗАО «LTG Link» Geležinkelio g. 16, Vilnius, LT-02100 Lietuvos Respublika	Vilnius, DLV	тел: +(370) 700 5511 e-mail: info@ltglink.lt
9.	<b>Республика Молдова ЧФМ</b>	0023	Служба вагонного хозяйства ГП «Железная дорога Молдовы» ул. Влайку Пыркэлаб, 48 МД 2012, г. Кишинев, Молдова	ЧФМ Кишинев	факс: +(373 22) 83 45 17 +(373 22) 83 49 55 e-mail: vtp@railway.md
10.	<b>Монголия УБЖД</b>	0031	г. Улаанбаатар, Управление Улан-Баторской железной дороги Служба «Перевозок»	Улан- Батор п/я 376 УБЖД	тел./факс: +(976) 21 244 305

1	2	3	4	5	6
11.	<b>Республика Польша</b> <b>ПКП</b>	0051	«PKP Intercity» spółka z o.o. Bjuro Taboru Ul. Chłopickiego 53, 04-275 Warszawa		факс: +(48 22) 473 10 89 e-mail: bwt3b@intercity.pl
			«PKP Przewozy Regionalne» spółka z o.o. Wydział Utrzymania Wagonów ul. Wileńska 14, 03-414 Warszawa		факс: +(48 22) 473 39 84 e-mail: pbu2@pr.pkp.pl
12.	<b>Российская Федерация</b> <b>РЖД</b>	0020	Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» Департамент управления бизнес-блоком «Пассажирские перевозки» Москва 107174, ул. Новая Басманная, д. 2/1, стр.1	РЖД Москва	факс: +7 (499) 262 52 09 факс: +7 (499) 262 76 82 e-mail: rzd@rzd.ru
13.	<b>Республика Таджикистан</b> <b>ТДЖ</b>	0066	ГУП «Рохи охани Точикистон» Унитарное предприятие пассажирских перевозок г. Душанбе, ул. Привокзальная, 1	ТДЖ Душанбе	тел.: +(992 37) 221 09 95 факс: +(992 37) 221 10 53
14.	<b>Республика Узбекистан</b> <b>УТИ</b>	0029	ВЧД-1 Ташкент-товарная г. Ташкент, 100005, ул.Фаргонаули, 13	Ташкент ГАЗК «Узбекистон темир йуллари», В	факс: +(998 71) 136 47 09 +(998 71) 136 43 29
15.	<b>Эстонская Республика</b> <b>ЭВР</b>	0026	ОА Эстонская железная дорога Тоомпуйестее 35, 15073 Таллинн, Эстонская Республика	-	тел.: +(372) 615 86 10 факс: +(372) 615 87 10 e-mail: raudtee@evr.ee

**Приложение 5а к ППВ  
(к § 6)**

**П Е Р Е Ч Е Н Ь  
телеграфных адресов и номеров телефаксов железных дорог**

№№ п/п	Сокращенное наименование железных дорог	Код железной дороги	Телеграфный адрес	Телефакс №
1	2	3	4	5
1.	БЧ	0021	БЧ Минск	+375(17) 327 56 48
2.	РАИ	0096	-	+ (98 21)55 12 46 02 + (98 21)55 64 51 67
3.	КЗХ	0027	КЗХ Астана	+(7 7172) 60 05 50 60 05 36
4.	КЖД	0033	Пограничные станции	+(86 10) 639 810 65
5.	ЗЧ	0030	Пограничные станции	+(850 2) 381 45 27
6.	КРГ	0059	КРГ Бишкек	+(996 31) 224 56 11
7.	ЛДЗ	0025	LDZ Riga	+(371) 672 343 27
8.	LTG	0024	LG Vilnius	+370 5 269 20 38
9.	ЧФМ	0023	Кишинев ЧФМ	+(37 322) 83 24 80
10.	УБЖД	0031	п/я 376 Управление УБЖД-Улаанбаатар	+(976 11) 32 73 19
11.	ПКП	0051	Polfer 816-651-РКР Р1 LHS Zamosc	+(48 22) 474 91 01 +(48 22) 474 90 12
12.	РЖД	0020	РЖД, ОАО «РЖД», Москва	+(7 499) 262 28 80
13.	ТДЖ	0066	ГУП «Рохи охани Тоҷикистон» Душанбе, ул. Назашоева 35	+(992 37) 221 83 34
14.	УТИ	0029	Ташкент ГАЖК «Узбекистон темир йуллари»	+(998 71) 133 69 24 +(998 71) 138 80 07
15.	ЭВР	0026	ЭВР, Таллинн	+(372) 615 87 48

**Приложение 5б к ППВ**  
**(к пунктам 1.6 и 4.2)**

**П Е Р Е Ч Е Н Ь**  
**контактных данных центральных органов железных дорог, центральных органов вагонного хозяйства**  
**и центральных расчетных бюро**

№№ п/п	Наименование стран и сокращенное наименование железных дорог	Код желез- ной дорог	Центральный орган железной дороги	Центральный орган вагонного хозяйства	Центральное расчетное бюро
1	2	3	4	5	6
1.	РЕСПУБЛИКА БЕЛАРУСЬ (БЧ)	0021	Государственное объединение «Белорусская железная дорога», Республика Беларусь, ул. Ленина, 17, 220030, г. Минск, тел.: +375(17) 225 48 60 факс: +375 (17) 327 56 48 e-mail: ns@rw.by	Государственное объединение «Белорусская железная дорога», служба вагонного хозяйства, Республика Беларусь, ул. Ленина, 17, 220030, г. Минск, факс +375(17) 225 43 54	РУП «Главный расчетный информационный центр» Белорусской железной дороги. Республика Беларусь, ул. Брест-Литовская, 9, 220039, г. Минск тел./факс: +375(17) 225 60 08 e- mail: irck@mnsk.rw.by
2.	ИСЛАМСКАЯ РЕСПУБЛИКА ИРАН (РАИ)	0096	Центральное Управление железных дорог Исламской Республики Иран, г. Тегеран, пл. Аржантин, Бульвар Африка, рядом со зданием Министерства дорог и транспорта ИРИ, центральное издание железных дорог исламской Республики Иран тел: + (98-21) 55 64 32 12 факс: + (98-21) 55 12 46 02	г. Тегеран, ул. Шахид Раджаи, Техническое Управление компании Раджа (для пассажирских вагонов) тел: + (98-21) 55 12 45 00 факс: + (98-21) 55 12 26 50  г. Тегеран, пл. Рах Ахан, здание Шахид Калантари, 2-ой этаж, служба грузовых вагонов тел: + (98-21) 55 12 25 00 факс: + (98-21) 55 12 46 12	г. Тегеран, пл. Рах Ахан, здание Шахид Калантари, 3-ий этаж, управление РАИ по финансам тел: + (98-21) 55 12 29 00 факс: + (98-21) 55 12 46 06

1	2	3	4	5	6
3.	РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН (КЗХ)	0027	АО «Национальная компания «Казакстан темір жолы» 010000, г. Астана, ул. Кунаева, 6, Республика Казахстан тел: +(7 7172) 60 43 00, факс: +(7-7172) 60 05 50, 60 05 36 e-mail: temirzhol@railways.kz	АО «Пассажирские перевозки» Республика Казахстан 010000, г. Астана, ул. Кунаева, 6, тел.: +(7 7172) 60 02 00, факс: +(7 7172) 60 01 93 e-mail: pp_kz@bk.ru	Расчетный центр филиала АО «Национальная компания «Казакстан темір жолы»- «Многофункциональный центр обслуживания» 010000, г. Астана, ул. Кунаева, 6 тел.: +(7 7172) 60 36 38, 60 36 45, 60 36 47, 60 36 50 факс: +(7 7172) 60 36 47 e-mail: Bimakhimova_R@Railways.kz, Urisheva_m@railways.kz
4.	КИТАЙСКАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА (КЖД)	0033	«Китайские железные дороги» 100844, г. Пекин, ул. Фусинлу, 10 тел: +(86 10) 518 458 65 факс: +(86 10) 639 810 65 e-mail: 1813769568@qq.com	Департамент международного сотрудничества «Китайских железных дорог» 100844, г. Пекин, ул. Фусинлу, 10 тел: +(86 10) 518 458 65 факс: +(86 10) 639 810 65	Центр расчетов за международные перевозки при «Китайских железных дорогах» факс: +(86 10) 518 474 41
5.	КОРЕЙСКАЯ НАРОДНО- ДЕМОКРАТИЧЕС- КАЯ РЕСПУБЛИКА (ЗЧ)	0030	Министерство железных дорог КНДР г. Пхеньян, ул. Зюнгук Донандон тел: +(850 2) 18111 3818223 факс: +(850 2) 381 45 27 e-mail greenlam@co.chesin.com	Управление вагонного хозяйства МЖД КНДР г. Пхеньян, ул. Зюнгук Донандон	Расчетная контора по международным перевозкам МЖД КНДР г. Пхеньян, ул. Зюнгук Донандон тел. 850 2 18111 3818223 факс: +(850 2) 381 45 27

1	2	3	4	5	6
6.	КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА (КРГ)	0059	ГП «НК «Кыргыз темир жолу» Филиал по вагонному хозяйству ул. Льва Толстого 83, 720079, г. Бишкек тел: +(996 312) 65 69 32 факс: +(996 312) 65 06 90 e-mail: asoup@imfiko.dishkek.su	Филиал по вагонному хозяйству ГП «НК «Кыргыз темир жолу» тел: +(996 312) 64 82 57 +(996 312) 65 69 31	Финансовый Департамент ул. Льва Толстого 83, 720079, г. Бишкек тел: +(996 312) 64 83 09
7.	ЛАТВИЙСКАЯ РЕСПУБЛИКА (ЛДЗ)	0025	ГАО «Латвияс дзелзцельш» Gogoļa 3, , Rīga, LV-1547, Latvia тел: +(371) 672 344 49 факс: +(371) 672 343 27 e-mail: info@ldz.lv	Отдел подвижного состава Дирекции технического руководства ГАО «Латвияс дзелзцельш» Gogoļa 3, Rīga, LV-1547, Latvia тел: +(371) 6723 45 16 факс: +(371) 6723 36 61 e-mail: vita.agejeva@ldz.lv	Бюро расчетов за перевозки ООО «LDz Cargo» Dzirnavu 147, k-1 Riga, LV-1050, Latvia тел: +(371) 6723 42 08 факс: +(371) 6723 42 14 e-mail: sergejs.kuprijanovs@ldz.lv
8.	ЛИТОВСКАЯ РЕСПУБЛИКА (LTG)	0024	АО «Lietuvos geležinkeliai» Geležinkelio g. 16, Vilnius, LT-02100 Lietuvos Respublika тел: +370 5 269 20 38 e-mail: info@ltg.lt	ЗАО «LTG Link» Техническое обслуживание поездов, Geležinkelio g. 16, Vilnius, LT- 02100 Lietuvos Respublika тел:+370 700 5511 e-mail:info@ltglink.lt	АО «Lietuvos geležinkeliai» Geležinkelio g. 16, Vilnius, LT-02100 Lietuvos Respublika тел: +370 620 43985 e-mail: inter_abr@litrail.lt

1	2	3	4	5	6
9.	РЕСПУБЛИКА МОЛДОВА (ЧФМ)	0023	Управление железной дороги Молдовы, МД 2012, г. Кишинэу ул. Влайку Пыркэлаб, 48 тел.: +(373 22) 83 24 80 факс: +(373-22) 83 44 08	Служба вагонного хозяйства МД 2012, г. Кишинэу ул. Влайку Пыркэлаб, 48 тел.: +(373 22) 83 45 17 факс: +(373 22) 21 30 42	Финансовая служба, Отдел международных расчетов тел.: +(373 22) 83 22 74 тел./факс: +(373 22) 83 30 60 e- mail: val@railway.md
10.	МОНГОЛИЯ (УБЖД)	0031	Управление Улан-Баторской железной дороги, тел: +(976) 21 24 44 09 факс: +(976) 11 32 83 60 e-mail: noms@mtz.mn	УБЖД Служба пассажирских перевозок тел./ факс: +(976) 21 244 300 e-mail: L_alba@ubtz.mn	УБЖД Финансовая служба тел.:+(976) 21 24 44 60 факс: +(976) 11 32 83 60
11.	РЕСПУБЛИКА ПОЛЬША (ПКП)	0051	АО «Польски государственные железные дороги» (АО «ПКП») Алее Ерозолимске, 142А 02-305 Варшава тел.:+(48 22) 474 9101, +48 22 4 74 9012 e-mail: sekretariat.koz@pkp.pl	«PKP Intercity» spółka z o.o. Biuro Taboru Ul. Chłopickiego 53, 04-275 Warszawa тел.: +(48 22) 473 12 76 +(48 22) 473 11 82 факс: +(48 22) 473 43 32 e-mail: bwt@intercity.pl  «PKP Przewozy Regionalne» spółka z o.o. Biuro Utrzymania Taboru ul. Kolejowa 5, 60-715 Poznań, тел.: +(48 61) 633 13 05 +(48 61) 633 14 40 факс: +(48 61) 633 15 51 e-mail: pbu@pr.pkp.pl	PKP CARGO S.A. Centralne Biuro Rozrachunków ul. Dworcowa 63, 85-009 Bydgoszcz тел.: +(48 52) 518 53 06 офкс: +(48 52) 322 96 40 e-mail: a.meder@pkp-cargo.pl



1	2	3	4	5	6
12.	РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ (РЖД)	0020	Адрес: Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» ул. Новая Басманная, д. 2/1, стр.1 107174, г. Москва, Россия, тел: +7 (499) 262 16 28, факс: +7 (499) 262 28 80; телеграмма: Москва, РЖД; e-mail: rzd@rzd.ru	Департамент управления бизнес-блоком «Пассажирские перевозки» ул. Новая Басманная, дом 14/2, 107078, г. Москва, Россия тел: +7 (499) 262 52 09, факс: +7(499) 262 76 82, e-mail: rzd@rzd.ru	Центр расчетов за международные железнодорожные перевозки «Желдоррасчет», ул. Новая Басманная, д. 2/1, стр.1 107174, г. Москва, Россия, а/я 28 тел.: +7(499) 262 49 67 факс: +7(499) 262 85 93 262 58 38 e-mail: centerzdr@center.rzd.ru
13.	РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН (ТДЖ)	0066	ГУП (Государственное унитарное предприятие) «Рохи охани Тоҷикистон» 734012 г. Душанбе, ул. Привокзальная,1	Унитарное предприятие пассажирских перевозок (УППП ВЧД-2) ГУП РОТ 734012 г. Душанбе, ул. Привокзальная,1	Финансовая служба ГУП РОТ г. Душанбе, ул. Назаршоева, 35 734012 тел: +(992 37) 221 42 33 факс: +(992 37) 223 06 58
14.	РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН (УТИ)	0029	Государственно-Акционерная железнодорожная компания «Узбекистон темир йуллари» 700060, г.Ташкент, ул. Шевченко, 7 тел. +(998 71) 138 80 07 факс: +(998 71) 133 69 24 e-mail: uzrailway@uzpak.uz	Управление вагонного хозяйства 700060, г. Ташкент, ул. Шевченко, 7 тел. +(998 71) 138 85 16	Отдел международных расчетов и договоров Центра «Узжелдоррасчет» 100060, г. Ташкент ул. Шевченко, 7 тел. +(998 71) 138 83 21 факс: +(998 71) 132 02 16
15.	ЭСТОНСКАЯ РЕСПУБЛИКА (ЭВР)	0026	ОА Эстонская железная дорога Тоомпуйестее 35, 15073 Таллинн, Эстонская Республика факс: +(372) 61 58 610 e-mail: raudtee@evr.ee	Тоомпуйестее 35, 10133 Таллинн, Эстонская Республика факс: +(372) 61 56 720 e-mail: raudtee@evr.ee	AS Eesti Raudtee Отдел финансов Тоомпуйестее 35 15073 Таллинн факс: +(372) 61 58 588

**Приложение 6**  
**(к § 4)**

**АКТ**  
на не принятые пассажирские вагоны

№№ п/п	Сокращенное наименование железной дороги	Номера вагонов	Род вагонов	Время прибытия вагона		Время согласованного срока возвращения вагона		Причина неприема вагона	Примечание
				дата	час	дата	час		
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									
и т.д.									

Агент сдающей дороги

Агент принимающей дороги

Штемпель

Штемпель

*Примечание:*

1. Заполняется в двух экземплярах.
2. По вагонам, имеющим 12-значное обозначение, вместо номера вагона, сокращенного наименования железной дороги и рода вагона указывается 12-значное цифровое обозначение вагона.

## АКТ

на передачу внутреннего оборудования и инвентаря \_\_\_\_\_ вагона  
 « \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. Станция \_\_\_\_\_ ж.д. \_\_\_\_\_

Составлен о том, что железная дорога \_\_\_\_\_  
 передала железной дороге \_\_\_\_\_  
 вагон № \_\_\_\_\_ род вагона \_\_\_\_\_  
 число осей \_\_\_\_\_, в котором имеется \_\_\_\_\_  
 отсутствует\* \_\_\_\_\_

внутреннее оборудование и инвентарь:

№№ п/п	Наименование внутреннего оборудования и инвентаря вагона	Единица измерения	Коли- чество	Стоимость в шв. фр.	Приме- чание

Агент  
сдающей дороги

Агент  
принимающей  
дороги

Штемпель  
принимающей  
дороги

Штемпель  
принимающей  
дороги

\* Ненужное зачеркнуть

**Приложение 8**  
**(к §§ 4 и 12 и Приложению 1 к ППВ)**

**НАКЛЕЙКА НА ВАГОН**

Сокращенное наименование железной дороги											Приложение 8												
<b>Вагон</b>											<b>Форма М</b>												
<table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table>																							
<b>ВОЗВРАТИТЬ НА ДОРОГУ ПРИПИСКИ ДЛЯ ОСМОТРА</b>																							
Неисправные детали: (нужное подчеркнуть)																							
1. Колесные пары 2. Буксовые подшипники 3. Тормоз 4. Рама вагона/рама тележки 5. Подвесные рессоры/рессорное подвешивание 6. Тяговый прибор 7. Ударный прибор 8. Кузов вагона 9. Крыша 10. Двери, люки	11. Тара вагона указана неправильно 12. Вагон сошел с рельсов 13. Срок осмотра истек 14. Использованы чужие запчасти 15. Окна 16. Система отопления–установка кондиционирования воздуха	17. Система освещения 18. Внутреннее пространство вагона 19. Туалет/умывальник 20. Межвагонные переходы 21. Надписи/пиктограммы																					
Подробные данные ..... ..... .....																							
(Штемпель линейного подразделения)				(Календарный штампель)				(Подпись)															

(Приблизительный формат 148 x 210 мм)

*Приложение 8а (синяя)*  
(к §§ 4 и 12 и Приложению 1 к ППВ)

### НАКЛЕЙКА НА ВАГОН

Сокращенное наименование железной дороги											Приложение 8а											
Вагон	<table border="1" style="width: 100%; height: 20px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> </table>																					<b>Форма К</b>
<b>ВОЗВРАТИТЬ НА ДОРОГУ ПРИПИСКИ</b>																						
<b>Неисправные детали: (нужное подчеркнуть)</b>																						
1. колесные пары 2. буксовые подшипники 3. тормоз 4. рама вагона/рама тележки 5. подвесные рессоры/рессорное подвешивание 6. тяговый прибор 7. ударный прибор 8. кузов вагона 9. крыша 10. двери, люки	12. вагон сошел с рельсов 13. срок осмотра истек 14. ... 15. окна 16. система отопления - установка кондиционирования воздуха	17. система освещения 18. внутреннее пространство вагона 19. туалет/умывальник 20. межвагонные переходы 21. надписи/пиктограммы																				
Подробные данные ..... ..... .....																						
(Штемпель линейного подразделения)				(Календарный штемпель)				(Подпись)														

(Приблизительный формат 148 x 210 мм)

*Приложение 8б (синяя или красная)  
(к §§ 4 и 12)*

### НАКЛЕЙКА НА ВАГОН

Сокращенное наименование железной дороги	Приложение 8б													
Вагон	<b>Форма L</b>													
<table border="1" style="margin: 0 auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table> <p style="text-align: center; margin-top: 20px;"><b>ТЯЖЕЛО ПОВРЕЖДЕН, ВОЗВРАТ В ПОРОЖНЕМ СОСТОЯНИИ НА ДОРОГУ ПРИПИСКИ</b></p>														
погружен на вагон 1)														
<p>.....</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 33%; border: none;">(Штемпель линейного подразделения)</td> <td style="width: 33%; border: none;">(Календарный штампель)</td> <td style="width: 33%; border: none;">(Подпись)</td> </tr> </table> <p>1) Эти данные на синем бланке L не указываются</p>		(Штемпель линейного подразделения)	(Календарный штампель)	(Подпись)										
(Штемпель линейного подразделения)	(Календарный штампель)	(Подпись)												

(Приблизительный формат 148 x 210 мм)

**Приложение 9**  
**(к § 12)**

**РАСЦЕНОЧНАЯ ВЕДОМОСТЬ**  
**на ремонт пассажирских вагонов**  
**в международном сообщении**

№№ п/п	Наименование работ	Стоимость в шв. франках*	
		для вагонов ж.д. БЧ, КЗХ, КРГ, ЛДЗ, ЛТГ, ЧФМ, РЖД, ТДЖ, УТИ, ЭВР, ПКП	для вагонов ж.д. БЧ, КЗХ, КРГ, ЛДЗ, ЛТГ, ЧФМ, РЖД, ТДЖ, УТИ, ЭВР, КЖД, ЗЧ, УБЖД
1	2	3	4
<b>1. Ходовые части</b>			
1.1.	Ремонт колесной пары с обточкой поверхности катания	40,00	35,00
1.2.	Буксу роликового подшипника цельнокорпусную заменить	187,00	-
1.3.	Колесную пару с роликовыми подшипниками заменить	3968,00	-
<b>2. Вагонная упряжь</b>			
2.1.	Упряжной крюк несквозной тяги комплектный (без пружины и без стяжки) заменить	134,00	63,00
2.2.	Тягу сквозной упряжи с двумя муфтами заменить	63,00	21,00
2.3.	Тяговый крюк сквозной тяги заменить	52,00	-
2.4.	Упряжную пружину комплектную заменить:		
	весом до 25 кг	50,00	-
	свыше 25 кг	68,00	-
2.5.	Упряжную пружину заменить	22,00	22,00
<b>3. Винтовая сцепка</b>			
3.1.	Винтовую стяжку комплектную заменить	152,00	71,00
3.2.	Скобу винтовой стяжки заменить	31,00	10,00
3.3.	Серьгу винтовой стяжки заменить	22,00	8,00
3.4.	Винт стяжки заменить	64,00	23,00

1	2	3	4
<b>4. Буферные приборы</b>			
4.1.	Буферный прибор комплектный цилиндрический заменить	527,00	278,00
4.2.	Буфер с резиновым амортизатором 35-тонный комплектный заменить	120,00	-
4.3.	Буферный стакан заварить	14,00	5,00
<b>5. Автосцепное оборудование</b>			
5.1.	Автосцепку в сборе заменить	300,00	599,00
5.2.	Фрикционный аппарат заменить	150,00	70,00
5.3.	Головку автосцепки заменить	105,00	105,00
5.4.	Ударную розетку автосцепки заменить	36,00	-
5.5.	Расцепной рычаг автосцепки заменить	14,00	-
<b>6. Рама</b>			
6.1.	Буферный брус отремонтировать	40,00	25,00
6.2.	Швеллер хребтовой балки или швеллер боковой отремонтировать	30,00	30,00
6.3.	Буферный брус заменить	230,00	126,00
6.4.	Поперечный брус заменить	125,00	70,00
6.5.	Поперечный или диагональный брус отремонтировать	28,00	20,00
6.6.	Кронштейн рамы заменить	25,00	6,00
6.7.	Швеллер боковой заменить	652,00	-
6.8.	Швеллер боковой балки отремонтировать	54,00	-
6.9.	Швеллер хребтовой отремонтировать	152,00	-
6.10.	Поперечный брус отремонтировать	45,00	-
6.11.	Раскос буферного бруса заменить	82,00	-
6.12.	Раскос буферного бруса отремонтировать	31,00	-
6.13.	Пятник вагона заменить	125,00	-
<b>7. Тележки</b>			
7.1.	Раму тележки отремонтировать	43,00	-
7.2.	Пружину люльки большую заменить	65,00	-
7.3.	Пружину люльки малую заменить	60,00	-
7.4.	Муфту привода генератора заменить	445,00	-
7.5.	Карданный вал заменить	75,00	-



1	2	3	4
7.6.	Амортизатор гидравлический большой на люльке тележки заменить	112,00	-
7.7.	Амортизатор гидравлический малый на колесных парах заменить	75,00	-
7.8.	Балку шкворневую заменить	243,00	243,00
7.9.	Пружины тележки наружную и внутреннюю (комплект) заменить	62,00	15,00
7.10.	Пружину скользуна тележки У 25 заменить	17,00	-
7.11.	Спиральную пружину тележки У 25 внутреннюю заменить	28,00	-
<b>8. Тормозное оборудование</b>			
8.1.	Крышки тормозного цилиндра переднюю и заднюю заменить	67,00	15,00
8.2.	Поршень тормозного цилиндра заменить	74,00	36,00
8.3.	Тормозной цилиндр комплект до 12 дюймов заменить	141,00	-
8.4.	Тормозной цилиндр комплект свыше 12 дюймов заменить	300,00	-
8.5.	Воздухораспределитель «усл. № 242, усл. № 292, усл. № 305» комплектный заменить	1000,00	128,00
8.6.	Воздухораспределитель комплектный, отвечающий условиям ОСЖД, МСЖД (Эрликон, Кнорр, Дако) заменить	1200,00	-
8.7.	Разобцительный кран заменить	28,00	-
8.8.	Отпускной клапан заменить	20,00	7,00
8.9.	Указатель тормозного веса или переключатель режима торможения заменить	56,00	-
8.10.	Концевой кран заменить	40,00	14,00
8.11.	Тормозной рукав комплектный заменить	25,00	16,00
8.12.	Противоюзное устройство заменить	171,00	-
8.13.	Главную воздушную магистраль заменить (за п. м.)	8,00	14,00
8.14.	Запасной резервуар заменить	86,00	-
8.15.	Регулятор тормозной рычажной передачи заменить	190,00	-

1	2	3	4
8.16.	Регулятор тормозной рычажной передачи двойного действия заменить	148,00	-
8.17.	Ручной тормоз в сборе заменить	47,00	47,00
8.18.	Рукоятку ручного тормоза заменить	12,00	8,00
8.19.	Колесо ручного тормоза заменить	21,00	21,00
8.20.	Кожух ручного тормоза заменить	27,00	27,00
8.21.	Тормозную колодку с тормозным башмаком и клином комплектную заменить	25,00	19,00
8.22.	Подвеску тормозного башмака заменить	18,00	14,00
8.23.	Траверсу пассажирского вагона заменить	90,00	90,00
8.24.	Направляющую тормозной тяги заменить	30,00	-
8.25.	Тормозную тягу длинную заменить	27,00	-
8.26.	Тормозную тягу короткую заменить	17,00	-
<b>11. Внутреннее оборудование пассажирских вагонов</b>			
11.1.	Стекло оконное заменить	43,00	25,00
11.2.	Стекло двери купе заменить	25,00	-
11.3.	Стекло форточки заменить	6,00	6,00
11.4.	Зеркало 1 м <sup>2</sup> заменить	50,00	25,00
11.5.	Обивку диванов 1 м <sup>2</sup> заменить	34,00	30,00
11.6.	Соединение электрического отопления (комплект) заменить	400,00	-
11.7.	Унитаз заменить	80,00	51,00
11.8.	Умывальную раковину заменить	50,00	41,00
11.9.	Огнетушитель заменить	70,00	-
11.10.	Валики резиновые для межвагонного перехода (суфле) заменить	104,00	-
11.11.	Переходную площадку заменить	78,00	-
11.12.	Столик в купе заменить	16,00	-
11.13.	Плафон светильника заменить	18,00	-
11.14.	Оконные жалюзи заменить	20,00	-
11.15.	Репродуктор заменить	21,00	-
11.16.	Подлокотник на местах для сидения заменить	8,00	-

Примечание: расценки ремонта и замены узлов и деталей вагона, не указанные в настоящей ведомости, определяются по себестоимости.

*Приложение 9а*  
*(к § 13)*

**1. ЦЕНЫ**

на пассажирские вагоны, применяемые между  
ПКП и  
БЧ, ЛДЗ, LTG, ЧФМ, УБЖД, ОАО «РЖД», ЭВР

№№ п/п	Наименование	Цены в шв. франках
1.	1 класс А	675000
2.	2 класс В	600000
3.	1/2 класс АВ	635000
4.	1,2 и 1/2 класс с багажным отделением	525000
5.	2 класс с буфетом или баром	585000
6.	Вагон с местами для лежания ВС	652500
7.	Спальный вагон ВЛ	900000
8.	Вагон-ресторан	750000
9.	Багажный вагон Д	442500
10.	Почтовый вагон «Пост»	422500
11.	Багажный вагон с почтовым отделением	457500

## 2. ЦЕНЫ

на пассажирские вагоны, применяемые между  
КЖД, ЗЧ, УБЖД и  
БЧ, ЛДЗ, LTG, ЧФМ, ОАО «РЖД», УТИ, ЭВР

№№ п/п	Наименование	Цены в шв. франках
1.	Пассажирский цельнометаллический 4-осный жесткий бескупейный вагон на бесчелюстных тележках с роликовыми подшипниками в буксах	345188
2.	Пассажирский цельнометаллический 4-осный мягкий, купейный вагон на бесчелюстных тележках с роликовыми подшипниками в буксах	491909
3.	Пассажирский цельнометаллический 4-осный вагон, купейный на бесчелюстных тележках с роликовыми подшипниками в буксах	360638
4.	Почтовый цельнометаллический 4-осный вагон на бесчелюстных тележках с роликовыми подшипниками в буксах	332698
5.	Багажный цельнометаллический вагон на бесчелюстных тележках с роликовыми подшипниками в буксах	277499
6.	Ресторан цельнометаллический 4-осный на бесчелюстных тележках с роликовыми подшипниками в буксах	330750

**Приложение 10**  
**(к § 10)**

**ИНВЕНТАРНАЯ ОПИСЬ**

Для вагона №		
Предмет	Количество	Цена в шв. франках
<b>В купе</b>		
Зеркало		
Занавеска		
Коврик		
<b>В туалетном отделении</b>		
Зеркало		
Мыльница		
Сосуд для воды		
Сосуд для отбросов		
<b>В коридоре</b>		
Ручной огнетушитель		
Коврик		
Электропробка с крышкой		
Запасная электролампочка		
Занавеска		

Дорога – собственница

Дата

Место оформления

Подпись

Примечание: По вагонам, имеющим 12 – значное обозначение, вместо номера вагона и дороги – собственницы указывается 12 – значное цифровое обозначение вагона.

**Приложение 11**  
**(к § 12)**

**ЗАЯВКА НА ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ**

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_\_ г.

Получатель \_\_\_\_\_

В \_\_\_\_\_

Для ремонта пассажирского вагона \_\_\_\_\_

№ \_\_\_\_\_

Просим прислать нам следующие части \_\_\_\_\_

Запасные части просим прислать в адрес:

**ППВ**

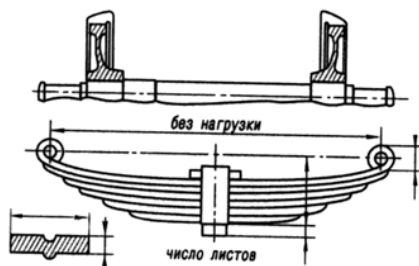
\_\_\_\_\_

Подпись

Штемпель

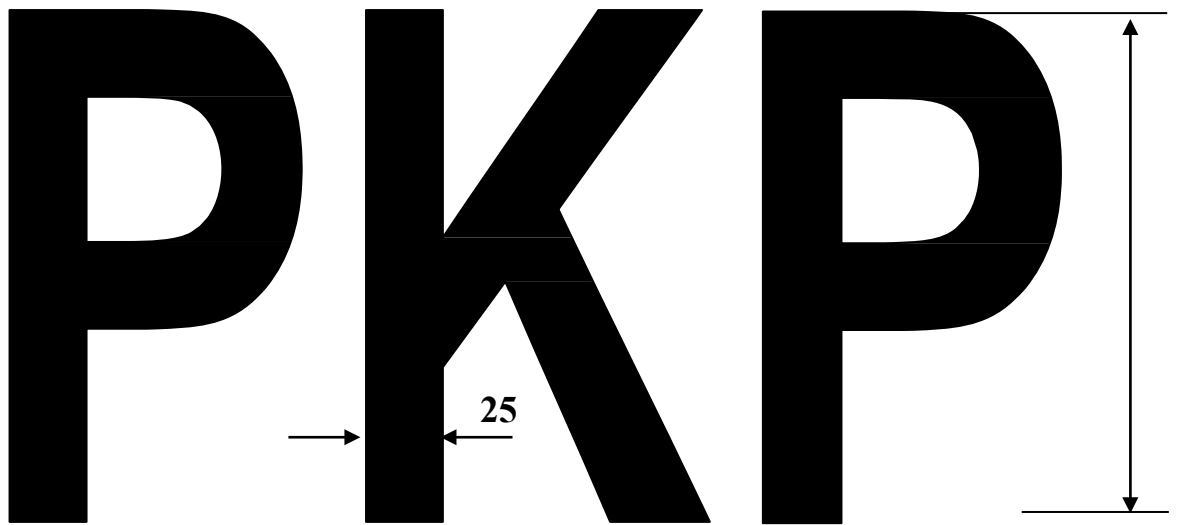
Примечание: Буквы «ППВ» - красные

Место для других эскизов



*Приложение 13*  
*(к пункту 13 Приложения 1)*

**ЗНАК ПРИНАДЛЕЖНОСТИ ВАГОНА**



При недостаточности места минимальная высота надписи должна составлять 100 мм.

Толщина знаков определяется по соответствующим нормам высоты знаков.

*Приложение 14  
(к разделу 13 Приложения 1)*

**П Е Р Е Ч Е Н Ь**  
**трафаретов дорог-собственников на курсирующих в**  
**международном пассажирском сообщении вагонах Сторон**  
**Договора о ППВ**

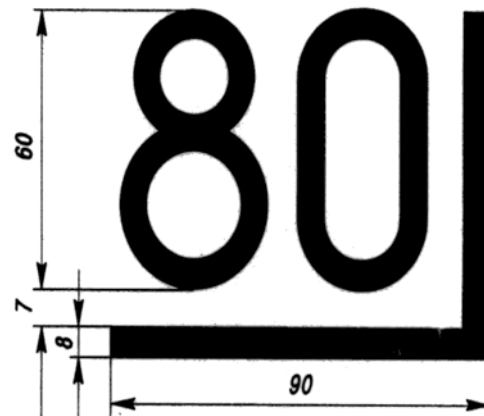
Наименование дороги	Сокращенное наименование железных дорог или трафарет
Белорусская железная дорога	БЧ/BC
Железные дороги Исламской Республики Иран	РАИ/RAI
Железные дороги Казахстана	КЗХ/KZH
Корейские железные дороги	ЗЧ/ZC
Кыргызская железная дорога	КРГ/KRG
Китайские железные дороги	КЖД/KZD
Латвийская железная дорога	ЛДЗ/LDZ
Литовские железные дороги	ЛТГ/LTG
Железная дорога Молдовы	ЧФМ/CFM
Улан-Баторская железная дорога	УБЖД/UBZD
Польские железные дороги	ПКП/PKP
Российские железные дороги	ОАО «РЖД»/RZD
Таджикская железная дорога	ТДЖ/TDZ
Узбекская железная дорога	УТИ/UTI
Эстонская железная дорога	ЭВР/EVR



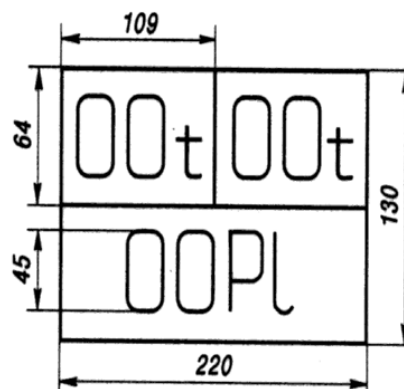
*Приложение 15*  
(к пункту 13 Приложения 1)

**ОБОЗНАЧЕНИЕ КОЛИЧЕСТВА МЕСТ В ВАГОНЕ**

а) для железных дорог колеи  
1520 мм



б) для  
европейских  
железных  
дорог колеи  
1435 мм



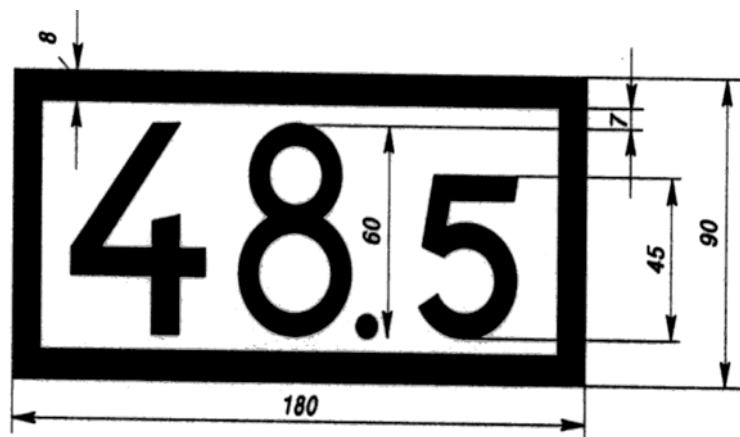
на пассажирских вагонах одного класса

Обозначения: тары вагона, включая 50% запаса воды (слева) веса брутто  
(справа) количество мест для сидения (внизу)

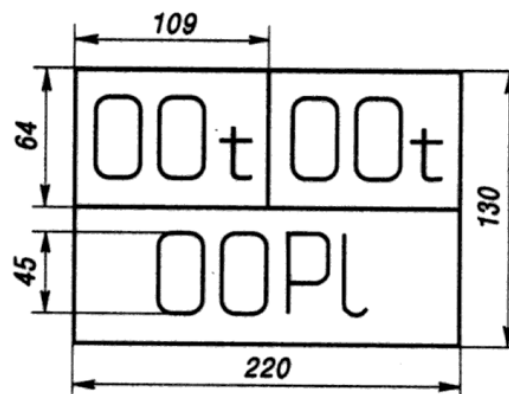
*Приложение 16*  
*(к пункту 13 Приложения 1)*

### ОБОЗНАЧЕНИЕ ТАРЫ ВАГОНА

а) для железных дорог колеи 1520 мм



б) для европейских железных дорог колеи 1435 мм



на пассажирских вагонах с двумя классами

Обозначения: тары вагона, включая 50% запаса воды

(слева) веса брутто (справа)

количества мест для сидения (левая цифра показывает

количество мест в купе А)

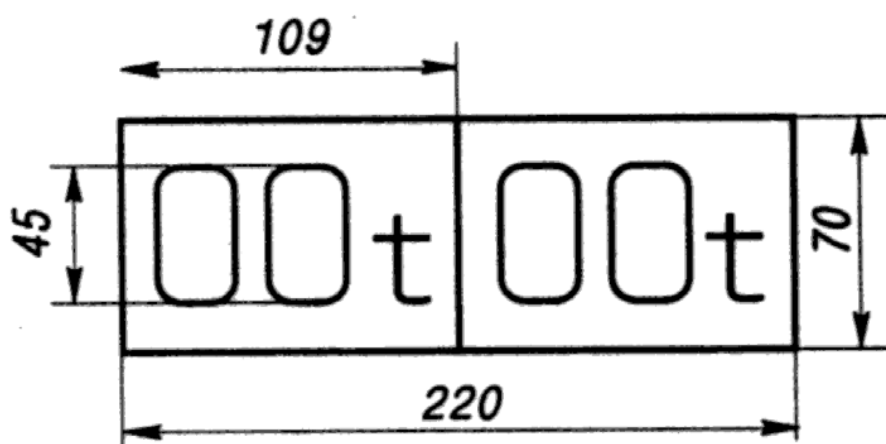
*Приложение 17*  
*(к пункту 13 Приложения 1)*

**ОБОЗНАЧЕНИЕ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ БАГАЖНОГО ВАГОНА**

а) для пассажирских вагонов железных дорог колеи 1520 мм



б) для почтовых и багажных вагонов железных дорог колеи 1435 мм



на почтовых и багажных вагонах

Обозначения: слева - тара вагона, включая 50 % запаса воды  
справа - вес брутто.

**Приложение 18**  
(к пункту 13 Приложения 1)

**ТРАФАРЕТЫ**  
периодического ремонта или осмотра  
пассажирского вагона

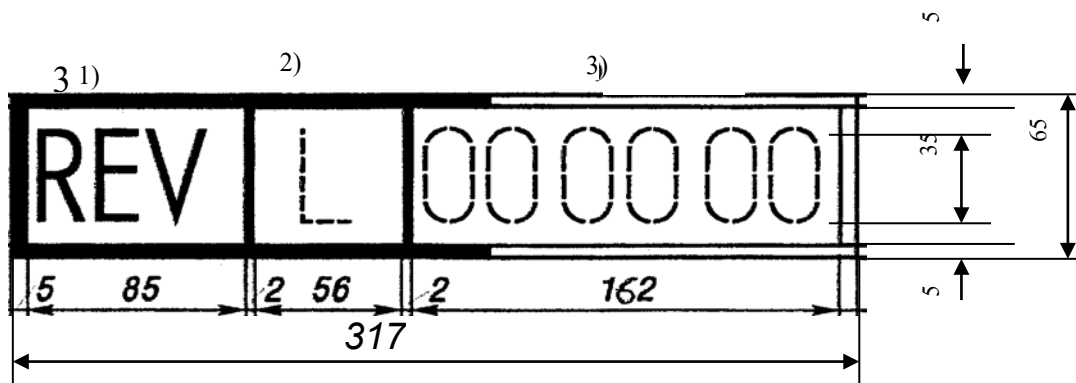


Рис.1

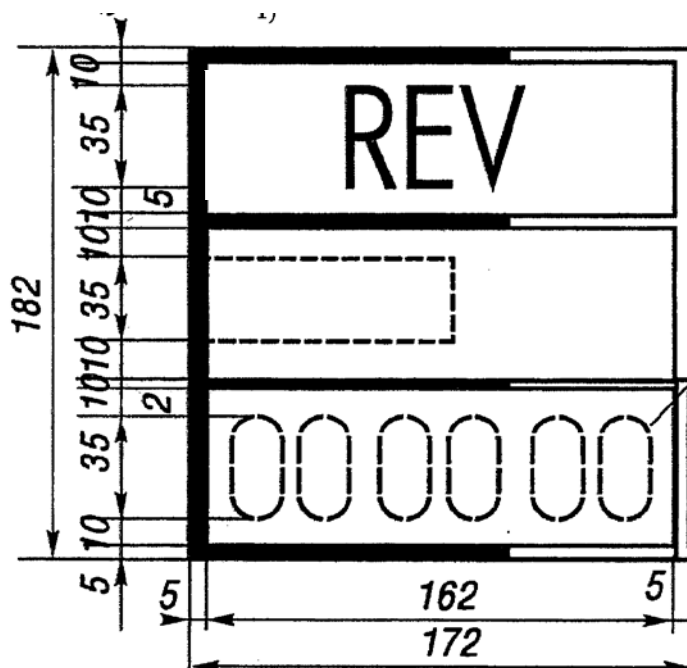
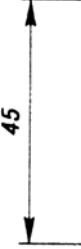


Рис.2

- 1) периодичность сроков ремонта или осмотра. Определяется пунктом 14 Приложения 1 к ППВ.
- 2) знак предприятия (для вагонов железных дорог колеи 1520 мм – условный номер предприятия), которое отвечает за периодические ремонты или осмотры вагона;
- 3) дата выполнения периодического ремонта или осмотра

*Приложение 19*  
*(к пункту 13 Приложения 1)*

**ОБОЗНАЧЕНИЕ ТИПА  
АВТОМАТИЧЕСКОГО ТОРМОЗА**

 **DK-CV**

*Приложение 20*  
*(к пункту 13 Приложения 1)*

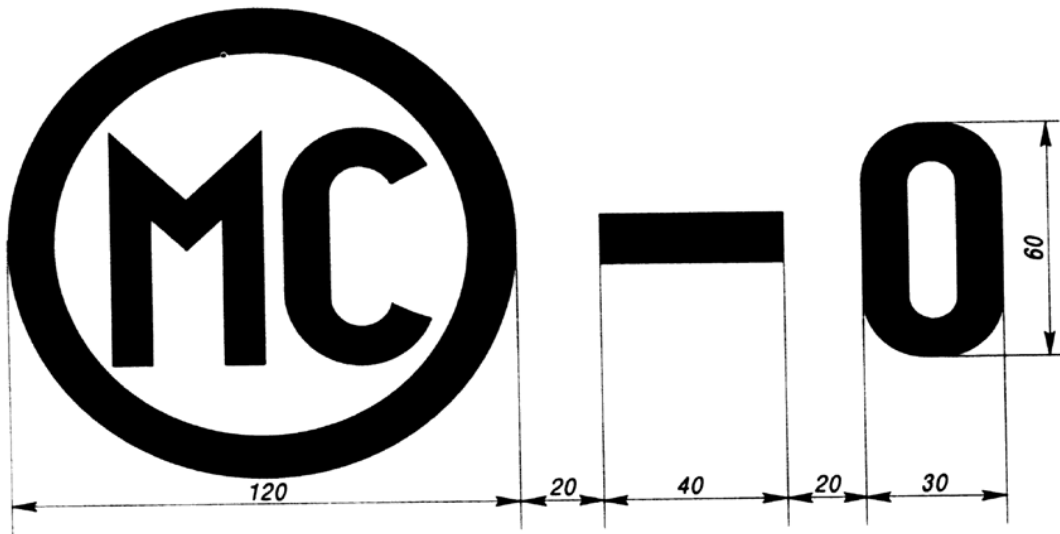
**П Е Р Е Ч Е Н Ь**  
**полных и сокращенных наименований пневматических**  
**автоматических тормозов, применяемых**  
**в международном сообщении**

№ п/п	Полное наименование	Сокращенное наименование
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
1.	<b>Автотормоза бесступенчатого отпуска</b>	
1.1	Тормоз быстродействующей системы Вестингауза	W
1.2	Тормоз грузовой - пассажирский с трехходовым воздухораспределителем системы Вестингауза	W-GP
1.3	Тормоз пассажирский с трехходовым воздухораспределителем системы Вестингауза	W-P
1.4	Тормоз грузовой - пассажирский системы Кнорра	K-GP
1.5	Тормоз быстродействующей системы Матросова для пассажирских поездов	M-242, M-292
1.6	Тормоз пассажирский типа 104	K-104
2.	<b>Автотормоза со ступенчатым отпуском</b>	
2.1	Тормоз грузовой-пассажирский системы Кунце-Кнорр	Kk-GP
2.2	Тормоз пассажирский системы Гильдебранд-Кнорр	Hik-P
2.3	Тормоз грузовой-пассажирский системы Гильдебранд- Кнорр	Hik-GP
2.4	Тормоз скорый с режимом грузовой-пассажирский- скорый системы Гильдебранд-Кнорр	Hik-GPR
2.5	Тормоз пассажирский системы Вестингауза	W-LN
2.6	Тормоз пассажирский Кнорра системы KE	KE-P
2.7	Тормоз грузовой-пассажирский Кнорра системы KE с авторежимом торможения груза	KF-GP-A
2.8	Тормоз скорый типа R системы KE с режимом грузовой- пассажирский-скорый со скоростным регулятором и противоюзным устройством или без него	KE-GPR
2.9	Тормоз грузовой-пассажирский Божица системы C с авторежимом в зависимости от веса тары	Bo-GP
2.10	Тормоз грузовой-пассажирский Божица системы CD с авторежимом торможения груза	Bo-GP-A
2.11	Тормоз пассажирский Дако системы, CV, CD, CVD, CVID	DK-P
2.12	Тормоз грузовой-пассажирский Дако системы C, CV, CVI, CD, CVD, CVID	DK-GP
2.13	Тормоз грузовой-пассажирский Дако системы CD, CVD, CVID с авторежимом торможения груза	DK-GP-A

1	2	3
2.14	Тормоз скорый типа R с режимом пассажирский-скорый системы CV со скоростным регулятором и противоюзным устройством или без него	DK-PR
2.15	Тормоз грузовой-пассажирский Эрликон системы ES13	0-GP
2.16	Тормоз пассажирский-скорый Эрликон системы ES1/R	0-PR
2.17	Тормоз грузовой-пассажирский Эрликон системы EST-AL с авторежимом торможения груза	0-GP-A
2.18	Тормоз пассажирский системы Бреда	Bd-P
2.19	Тормоз грузовой-пассажирский системы Бреда	Bd-GP
2.20	Тормоз пассажирский-скорый с режимом пассажирский-скорый системы Бреда	Bd-PR
2.21	Тормоз для пассажирских поездов системы SAB-WABCO	SW

*Приложение 21*  
*(к пункту 13 Приложения 1)*

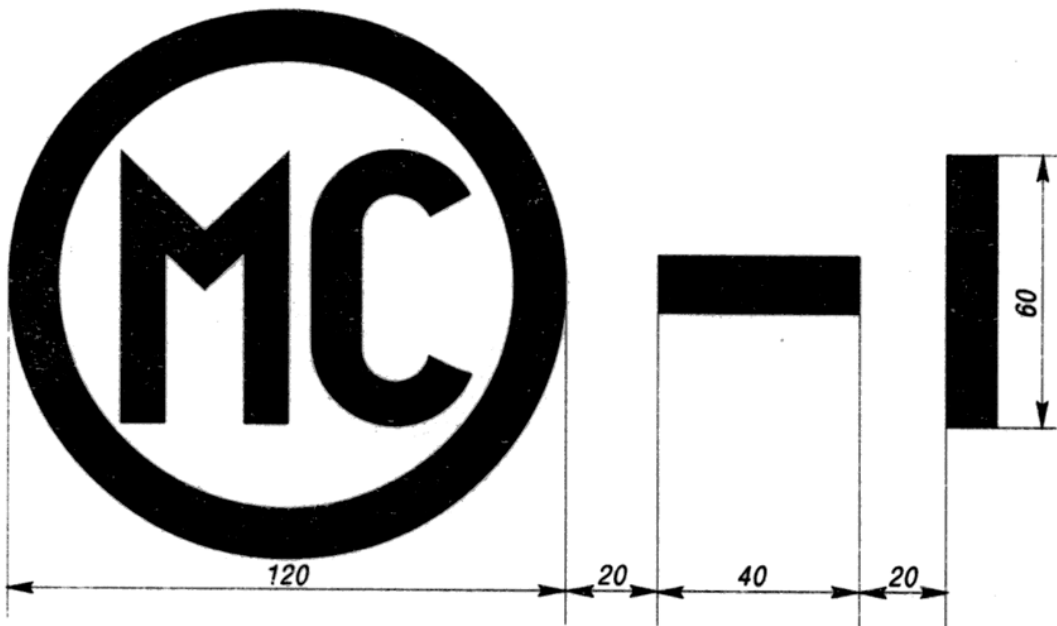
**ЗНАК ГАБАРИТА ВАГОНА  
(СООТВЕТСТВУЕТ ГАБАРИТУ О-ВМ)**





*Приложение 22*  
*(к пункту 13 Приложения 1)*

**ЗНАК ГАБАРИТА ВАГОНА**  
**(СООТВЕТСТВУЕТ ГАБАРИТУ 1-ВМ)**



Приложение 23  
(к пункту 8 Приложения 1)

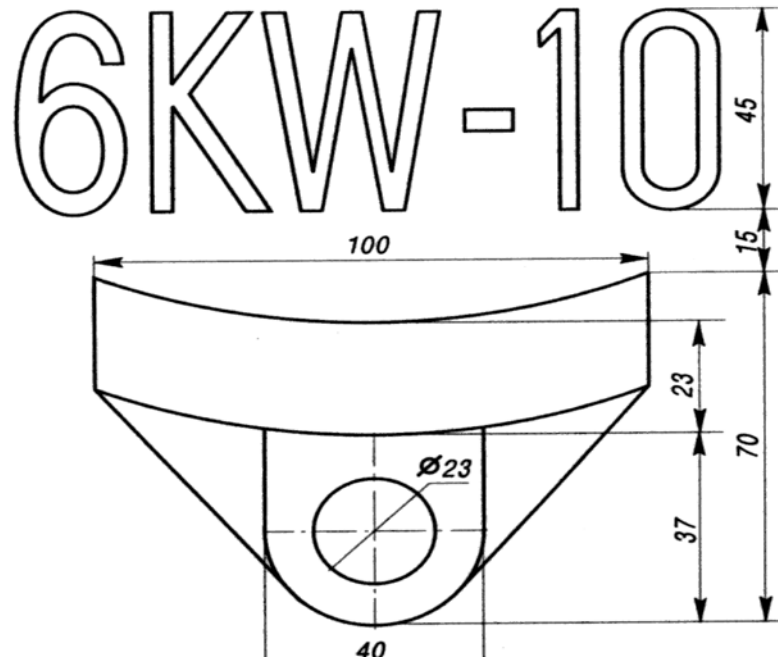


Рис. 1

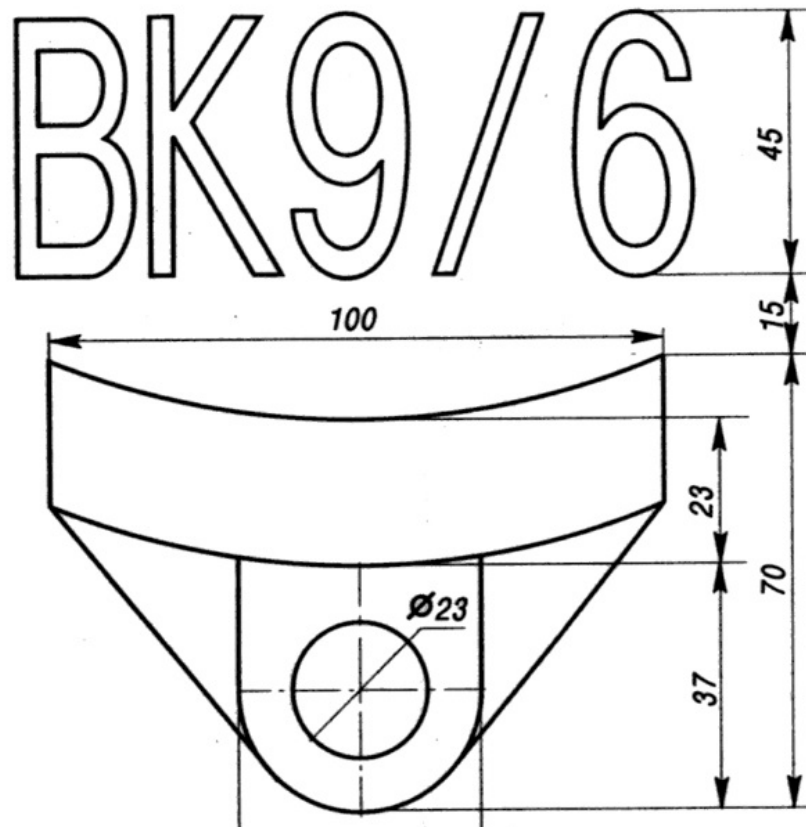


Рис. 2

(к пункту 13.1.9 Приложения 1)

Знаки для вагонов, имеющих неметаллические колодки

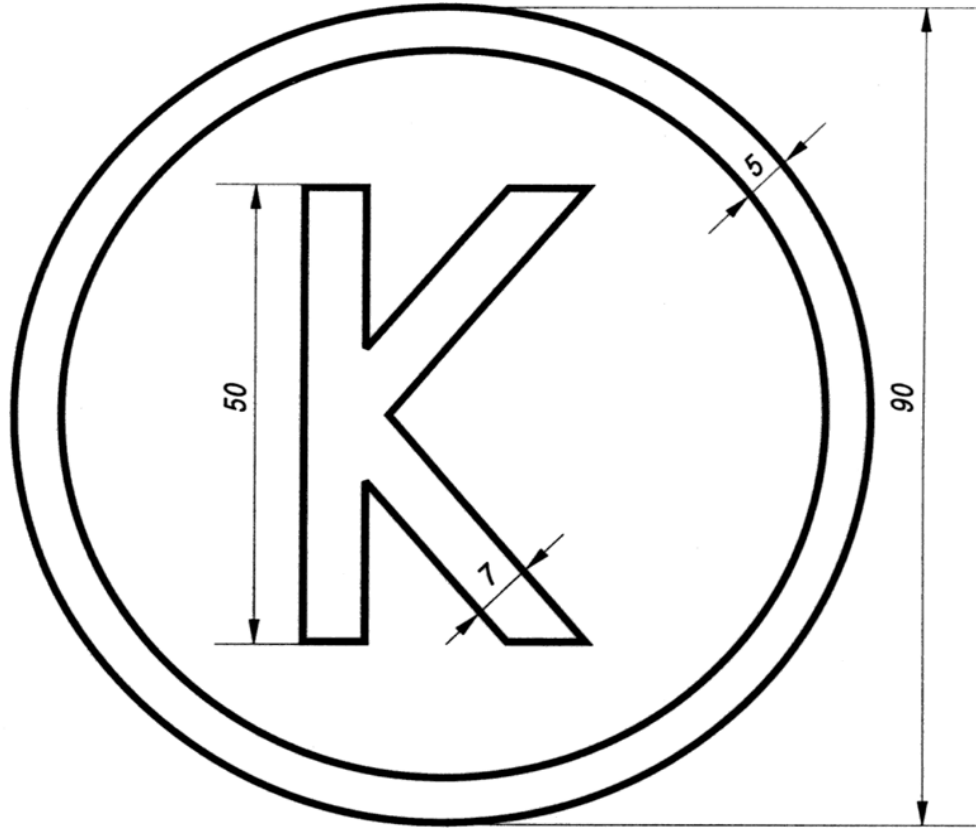
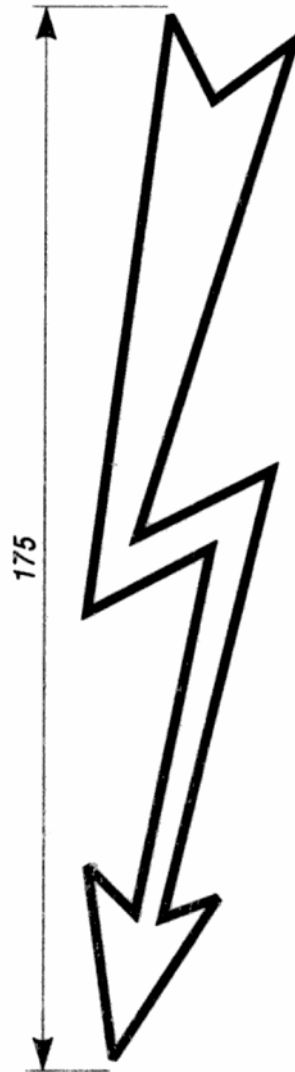


Рис. 3

*Приложение 24*  
*(к пункту 13 Приложения 1)*

**ЗНАК НАЛИЧИЯ ЛЕСТНИЦЫ  
НА НАРУЖНОЙ СТОРОНЕ ВАГОНА**



(Длина стрелы не менее 175 мм)

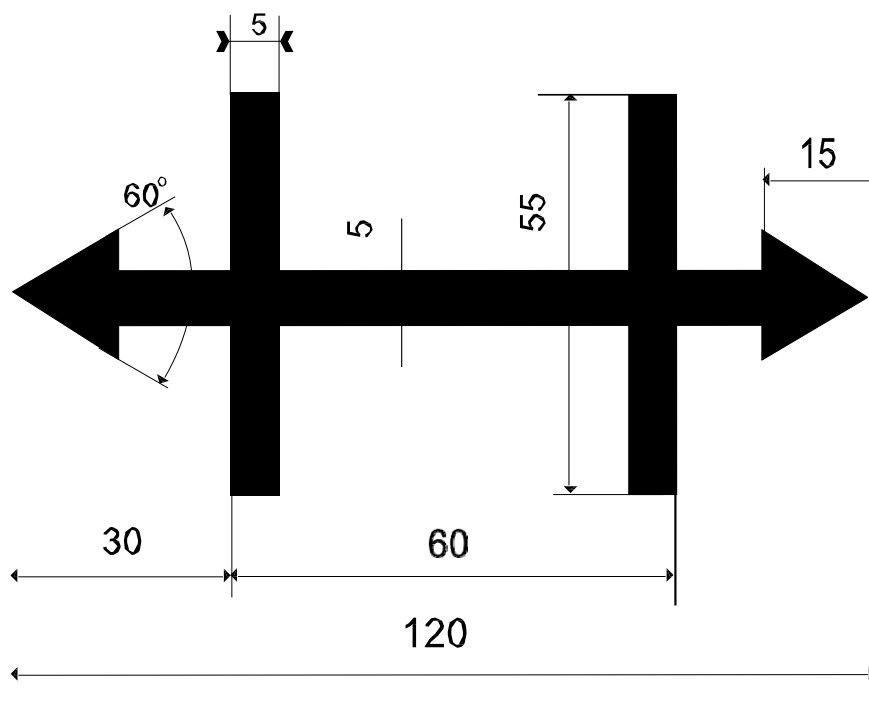
*Приложение 25*  
*(к пункту 13 Приложения 1)*

**ОБОЗНАЧЕНИЕ БАЗЫ ТЕЛЕЖЕК**



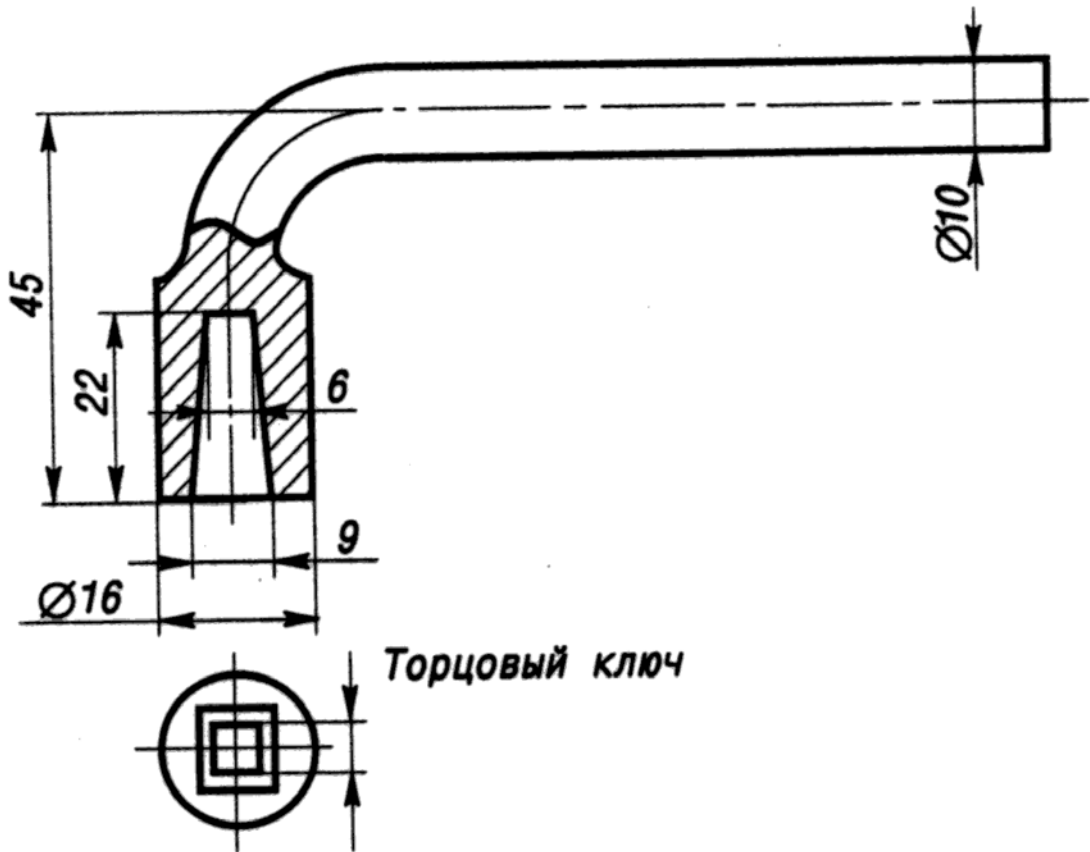
*Приложение 26*  
*(к пункту 13.1.12 Приложения 1)*

**ЗНАК ДЛЯ ВАГОНОВ  
С РАЗДВИЖНЫМИ КОЛЕСНЫМИ ПАРАМИ**



Приложение 27  
(к пункту 9 Приложения 1)

ТОРЦОВЫЙ КЛЮЧ



*Приложение 28*  
*(к пункту 2.6 Приложения 1)*

**КОНТРОЛЬ ПРОФИЛЯ ГРЕБНЯ КОЛЕСА КОЛЕИ 1435 мм**

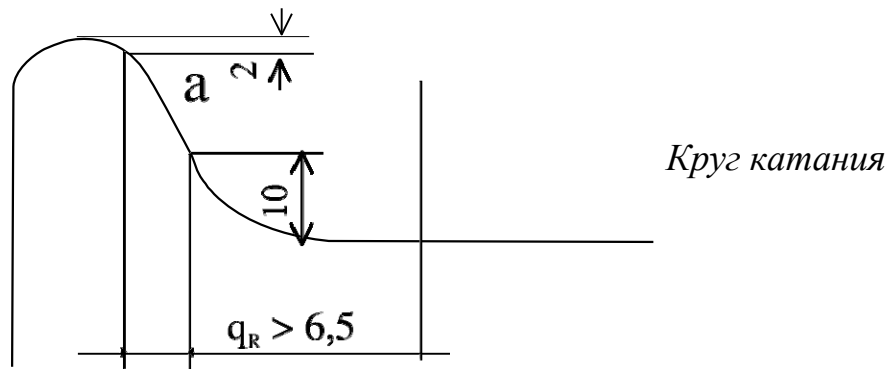


Рис.1 Допускаемый профиль гребня по внешней направляющей поверхности (внешняя направляющая поверхность не должна иметь уступов или износа)

*Толщина 2 мм*

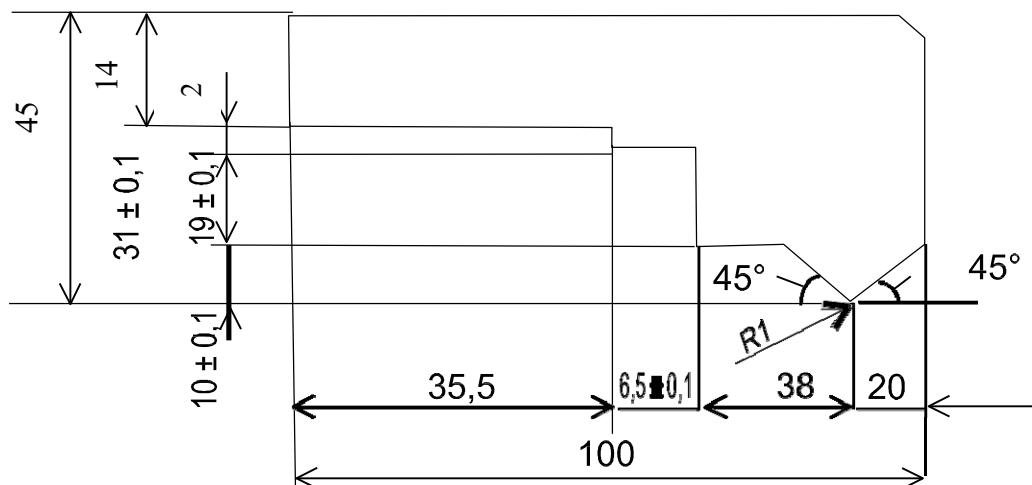


Рис.2 Шаблон для проверки величины гребня



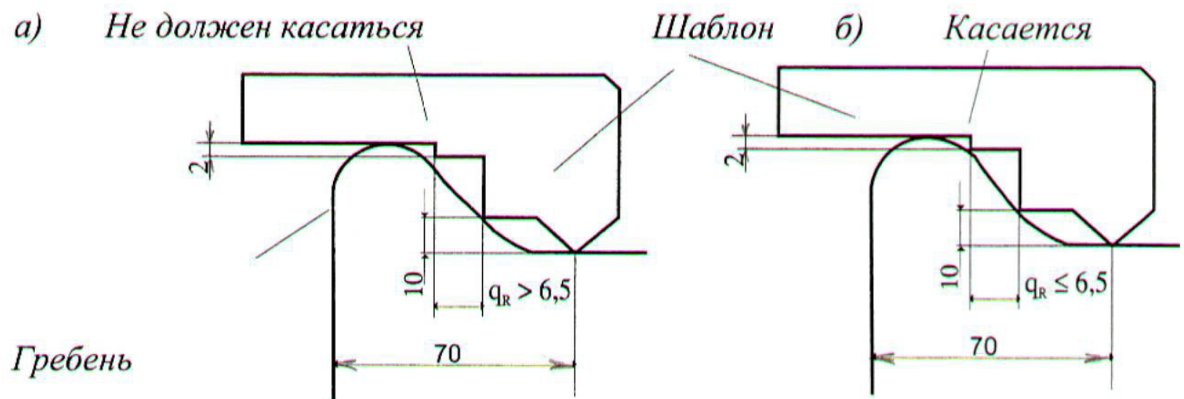


Рис.3 Гребни допускаемый (а) и не допускаемый (б)

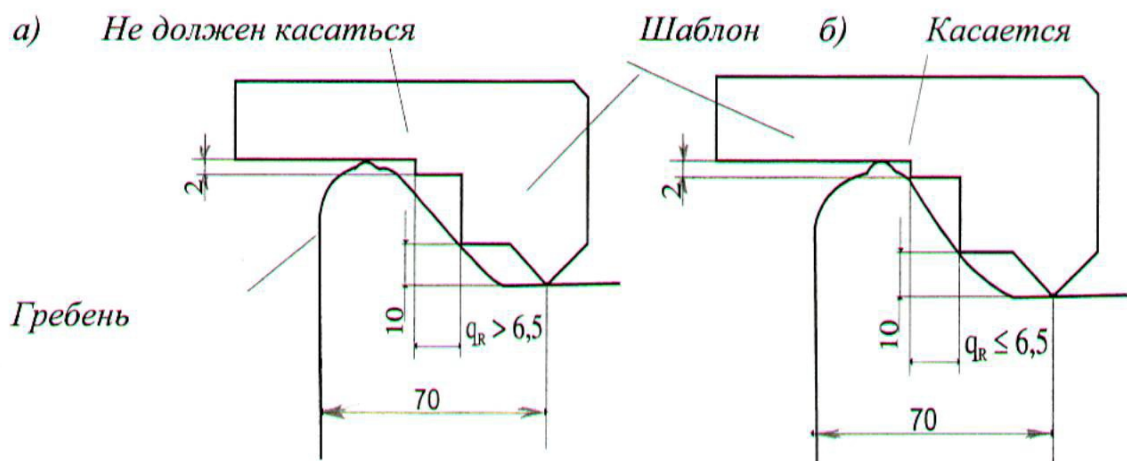


Рис.4 Гребни допускаемый (а) и не допускаемый (б)

**Приложение 29**  
**(к § 2)**

**НУМЕРАЦИЯ И РАСПОЛОЖЕНИЕ МЕСТ  
В ВАГОНАХ МЕЖДУНАРОДНОГО СООБЩЕНИЯ В РАМКАХ СМПС**

**1. Спальный вагон 1-го класса с 2-местными купе**

**Wagon D: 1/1, 1/2 (WLA)**

**габарит РИЦ**

верх	15	16	25	26	35	36	45	46	55	56
низ	11	12	21	22	31	32	41	51	52	52
боковой проход										

**Wagon D: 1/1, 1/2 (WLA)**

**габарит 1-ВМ**

низ	wc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	15	16	17	18	wc
боковой проход																		

**2. Спальный вагон 2-го класса с 3-местными купе**

**Wagon T 3: 2/3 (WLB)**

**габарит РИЦ**

верх	15	16	25	26	35	36	45	46	55	56
середина	13	14	23	24	33	34	43	44	53	54
низ	11	12	21	22	31	32	41	42	51	52
боковой проход										

### 3. Спальный вагон 2-го класса с 4-местными купе

#### Wagon T 4: 2/4 (WLB)

##### габарит 1-ВМ

<b>верх</b>	15	16	25	26	35	36	45	46	55	56	65	66	75	76	85	86	95	96
<b>низ</b>	11	12	21	22	31	32	41	42	51	52	61	62	71	72	81	82	91	92
боковой проход																		

#### Wagon T 4: 2/4 (WLB)

##### габарит 1-ВМ

<b>верх</b>	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36
<b>низ</b>	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	35
боковой проход																		

#### Wagon T 4: 2/4 (WLB)

##### габарит 1-ВМ

<b>верх</b>	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	Душевая	26	Купе для инвалидов			
<b>низ</b>	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23		25				
боковой проход																		

\* Купе для штабов и инвалидов

#### Wagon T 4: 2/4 (WLB)

##### габарит 1-ВМ

<b>верх</b>	38	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36
<b>низ</b>	37	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	35
боковой проход																			

#### 4. Спальный вагон с 2-х местными и 4-х местными купе

Wagon T 4: 2/4 (WLB)

габарит 1-ВМ

верх	15	16	25	26	35	36	45	46	У									
низ	11	12	21	22	31	32	41	42										
боковой проход																		

#### 5. Спальный вагон 2-го класса плацкартный открытого типа

Wagon T 6: 2/6 (B)

габарит 1-ВМ

верх	wc	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	wc
низ		1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	35	
проход																				
боковой верх		54		52		50		48		46		44		42		40		38		
боковой низ		53		51		49		47		45		43		41		39		37		

Wagon T 6: 2/6 (B)

габарит 1-ВМ

верх	wc	56	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	wc
низ		55	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	35	
проход																					
боковой верх		54		52		50		48		46		44		42		40		38			
боковой низ		53		51		49		47		45		43		41		39		37			

#### 6. Вагон 3-го класса с местами для сидения

Wagon T 6: 2/6 (B)

габарит 1-ВМ

3		6	9		12	15		18	21		24	27		30	33		36	39		42	45		48	51		54
2		5	8		11	14		17	20		23	26		29	32		35	38		41	44		47	50		53
1		4	7		10	13		16	19		22	25		28	31		34	37		40	43		46	49		52
проход																										
81	80	79	78	77	76	75	74	73	72	71	70	69	68	67	66	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55

## 7. Вагон 1-го и 2-го класса с 4-х местными купе

Категория 2/4, Категория 1/2

габарит РИЦ

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	
верх	15 16	25 26	35 36	45 46	55 56	65 66	75 76	85 86	
низ	11 12	21 22	31 32	41 42	51 52	61 62	71 72	81 82	
боковой проход									

\* В вагонах 1 класса (категория 1/2 отсутствуют верхние места 15, 16.....85, 86)

## 8. Вагон ЛЮКС (VIP 8 мест)

	IV	III	II	I	
верх	26	25	16	15	БАР
низ	22	21	12	11	
боковой проход					

## 9. Состав «Тальго»

**Вагон тип I класса «Люкс», в вагоне 3 купе с душем, из них одно для лиц с ограниченной подвижностью (№№ 14/224, 16/226, 18/228)**

	I*	II	III
верхнее	15	16	25
нижнее	11	12	21
боковой проход			

\*купе для лиц с ограниченной подвижностью.

**Вагон тип H первого класса «Люкс», в вагоне 5 купе с душем (№№ 15/225, 17/227)**

	I	II	III	IV	V
верхнее	15	16	25	26	35
нижнее	11	12	21	22	31
боковой проход					

**Вагон тип G первого класса, в вагоне 6 купе**  
(№№ 10/220, 11/221, 12/222, 13/223)

	I	II	III	IV	V	VI
верхнее	15	16	25	26	35	36
нижнее	11	12	21	22	31	32
боковой проход						

**Вагон тип F второго класса, в вагоне 5 купе**  
(№№ 1/221, 12/212, 13/213, 4/214, 5/215)

	I*	II	III	IV	V
верхнее	15	25 26	35 36	45 46	55 56
нижнее	11	21 22	31 32	41 42	51 52
боковой проход					

\* в купе 2 места

**Вагон тип B с местами для сидения 1 класса (№№ 6/216, 7/217)**

у окна	3	7	11	15	19	23	27
	проход						
у прохода		6	10	14	18	22	26
у окна	1	5	9	13	17	21	25

## 10. Вагоны ПКП Интерсити

### WLAB<sup>10</sup>mo, WLAB<sup>10</sup>mou, WLAB<sup>10</sup>mouz

w c	15		16	25		26	35		36	45		46	55		56	детское место	w c
	13		14	23		24	33		34	43		44	53		54		
	11		12	21		22	31		32	41		42	51		52		
боковой проход																	

ТИПЫ ВАГОНОВ: GORL77, GORL79, GORL 81, BAUT86

*Приложение 30*  
*(к § 7)*

**ПЕРЕЧЕНЬ СТАВОК И ПЛАТ ППВ**

<b>№ №</b>	<b>НАЗВАНИЕ СТАВКИ</b>	<b>Шв. франки</b>	<b>Пункт ППВ</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
1.	Возмещение за пробег порожних вагонов, вагоно-км	0,0225	п.7.6
2.	Плата за перестановку пассажирского вагона	100,00	п. 7.7