



جمهوری اسلامی ایران
Islamic Republic of Iran

سازمان ملی استاندارد ایران

Iranian National Standardization Organization



استاندارد ملی ایران

۲۰۳۷۹

چاپ اول

۱۳۹۴

INSO

20379

1st.Edition

2015

راه آهن - روابط بین شرکت‌های بهره‌بردار
ریلی در حمل‌ونقل ترکیبی بین‌المللی

**Railway — Relations between railway
undertakings in international combined
transport**

ICS: 03.220.30

به نام خدا

آشنایی با سازمان ملی استاندارد ایران

مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران به موجب بند یک ماده ۳ قانون اصلاح قوانین و مقررات مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران، مصوب بهمن ماه ۱۳۷۱ تنها مرجع رسمی کشور است که وظیفه تعیین، تدوین و نشر استانداردهای ملی (رسمی) ایران را به عهده دارد.

نام موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران به موجب یکصد و پنجاه و دومین جلسه شورای عالی اداری مورخ ۹۰/۶/۲۹ به سازمان ملی استاندارد ایران تغییر و طی نامه شماره ۲۰۶/۳۵۸۳۸ مورخ ۹۰/۷/۲۴ جهت اجرا ابلاغ شده است.

تدوین استاندارد در حوزه های مختلف در کمیسیون های فنی مرکب از کارشناسان سازمان، صاحب نظران مراکز و مؤسسات علمی، پژوهشی، تولیدی و اقتصادی آگاه و مرتبط انجام می شود و کوششی همگام با مصالح ملی و با توجه به شرایط تولیدی، فناوری و تجاری است که از مشارکت آگاهانه و منصفانه صاحبان حق و نفع، شامل تولیدکنندگان، مصرف کنندگان، صادرکنندگان و وارد کنندگان، مراکز علمی و تخصصی، نهادها، سازمان های دولتی و غیر دولتی حاصل می شود. پیش نویس استانداردهای ملی ایران برای نظرخواهی به مراجع ذی نفع و اعضای کمیسیون های فنی مربوط ارسال می شود و پس از دریافت نظرها و پیشنهادهای در کمیته ملی مرتبط با آن رشته طرح و در صورت تصویب به عنوان استاندارد ملی (رسمی) ایران چاپ و منتشر می شود.

پیش نویس استانداردهایی که مؤسسات و سازمان های علاقه مند و ذی صلاح نیز با رعایت ضوابط تعیین شده تهیه می کنند در کمیته ملی طرح و بررسی و در صورت تصویب، به عنوان استاندارد ملی ایران چاپ و منتشر می شود. بدین ترتیب، استانداردهایی ملی تلقی می شوند که بر اساس مفاد نوشته شده در استاندارد ملی ایران شماره ۵ تدوین و در کمیته ملی استاندارد مربوط که سازمان ملی استاندارد ایران تشکیل می دهد به تصویب رسیده باشد.

سازمان ملی استاندارد ایران از اعضای اصلی سازمان بین المللی استاندارد (ISO)^۱، کمیسیون بین المللی الکتروتکنیک (IEC)^۲ و سازمان بین المللی اندازه شناسی قانونی (OIML)^۳ است و به عنوان تنها رابط^۴ کمیسیون کدکس غذایی (CAC)^۵ در کشور فعالیت می کند. در تدوین استانداردهای ملی ایران ضمن توجه به شرایط کلی و نیازمندی های خاص کشور، از آخرین پیشرفت های علمی، فنی و صنعتی جهان و استانداردهای بین المللی بهره گیری می شود.

سازمان ملی استاندارد ایران می تواند با رعایت موازین پیش بینی شده در قانون، برای حمایت از مصرف کنندگان، حفظ سلامت و ایمنی فردی و عمومی، حصول اطمینان از کیفیت محصولات و ملاحظات زیست محیطی و اقتصادی، اجرای بعضی از استانداردهای ملی ایران را برای محصولات تولیدی داخل کشور و/یا اقلام وارداتی، با تصویب شورای عالی استاندارد، اجباری نماید. سازمان می تواند به منظور حفظ بازارهای بین المللی برای محصولات کشور، اجرای استاندارد کالاهای صادراتی و درجه بندی آن را اجباری نماید. همچنین برای اطمینان بخشیدن به استفاده کنندگان از خدمات سازمان ها و مؤسسات فعال در زمینه مشاوره، آموزش، بازرسی، ممیزی و صدور گواهی سیستم های مدیریت کیفیت و مدیریت زیست محیطی، آزمایشگاه ها و مراکز کالیبراسیون (واسنجی) وسایل سنجش، سازمان ملی استاندارد ایران این گونه سازمان ها و مؤسسات را بر اساس ضوابط نظام تأیید صلاحیت ایران ارزیابی می کند و در صورت احراز شرایط لازم، گواهینامه تأیید صلاحیت به آن ها اعطا و بر عملکرد آن ها نظارت می کند. ترویج دستگاه بین المللی یکاها، کالیبراسیون (واسنجی) وسایل سنجش، تعیین عیار فلزات گرانبها و انجام تحقیقات کاربردی برای ارتقای سطح استانداردهای ملی ایران از دیگر وظایف این سازمان است.

1- International Organization for Standardization

2 - International Electrotechnical Commission

3- International Organization of Legal Metrology (Organisation Internationale de Metrologie Legale)

4 - Contact point

5 - Codex Alimentarius Commission

کمیسیون فنی تدوین استاندارد

« راه آهن - روابط بین شرکت های بهره بردار ریلی در حمل و نقل ترکیبی بین المللی »

رئیس :

سیاحی سحرخیز، سیروس
(لیسانس مهندسی شیمی)

سمت و / یا نمایندگی
مرکز تحقیقات راه آهن جمهوری اسلامی ایران

دبیر :

رشیدداداش، شیدخت
(لیسانس مهندسی مکانیک)

شرکت بهبود کیفیت کاوه

اعضاء : (اسامی به ترتیب حروف الفباء)

اکرام نصرتیان، بنفشه
(لیسانس مهندسی برق و الکترونیک)

شرکت بهساز صنعت تاوا

اکرام نصرتیان، بهرنگ
(لیسانس مهندسی مکانیک)

شرکت بازرسی مهندسی ایران

امینی، فاطمه
(لیسانس مهندسی مکانیک)

شرکت بهبود کیفیت کاوه

امینی، مصطفی
(لیسانس مهندسی مکانیک)

شرکت بهبود کیفیت کاوه

حسینی، سید پرویز
(فوق لیسانس مهندسی متالورژی)

دانشگاه تهران

سلطانی، فرناز
(لیسانس مهندسی مکانیک)

شرکت بهبود کیفیت کاوه

فرخی نیا، محسن
(لیسانس مهندسی برق)

مرکز آموزش فنی و حرفه ایی

فهرست مندرجات

<u>صفحه</u>	<u>عنوان</u>
ب	آشنایی با سازمان ملی استاندارد ایران
د	کمیسیون فنی تدوین استاندارد
و	پیش گفتار
۱	۱ هدف و دامنه کاربرد
۱	۲ ملاحظات کلی
۲	۳ قرارداد فرعی
۳	۴ بهره‌برداری مشترک
۳	۱-۴ مندرجات و هدف
۴	۲-۴ مقررات
۵	پیوست الف (اطلاعاتی) نمونه قرارداد برای عملیات تحت قرارداد در حمل‌ونقل ترکیبی
۶	پیوست ب (اطلاعاتی) بهره‌برداری مشترک خدمات حمل‌ونقل ریلی بین‌المللی و حمل‌ونقل ترکیبی
۱۱	پیوست پ (اطلاعاتی) پیشنهاد گروه حمل‌ونقل ترکیبی UIC
۱۷	پیوست ت (اطلاعاتی) کتابنامه

پیش گفتار

استاندارد " راه آهن - روابط بین شرکت‌های بهره‌بردار ریلی در حمل‌ونقل ترکیبی بین‌المللی " که پیش نویس آن در کمیسیون‌های مربوطه تهیه و تدوین شده است و در نوزدهمین اجلاس کمیته ملی استاندارد حمل و نقل مورخ ۱۳۹۴/۸/۲۶ مورد تصویب قرار گرفته است، اینک به استناد بند یک ماده ۳ قانون اصلاح قوانین و مقررات موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران ، مصوب بهمن ماه ۱۳۷۱، به عنوان استاندارد ملی ایران منتشر می شود .

برای حفظ همگامی و هماهنگی با تحولات و پیشرفت های ملی و جهانی در زمینه صنایع، علوم و خدمات، استانداردهای ملی ایران در مواقع لزوم تجدید نظر خواهد شد و هر پیشنهادی که برای اصلاح و تکمیل این استانداردها ارائه شود، هنگام تجدید نظر در کمیسیون فنی مربوط مورد توجه قرار خواهد گرفت. بنابراین، باید همواره از آخرین تجدید نظر استانداردهای ملی استفاده کرد.

منبع و مآخذی که برای تهیه این استاندارد مورد استفاده قرار گرفته به شرح زیر است :

UIC 291:2009, Relations between railway undertakings in international combined transport

راه آهن – روابط بین شرکت‌های بهره‌بردار ریلی در حمل‌ونقل ترکیبی بین‌المللی

۱ هدف و دامنه کاربرد

هدف از تدوین این استاندارد، تعیین اصول حاکم بر روابط بین شرکت‌های بهره‌بردار ریلی^۱ به منظور تدارک خدمات حمل‌ونقل ترکیبی بین‌المللی^۲ است. این استاندارد در مورد واگن‌های تحت قرارداد و بهره‌برداری‌های مشترک کاربرد دارد.

۲ ملاحظات کلی

۱-۲ همکاری بین شرکت‌های بهره‌بردار ریلی به خصوص شامل موارد زیر می‌شود:

- جستجوی قابلیت همکاری بیشتر،
- برقراری معیارهای کیفیت و استانداردهای فنی به خصوص از طریق سیستم برچسب‌زدن مشترک،
- بررسی و اجرای سیستم‌های IT^۳ استفاده شده در ارتباط با انجام خدمات و کنترل کیفیت،
- مطالعات ارائه‌کننده یک نشانه کلی به منظور تعیین کافی بودن ظرفیت، زیر بناء و ناوگان جهت پاسخگویی به تقاضا،
- ترویج حمل‌ونقل ترکیبی بین‌المللی.

۲-۲ همکاری بین تمام شرکت‌های بهره‌بردار ریلی که از قطارها در طول یک مسیر مشخص (از جمله به عنوان یک حمل‌کننده جایگزین)، بهره‌برداری می‌کنند.

۳-۲ شرکت‌های ریلی به منظور بهره‌برداری از قطارها، با در نظر گرفتن مسائل اقتصادی، فنی و بهره‌برداری می‌توانند از یکی از روش‌های مختلف همکاری استفاده نمایند. شرکت‌های ریلی باید هنگام تصمیم‌گیری در مورد استفاده از بهره‌برداری‌های مشترک یا سیستم حمل‌کننده اصلی^۴ با قرارداد فرعی، به مقررات رقابت (رقابت بین روش‌های مختلف حمل‌ونقل مثلا جاده‌ایی و ریلی) اهمیت دهند. به خصوص در مورد قطارهای مبداء-مقصدی، این موضوع باید رعایت شود.

¹ Railway undertaking (RU)

² International Combined Transport (ICT)

³ Information Technology

⁴ Lead Carrier System

۳ قرارداد فرعی

۳-۱ قرارداد فرعی روشی از همکاری است، که در آن شرکت بهره‌بردار ریلی موظف به اجرای یک قرارداد واگن می‌باشد و اجرا را، در کل یا در جزء، به شرکت بهره‌بردار ریلی دیگری واگذار می‌کند. قراردادهای فرعی یا مقاطعه کاری عمدتاً به صورت‌های زیر است:

- شرکت بهره‌بردار ریلی تحت قرارداد، قرارداد واگن را، در کل یا در جزء، به یک یا چند شرکت بهره‌بردار ریلی واگذار می‌کند، که این قرارداد مالکیت مسیر قطار را روی زیربنای ریلی (که آن‌ها را برای خدمات مورد بحث استفاده می‌کنند)، حفظ می‌نماید. در این مورد، این شرکت‌های بهره‌بردار ریلی به عنوان "حمل‌کننده‌های جایگزین" شناخته می‌شوند.

- شرکت بهره‌بردار ریلی تحت قرارداد، مالک قطار می‌باشد و یک یا چند تهیه‌کننده نیروی کشش (لوکوموتیو) را از طریق قراردادهای لوکوموتیو یا قراردادهای کرایه لوکوموتیو-و-راننده به کار می‌گیرد.

- شرکت بهره‌بردار ریلی تحت قرارداد، قراردادهایی برای اصول خدمات منعقد می‌کند و مشخص می‌نماید که چگونه خدمات مورد نظر باید هنگام اعزام و تحویل قطار یا در طول سفر اجرا گردد. این استاندارد در مورد روابط بین شرکت بهره‌بردار ریلی تحت قرارداد و حمل‌کننده‌های جایگزین بحث می‌نماید.

۳-۲ مبلغ فاکتور شده توسط حمل‌کننده جایگزین جهت پرداخت برای تمامی خدمات حمل‌ونقل ریلی معمول می‌باشد. قرارداد می‌تواند همچنین خدمات فرعی خاصی را، همانطور که در بند ۵-۲-۴ ارائه شده است، تعریف کند، که سپس به صورت جداگانه فاکتور می‌شود.

۳-۳ حمل‌کننده جایگزین به شرکت بهره‌بردار ریلی تحت قرارداد، تمام اطلاعات ضروری برای آینده را ارائه می‌دهد تا کیفیت خدماتی را که در رابطه با آن‌ها با خریدار خدمات توافق کرده است، کنترل کند.

۳-۴ قراردادهای فرعی می‌توانند بر مبنای مدت توافق شده بین امضاءکننده‌ها منعقد شوند.

۳-۵ با رعایت اصول مقررات رقابت، قراردادهای فرعی می‌توانند شامل یک تبصره غیر-رقابتی شوند که به موجب آن حمل‌کننده جایگزین متعهد می‌شود از هیچ‌گونه خدمات ریلی رقابتی روی حساب مربوط به خودش در طول یک دوره زمانی که باید در قرارداد تعیین شود، بهره‌برداری نکند.

۳-۶ چنین قراردادهایی نمی‌توانند شامل یک تبصره انحصاری باشند که تصریح می‌کند، حمل‌کننده جایگزین می‌تواند فقط برای شرکت بهره‌بردار ریلی تحت قرارداد کار کند و هیچ خدمات رقابتی برای شرکت بهره‌بردار ریلی دیگر انجام ندهد.

۴ بهره‌برداری مشترک

۴-۱ مندرجات و هدف

۴-۱-۱ حمل‌ونقل ترکیبی بین‌المللی شامل یک سری خدمات است که اساساً بر مبنای خدمات حمل‌ونقل ریلی بین‌المللی می‌باشد که باید هم از لحاظ فنی (مهلت‌ها، ظرفیت، حدود بارگیری، قابلیت اطمینان) و هم از لحاظ تجاری (کیفیت و سرعت طراحی محصول و ارائه به مشتری) کارآمد باشد. بنابراین ضروری است که شرکت‌های ریلی توانایی هماهنگ کردن خدمات خود را داشته باشند تا به استفاده کنندگان حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی (ICT) خدمات مطلوبی را ارائه دهند. بهره‌برداری مشترک یک روش سازماندهی خدمات ریلی است که به موجب آن دو یا چند شرکت بهره‌بردار ریلی با هدف انجام مشترک خدمات ریلی حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی همکاری می‌کنند.

۴-۱-۲ بهره‌برداری مشترک شامل موارد زیر است:

- همکاری فنی، زیرا که جنبه‌های فنی مواردی را که شامل خدمات می‌شوند، معین می‌نماید: دسترسی به زیربنا، برنامه‌های حمل‌ونقل، تدارک لوکوموتیو، نظارت بر تدارک واگن،
- و همکاری تجاری: در مورد شرایط حاکم بر تدارک خدمات حمل‌ونقل ریلی موردنظر، بحث می‌نماید.

۴-۱-۳ بهره‌برداری مشترک مربوط به قطارها یا گروهی از قطارها می‌شود که در طول یک مسیر مشخص یا گروهی از مسیرها یا به صورت یک سیستم عملیاتی، بهره‌برداری می‌شوند.

در تمام موارد، بهره‌برداری مشترک جهت ایجاد رقابت واقعی، مداوم یا بالقوه بین خدمات ریلی حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی در یک بازار مشخص، به کار می‌رود.

به‌طور کلی، بهره‌برداری مشترک نمی‌تواند برای تمام قطارهای در حال بهره‌برداری روی یک مسیر مشخص (اگر فقط همین یک مسیر وجود داشته باشد) به کار رود و نمی‌تواند رقابت واقعی یا بالقوه بین مسیرها را حذف کند.

یک شرکت بهره‌بردار ریلی یا گروهی از شرکت‌های بهره‌بردار ریلی که بر روی یک مسیر فعال هستند و یک قرارداد بهره‌برداری مشترک را منعقد کرده‌اند، می‌توانند همچنین از یک مسیر رقابتی با استفاده از همان توافقات، بهره‌برداری کنند و این در صورتی است که شرکت بهره‌بردار ریلی دیگری یا گروهی از شرکت‌های بهره‌بردار ریلی بر روی مسیر دیگری، فعال باشند.

اگر بهره‌برداری مشترک در یک سیستم بهره‌برداری استفاده شود، نمی‌تواند منجر به مذاکره تعرفه برای خطوط یا مسیرهای مفروض شود.

به‌علاوه، تمام شرکت‌های بهره‌بردار ریلی یا گروه‌های شرکت‌های بهره‌بردار ریلی شرکت کننده در یک سیستم بهره‌برداری، می‌توانند از خدمات رقابتی یا نسبتاً رقابتی، با استفاده از روش‌های مختلف همکاری، بهره‌برداری کنند.

۲-۴ مقررات

۱-۲-۴ شرکت‌های بهره‌بردار ریلی آزاد هستند تا ساختار قانونی انتخاب خود را برای اهداف همکاری سازگار کنند.

۲-۲-۴ قرارداد بهره‌برداری مشترک برای مدت زمت توافق شده بین امضاء کنندگان، باید منعقد شود.

۳-۲-۴ درآمد حاصل از بهره‌برداری مشترک قطارها، شامل خدمات فرعی مانند سازماندهی، تدارک واگن‌ها، بارگیری و تخلیه قطار در یک ایستگاه انتقال و غیره که باید در قراردادهای معین تعریف شوند، نمی‌شود.

۴-۲-۴ محاسبات درآمد خدمات مشخص، مستقل از راه‌حل‌های فنی و سازمانی اجرا شده توسط هر شرکت بهره‌بردار ریلی است.

۵-۲-۵ شرکت‌های بهره‌بردار ریلی در بهره‌برداری مشترک می‌توانند مقرراتی برای سهم بردن از سود، آن‌طور که صلاح می‌دانند، تنظیم کنند.

پیوست الف
(اطلاعاتی)

نمونه قرارداد برای عملیات تحت قرارداد در حمل و نقل ترکیبی

پیشنهاد می‌گردد تا از قرارداد نمونه (نمونه CT، قرارداد فرعی) ارائه شده توسط CIT (www.cit-rail.org) برای وسائط حمل و نقل ریلی بین‌المللی قطارهای بلوکی حمل و نقل ترکیبی، در عملیات تحت قرارداد، استفاده شود.

پیوست ب (اطلاعاتی)

بهره‌برداری مشترک خدمات حمل‌ونقل ریلی بین‌المللی و حمل‌ونقل ترکیبی

پیشنهاد می‌گردد تا از شرایط و اصطلاحات عمومی حاکم بر بهره‌برداری مشترک ارائه شده توسط CIT (www.cit-rail.org) استفاده شود، که می‌تواند در قراردادهای بین شرکت‌های بهره‌بردار ریلی تصریح گردد.

مقدمه:

این استاندارد امکان انتخاب خدمات حمل‌ونقل ریلی ترکیبی بین‌المللی در بهره‌برداری مشترک را به شرکت‌های بهره‌بردار ریلی ارائه می‌دهد.

حمل‌ونقل ترکیبی بین‌المللی روش حمل‌ونقلی را ارائه می‌کند که از یک سری خدمات حمل‌ونقل بر اساس خدمات حمل‌ونقل ریلی بین‌المللی تشکیل شده‌است و باید هم از لحاظ فنی (مهلت‌ها، ظرفیت، حدود بارگیری، قابلیت اطمینان) و هم از لحاظ تجاری (کیفیت و سرعت طراحی محصول و ارائه به مشتری) کارآمد باشد. اگر شرکت‌های بهره‌بردار ریلی به‌منظور ارائه خدمات حمل‌ونقل ریلی بهینه به آخرین مشتری حمل‌ونقل ترکیبی، در بهره‌برداری مشترک کار کنند، این روش حمل‌ونقل فقط می‌تواند سهم بازار خود را در مقابل رقابت‌کننده‌های با چند نوع وسیله نقلیه، خصوصاً حمل‌ونقل جاده‌ای، افزایش دهد.

این استاندارد، توصیه‌هایی را برای توسعه محصولات ریلی حمل‌ونقل ترکیبی بین‌المللی، پیشنهاد می‌کند: طراحی محصول بهینه (مشخصات دقیق، برنامه‌ریزی و اجرای سریع‌تر خدمات)، عرضه (قیمت و خدمات در همان قیمت)، کیفیت (کارایی، قابلیت اطمینان، اقدامات پیشگیرانه، اقدام چاره‌ساز) و مدیریت مطلوب بر اجرا و نظارت بر خدمات.

ب-۱ تدارکات کلی

ب-۱-۱ تمام بهره‌برداری مشترک خدمات حمل‌ونقل ریلی ترکیبی بین‌المللی که در آن شرکت بهره‌بردار ریلی X شرکت دارد، مطابق با شرایط زیر است:

- مطابق با بندهای ۴-۱-۲ تا ۴-۲-۵،

- مقررات معرفی شده توسط کمیسیون اروپایی در اطلاعیه‌های متعاقب آن به شورای مقررات (EEC) 1017/68، مقاله ۱۲، پاراگراف ۲، در مورد تصمیمات مربوط به ایجاد مشارکت بین شرکت‌ها در حمل‌ونقل باری ترکیبی بین‌المللی،

- شروط ضمن عقد قرارداد حاکم بر بهره‌برداری مشترک مورد بحث (از این پس به عنوان "قرارداد" ارجاع داده می‌شود).

ب-۱-۲ پیشنهاد می‌شود که چنین بهره‌برداری مشترکی، تا حدی که با قرارداد در تضاد نباشد، مطابق با شرایط

زیر باشند.

ب-۲ قطارهای بهره‌برداری شده به صورت مشترک

فهرست قطارهایی که برای آن‌ها بهره‌برداری مشترک مطابق با قوانین کلی مذکور است، به عنوان یک پیوست، به قرارداد ضمیمه می‌گردد.

ب-۳ ایستگاه‌های خروجی و مقصد

ب-۳-۱ ایستگاه‌های خروجی و مقصد قطارهای بهره‌برداری شده به صورت مشترک، پایانه‌های حمل‌ونقل ترکیبی یا انشعاب‌های خط خصوصی هستند که به صورت جداگانه به عنوان یک کارکرد خدمات حمل‌ونقل که باید اجرا شود، مشخص شده‌اند.

ب-۳-۲ این ایستگاه‌های خروجی و مقصد، روی قلمروی ملی دو کشور مختلف، قرار داده می‌شوند.

ب-۴ مسیر طی شده

ب-۴-۱ قطارهای بهره‌برداری شده به صورت مشترک، مسیر یا مسیرهایی را که در قرارداد به آن‌ها اشاره شده است، طی می‌کنند.

ب-۴-۲ انحراف از مسیر در نتیجه شرایط استثنایی، توسط شرکت‌های بهره‌بردار ریلی تحت قرارداد، مدیریت می‌شود.

ب-۵ مدیریت

ب-۵-۱ قطارهای بهره‌برداری شده به صورت مشترک، توسط مدیران تولید و بازرگانی مسئول بر حمل‌ونقل ترکیبی در گروه شرکت‌های بهره‌بردار ریلی تحت قرارداد، مدیریت می‌شوند.

ب-۵-۲ نمایندگان شرکت‌های بهره‌بردار ریلی از طرف شرکت‌های مربوطه، دارای اختیار هستند تا به تمام مقررات قید شده در قراردادهای منعقد شده، متعهد شوند.

ب-۵-۳ در شرکت‌های بهره‌بردار ریلی شرکت کننده در بهره‌برداری مشترک، یکی از شرکت‌های بهره‌بردار ریلی می‌تواند به عنوان نقطه تماس مشتری، توسط گروه شرکت‌های بهره‌بردار ریلی دیگر، در قرارداد، معرفی شود. این شرکت بهره‌بردار ریلی، سپس ابتکار عمل را بدست می‌گیرد تا به توافقات پوشش دهنده تعریف خدمات ارائه شده و مفاد قرارداد برسد (بحث و مذاکره محصول، کیفیت ارزیابی و اندازه‌گیری، اقدام اصلاحی و غیره).

ب-۵-۴ شرکت بهره‌بردار ریلی اصلی^۱، توسط گروه شرکت‌های بهره‌بردار ریلی در قرارداد اختیار دارد تا تمام اقدامات ضروری در صورت پیشامد یک حالت اضطراری تاثیرگذار روی خدمات حمل‌ونقل را در نظر بگیرد، تحت شرایطی که تاثیرات این اقدامات به شرایطی که به طور ضروری به آن‌ها منتقل می‌گردد، محدود نگه داشته - شوند.

ب-۶ تعریف محصول

ب-۶-۱ قرارداد می‌تواند اصولی را برای روش‌هایی که در آن‌ها محصول باید تعریف شده باشد و متناظر با ویژگی‌های خاص مانند موارد زیر باشد، قرار دهد:

- روش برای مذاکرات فنی
- روش برای مذاکرات بین گروه شرکت‌های بهره‌بردار ریلی در قرارداد،
- روش‌هایی برای عقد قرارداد بین گروه‌های مختلف، از جمله برای جنبه‌های کیفیتی.

ب-۶-۲ شرکت‌های بهره‌بردار ریلی نیازهای مشتریان را ارزیابی می‌کنند و همراه با مشتری، یک سری از الزامات محصول را که شامل تحلیل کامل از نیاز به محصولی است که باید توسعه یابد یا تصحیح شود، فراهم می‌آورند. این الزامات محصول را شرح می‌دهند و شامل فهرستی از شاخص‌های رضایت مشتری هستند. شرح محصول شامل یک سری از الزامات بازار و دستورالعمل‌هایی است که به عنوان پایه‌ایی برای طراحی محصول به کار می‌روند. الزامات محصول همچنین مهلت‌های خاص و ضروری را برای دادن قیمت محصول نهایی به مشتری و برای تکمیل محصول، تعریف می‌کند.

ب-۶-۳ شرکت‌های بهره‌بردار ریلی تضمین می‌کنند که محصول مطابق با الزامات است.

ب-۶-۴ یک مرکز کیفیت باید کار شرکت‌های بهره‌بردار ریلی را تأیید کند.

- اندازه‌گیری کیفیت محصول با استفاده از شاخص‌هایی که امکان تعیین ایرادات و منشا آن‌ها را فراهم می‌سازد،
- ارزیابی کیفیت خدمات فراهم شده برای مشتری،
- به حد کافی مسئول بودن جهت انجام اقدامات اصلاحی ضروری، در صورت عدم انطباق با معیارهای کیفیت

ب-۶-۵ قیمت‌ها برای خدمات حمل‌ونقل ریلی با ترکیبات برای به اشتراک گذاشتن درآمد تعریف نمی‌شوند بلکه فقط توسط بازار و اقتصاد و شرایط فنی منطبق بر معیارهای مشخص شده در بند ب-۸ مشخص می‌شوند.

¹ Lead Railway Undertaking

ب-۷ اصول مدیریت

ب-۷-۱ مدیریت قطارهای بهره‌بردار شده به صورت مشترک، برای اجرای قرارداد واگن، بر کیفیت تمرکز دارد و تمام فرآیندهای مورد نیاز جهت فراهم آوردن خدمات کارآمد را پوشش می‌دهد. شرکت‌های بهره‌بردار ریلی تلاش می‌کنند تا به مشتری خدمات مطلوبی از لحاظ طراحی و کارکرد محصول با قیمت بهینه برای شرکت‌های بهره‌بردار ریلی، ارائه دهند.

ب-۷-۲ خدمات ریلی از لحاظ کارکرد کلی با هدف توسعه سازگاری، در نظر گرفته می‌شوند.

ب-۷-۳ خدمات حمل‌ونقل ریلی بین‌المللی توسط گروه‌های تحت قرارداد، طبق اصول UR-CIM تعریف شده توسط COTIF، انجام می‌شوند.

ب-۷-۴ مقاله تحت عنوان

"Recommendation of the UIC Combined Transport Group concerning the purpose and Functioning of Combined Transport Quality Groups"

در تاریخ ۲۰۰۷/۳/۱۵ (پیوست پ) و پذیرفته شده توسط CTG در تاریخ ۲۰۰۷/۳/۳۰، جهت استفاده به عنوان یک راهنما برای اجرای این اصول، طراحی شده است.

ب-۸ رقابت

ب-۸-۱ حقوق دسترسی

طرف قرارداد بودن، شرکت‌های بهره‌بردار ریلی را از حقوق دسترسی ارائه شده توسط دستورهای (EEC) 91/440 و اصلاحات آن، محروم نمی‌کند.

ب-۸-۲ بند عدم رقابت

بهره‌بردار مشترک می‌تواند شامل یک بند عدم رقابت شوند، که به موجب آن طرفین متعهد می‌شوند، از خدمات ریلی رقابتی روی حساب خودشان برای مدت زمان تعریف شده در قرارداد، بهره‌بردار نکنند.

ب-۸-۳ بند محرمانه

هر یک از طرفین، در طول مدت قرارداد، به طور رسمی متعهد می‌شوند که دانش و تخصص اندوخته را در طول مدت خطر مشترک قید شده در قرارداد، افشا نکنند.

ب-۸-۴ قرارداد فرعی

شرکت‌های بهره‌بردار ریلی طرف قرارداد، می‌توانند، از خدمات ریلی از طرف شرکت بهره‌بردار ریلی

دیگری به عنوان یک مقاطعه کار فرعی، بهره برداری کنند.

ب- ۹ مدت زمان همکاری

حداکثر مدت زمانی که برای آن قرارداد می تواند بدون تجدید ضمنی، منعقد شود، ۵ سال است.

پیوست پ

(اطلاعاتی)

پیشنهاد گروه حمل و نقل ترکیبی UIC

هدف و عملکرد گروه‌های کیفیت حمل و نقل ترکیبی

مقرر می‌شود از حالا برای مدت ۱۰ سال یا بیشتر، مهمترین قراردادهای حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی در رابطه با کیفیت برای قطارهای مبدأ-مقصد که برای استقرار و بهره‌برداری گروه‌های چند جانبه، که نظارت و کنترل کیفیت خدمات مربوطه، وظیفه آن‌ها است، تهیه شوند.

این عمل به صورت طولانی در تعهد مشترک شرکت‌های بهره‌بردار ریلی، اعضای انجمن حمل و نقل UIC و بهره‌برداران حمل و نقل ترکیبی، اعضای UIRR INTERUNIT باقی ماند تا کیفیت قطارهای زمان‌بندی شده و در حال بهره‌برداری از خدمات حمل و نقل ترکیبی و قراردادهای مرتبط با این کیفیت (که توسط UIC و UIRR در نشست مورخ ۱۳۸۴ هجری شمسی (۲۰۰۵ میلادی) امضا شده است) را توسعه دهد.

کتاب راهنمای کیفیت حمل و نقل ترکیبی که توسط گروه حمل و نقل ترکیبی UIC در تاریخ ۱۳۷۹ هجری شمسی (۲۰۰۱ میلادی) منتشر شده است و هنوز قابل استفاده می‌باشد (قابل دانلود در سایت www.uic.asso.fr/tc/Qualite.html) شامل تمام اقدامات برتر در این زمینه است و تعریف زیر را از کنترل کیفیت در حمل و نقل ترکیبی (فصل ۳-۱) ارائه می‌دهد:

"کنترل کیفیت شامل راه‌اندازی ساختارهای سازمان‌یافته است که این ساختارها از ماموران کیفیت شرکاء که دارای اقتدار لازم هستند، تشکیل شده‌است. کنترل کیفیت بستگی به همکاری تمام شرکت‌های ریلی و تمام طرفین دیگر درگیر در زنجیره حمل و نقل دارد.

سیستم کنترل کیفیت ساختار فعالیت‌هایی را که باید مشخص شود، توصیف می‌کند.

- شکل‌گیری سازمان (شرکت، پروژه)،

- استاندارد کیفیت مورد نیاز برای یک سرویس ویژه،

- چگونگی کنترل استاندارد کیفیت،

- اقدامات اصلاحی،

- مهارت‌ها،

- مسئولیت‌ها.

کنترل کیفیت تنها در صورتی می‌تواند به طور کارآمد انجام شود که کار، پشتیبانی مدیران شبکه را داشته باشد.

این، ساختارها و فعالیت‌های اعزام، فرایندهای عملیاتی و تجاری، روح مسئولیت را شکل می‌دهد."

کتاب راهنمای کنترل کیفیت همچنین چگونگی سازماندهی کنترل کیفیت را تعریف می‌کند:

"کنترل کیفیت شامل موارد زیر می‌شود:

- یک ساختار نظارت روزانه، به طوری که هر جا امکان پذیر باشد، یک نفر می‌تواند در عملیات حمل و نقل، همچنین جمع‌آوری و تبادل اطلاعات (پردازش عملیاتی) مداخله کند.

- یک سیستم مختصر تا رضایت‌مندی مشتری را اندازه‌گیری و تحلیل کند و اقدامات اصلاحی را آماده کند (پردازش بعد از پیشامد). مشتری می‌تواند در این سیستم نشان داده شده باشد.

خدمات شبکه موجود، مسئول پردازش عملیاتی هستند، در حالی که بدنه کنترل (مسئول تحلیل و مشخص کردن روش‌های اصلاحات) گروهی است که روی "مسیرهای" کنترل کیفیت تمرکز می‌کند.

بر اساس تمرینات خوب، از زمانی که مطرح شدند، تکمیل گردیده‌است، کتاب راهنمای کنترل کیفیت، وظایف و مأموریت‌های طرفین در حال کار کنترل کیفیت (یا نیروهای وظیفه) را فهرست کرده‌است:

"یک گروه کاری کنترل کیفیت، یک سیستم فعال است که متشکل از متخصصانی در راس شرکت‌های ریلی - است

که گروهی برای یک رابطه خاص هستند.

وظایف گروه کاری به شرح زیر است:

- ایجاد یک سیستم قابل فهم، واضح و مدرن برای توزین و مقایسه موقعیت‌های تئوری و واقعی و تمرکز بر

مشاهده دقت و یا عوامل کیفیت دیگر،

- راه‌اندازی کانال اطلاعات،

- تحلیل مقایسه بین موقعیت‌های تئوری و واقعی،

- اشاره و حذف کاستی‌های کیفی از طریق اقدامات اصلاحی عادی صورت گرفته در رابطه با خدمات مربوطه،

- آماده کردن گزارش‌های دوره‌ای از تغییرات کیفیت،

- ایجاد تحلیل‌های تطبیقی در نظر گرفته شده در ضوابط کیفی رقابت، به منظور ایجاد جایگزینی با ارزش افزوده

بالا از لحاظ اقتصادی و کیفی، نسبت به حمل و نقل جاده‌ای (اختیاری)،

- توصیه جهت تکمیل محصولات جدید (اختیاری)."

تقریباً تمام قراردادهای قطار در حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی، اکنون شامل قراردادهای کیفیت می‌شوند و توسط

گروه‌های کاری کیفیت که برای یک "مسیر" خاص راه‌اندازی شده و بهره‌برداری می‌شوند، نظارت می‌

گردند.

به هر حال، در حال حاضر برای مدتی، نارضایتی رو به رشدی در مورد این گروه‌های کاری وجود دارد، گرچه

سودمندی و دوام آن‌ها نمی‌تواند به هیچ وجه قابل رقابت باشد.

یک تحلیل سریع، چندین دلیل برای این نارضایتی آشکار می‌سازد:

- بیشتر این گروه‌های کاری زمانی تشکیل شدند که شرکت‌های ریلی هنوز یک پارچه بودند. ایده اصلی، ایجاد

یک همکاری مشترک و ارزیابی رقابتی از چگونگی بهره‌برداری از قطارها و خدمات مختلف و ایجاد اقدامات اصلاح کننده بوده و هم اکنون نیز هست.

- مدیران تاسیسات زیربنایی^۱ و شرکت‌های ریلی، نهادهای مجزایی هستند و به‌طورگسترده، اظهار می‌کنند که گروه‌های کیفیت دیگر هیچ داده‌ایی از نمایندگان زیربنایی نمی‌گیرند.

- به نظر می‌رسد، هدف اولیه این گروه‌ها محو شده باشد و در حال حاضر، مصمم‌تر هستند تا تاخیرها را به گردن گروه‌های دیگر بیندازند و در مورد این که چه کسی باید پرداخت کند، توافق کسب نمایند.

- حتی اگر در موارد خاص، هنوز متخصصان تولید و بهره‌برداری، در کار شرکت کنند، مذاکرات به طور عمده، متمرکز بر غرامت‌های قابل پرداخت به جای بازخورد است.

- به‌علاوه، اغلب اوقات آشکار شده‌است که دیگر هیچ‌گونه قرارداد "کیفیت" در خیلی از شرکت‌های ریلی وجود ندارد و کار تحلیلی انجام نمی‌شود.

با این حال، وجود گروه‌های کاری کیفیت:

الف- با فراهم آوردن آمارهای حمل‌ونقل با جزئیات و انجام تحلیل و گزارش‌دهی از تجربه واقعی، "نشست‌های نظارتی سه ماهه" کیفیت موفق را تضمین می‌کند.

ب- یک موضوع معمولی و نوعی از پیوستگی را بین "نشست‌های نظارتی سه ماهه" و "نشست‌های برنامه‌ریزی-رو به جلو نیم سالانه" با کارکنان تولید و بازرگانی، فراهم می‌کند.

- کاستی دیگر، این است که مذاکرات کیفیت تقریباً تبدیل به مذاکرات تجاری بین شرکت‌های ریلی و متصدی حمل‌ونقل ترکیبی^۲ شده‌است.

-در نهایت، گردآوری آمار گرچه جهت اندازه‌گیری کیفیت خدمات ضروریست و یک پیش نیاز برای انجام اصلاحات است(از آنجایی که آنچه که اندازه‌گیری نمی‌شود، وجود ندارد) به نظر می‌رسد که در هم‌جنسی، استمرار و پایداری آن بین مسیرها به‌ویژه هنگامی که مشاهده و اشاره به ایرادات در کیفیت خدمات دارای اهمیت است، تفاوت دارد.

نیاز به تمرکز مجدد بر کار آن‌ها مشهود است. آنچه که باید اهمیت داشته باشد، به قرار زیر است:

¹ IMs

² CT

- الف- تعیین مجدد اولویت‌های اصلی و اهداف گروه‌های کاری،
- ب- دست یافتن به مشارکت تجدید شده مدیران تاسیسات زیربنایی،
- پ- نگه‌داشتن نقش سیگنال اخطار مجازات،
- ت- فراهم کردن توصیه‌هایی برای تغییر ساختار گروه‌های کیفیت، براساس وظایف و اهداف نهایی آن‌ها،
- ث- ایجاد مجدد ابزارهای آماری و دسترسی به نتایجی که آن‌ها برای تمام مسیرهای پوشش داده‌شده توسط اعضای GTC از جمله Brenner corridor، تولید می‌کنند،
- ج- توانا ساختن شرکت‌های بهره‌بردار ریلی جهت تولید آمارهای مستقل قابل اعتماد، یک بار دیگر و توانا ساختن آن‌ها به منظور انتشار یک خلاصه همگن از آن، از طریق GTC، که تضمین می‌کند، اگر گروه‌های مورد نظر پیشاپیش به توافق برسند، داده‌های نتیجه فقط به گروه‌های خارجی ارسال خواهد شد،
- چ- بازگرداندن بخش‌های کیفیت در شرکت‌های بهره‌بردار ریلی،
- ح- ترکیب کردن تمام قراردادهای کنترل کیفیت وارد شده توسط یک مشتری با یک برنامه تولید،
- خ- مختصرسازی قراردادهای کیفیت و کاهش دادن آن‌ها به هدف‌های اصلی.
- بنابراین توصیه می‌شود، اعضای CTG و متصدیان CT مورد نظر، گروه‌های کیفیت را بر اساس سه کارکرد مندرج در جدول پ-۱، مجدداً تشکیل دهند.

جدول پ-۱ تشکیل مجدد گروه‌های کیفیت

وظایف	نظارت	طراحی	سرمایه‌گذاری
<p>نظارت متداول یا غیر متداول قطارهای طراحی شده با قرارداد</p> <p>- مقایسه بین موقعیت‌های تئوری و واقعی</p> <p>- راه‌اندازی یک کانال اطلاعات</p> <p>- شناسایی منابع کاستی‌های کیفی</p> <p>- گزارش‌های دوره‌ای تغییرات کیفیت در قطارهای مورد نظر</p> <p>- جداول آماری ارائه‌دهنده خلاصه‌ای از داده‌های مربوط به دقت زیاد در زمان در قطارهای حمل‌ونقل ترکیبی در مسیرهای مورد نظر ($>24 \text{ hrs}$, $>6 \text{ hrs}$, $<24 \text{ hrs}$, 6 hrs, $>3 \text{ hrs}$, $<3 \text{ hrs}$, $>2 \text{ hrs}$)</p>	<p>- نیاز به تحلیل دارد</p> <p>- تعریف خدماتی که قرار است، ارائه گردد</p> <p>- پیش‌نویس کردن یک برگه مشخصات برای اطلاع خدمات تولید شرکت ریلی (و ارائه مشخصات پیش‌نویس به آن‌ها برای GIs)</p> <p>- بازخورد روی خدمات موجود، منتج شده از ماژول "نظارت"</p> <p>- رضایت‌مندی مشتریان تحلیل گردد</p> <p>- حذف کاستی‌های کیفی با انجام اقدامات اصلاحی به عنوان یک اقدام متداول</p> <p>- احتمالاً تعریف مجدد خدمات بسته به بازخورد</p>	<p>- اجرای بندهای مالی قراردادها کیفیت مورد بحث</p> <p>- تعیین مسئولیت</p> <p>- اعمال مجازات</p>	<p>مدیران کیفی و تولید شرکت‌های بهره‌بردار ریلی و گروه متصدیان قرارداد حمل‌ونقل و تاسیسات زیربنایی</p>
<p>مدیران فروش شرکت‌های بهره‌بردار ریلی و گروه متصدیان قرارداد حمل‌ونقل مورد نظر</p>	<p>مدیران تولید، کیفیت و بازرگانی، شرکت‌های بهره‌بردار ریلی و گروه متصدیان قرارداد حمل‌ونقل مورد نظر</p>	<p>مدیران فروش شرکت‌های بهره‌بردار ریلی و گروه متصدیان قرارداد حمل‌ونقل مورد نظر</p>	<p>شرکت-کنندگان</p>
<p>نشست سه‌ماهه بین نشست‌ها، وظایف "در محل خودشان" تکمیل می‌شوند:</p> <p>گردآوری آمار، گزارش‌ها و غیره.</p> <p>راه‌اندازی اولیه: RU/IM سپس متصدیان RU/</p>	<p>نشست نیم‌سالانه پس از یادداشت برداری از نتایج گروه "نظارت"</p>	<p>نشست شش‌ماهه یا سالانه (بسته به بندهای مجازات موجود در قرارداد) اولویت روی کارهایی است که "در محل خودشان" قبل از نشست‌ها، تکمیل شده‌اند که بر پایه اطلاعات</p>	<p>روش توصیه‌شده</p>

<p>تهیه شده توسط گروه "نظارت" خواهد بود. نشست‌ها باید فقط برای توافق روی تاثیرات مالی این اطلاعات به کار روند.</p>			
--	--	--	--

پیوست ت
(اطلاعاتی)
کتابنامه

- ۱- استاندارد ملی ایران به شماره ۱۸۵۶۷، راه آهن- حمل و نقل ترکیبی- تعاریف
۲- استاندارد ملی ایران به شماره ۱۴۸۵۳، راه آهن- روابط بین شرکت های بهره بردار ریلی و خریداران خدمات در حمل و نقل ریلی
بین المللی

3-EEC Notice No 1017/68: Notice published under Article 12(2) of Council Regulations (EEC) No 1017/68- Decisions of associations of undertakings operating in the international combined transport of goods, official journal C105 26.04.19 95

4-EEC Council Directive 91/440 on the development of the Community's railways, Official journal C105 26.04.19 95