

Правила коммерческого осмотра поездов и вагонов (утв. Министерством путей сообщения РФ 29 декабря 1996 г. N ЦМ-360)

1. Общие положения

1.1. Настоящие правила устанавливают порядок производства коммерческого осмотра поездов и вагонов на железных дорогах Российской Федерации, осуществляемого для выявления и устранения коммерческих неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов и сохранности перевозимых грузов.

1.2. Коммерческий осмотр поездов и вагонов производится на пунктах коммерческого осмотра (ПКО), которые должны быть размещены таким образом, чтобы был обеспечен осмотр всех поступающих на железную дорогу и отправляемых с нее поездов и вагонов. Перечень станций, на которых организуют ПКО, утверждает начальник железной дороги.

1.3. Порядок коммерческого осмотра поездов и вагонов на железнодорожных станциях (далее станциях), где нет ПКО, устанавливает начальник отделения железной дороги, исходя из положений настоящих Правил.

1.4. Перечень станций, на которых организуют объединенные ПКО с совместным осмотром поездов и вагонов сдающей и принимающей сторонами, утверждает МПС России по представлению начальников смежных железных дорог.

Перечень пограничных передаточных станций, на которых организуют объединенные ПКО, устанавливают начальники железных дорог.

1.5. Допускается организация совмещенного коммерческого и технического осмотра с привлечением к коммерческому осмотру прошедших соответствующее обучение работников пункта технического обслуживания (ПТО) вагонов. Порядок проведения совмещенного осмотра устанавливает начальник отделения железной дороги (далее отделения дороги).

1.6. Работа ПКО организуется на основании технологического процесса, разрабатываемого начальником станции в соответствии с Типовым технологическим процессом работы пункта коммерческого осмотра поездов и вагонов с учетом технического оснащения и местных условий работы станции. Технологический процесс работы ПКО утверждает начальник отделения дороги по согласованию с руководителями служб, работники которых участвуют в коммерческом осмотре.

Работа объединенного ПКО организуется на основании технологического процесса, разработанного совместно работниками смежных отделений, согласованного причастными службами в дорогах и утверждаемого начальниками железных дорог.

1.7. Технологический процесс работы ПКО должен предусматривать качественный осмотр всех груженных вагонов в коммерческом отношении и порожних вагонов на предмет наличия остатков грузов, своевременное устранение выявленных

неисправностей в установленное технологическим процессом работы станции время.

При перевозке грузов на открытом подвижном составе, способы крепления которых не предусмотрены Техническими условиями погрузки и крепления грузов (далее ТУ), проверяется соответствие крепления груза реквизитам, указанным в железнодорожной накладной.

1.8. Производственно-технические помещения ПКО должны быть оборудованы необходимыми средствами связи, техническими средствами контроля, снабжены материалами, инвентарем, инструментами и приспособлениями. Перечень необходимого неснижаемого запаса материалов, инструментов, приспособлений для устранения коммерческих неисправностей на ПКО приведен в приложении 1 к настоящим Правилам.

Рабочее место приемосдатчика (приемщика поездов) должно быть обеспечено нормативными актами (Правила перевозок грузов ч. 1, ч. 2 с учетом издаваемых Сборников с изменениями и дополнениями к ним, Технические условия погрузки и крепления грузов, ПТЭ, Технологический процесс работы ПКО (ОПКО), Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах колеи 1520 мм, Правила безопасности и порядок ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам, должностные инструкционно-технологические карты).

1.9. Для осмотра состояния крепления грузов на открытом подвижном составе, проверки исправности крыш вагонов и контейнеров, состояния люков вагонов и цистерн, наличия остатков ранее перевезенных грузов, неснятых реквизитов крепления и мусора должны использоваться смотровые вышки, оборудованные телефонной и радиосвязью, а также установками промышленного телевидения. Для проверки наличия остатков груза в порожних цистернах должны использоваться бесконтактные измерители уровня недослитых остатков грузов в цистернах или другие средства.

Технические средства должны обеспечивать приемосдатчику (приемщику поездов) доступ к информации, содержащейся в перевозочных документах, во время осмотра состава.

Для обеспечения безопасных условий работы при непосредственной проверке состояния люков цистерн и автотехники на втором ярусе платформ на электрифицированных участках в технологическом процессе работы ПКО должно быть предусмотрено выполнение этих операций только после предварительного снятия напряжения с контактной сети в зоне осмотра в соответствии с ТРА станции и заземления контактной сети на месте работ в установленном порядке.

Для проверки соблюдения габарита погрузки грузов на открытом подвижном составе должны применяться габаритные ворота с дистанционным контролем. Места установки смотровых вышек, габаритных ворот и других стационарных технических средств определяет начальник станции исходя из местных условий работы.

1.10. Освещенность мест проведения коммерческого осмотра и устранения коммерческих неисправностей должна соответствовать действующим нормам.

1.11. ПКО находится в ведении начальника станции. Работники объединенного ПКО, а также ПКО с совмещенными коммерческим и техническим осмотрами находятся в оперативном подчинении начальника станции по месту расположения ПКО.

1.12. Руководство всей деятельностью ПКО осуществляет бригадир, находящийся в непосредственном подчинении начальника станции или его заместителя.

1.13. Непосредственное руководство работой ПКО в каждой смене осуществляет старший приемосдатчик (приемщик поездов), в оперативном подчинении которого находятся все работники, производящие коммерческий осмотр и устранение коммерческих неисправностей.

2. Общие требования к коммерческому осмотру поездов и вагонов

2.1. Все прибывающие на станцию и отправляемые с нее груженные вагоны должны быть осмотрены в коммерческом отношении для выявления и устранения коммерческих неисправностей, угрожающих безопасности движения и сохранности перевозимых грузов.

2.2. Транзитные поезда, следующие через станцию без переработки, осматриваются в коммерческом отношении одновременно с техническим осмотром за время, установленное технологическим процессом работы станции. Поезда, следующие через станцию с переработкой, осматриваются в парках прибытия и отправления.

2.3. Коммерческий осмотр производится одновременно с двух сторон после того, как состав огражден. Число групп работников, производящих осмотр, их состав и порядок работы с учетом обеспечения техники безопасности приемосдатчиков (приемщиков поездов) устанавливаются исходя из местных условий в технологическом процессе работы ПКО и станции. При этом должна быть исключена возможность пропуска вагонов в составе поезда без осмотра. Осмотр состояния грузов, подлежащих сопровождению военизированной охраной МПС России (далее военизированная охрана), производится с участием работника военизированной охраны.

2.4. При обнаружении вагонов с коммерческими неисправностями, угрожающими безопасности движения и сохранности перевозимых грузов, составляется в двух экземплярах акт общей формы ГУ-23, который подписывают работники станции, проводившие коммерческий осмотр, но не менее двух лиц. Если прибывший поезд сопровождался главным кондуктором или вагон находился под охраной стрелка военизированной охраны (в пути следования или на станции), главный кондуктор или стрелок участвуют в осмотре и подписывают акт общей формы. Первый экземпляр акта приобщается к перевозочным документам, а второй остается в делах станции.

Акт общей формы на коммерческие неисправности составляется в момент их обнаружения, а в дальнейшем - только при изменении состояния вагона (груза).

2.5. При обнаружении вагонов с наличием признаков хищения груза акт общей формы ГУ-23 составляется в трех экземплярах. Первый и второй экземпляры направляются порядком указанным в пункте 2.4 настоящих Правил, а третий - в линейное подразделение милиции по месту обнаружения.

2.6. В тех случаях, когда на ПКО акты общей формы ГУ-23 по результатам коммерческого осмотра поездов и вагонов оформляет специально выделенный работник на основании данных, передаваемых ему по телефону или радиосвязи, экземпляр акта, который

должен быть приобщен к перевозочным документам, может быть подписан одним лицом, его составившим, с указанием фамилий и должностей работников, производивших осмотр. Второй и третий экземпляры акта подписываются в порядке, предусмотренном пунктом 2.4 настоящих Правил.

2.7. Бланки актов общей формы должны быть пронумерованы и прошнурованы; в графе "станция _____ ж.д." проставляется строчный штамп станции. Акт составляется под копирку в необходимом количестве экземпляров, которые должны иметь одинаковый номер.

2.8. Об обнаружении вагонов (контейнеров) с наличием признаков хищения груза должны быть незамедлительно проинформированы военизированная охрана и дежурная часть органа внутренних дел на транспорте. Порядок передачи информации устанавливается в технологическом процессе работы ПКО, а на станциях, где нет ПКО, - начальником станции.

2.9. Устранение коммерческих неисправностей должно производиться, как правило, без отцепки вагонов от поезда, для чего исходя из местных условий работы начальником отделения дороги может быть установлен порядок, при котором для устранения коммерческих неисправностей привлекаются работники ПТО, механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и другие.

Отцепка вагонов от поезда допускается только в тех случаях, когда устранение неисправности за время стоянки поезда, предусмотренное технологическим процессом работы станции, невозможно, а также при необходимости проверки состояния груза в вагоне.

2.10. Коммерческие неисправности, вызванные техническим состоянием вагонов, устраняются после приведения вагонов в надлежащее техническое состояние.

2.11. О необходимости отцепки вагона от поезда и подачи его на специальные пути для устранения коммерческих неисправностей или проверки груза старший приемосдатчик (приемщик поездов) в установленном порядке незамедлительно сообщает дежурному по станции (маневровому диспетчеру), а на вагон наносит соответствующую разметку .

2.12. Вагоны, отцепляемые от поездов для проверки состояния груза, должны сдаваться под охрану стрелков военизированной охраны. При отсутствии на станции подразделения (поста) военизированной охраны до прибытия стрелков охрану груза организует начальник станции. Порядок вызова и сроки прибытия стрелков военизированной охраны устанавливает начальник отделения дороги в зависимости от местных условий работы.

2.13. Порядок устранения коммерческих неисправностей без отцепки вагонов, а также порядок отцепки вагонов от поезда, подачи их на специализированные пути для устранения коммерческих неисправностей, порядок учета простоя таких вагонов, а также проверки правильности устранения неисправностей устанавливаются технологическим процессом работы станции.

При устранении коммерческих неисправностей и проверке груза с отцепкой вагонов от поездов должны максимально использоваться средства механизации механизированных дистанций погрузочно-разгрузочных работ.

В случаях отсутствия на станции соответствующих устройств и механизмов порядок

устранения коммерческих неисправностей, в том числе с применением механизмов и использованием складов других предприятий железнодорожного транспорта, устанавливается начальником отделения дороги.

2.14. Об окончании осмотра поезда в коммерческом отношении и готовности его к отправлению или расформированию работники, производившие осмотр, незамедлительно уведомляют дежурного по станции в порядке, установленном технологическим процессом работы станции.

2.15. Результаты осмотра каждого поезда в коммерческом отношении оформляются записью в "Книге регистрации коммерческих неисправностей в пунктах коммерческого осмотра составов" (форма ГУ-98), которая заверяется подписями работников, производивших осмотр.

На станциях с интенсивным движением поездов разрешается оформлять результаты коммерческого осмотра в книге формы ГУ-98 после осмотра нескольких поездов, но не более чем трех.

2.16. Коммерческий осмотр поездов и вагонов должен производиться с соблюдением требований Правил техники безопасности и производственной санитарии при погрузочно-разгрузочных работах на железнодорожном транспорте, а на электрифицированных участках, кроме того, - Правил электробезопасности для работников железнодорожного транспорта на электрифицированных железных дорогах.

3. Дополнительные требования к коммерческому осмотру поездов и вагонов по прибытии

3.1. Все прибывающие на станцию поезда должны встречать работники, производящие коммерческий осмотр, в установленном технологическом процессе месте для проверки в процессе движения состояния люков, дверей и кузовов вагонов, размещения и крепления грузов на открытом подвижном составе, наличия запорно-пломбировочных устройств (ЗПУ), пломб и закруток.

3.2. Об обнаружении вагонов (контейнеров) с коммерческими неисправностями, угрожающими безопасности движения, дается оперативное донесение в адрес начальника станции последнего ПКО поезда, начальника отдела грузовой и коммерческой работы участка, начальника службы грузовой и коммерческой работы железной дороги последнего ПКО поезда и начальника отдела грузовой и коммерческой работы отделения дороги. Если груз погружен с нарушением технических условий погрузки и крепления грузов, оперативное донесение дается также в адрес начальника станции отправления, начальника отдела грузовой и коммерческой работы участка и начальника службы грузовой и коммерческой работы железной дороги отправления.

При обнаружении коммерческих неисправностей, угрожающих сохранности перевозимых грузов, оперативное донесение дается в соответствии с требованиями Инструкции по актово-претензионной работе на железных дорогах государств - участников Содружества, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики.

4. Дополнительные требования к коммерческому осмотру поездов и вагонов по отправлению

4.1. Отправление со станции поездов и вагонов, не осмотренных в коммерческом отношении и с неустранимыми коммерческими неисправностями, не допускается.

4.2. Перечень коммерческих неисправностей, при наличии которых вагоны запрещается отправлять со станции, приведен в приложении 2 к настоящим Правилам.

5. Порядок действий при обнаружении вагонов с коммерческими неисправностями, угрожающими сохранности перевозимых грузов

5.1. В случае обнаружения вагонов (контейнеров) с коммерческими неисправностями, угрожающими сохранности грузов, доступ к грузу должен быть незамедлительно устранен и при необходимости наложены запорно-пломбировочные устройства или пломбы.

5.2. Вагоны (контейнеры), обнаруженные с неисправностями, требующими перегруза, с наличием признаков хищения (проломами, пробоинами стен, крыши, пола вагона и контейнеров, следами вскрытия тары и выемки грузовых мест), а также вагоны с разрядными грузами, огнестрельным оружием и грузами иностранных представительств в обязательном порядке проверяют на станции обнаружения неисправностей с выгрузкой груза и проверкой его количества и состояния. При невозможности проверки груза на данной станции из-за отсутствия необходимых устройств допускается пропуск таких вагонов до ближайшей станции своей дороги, располагающей такими устройствами. При этом пропуск производится после выполнения предварительной проверки груза без выгрузки из вагона. Порядок пропуска таких вагонов устанавливает начальник службы грузовой и коммерческой работы.

Во всех случаях проверка наличия и состояния груза в вагоне (контейнере) должна быть проведена в двухсуточный срок после отцепки вагона для устранения коммерческих неисправностей или перегрузки в другой вагон (контейнер).

5.3. Все контейнеры, а также вагоны с грузами, подлежащими сопровождению военизированной охраной, кроме скоропортящихся, обнаруженные в пути следования на ПКО с коммерческими неисправностями, угрожающими сохранности перевозимых грузов, в том числе вагоны без запорно-пломбировочных устройств (пломб) или с неисправными запорно-пломбировочными устройствами (пломбами), включая вагоны с ненарушенными закрутками и без доступа к грузу, подлежат обязательной проверке в порядке, предусмотренном пунктом 5.2 настоящих Правил.

5.4. В случаях, не указанных в пунктах 5.2 и 5.3 настоящих Правил, проверка состояния груза производится осмотром без выгрузки из вагона.

5.5. Во всех случаях обнаружения вагонов с коммерческими неисправностями, угрожающими сохранности перевозимых грузов, в акте общей формы отражается факт обнаружения неисправности и результаты проверки груза, в том числе состояние запорно-пломбировочных устройств (пломб), закруток, плашек, запоров на дверях и люках, состояние кузова вагона и состояние погрузки с указанием полноты загрузки вагона, равномерности поверхности груза, числа ярусов в междверном пространстве и т.п. Если груз погружен навалом и подсчет рядов и ярусов невозможен, расположение груза в междверном пространстве описывается по равномерности погрузки, номерам грузовых мест, особым приметам упаковки. При перевозках автотракторной техники в акте общей формы отражаются повреждения техники, недостача деталей и узлов, а при нарушении отдельных мест с запасными частями и инструментом, если отсутствует описание их фактического наличия. При наличии признаков хищения они описываются подробно, с указанием точного местоположения, размеров выемок груза, номеров вскрытых грузовых мест и т.п.

В акте общей формы указывается также способ устранения доступа к грузу и сведения об оттиках на запорно-пломбировочных устройствах (пломбах), наложенных на вагон (контейнер), автотракторную технику. Акт общей формы приобщается к перевозочным документам, а на станцию назначения направляется соответствующая телеграмма.

Если вагон поступил на станцию с коммерческой неисправностью, уже оформленной актом общей формы, и состояние вагона (груза) по сравнению с описанием в акте не изменилось, попутный акт общей формы записывается в книгу формы ГУ-98 и повторно акт общей формы не составляется.

5.6. К коммерческому акту, в случае его составления, приобщается копия акта общей формы.

5.7. Скоропортящиеся грузы, в том числе тарно-упаковочные, перевозимые с отоплением, охлаждением, утеплением, а также в крытых вагонах с вентилированием (с открытыми люками), проверяются только наружным осмотром без выгрузки их из вагона. При перегрузке таких грузов в пути следования из-за неисправности подвижного состава проверка их производится на общих основаниях.

5.8. Допускается проверка массы перевозимых грузов в пути следования.

6. Организация коммерческого осмотра поездов и вагонов на объединенных ПКО с участием сдающей и принимающей сторон

6.1. Объединенные ПКО организуются на стыковых или предстыковых между железными дорогами станциях, на которых производится технический осмотр поездов, смена локомотивов или локомотивных бригад.

6.2. Коммерческий осмотр поездов на объединенных ПКО производится совместно работниками принимающей и сдающей железных дорог. Порядок такого осмотра, а также порядок устранения коммерческих неисправностей, обнаруженных на объединенном

ПКО, устанавливается по соглашению между начальниками смежных железных дорог.

6.3. Осмотр поездов в коммерческом отношении производится в сроки, установленные технологическим процессом работы объединенного ПКО, утвержденным начальниками смежных железных дорог. Осмотр поездов с грузами, подлежащими сопровождению нарядами военизированной охраны, осуществляется с их участием.

Для непосредственного руководства и организации работы объединенного ПКО железные дороги при необходимости могут вводить должности освобожденных старших приемосдатчиков (приемщиков поездов), бригадиров ПКО, заместителя начальника станции.

6.4. Указания начальника станции, на которой организован объединенный ПКО, по вопросам организации коммерческого осмотра, устранения выявленных неисправностей или при возникновении разногласий являются обязательными как для работников своей, так и соседней железных дорог. Решение таких вопросов приказом начальника станции может поручаться сменному руководителю станции. На указанную станцию возлагается ответственность за все последствия принимаемых решений.

На пограничной передаточной станции при возникновении разногласий решение принимается принимающей стороной, на которую возлагается ответственность за все последствия принимаемых решений.

6.5. Результаты совместного осмотра поездов в коммерческом отношении отражаются в "Книге регистрации коммерческих неисправностей в пунктах коммерческого осмотра составов" (форма ГУ-98) и заверяются подписями производивших осмотр работников принимающей и сдающей железных дорог. Если неисправности не обнаружены, в книге формы ГУ-98 против номера поезда делается отметка "Коммерческих неисправностей не обнаружено", которая заверяется подписями работников сдающей и принимающей железных дорог.

Оформляемые в соответствующих случаях акты общей формы ГУ-23 подписываются также работниками сдающей и принимающей железных дорог.

6.6. Ответственность за несохранность грузов, обнаруженную в поездах, прошедших объединенный ПКО, несет принимающая железная дорога, независимо от места расположения объединенного ПКО относительно границы железной дороги и от наличия стоянок поездов на станциях между ближайшими ПКО, принадлежащими смежным железным дорогам, если принимающей железной дорогой не будет доказано, что несохранность груза допущена по вине сдающей железной дороги.

7. Учет коммерческих неисправностей

7.1. На основании записей в "Книге регистрации коммерческих неисправностей в пунктах коммерческого осмотра составов" (форма ГУ-98) и актов общей формы по итогам работы за квартал станции составляется отчет о вагонах с коммерческими неисправностями формы КНО-5, который в установленные сроки представляется в службу грузовой и коммерческой работы железной дороги. На станциях, на территории которых расположены ОПКО, отчеты о вагонах с коммерческими неисправностями формы КНО-5 составляются каждой стороной отдельно. Учету в них подлежат только вагоны с коммерческими неисправностями, обнаруженные в поездах, сдаваемых на другую

железную дорогу. На пограничных передаточных станциях учету подлежат только вагоны с коммерческими неисправностями, обнаруженные в поездах, сдаваемых на сопридельную железную дорогу.

7.2. Учету в отчете формы КНО-5 подлежат все груженные вагоны, обнаруженные с коммерческими неисправностями, угрожающими безопасности движения и сохранности перевозимых грузов (за исключением случаев указанных в пункте 7.3 настоящих Правил):

- платформы и полувагоны, погруженные с нарушением Технических условий погрузки и крепления грузов (ТУ), а также с расстройством погрузки и повреждением крепления груза;
- вагоны без запорно-пломбировочных устройств (пломб), если в перевозочных документах имеется отметка об их наложении, а также с неисправными пломбами;
- вагоны с наличием признаков хищения или утраты груза;
- вагоны, загруженные сверх их грузоподъемности и допускаемого перегруза.

7.3. Вагоны с техническими неисправностями торцовых дверей, кузова, люков и люковых запоров полувагонов, повреждением пола, бортов и бортовых запоров платформ, неисправностью крыши, пола, обшивки кузова, дверей, дверной накладки и болта дверной накладки крытого вагона, неисправностью сливного прибора, повреждением котла цистерны, и другими неисправностями подвижного состава включению в отчет не подлежат.

Также не подлежат учету коммерческие неисправности, не угрожающие сохранности грузов и безопасности движения поездов, например: отсутствие проволоочной закрутки на дверных запорах крытых и рефрижераторных вагонов; пломбы на нестандартной проволоке, со срезанными концами проволоки (без усиков); пломбировочная проволока в один оборот или с петлей более установленного размера; пломбы с частично неясными или срезанными оттисками при условии, если по читаемым знакам можно определить станцию или железную дорогу, наложившую пломбу; отсутствие пломб на воздушных клапанах и других дополнительных приспособлениях цистерны при условии, если в перевозочных документах нет отметки об их наличии; люк крытого вагона на одном запоре; закрепление типового колпачка печной разделки снаружи и т.п.

7.4. В графе "А" отчета формы КНО-5 указывают железные дороги, виновные в возникновении коммерческих неисправностей.

В графе "1" указывается число вагонов с обнаруженными коммерческими неисправностями, угрожающими безопасности движения поездов с разбивкой по ответственным железным дорогам.

В графе "2" указывается число вагонов с обнаруженными коммерческими неисправностями, угрожающими сохранности грузов с разбивкой по ответственным железным дорогам. При этом, если вагон поступил на станцию с коммерческой неисправностью, уже оформленной актом общей формы, и состояние вагона (груза) по сравнению с описанным в акте не изменилось, включению в отчет такой вагоне не подлежит.

В графе "3" указывается число вагонов с обнаруженными нарушениями ТУ и МТУ, угрожающих безопасности движения с разбивкой по ответственным железным дорогам.

В графе "4" указывается число вагонов с обнаруженным расстройством погрузки в пути следования, угрожающие безопасности движения с разбивкой по ответственным железным дорогам.

В графе "5" указывается число вагонов, обнаруженных с перегрузом сверх трафаретной грузоподъемности, угрожающих безопасности движения с разбивкой по ответственным железным дорогам.

В графе "6" указывается число вагонов, обнаруженных с течью из цистерн через верхний люк из-за налива выше нормы, угрожающих безопасности движения с разбивкой по ответственным железным дорогам.

В графе "7" указывается число вагонов, обнаруженных со срывом, повреждением ЗПУ, не угрожающих безопасности движения с разбивкой по ответственным железным дорогам.

В графе "8" указывается число вагонов, обнаруженных с другими коммерческими неисправностями, требующими оформление актом общей формы с разбивкой по ответственным железным дорогам.

В графе "9" указывается общее число вагонов, фактически отцепленных от поезда для устранения коммерческих неисправностей с отнесением его на ответственные железные дороги с разбивкой по ответственным железным дорогам.

В графе "10" указывается число вагонов, фактически отцепленных от поезда для устранения коммерческих неисправностей с обнаруженными нарушениями ТУ и МТУ угрожающих безопасности движения с разбивкой по ответственным железным дорогам.

В графе "11" указывается число вагонов, фактически отцепленных от поезда для устранения коммерческих неисправностей, обнаруженных с расстройством погрузки в пути следования угрожающих безопасности движения с разбивкой по ответственным железным дорогам.

В графе "12" указывается число вагонов, фактически отцепленных от поезда для устранения коммерческих неисправностей, обнаруженных с перегрузом сверх трафаретной грузоподъемности угрожающих безопасности движения с разбивкой по ответственным железным дорогам.

В графе "13" указывается число вагонов, фактически отцепленных от поезда для устранения коммерческих неисправностей, обнаруженных с течью из цистерн через верхний люк из-за налива выше нормы, угрожающих безопасности движения с разбивкой по ответственным железным дорогам.

В графе "14" указывается число вагонов, фактически отцепленных от поезда для устранения коммерческих неисправностей, обнаруженных со срывом, повреждением ЗПУ, не угрожающих безопасности движения с разбивкой по ответственным железным дорогам.

В графе "15" указывается число вагонов, фактически отцепленных от поезда для устранения коммерческих неисправностей, обнаруженных с другими коммерческими неисправностями, требующими оформление актом общей формы, не угрожающих безопасности движения с разбивкой по ответственным железным дорогам.

7.5. Службы грузовой и коммерческой работы железных дорог анализируют поступившие

со станций отчеты о вагонах с коммерческими неисправностями и не позднее 10-го числа первого месяца следующего за отчетным кварталом представляют Управлению грузовой и коммерческой работы МПС России сводные отчеты о числе обнаруженных вагонов с коммерческими неисправностями формы КНО-5 в целом по железной дороге.

Правила коммерческого осмотра поездов и вагонов, утвержденные МПС СССР 31 декабря 1987 г. N ЦУК/4557, признаются не действующими в системе Министерства путей сообщения Российской Федерации.

Заместитель министра путей сообщения Российской Федерации	А.Я. Сиденко
---	--------------

Приложение 1

к Правилам

от 29 декабря 1996 г. N ЦМ-360

Перечень неснижаемого запаса материалов, инструментов, приспособлений для устранения коммерческих неисправностей

Наименование материалов, инструментов и приспособлений	Кол-во
Пломбировочные тиски	1 шт.
Планки для наложения проволочных закруток	2 шт.
Проволока	100 кг
Гвозди	20 кг
Пакля	20 кг
Стойки	2 м ³
Подкладки и прокладки	1 м ³
Фанера (древесно-волоконная плита) для заделки окон автотехники и пр.	10 м ²
Веревки и канаты	30 м
Ключ торцовый для закрывания сливных приборов цистерн	1 шт.
Молотки	2 шт.
Кувалды	2 шт.
Топоры	2 шт.
Ломы	4 шт.
Гвоздодеры	2 шт.
Пила поперечная	1 шт.
Лебедка или скоба для закрывания люков полувагонов	1 шт.
Шаблон для определения углов наклона растяжек	1 шт.
Шаблон для проверки крепежных реквизитов	1 шт.
Рейка с отвесом для определения перекаса борта полувагона	1 шт.
Лопаты	2 шт.
Съемники запорно-пломбировочных устройств	2 шт.
Ножницы для резания проволоки и скруток из проволоки	по 2 шт.
Ножницы для снятия запорно-пломбировочных устройств	2 шт.
Лестницы	2 шт.
Электрофонари	3 шт.
Рулетки	3 шт.
Отвесы	3 шт.
Рейки длиной 5,5 м	2 шт.

Примечания:

1. В зависимости от местных условий работы отдельные позиции перечня могут изменены начальником отделения дороги.
2. Размеры расходуемого запаса материалов устанавливаются исходя из местных условий работы начальником отдела грузовой и коммерческой работы отделения дороги по месту расположения ПКО.
3. Места хранения, складирования и порядок расходования материалов устанавливаются начальником станции.

Приложение 2

к Правилам

Перечень коммерческих неисправностей, при наличии которых вагоны запрещается отправлять со станции

В соответствии с п. 15, 27 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации запрещается ставить в поезда:

вагоны с неисправностями, угрожающими безопасности движения и состояние которых не обеспечивает сохранность перевозимых грузов;

вагоны, загруженные сверх их грузоподъемности;

платформы и полувагоны, загруженные с нарушением Технических условий погрузки и крепления грузов на открытом подвижном составе;

платформы с незакрытыми бортами, за исключением случаев, предусмотренных специальными инструкциями МПС, вагоны с незакрепленными бункерами, цистерны, хопперы, зерновозы, цементовозы и подобный подвижной состав с открытыми крышками загрузочно-выгрузочных верхних и нижних устройств;

полувагоны с открытыми дверями и люками или люками, закрытыми на одну закидку запорного механизма;

порожние крытые вагоны с открытыми и не запертыми на дверную закидку дверями;

Кроме того, запрещается отправлять со станции:

платформы и полувагоны с расстройством погрузки грузов (сдвигом или перекосом груза);

вагоны с повреждением крепления груза (изломом стоек, подкладок, упорных и распорных брусьев, разрывом или ослаблением проволочных увязок, отсутствием или повреждением торцового ограждения и другими повреждениями), а также одиночные вагоны с выходом груза за пределы лобового бруса более допускаемого;

вагоны без пломб (ЗПУ), если в вагонном листе имеется отметка об их наложении, а также вагоны с поврежденными пломбами (ЗПУ) и без закруток, если груз перевозится без пломб (ЗПУ), включая вагоны с нарушенными закрутками без доступа к грузу;

вагоны с признаками хищения или утраты груза, возможностью доступа к грузу из-за повреждения кузова вагона, течью груза из кузова вагона или котла цистерны (за исключением темных нефтепродуктов, течь которых допускается не более 60 капель в мин);