

**Горьковская железная дорога – филиал Открытого
акционерного общества
«Российские железные дороги»**



МЕТОДИЧЕСКОЕ ПОСОБИЕ

по предмету:

**«Технология грузовой и коммерческой работы в сфере
грузовых перевозок»**

Наименование профессии:

Приемосдатчик груза и багажа

Код профессии: **17244**



Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»

Устав железнодорожного транспорта РФ принят Государственной Думой 24 декабря 2002 года. Подписан президентом РФ В.В. Путиным 10.01.2003, № 18-ФЗ.

Значение Устава в том, что он определяет основные задачи и обязанности сторон по перевозкам и регулирует их правовые отношения.

Устав содержит 9 глав и состоит из 130 статей.

В главе I «Общие положения» определены главные задачи Устава и сфера его действия, дано четкое определение основных понятий, применяемых в тексте, установлен порядок разработки и утверждения Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом,

В главе II «Перевозки грузов, контейнеров и повагонными отправками грузобагажа» регламентирован порядок заключения долгосрочных договоров об организации перевозок, предоставления заявок на перевозки грузов и их выполнения, заключения договора перевозки груза, определены условия подготовки груза к перевозке грузоотправителями, подготовки вагонов, контейнеров под погрузку железной дорогой и грузоотправителями, установлен порядок выполнения операций по погрузке, выгрузке, сортировке грузов и контейнеров, при оформлении приема и выдачи груза.

В этой же главе определены обязанности перевозчика по доставке груза по назначению и в установленные сроки по определению размера недостачи, повреждения (порчи) груза и выдаче грузополучателю коммерческого акта, проверке состояния, массы и количества мест при выдаче груза; изложена имущественная ответственность грузоотправителя за достоверность сведений, внесенных в накладную; определен порядок внесения платы за перевозку грузов, грузобагажа и иных причитающихся перевозчику платежей, порядок проведения переадресовки грузов и порядок решения других вопросов, связанных с перевозкой грузов.

В главе III «Взаимодействия владельца инфраструктуры и перевозчиков при подготовке и осуществлении перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа» определен порядок заключения договоров между перевозчиками и владельцами инфраструктуры об оказании услуг для осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, а также порядок доступа перевозчиков к инфраструктуре.

Глава IV «Железнодорожные пути необщего пользования» посвящена основным условиям эксплуатации железнодорожных путей

необщего пользования и регулированию взаимоотношений перевозчиков, владельцев железнодорожных путей необщего пользования, владельцев инфраструктур, грузоотправителей и грузополучателей.

Глава V «Перевозки грузов в прямом смешанном сообщении» определяет порядок организации перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, условия передачи и перегрузки их в пунктах перевалки, устанавливает порядок взимания платы за перевозку грузов, определения срока доставки и взаимную имущественную ответственность за невыполнение нормы перевалки, несохранность и просрочку доставки грузов.

В главе VI «Перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа» определены условия перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа, регламентированы права и обязанности перевозчиков, владельцев инфраструктур и пассажиров, изложены основные требования к пассажирским вагонам, железнодорожным вокзалам и другим сооружениям, предназначенным для обслуживания пассажиров.

Глава VII «Ответственность перевозчиков, владельцев инфраструктур, грузоотправителей, грузополучателей, пассажиров» определяет ответственность сторон за невыполнение принятой заявки на перевозки грузов, несохранность груза и грузобагажа, просрочку доставки грузов и не принадлежащих перевозчику порожних вагонов и контейнеров, задержку вагонов по вине грузоотправителя и грузополучателя, задержку по вине перевозчика подачи вагонов под погрузку и выгрузку или на железнодорожные выставочные пути и др.

В главе VIII «Акты, претензии, иски» установлен порядок составления коммерческих актов и предъявления к перевозчику претензий и исков.

В главе IX «Заключительные и переходные положения» определен срок вступления в силу Устава, уточнены нормативные правовые акты, которые действуют впредь до принятия новых.

Устав содержит только основные условия перевозок грузов, пассажиров и грузобагажа, а также основные положения взаимодействия инфраструктуры и перевозчиков при подготовке и осуществлении перевозок. Предусмотреть все многообразие конкретных условий и особенностей перевозок он не может. Поэтому в его развитие принимаются важные правительственные и ведомственные акты, детально регламентирующие все стороны перевозки грузов и пассажиров.

Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом — нормативный правовой акт, издаваемый в соответствии с Уставом и содержащий условия перевозки грузов с учетом их особенностей в целях обеспечения

безопасности движения, сохранности грузов и подвижного состава, а также экологической безопасности. Утвержденные Правила перевозок грузов являются обязательными для исполнения всеми физическими и юридическими лицами (независимо от формы собственности), пользующимися услугами железнодорожного транспорта общего пользования.

Технические условия размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, утвержденные Министерством путей сообщения, Тарифные руководства, служебные и должностные инструкции и инструктивные указания.

К служебным и должностным инструкциям и инструктивным указаниям относятся: Инструкция по ведению станционной коммерческой отчетности, Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов, Должностная инструкция приемосдатчика груза и другие.

Основы грузовой и коммерческой работы железных дорог

Глава 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Основы функционирования железнодорожного транспорта в Российской Федерации

1. Железнодорожный транспорт в Российской Федерации является составной частью единой транспортной системы Российской Федерации. Железнодорожный транспорт в Российской Федерации во взаимодействии с организациями других видов транспорта призван своевременно и качественно обеспечивать потребности физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом, способствовать созданию условий для развития экономики и обеспечения единства экономического пространства на территории Российской Федерации.

2. **Железнодорожный транспорт в Российской Федерации** (далее - железнодорожный транспорт) состоит из железнодорожного транспорта общего пользования, железнодорожного транспорта необщего пользования, а также технологического железнодорожного транспорта организаций, предназначенного для перемещения товаров на территориях указанных организаций и выполнения начально-конечных операций с железнодорожным подвижным составом для собственных нужд указанных организаций.

Деятельность организаций железнодорожного транспорта необщего пользования, не регулируемая настоящим Федеральным законом, регламентируется иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Действие настоящего Федерального закона не распространяется на функционирование технологического железнодорожного транспорта организаций.

3. Функционирование железнодорожного транспорта осуществляется исходя из следующих принципов:

устойчивость работы железнодорожного транспорта;
доступность, безопасность и качество оказываемых услуг;
развитие конкуренции и становление развитого рынка услуг железнодорожного транспорта;

согласованность функционирования единой транспортной системы Российской Федерации.

4. Российская Федерация обеспечивает решение стоящих перед железнодорожным транспортом задач путем эффективного регулирования и контроля в области железнодорожного транспорта, а также путем участия в развитии железнодорожного транспорта.

5. Правовое регулирование в области железнодорожного транспорта находится в ведении Российской Федерации.

6. Имущество железнодорожного транспорта может находиться в государственной, муниципальной, частной и иных формах собственности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Статья 2. Основные понятия

1. В настоящем Федеральном законе используются следующие основные понятия:

железнодорожный транспорт общего пользования - производственно-технологический комплекс, включающий в себя инфраструктуры железнодорожного транспорта, железнодорожный подвижной состав, другое имущество и предназначенный для обеспечения потребностей физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом на условиях публичного договора, а также в выполнении иных работ (услуг), связанных с такими перевозками;

железнодорожный транспорт необщего пользования - совокупность производственно-технологических комплексов, включающих в себя железнодорожные пути необщего пользования, здания, строения, сооружения, в отдельных случаях железнодорожный подвижной состав, а также другое имущество и предназначенных для обеспечения потребностей физических и юридических лиц в работах (услугах) в местах необщего пользования на основе договоров или для собственных нужд;

инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования (далее - инфраструктура) - технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования и другие

сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование;

железнодорожные пути общего пользования - железнодорожные пути на территориях железнодорожных станций, открытых для выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, багажа и грузобагажа, по обслуживанию пассажиров и выполнению сортировочной и маневровой работы, а также железнодорожные пути, соединяющие такие станции;

железнодорожные пути необщего пользования - железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд;

железнодорожный подвижной состав - локомотивы, грузовые вагоны, пассажирские вагоны локомотивной тяги и мотор-вагонный подвижной состав, а также иной предназначенный для обеспечения осуществления перевозок и функционирования инфраструктуры железнодорожный подвижной состав;

перевозочный процесс - совокупность организационно и технологически взаимосвязанных операций, выполняемых при подготовке, осуществлении и завершении перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом;

пользователь услугами железнодорожного транспорта - пассажир, грузоотправитель (отправитель), грузополучатель (получатель) либо иное физическое или юридическое лицо, пользующиеся услугами (работами), оказываемыми организациями железнодорожного транспорта и индивидуальными предпринимателями на железнодорожном транспорте;

владелец инфраструктуры - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие инфраструктуру на праве собственности или ином праве и оказывающие услуги по ее использованию на основании договора;

(в ред. Федерального закона от 08.11.2007 № 258-ФЗ)

перевозчик - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж или грузобагаж из

пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж или грузобагаж уполномоченному на его получение лицу (получателю);

оператор железнодорожного подвижного состава - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие вагоны, контейнеры на праве собственности или ином праве, участвующие на основе договора с перевозчиком в осуществлении перевозочного процесса с использованием указанных вагонов, контейнеров. Основы правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками определяются Правительством Российской Федерации;

безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта - состояние защищенности процесса движения железнодорожного подвижного состава и самого железнодорожного подвижного состава, при котором отсутствует недопустимый риск возникновения транспортных происшествий и их последствий, влекущих за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц;

обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта - система экономических, организационно-правовых, технических и иных мер, предпринимаемых органами государственной власти, органами местного самоуправления, организациями железнодорожного транспорта, иными юридическими лицами, а также физическими лицами и направленных на предотвращение транспортных происшествий и снижение риска причинения вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц;

транспортное происшествие - событие, возникшее при движении железнодорожного подвижного состава и с его участием и повлекшее за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц;

земли железнодорожного транспорта - земли транспорта, используемые или предназначенные для обеспечения деятельности организаций железнодорожного транспорта и (или) эксплуатации зданий, строений, сооружений и других объектов железнодорожного транспорта, в том числе земельные участки, расположенные на полосах отвода железных дорог и в охранных зонах;

полоса отвода железных дорог (далее - полоса отвода) - земельные участки, прилегающие к железнодорожным путям, земельные участки, занятые железнодорожными путями или предназначенные для размещения таких путей, а также земельные участки, занятые или предназначенные для

размещения железнодорожных станций, водоотводных и укрепительных устройств, защитных полос лесов вдоль железнодорожных путей, линий связи, устройств электроснабжения, производственных и иных зданий, строений, сооружений, устройств и других объектов железнодорожного транспорта;

(в ред. Федерального закона от 22.07.2008 № 141-ФЗ)

охранные зоны - территории, которые прилегают с обеих сторон к полосе отвода и в границах которых устанавливается особый режим использования земельных участков (частей земельных участков) в целях обеспечения сохранности, прочности и устойчивости объектов железнодорожного транспорта, в том числе находящихся на территориях с подвижной почвой и на территориях, подверженных снежным, песчаным заносам и другим вредным воздействиям.

(в ред. Федерального закона от 22.07.2008 № 141-ФЗ)

2. Понятия "грузоотправитель (отправитель)", "грузополучатель (получатель)", "пассажир", "груз", "опасный груз", "багаж", "грузобагаж", "места общего пользования", "места необщего пользования" используются в значениях, указанных в статье 2 Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации".

Статья 2. В настоящем Уставе используются следующие основные понятия:

перевозчик - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж, грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж уполномоченному на его получение лицу (получателю);

инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования (далее - инфраструктура) - технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование;

владелец инфраструктуры - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие инфраструктуру на праве собственности или на ином праве и оказывающие услуги по ее использованию на основании соответствующего договора;

(в ред. Федерального закона от 08.11.2007 № 258-ФЗ)

грузоотправитель (отправитель) - физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки выступает от своего имени или от имени владельца груза, багажа, грузобагажа и указано в перевозочном документе;

грузополучатель (получатель) - физическое или юридическое лицо, уполномоченное на получение груза, багажа, грузобагажа;

груз - объект (в том числе изделия, предметы, полезные ископаемые, материалы, сырье, отходы производства и потребления), принятый в установленном порядке для перевозки в грузовых вагонах, контейнерах;

опасный груз - груз, который в силу присущих ему свойств при определенных условиях при перевозке, выполнении маневровых, погрузочно-разгрузочных работ и хранении может стать причиной взрыва, пожара, химического или иного вида заражения либо повреждения технических средств, устройств, оборудования и других объектов железнодорожного транспорта и третьих лиц, а также причинения вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде;

багаж - вещи пассажира, принятые в установленном порядке для перевозки в пассажирском или почтово-багажном поезде до железнодорожной станции назначения, указанной в проездном документе (билете);

грузобагаж - объект, принятый от физического или юридического лица в установленном порядке для перевозки в пассажирском, почтово-багажном или грузопассажирском поезде;

перевозочный документ - документ, подтверждающий заключение договора перевозки груза (транспортная железнодорожная накладная) или удостоверяющий заключение договора перевозки пассажира, багажа, грузобагажа (проездной документ (билет), багажная квитанция, грузобагажная квитанция);

железнодорожные пути общего пользования - железнодорожные пути на территориях железнодорожных станций, открытых для выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, багажа, грузобагажа, по обслуживанию пассажиров и выполнению сортировочных и маневровых работ, а также железнодорожные пути, соединяющие такие станции;

железнодорожные пути необщего пользования - железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных

пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд;

владелец железнодорожного пути необщего пользования - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие на праве собственности или на ином праве железнодорожный путь необщего пользования, а также здания, строения и сооружения, другие объекты, связанные с выполнением транспортных работ и оказанием услуг железнодорожного транспорта;

места общего пользования - крытые и открытые склады, а также участки, специально выделенные на территории железнодорожной станции, принадлежащие владельцу инфраструктуры и используемые для выполнения операций по погрузке, выгрузке, сортировке, хранению грузов, в том числе контейнеров, багажа, грузобагажа пользователей услугами железнодорожного транспорта;

места необщего пользования - железнодорожные пути необщего пользования, крытые и открытые склады, а также участки, расположенные на территории железнодорожной станции, не принадлежащие владельцу инфраструктуры или сданные им в аренду и используемые для выполнения операций по погрузке, выгрузке грузов, в том числе контейнеров, определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта;

перевозки в международном сообщении с участием железнодорожного транспорта - перевозки в прямом и непрямом международном сообщении пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа между Российской Федерацией и иностранными государствами, в том числе транзит по территории Российской Федерации, в результате которых пассажиры, грузы, багаж, грузобагаж пересекают Государственную границу Российской Федерации, если иное не предусмотрено международными договорами Российской Федерации;

перевозки в прямом международном сообщении - перевозки в международном сообщении пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, осуществляемые между железнодорожными станциями в различных государствах или несколькими видами транспорта в различных государствах по единому перевозочному документу, оформленному на весь маршрут следования;

перевозки в непрямом международном сообщении - перевозки в международном сообщении пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, осуществляемые через расположенные в пределах приграничной территории железнодорожные станции и порты по перевозочным документам, оформленным в государствах, участвующих в перевозках, а также перевозки

несколькими видами транспорта по отдельным перевозочным документам на транспорте каждого вида;

перевозки в прямом железнодорожном сообщении - перевозки пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа между железнодорожными станциями в Российской Федерации с участием одной и более инфраструктур по единому перевозочному документу, оформленному на весь маршрут следования;

перевозки в прямом смешанном сообщении - перевозки, осуществляемые в пределах территории Российской Федерации несколькими видами транспорта по единому транспортному документу (транспортная накладная), оформленному на весь маршрут следования;

перевозки в непрямом смешанном сообщении - перевозки, осуществляемые в пределах территории Российской Федерации несколькими видами транспорта по отдельным перевозочным документам на транспорте каждого вида;

специальные железнодорожные перевозки - железнодорожные перевозки, предназначенные для удовлетворения особо важных государственных и оборонных нужд, а также железнодорожные перевозки осужденных и лиц, содержащихся под стражей;

воинские железнодорожные перевозки - железнодорожные перевозки воинских частей и подразделений, воинских грузов, воинских команд и отдельных лиц, проходящих военную службу, службу в органах внутренних дел, учреждениях и органах уголовно-исполнительной системы, сотрудников органов федеральной государственной службы безопасности;

сбор - не включенная в тариф ставка оплаты дополнительной операции или работы;

сборник правил перевозок железнодорожным транспортом - информационное издание, в котором публикуются утвержденные в установленном законодательством Российской Федерации порядке нормативные правовые и иные акты;

тарифные руководства - сборники, в которых публикуются утвержденные в установленном законодательством Российской Федерации порядке тарифы, ставки платы и сборов за работы и услуги железнодорожного транспорта, правила применения таких тарифов, ставок платы, сборов, а также утвержденные федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта перечни железнодорожных станций, расстояния между ними и выполняемые на территориях железнодорожных станций операции;

пассажир - физическое лицо, заключившее договор перевозки пассажира;

(в ред. Федерального закона от 14.06.2012 № 78-ФЗ)

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, обгону поездов, операции по обслуживанию пассажиров и приему, выдаче грузов, багажа, грузобагажа, а при развитых путевых устройствах выполнять маневровые работы по расформированию и формированию поездов и технические операции с поездами;

малоинтенсивные линии (участки) - железнодорожные пути общего пользования с невысокой грузонапряженностью и низкой эффективностью работы, критерии отнесения к которым утверждаются Правительством Российской Федерации.

Комплексная механизация погрузочно-разгрузочных работ

Грузовая и коммерческая работа на железнодорожном транспорте осуществляется на основе Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, являющегося Федеральным законом (см. подразд . 3.3). Грузовая работа выполняется в местах общего и необщего пользования.

К местам общего пользования относятся крытые и открытые склады, а также участки, специально выделенные на территории железнодорожной станции, принадлежащие владельцу инфраструктуры и используемые для проведения операций по погрузке, выгрузке, сортировке и хранению грузов, в том числе контейнеров, багажа и грузобагажа пользователей услугами железнодорожного транспорта.

К местам необщего пользования относятся железнодорожные пути необщего пользования, крытые и открытые склады, а также участки, расположенные на территории железнодорожной станции, не принадлежащие владельцу инфраструктуры или сданные им в аренду и используемые для выполнения операций по погрузке и выгрузке грузов, в том числе контейнеров, определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта.

Более 80 % грузов, предъявляемых к перевозке, грузят и выгружают на путях предприятий и организаций, связанных с общей сетью железных дорог непрерывной рельсовой колеей. Такие пути называются подъездными. Взаимоотношения железной дороги с предприятием, имеющим подъездные

пути, порядок подачи и уборки вагонов регулируются договорами на эксплуатацию этих путей.

Наряду с погрузкой и выгрузкой на станциях выполняют следующие коммерческие операции: подготовку груза, взвешивание и прием его к перевозке, оформление перевозочных документов, взимание провозной платы и сборов, пломбирование вагонов, хранение груза на станциях, выдачу прибывшего груза получателям и др. Грузы перевозят грузовой скоростью в обычных грузовых поездах и большой скоростью с оплатой по повышенному тарифу — в ускоренных поездах. Кроме того, грузы транспортируют пассажирской скоростью в багажных вагонах пассажирских поездов или специальных почтово-багажных поездах.

Перед подачей под погрузку проводятся технический и коммерческий осмотр вагонов с целью установления их пригодности для перевозки данного груза.

Для осуществления перевозки грузов железнодорожным транспортом грузоотправитель представляет перевозчику надлежащим образом оформленную заявку с указанием числа вагонов и тонн, станции назначения и других предусмотренных правилами перевозок сведений.

На каждую отправку груза — повагонную или мелкую, а также на целый маршрут или группу вагонов грузоотправитель представляет перевозчику комплект перевозочных документов: оригинал транспортной железнодорожной накладной, дорожную ведомость, корешок дорожной ведомости и бланк квитанции о приеме груза. Накладная и дорожная ведомость сопровождают груз на всем пути следования, и на станции назначения грузополучателю вместе с грузом выдается накладная.

Грузы подготавливают к перевозке средствами отправителя и предъявляют вместе с накладной приемосдатчику грузов в пункте погрузки. Приемосдатчик осматривает упаковку груза и отправительскую маркировку, в которой названы получатель и его адрес, затем регистрирует его и наносит железнодорожную маркировку. В ней указываются наименование груза, число мест, станция и дорога отправления.

Подготовка и прием грузов к перевозке

Транспортная характеристика грузов

С момента приёма на ст. отправления и до момента выдачи на станции назначения, вся товарная продукция носит название «*груз*»

В зависимости от характера и способа транспортирования, определения их количества, грузы делятся на:

1. ***Тарные (упакованы в тару) и штучные*** – перевозятся со счётом мест, указанием в накладной их количества и массы (наиболее ценные грузы и продовольственные товары);

2. ***Навалочные*** – перевозятся без счёта мест с указанием в накладной лишь массы груза (уголь, руда и концентраты, песок, щебень, битум, удобрения). Навалочные грузы могут быть упакованы в тару при количестве мест не более 1500 – т.е. со счётом мест.

3. ***Насыпные*** – перевозятся без упаковки насыпью (зерновые грузы)

4. ***Наливные*** – транспортируются без тары и наливом в вагонах-цистернах и бункерных п/в (нефть, нефтепродукты, многие химические и др. жидкости)

5. ***Живность*** – крупный и мелкий рогатый скот: лошади, верблюды, дикий скот, живая птица, живые раки и живые пчёлы

Перевозка грузов наливом, насыпью и навалом малотоннажными отправлениями не допускается (т.е. только целыми вагонами)

Подготовка груза к перевозке. Требования к таре и упаковке

Согласно статье 18 Устава, грузоотправители обязаны подготавливать грузы к перевозке в соответствии с установленными стандартами, техническими условиями на продукцию, ее тару и упаковку, чтобы обеспечивать безопасность движения, сохранность груза, вагона, пожарную и экологическую безопасность.

К числу основных способов подготовки грузов относятся:

- объединение мелких грузовых мест в более крупные (увязка, формирование пакетов, тарирование);
- уплотнение (прессование хлопка, сена, стружки и т.д.)
- дробление (разделка крупных частей металлолома);
- частичная разборка (мебель, сельхозмашины);
- предварительное охлаждение (скоропортящиеся грузы);
- подсортировка, просушка и т.д.

К подготовительным операциям также относятся:

- нанесение транспортной маркировки на грузовые места;
- определение массы;

- подготовка увязочных материалов и приспособлений для крепления груза на открытом подвижном составе.

В целях предохранения от повреждения, порчи, утраты перевозимых грузов, а также предотвращения загрязнения и засорения подвижного состава, железнодорожного полотна, окружающей среды грузы должны предъявляться к перевозке в упакованном виде с применением транспортной тары, соответствующей стандартам и ТУ.

Грузы, на тару и упаковку которых стандарты и ТУ не установлены, предъявляются к перевозке при условии обеспечения их полной сохранности при перевозке, соответствующей условиям контрактов, договоров на поставку и требованиям Правил.

Перевозчик и владелец инфраструктуры вправе провести проверку соответствия тары и упаковки грузов, качества перевозимой продукции указанным стандартам, ТУ и иным актам.

Транспортная маркировка

Предъявляемые к перевозке грузоотправителем тарные и штучные грузы должны иметь транспортную маркировку. Общее содержание маркировки, место и способ ее нанесения, порядок расположения, размеры маркировочных ярлыков и надписей определяются ГОСТ 14192-96. Маркировка груза.

Транспортная маркировка состоит из основных, дополнительных, информационных надписей и манипуляционных знаков.

Основные надписи на грузовых местах должны содержать:

- полное или сокращенное наименование грузополучателя;
- полное наименование станции назначения;
- число грузовых мест в отправке и порядковый номер места внутри отправки (указывается дробью: в числителе - порядковый номер места в отправке, в знаменателе - число мест в отправке).

Дробь указывается в тех случаях, когда в однотипной таре перевозятся разнородные или разносортные грузы (например, разные сорта хлопка в кипах), или однородные грузы в разнотипной таре, или когда недопустимо смешение сортов в отправке однородных грузов, или когда перевозят комплекты оборудования, а также при перевозке с перегрузкой в пути следования или перевозке грузов в одном вагоне мелкими отправками.

Дополнительные надписи должны содержать:

- наименование пункта отправления с указанием станции отправления и перевозчика;
- железнодорожную маркировку, наносимую на каждое грузовое место, в виде дроби: числитель - марка перевозчика и через тире - число мест

в отправке, знаменатель - код станции отправления, согласно тарифному руководству №4.

Железнодорожная маркировка наносится грузоотправителем до предъявления грузов к перевозке.

Информационные надписи должны содержать:

- массу брутто и массу нетто грузового места в килограммах. Допускается вместо массы нетто указывать количество изделий в штуках. Эти сведения могут не наноситься, если они указаны в маркировке, характеризующей упакованную продукцию;

- габаритные размеры грузового места в сантиметрах (длина, ширина, высота либо диаметр и высота). Такие размеры не указывают, если ни один из габаритных размеров не превышает 1м - при перевозке груза в открытом подвижном составе и 1,2 м - в крытом вагоне.

Под манипуляционными знаками понимаются изображения, указывающие на способы обращения с грузом. Необходимость нанесения и виды манипуляционных знаков определяются стандартами или ТУ на продукцию. Допускается применять предупредительные надписи, если невозможно выразить манипуляционными знаками способ обращения с грузом.

Допускается наносить основные, дополнительные и информационные надписи (кроме массы брутто, нетто) не на всех грузовых местах, но не менее чем на четырех, при перевозке однородных грузов в прямом железнодорожном сообщении. В этом случае замаркированные грузовые места размещают:

- в крытых вагонах - по два места у каждой двери маркировкой наружу;
- в ОПС - в верхнем ярусе погрузки по 2 места у каждого продольного борта вагона маркировкой вверх.

Нанесение основных, дополнительных, информационных надписей (кроме массы брутто, нетто) на грузы, перевозимые в универсальных контейнерах, необязательно.

Особенности нанесения надписей на сформированные транспортные пакеты приведены в Правилах перевозок грузов в транспортных пакетах на железнодорожном транспорте.

Определение массы груза

В соответствии со ст.26 Устава в транспортной железнодорожной накладной грузоотправитель обязан указать массу груза (количество грузовых мест).

Взвешивание грузов обеспечивается:

- перевозчиком при обеспечении им погрузки и выгрузки в МОП;
- грузоотправителем, грузополучателем при обеспечении ими погрузки, выгрузки в местах общего пользования и в местах необщего пользования.

Осуществляемое перевозчиком взвешивание оплачивается грузоотправителем или грузополучателем в соответствии с договором.

Перевозчик имеет право проверять достоверность массы грузов и других сведений, указанных грузоотправителями в накладных (ст. 27 Устава). За искажение информации грузоотправители несут ответственность по **ст.98 и 111 Устава**. Определение массы осуществляется в соответствии с методическими указаниями по определению массы грузов, перевозимых железнодорожным транспортом.

Масса грузоотправителем определяется взвешиванием, по трафарету, стандарту, расчетным путем, посредством обмера и т.д. Перевозчиком масса определяется взвешиванием на вагонных, товарных весах.

При предъявлении грузов для перевозки грузоотправитель указывает в накладной массу и предельную погрешность ее измерения, а при предъявлении штучных грузов - также количество грузовых мест. Значение предельной погрешности указывается в графе «Способ определения массы». При определении массы обмером, по трафарету, стандарту и т.д. предельная погрешность не указывается.

Не допускается определение массы груза обмером или расчетным путем, если погрузка до полной вместимости вагонов, контейнеров может повлечь за собой превышение грузоподъемности вагонов и разнице между максимальной массой брутто и массой тары контейнера.

Общая масса груза в вагоне, контейнере, предъявляемая по одной накладной, определяется путем взвешивания либо суммирования массы, указанной на каждом грузовом месте согласно трафарету, по стандартной массе, а также расчетным путем и посредством обмера. Суммарная масса при способе «по стандарту» определяется путем умножения количества мест на массу брутто одного грузового места. Масса груза в контейнерах во всех случаях определяется грузоотправителем.

Определение массы наливных грузов в цистернах производится путем взвешивания или путем замера высоты налива и объема налитого груза грузоотправителем на основе таблиц калибровки железнодорожных цистерн.

Средства измерений массы подлежат обязательной поверке и клеймению в порядке, установленном Госстандартом России.

Масса съемного оборудования, реквизитов крепления, а также материалов для утепления вагона, которые при выдаче на станции назначения снимаются с вагона и выдаются грузоотправителю вместе с грузом, входит в массу груза и указывается в накладной.

Масса съемного и несъемного оборудования, а также материалов для утепления вагона, которые не выдаются грузополучателю на станции

назначения, включается в массу тары вагона, при этом в накладной под словами «Тара вагона» записывается «суммарная», а в графе «Тара вагона» указывается:

- для специализированных вагонов - масса тары вагона по трафарету на вагоне или определенная взвешиванием;
- для универсальных вагонов - сумма массы тары вагона по трафарету на вагоне или определенная взвешиванием, а также масса съемного и несъемного оборудования и материалов для утепления вагона, указанная в накладной под наименованием груза.

Договор перевозки груза

Начальный этап приема груза - заключение договора перевозки между грузоотправителем и перевозчиком. По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему груз на станцию назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать его грузополучателю, а грузоотправитель обязуется оплатить перевозку. Договор регулируется также гл. 40 Гражданского кодекса Российской Федерации, в частности ст. 784, 785, 790-797.

Заключение договора подтверждается составлением транспортной железнодорожной накладной и выданной на ее основании перевозчиком грузоотправителю квитанции о приеме груза.

При предъявлении груза для перевозки грузоотправитель должен представить перевозчику накладную и другие предусмотренные соответствующими нормативными актами документы.

Указанная накладная составляется в соответствии с Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом. Единые формы перевозочных документов утверждаются федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта и публикуются в сборнике правил перевозок железнодорожным транспортом.

Грузоотправитель, предъявляя груз к перевозке, представляет станции отправления на каждую отправку заполненный комплект перевозочных документов, который состоит из следующих листов:

Накладная – основной перевозочный документ, сопровождающий груз до станции назначения. Она заполняется грузоотправителем на каждую отправку, и при выдаче груза выдается получателю. От правильности заполнения накладной во многом зависит сохранность груза и выполнение в срок его доставки. Накладная – основной документ в юридическом и правовом отношении при перевозке груза.

Дорожная ведомость – документ расчётно-финансового значения. Вместе с накладной сопровождает груз до станции назначения. На станции назначения в ней расписывается получатель о получении груза. Затем

дорожную ведомость при сопроводительной ведомости высылают в расчетно-товарную контору, а оттуда в дорожно-вычислительный центр. По дорожным ведомостям определяют выполненный дорогами объема перевозок, доходные поступления от них, правильность перевозок и выполнение сроков доставки грузов.

Корешок дорожной ведомости служит основным документом для определения провозной платы при централизованных расчётах, а также для учёта и отчетности объема перевозок станцией.

Квитанция о приёме груза к перевозке – важный юридический документ, свидетельствующий о приеме дорогой груза к перевозке от грузоотправителя. Она выдается грузоотправителю.

Все эти документы одинаковы по размеру (А4) и расположению граф и реквизитов, что даёт возможность заполнять их одновременно под копирку. В перевозочных документах сочетается текстовая информация с кодированной.

Порядок заполнения комплекта перевозочных документов (грузоотправитель)

Порядок заполнения перевозочных документов приведен в Сборнике правил перевозок грузов на ЖД транспорте. ЖД выдает грузоотправителю бланки транспортных накладных и заявки на перевозку за плату. Бланки перевозочных документов заполняются машинописным, в том числе компьютерным способом и вручную черными чернильными или шариковыми ручками. Отдельные сведения указываются в виде штампов. Помарки не допускаются. Грузоотправитель согласно ст.27 Устава несет имущественную ответственность, предусмотренную ст.98 и ст.111 за достоверность сведений, внесенных в накладную, а также за последствия, возникшие вследствие недостоверных, неполных или неточных сведений, указанных в накладной.

Грузоотправитель заполняет следующие графы:

- ✓ скорость (клиент сам выбирает большую или грузовую скорость, что влияет на цену);
- ✓ род вагона, номер вагона, грузоподъемность, количество осей, сведения о подшипниках, код сцепа, тип вагона, объём кузова, технические нормы загрузки при погрузке груза средствами грузоотправителя (норма загрузки указывается сетевая или дорожная, если нет нормы, то ставится "н/у"), вид негабаритности (5-ти значный индекс, при отсутствии негабаритности графа не заполняется);
- ✓ станция и дорога отправления (точное наименование станции и ЖД в соответствии с тарифным руководством);

- ✓ станция и дорога назначения (в тех случаях, когда груз следует на станцию, на которой выгрузка осуществляется только на подъездном пути, грузоотправитель делает пометку "с подаче на подъездной путь");
- ✓ отправитель (точное и полное наименование грузоотправителя и его код согласно общероссийскому классификатору организаций и предприятий ОКПО);
- ✓ почтовый адрес отправителя (полностью, с индексом);
- ✓ плательщик;
- ✓ знаки отправителя (указываются отличительные знаки, отмеченные грузоотправителем на грузовых местах);
- ✓ количество мест;
- ✓ упаковка (при перевозке неупакованного груза ставится "н/у");
- ✓ наименование груза (полное и точное, в соответствии с тарифным руководством);
- ✓ масса груза в кг, определенная грузоотправителем (заполняется отправителем, если масса измерялась им, или с его участием);
- ✓ итого мест;
- ✓ итого масса, (прописью, заполняется отправителем, если масса измерялась им, или с его участием);
- ✓ способ определения массы;
- ✓ объявленная ценность (указывается прописью объявленная грузоотправителем стоимость груза в рублях);
- ✓ "За правильность внесенных в накладную сведений отвечаю" (фамилия, подпись, а уполномоченное грузоотправителем лицо на основании доверенности на оформление перевозочных документов дополнительно указывает занимаемую должность).

Порядок заполнения комплекта перевозочных документов (станция отправления)

Порядок заполнения перевозочных документов приведен в Сборнике правил перевозок грузов на ЖД транспорте. Бланки перевозочных документов заполняются машинописным, в том числе компьютерным способом и вручную черными чернильными или шариковыми ручками. Отдельные сведения указываются в виде штампов. Помарки не допускаются.

Станция отправления заполняет следующие графы:

- ✓ место для особых отметок и штампов (выставляются следующие отметки: о необходимости прикрытия вагона в составе поезда, об ограничениях по массе, роду Пса или габариту погрузки на данном направлении, "не спускать с горки");

- ✓ "накладная №..." (указывается типографский номер дорожной ведомости с которой данный груз будет следовать до станции назначения);
- ✓ "по заявке №..." (указывается номер принятой ЖД заявки, в соответствии с которой подают вагоны; при приёме грузов без заявки указывается номер распоряжения на погрузку);
- ✓ "воз груза разрешена на _число, месяц_" (заполняется во всех случаях предъявления грузов к перевозке в местах общего пользования);
- ✓ "погрузка назначена на _число, месяц_" (заполняется во всех случаях погрузки грузов);
- ✓ масса груза в кг, определенная ЖД, а также способ определения массы (при определении ЖД; приемосдатчики ЖД расписываются в этой графе, если масса определена ЖД с его участием);
- ✓ марка ЖД (заполняется при перевозке грузов мелкими отправлениями);
- ✓ тарифные отметки; расчет платежей за км; платежи, взысканные на ст. отправления (взыскание платежей удостоверяется подписью уполномоченного работника станции);
- ✓ в левом верхнем углу с оборотной стороны накладной, на лицевой стороне корешка дорожной ведомости, на оборотной стороне дорожной ведомости и на лицевой стороне квитанции о приёме груза ставится календарный штамп о времени приёма груза к перевозке.

В настоящее время существуют различные формы накладных в зависимости от вида сообщения, вида отправки. Прием груза с использованием электронной накладной производится при наличии и в порядке, установленном в договоре об электронном обмене данными или в договоре об обмене электронными документами между перевозчиками и грузополучателями.

Порядок оформления перевозочных документов приводится в Правилах перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Сроки доставки грузов.

Статья 33 Устава гласит, что ж.д. обязаны доставить грузы по назначению и в установленные сроки.

Истечение срока доставки груза начинается с 24 часов (00.00) дня приёма груза к перевозке.

Дату приёма груза к перевозке и дату истечения срока доставки грузов указывает ж.д. станция отправления в выданных грузоотправителю квитанциях о приёме груза.

Общий срок доставки груза включает в себя:

1. время на операции связанные с отправлением и прибытием груза (2 суток);
2. продолжительность следования груза от станции отправления до станции назначения, зависит от расстояния и скорости перевозки;
3. время на дополнительные операции, выполняемые с гружёными вагонами в пути следования:
 - а) передача/приём груза перевозимого в прямом смешанном сообщении
 - б) передача/приём транспортно-экспедиционным станциям
 - в) переадресовка грузов
 - г) перегрузка из вагонов одной колеи в вагоны другой колеи
 - д) время при адресовке грузов в Московский или Ленинградский узлы

Грузы считаются доставленными в срок, если на ж.д. станции в назначения грузы выгружены ж.д. или если вагоны, контейнеры с грузами поданы для выгрузки грузополучателем до истечения установленного срока доставки. Грузы считаются доставленными в срок, если на ж.д. станции в назначения до истечения установленного срока доставки и задержки подачи вагонов, контейнеров, вследствие того, что фронт выгрузки занят или вследствие других, зависящих от грузополучателя причин составляется акт общей формы.

За несоблюдение сроков доставки груза (за исключением указанных в Уставе) ж.д. уплачивает пени в размере 9% платы за перевозку за каждые сутки прострочки (не полные сутки считаются за полные), но не более чем размер платы за перевозку груза.

Подготовка вагонов к погрузке

Подвижной состав, подаваемый дорогой под погрузку должен отвечать требованиям безопасности движения и сохранности груза. В связи с этим Устав (ст. 20) обязывает подавать под погрузку вагоны исправные, годные для перевозки данного груза, очищенного от грязи и мусора, а в отдельных случаях промытые и продезинфицированные. Каждый подаваемый вагон на станции осматривается в техническом и коммерческом отношении. Тех. обслуживание вагонов выполняют работники вагонного хозяйства в пунктах подготовки вагонов к перевозке или пунктах тех. Обслуживания (ПТО). Пункты подготовки вагонов к перевозке размещаются, как правило, в местах массовой погрузки, выгрузки.

ПТО вагонов размещаются на технических станциях. Запрещается подача вагонов под погрузку без предъявления вагонов к тех. осмотру и записи в книге ВУ-14 о признании их пригодными.

Коммерческий осмотр вагона должен гарантировать сохранность груза в перевозке.

Исправность в коммерческом отношении характеризуется качеством очистки от ранее перевозимых грузов, отсутствие постороннего запаха, масляных пятен и других загрязнений, которые могут испортить груз, отсутствие щелей и отверстий, через которые может произойти утечка груза или проникнуть влага, отсутствие внутри вагона в стенах или в полу торчащих гвоздей или болтов, которые могут повредить груз.

Вагоны, в которых могут быть погружены ценные грузы, необходимо осматривать особо тщательно. В технологию подготовки вагонов под погрузку входят также операции:

очистка и промывка, в необходимых случаях дезинфекция и дезинсекция.

О подаче вагонов под погрузку станция уведомляет не позднее, чем за 2 часа. Порядок уведомления установлен начальником станции (ДС). На станции ведется книга учета о подаче вагонов под погрузку - выгрузку. Порядок подачи и уборки вагонов на подъездные пути установлен договором на подачу уборку и эксплуатацию подъездных путей.

Порядок приема груженых вагонов к перевозке, проверка правильности погрузки приемосдатчиком.

При приеме груза для перевозки перевозчик обязан проставить в накладной календарный штамп. Квитанция о приеме груза выдается грузоотправителю под роспись в корешке дорожной ведомости (ст. 25 Устава).

Заключение договора не освобождает грузоотправителя от обязанности охраны грузов в вагонах, в том числе загруженных контейнерами до момента фактической передачи вагонов с грузом перевозчику по памятке приемосдатчика.

В случае если при передаче будут обнаружены обстоятельства, свидетельствующие о коммерческой неисправности вагонов или повреждении груза (отсутствие запорно-пломбировочных устройств (ЗПУ), неисправные ЗПУ, открытые люки и т.п.), вагоны с грузами к отправлению не принимаются, памятка приемосдатчика перевозчиком не подписывается и вагоны находятся на ответственном простое у грузоотправителя.

Грузоотправитель обязан устранить неисправности и вновь предъявить вагоны перевозчику. Факт задержки вагонов оформляется перевозчиком актом общей формы (АОФ) (ф. ГУ-23). В этом случае срок доставки увеличивается на срок задержки вагонов по вине грузоотправителя, о чем в накладной в графе «Отметки перевозчика» и дорожной ведомости в верхней лицевой части делается отметка «Срок доставки увеличен на суток по вине

грузоотправителя по акту общей формы №_____от_____.». Один экземпляр АОФ прикладывается к накладной.

В зависимости от условий приема грузов к перевозке фактическим подтверждением передачи вагонов с грузами от грузоотправителя перевозчику являются следующие.

1. При погрузке вагонов, в том числе загруженных контейнерами на железнодорожных путях необщего пользования при обслуживании их локомотивом перевозчика, подпись грузоотправителя и перевозчика в памятке приемосдатчика - в графе «Вагон сдал», «Вагон принял» у места погрузки в момент уборки вагонов. Памятка составляется в 2 экземплярах.

2. При погрузке вагонов, в том числе загруженных контейнерами на железнодорожных путях необщего пользования при обслуживании локомотивом, не принадлежащим перевозчику - подпись владельца железнодорожного пути необщего пользования или пользователя, с которыми заключен договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договор на подачу и уборку вагонов и перевозчика в памятке в графе «Вагон сдал», «Вагон принял». В этом случае приемосдаточные операции осуществляются на выставочных путях установленными договорами в момент уборки вагонов. Владелец железнодорожного пути НОП или пользователь, с которыми заключен договор, выступает в отношениях с перевозчиком на основании доверенности грузоотправителя, предоставляемой перевозчику.

3. При погрузке в вагоны в местах общего пользования и в местах необщего пользования, расположенных на территории железнодорожных станций, силами и средствами грузоотправителей - подпись грузоотправителя и перевозчика в памятке в графе «Вагон сдал», «Вагон принял» в момент фактического приема у места погрузки.

4. При погрузке в вагоны в местах общего пользования силами и средствами перевозчика - подпись грузоотправителя и перевозчика в приемосдаточном акте. Приемосдаточный акт составляется в 2 экземплярах, форма и порядок ведения устанавливается Минтранс России (в т.ч. принятых ранее МПС России).

5. При передаче вагонов, загруженных контейнерами, номера контейнеров указываются в памятке приемосдатчика в графе «Примечание» напротив номера вагона.

Учет времени нахождения вагонов на железнодорожных путях необщего пользования и ответственность за их задержку

Нормирование времени нахождения вагонов на железнодорожных путях необщего пользования является одним из важнейших условий их эксплуатации и главной составной частью договоров и единых

технологических процессов. На величину этого времени влияет главным образом уровень технической оснащенности и технологии работы железнодорожного пути необщего пользования.

При обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом владельца в договоре устанавливается **срок оборота вагонов**. При обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом перевозчика в договоре устанавливают **срок погрузки и выгрузки грузов**.

Срок оборота вагонов — это время, необходимое для выполнения всего комплекса операций, связанных с обработкой вагона на железнодорожном пути необщего пользования с момента приема и до возвращения обратно на приемосдаточные пути.

Срок оборота вагона складывается из времени, необходимого

- на прием и сдачу вагонов на приемо-сдаточных (выставочных) путях;
- маневровую работу по расформированию и формированию поездов и расстановку вагонов по фронтам;
- продвижение вагонов от приемо-сдаточных путей до мест погрузки и выгрузки и обратно;
- погрузку или выгрузку грузов и связанных с этим дополнительных операций.

Учет времени нахождения вагонов на железнодорожных путях необщего пользования осуществляется номерным способом (ст. 61 Устава), при котором время нахождения вагонов на железнодорожном пути необщего пользования определяется по каждому вагону в отдельности.

Время нахождения вагонов под погрузкой (выгрузкой) в случае обслуживания подъездного пути:

- **локомотивом владельца или пользователя**- исчисляется с момента передачи владельцу подъездному пути вагонов на приемо-сдаточных (выставочных) путях до момента их возвращения на эти пути (ст. 62, часть 2 Устава);

- **локомотивом перевозчика** - исчисляется с момента фактической подачи вагонов к месту погрузки (выгрузки) до момента получения станцией от владельца (пользователя) уведомления о готовности вагонов к уборке (ст. 62, часть 1 Устава).

Место и порядок производства приемо-сдаточных операций устанавливается договором на эксплуатацию подъездные пути и договором на подачу и уборку вагонов (ст. 62, часть 3 Устава).

Каждая подача вагонов и каждая уборка оформляются **Памяткой приемосдатчика на подачу и уборку вагонов** (ф. ГУ - 45, ГУ - 45-ВЦ), которая подписывается работниками сдающей и принимающей сторон.

После подписания памятки на подачу и уборку вагонов передаются в товарную контору для расчета платы за пользование вагонами по **Ведомости подачи и уборки вагонов** (ф. ГУ - 46, ГУ - 46-ВЦ).

Ведомость подачи и уборки вагонов предназначена для расчета почасовой платы за пользование вагонами при их нахождении у грузоотправителей (грузополучателей) либо за время ожидания их подачи или приема по причинам, зависящим от клиентов (ст.39 УЖТ).

Правила применения ставок платы за пользование вагонами и порядок их исчисления изложен в *Тарифном руководстве № 2*.

Тарифное руководство № 2 является нормативным правовым документом, устанавливающим размеры платы за время нахождения вагонов, контейнеров у грузоотправителей, грузополучателей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования, либо за время ожидания их подачи или приема по причинам, зависящим от грузоотправителей, грузополучателей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования (ст. 39 Устава).

Порядок осуществления расчетов за пользование вагонами, контейнерами с перевозчиками определяется в договоре на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договоре на подачу и уборку вагонов.

Плата за пользование вагонами (контейнерами), не принадлежащими перевозчику, за время их нахождения в местах необщего пользования не взимается (ст. 39 Устава).

Для учета средней продолжительности нахождения вагонов на железнодорожных путях необщего пользования определяется **средний простой вагонов** на каждом железнодорожном пути необщего пользования.

Обработка документов в электронном виде дала возможность автоматизировать обработку памяток приемосдатчика и ведомостей подачи и уборки вагонов, тем самым повышая качество учета поданных и убранных вагонов.

В условиях функционирования на грузовой станции автоматизированной системы управления и наличия на станции АРМ приемосдатчика и АРМ товарного кассира по железнодорожным путям необщего пользования ведется автоматизированный учет времени нахождения вагонов и производится начисление платы за пользование вагонами, сборов за подачу и уборку вагонов, за маневровые операции и пробег локомотивов в автоматизированном режиме.

Приемосдатчик, проверив номера вагонов, подаваемых на железнодорожный путь необщего пользования, вводит информацию о них в ПЭВМ и после внесения времени подачи выдает памятку приемосдатчику (ф.ГУ - 45ВЦ) для подписи.

В автоматизированном режиме ведется Книга уведомлений о времени подачи вагонов (ф.ГУ-2ВЦ) и Книга уведомлений о завершении грузовой операции (ф.ГУ-2аВЦ).

Грузоотправители (грузополучатели) подают электронные уведомления о завершении грузовой операции. После завершения грузовых операций и уборки вагонов Памятка приемосдатчика выдается вторично на печать с заполненными сведениями о грузовых операциях с вагонами, включая время уборки. После подписи обе Памятки приемосдатчика скрепляют между собой и передают в ЛАФТО для расчета платы за пользование вагонами и для начисления сборов.

На основании Памяток приемосдатчика и актов общей формы ПЭВМ формируется ведомость подачи и уборки вагонов (ф. ГУ - 46ВЦ), затем начисляется плата за пользование вагонами.

ПЭВМ выдает распечатки указанных ведомостей в трех экземплярах для подписи товарным кассиром и грузополучателем (грузоотправителем).

Задержка вагонов на станции в ожидании подачи их на железнодорожный путь необщего пользования по причинам, зависящим от владельца или пользователя этого пути, оформляется актом общей формы (ф. ГУ-23) с включением в него номеров задержанных вагонов.

Ведомость подачи и уборки вагонов составляется на основании памяток приемосдатчика на подачу и уборку вагонов и актов общей формы, оформленных за задержку в подаче вагонов по причинам, зависящим от грузоотправителей (грузополучателей).

За задержку вагонов, принадлежащих перевозчику, под погрузкой (выгрузкой) на подъездных путях более чем на 24 ч. по истечении установленных договором на эксплуатацию или договором на подачу и уборку вагонов технологических сроков их оборота либо по истечении 36 ч. с момента подачи под погрузку (выгрузку) локомотивом перевозчика грузоотправители (грузополучатели) уплачивают перевозчику в десятикратном размере штрафы, установленные ст. 100 и 101 Устава без внесения при этом платы за пользование вагонами (*штраф в размере двух МРОТ за час задержки каждого вагона*).

За задержку специализированного состава (цистерны, цементовозы, минераловозы, бункерные полувагоны) размер штрафа увеличивается в два раза; за задержку рефрижераторных вагонов и транспортеров - в три раза.

За задержку по вине перевозчика подачи вагонов под погрузку (выгрузку) грузов, а также за задержку уборки вагонов с мест погрузки (выгрузки) на путях необщего пользования или с выставочных путей (если уборка осуществляется локомотивом перевозчика) либо за задержку по вине перевозчика приема вагонов с железнодорожных путей необщего пользования перевозчик уплачивает грузоотправителю (грузополучателю) штраф в размере 0,2 МРОТ за каждый час задержки каждого вагона.

Штраф начисляется за все время задержки с момента нарушения предусмотренных соответствующими договорами сроков подачи и уборки вагонов. Задержка вагонов менее 15 минут в расчет не принимается, задержка вагонов от 15 минут до одного часа принимается за полный час.

Фактом задержки считается невозможность подачи перевозчиком вагонов в срок, установленный договором или Правилами перевозки грузов.

При задержке на железнодорожной станции вагонов в ожидании подачи их на подъездной путь под погрузку (выгрузку) по причинам, зависящим от грузоотправителя (грузополучателя), составляется *акт общей формы* на каждый случай задержки.

На основании акта общей формы перевозчик определяет время простоя вагонов на железнодорожных путях необщего пользования для начисления соответствующей платы.

Вагонный и натурный лист.

На каждый загруженный вагон составляется вагонный лист.

Вагонный лист содержит перечень грузов, погруженных в вагон. Он является первичным носителем кодированной информации, необходимой для составления натурального листа (первичного документа на состав поезда), информации грузополучателей, организации выгрузки и сортировки грузов.

Для каждого вида отправки установлена форма вагонного листа: повагонная отправка оформляется формой ГУ-38а или ГУ-38а ВЦ, мелкая отправка – формой ГУ-38г (ГУ-38г ВЦ), контейнерная отправка – формой ГУ-38в (ГУ-38в ВЦ), а маршрутная отправка – формой ГУ-38б (ГУ-38б ВЦ).

В вагонном листе указываются: сведения о вагоне (номер вагона, тара, грузоподъемность, количество осей), наименование станции отправления, сведения о ЗПУ, их количество и сведения контрольных знаков, способ определения массы груза, сведения о грузе, дата составления вагонного листа и др.

Вагонный лист составляется в одном экземпляре, а на сборные вагоны, в зависимости от рода груза, – в двух или трех экземплярах. При этом один экземпляр следует с грузом, а остальные остаются на станции отправления.

По окончании погрузки приемосдатчики информируют маневрового диспетчера или дежурного по станции о готовности вагонов к уборке, указывая номер и тип вагона, род груза и станцию назначения.

Натурный лист грузового поезда формы ДУ-1 - основной технологический документ, используемый для организации процесса обработки вагонопотоков на станциях железных дорог. Он является первоисточником для учета наличия вагонов на железнодорожных станциях (далее - станциях), перехода поездов, вагонов и контейнеров с одной железной дороги (далее - дороги) или отделения железной дороги на другие, создания вагонной модели, а также заполнения соответствующих разделов маршрута машиниста о массе, составе и условной длине поезда. Натурный лист предназначен также для передачи информации о прибытии и отправлении поездов, о подходе поездов и грузов с целью оперативного планирования поездной и грузовой работы на станциях и участках, для розыска вагонов.

Натурный лист является машинно-ориентированным документом, подготавливаемым в автоматизированном режиме на основании данных, передаваемых в ЭВМ в виде сообщения 02 - телеграммы-натурного листа грузового поезда (ТГНЛ). На станции ТГНЛ подготавливается в технологическом центре по обработке поездной информации и перевозочных документов и передается в ЭВМ того вычислительного центра (далее ВЦ), к которому прикреплена станция в соответствии с технологией передачи информации, принятой на дороге. Подготовка натуральных листов ручным способом допускается в случаях, установленных внутренними правилами железнодорожной администрации.

Структурно натурный лист состоит из трех разделов - сведений о поезде в целом, сведений о вагонах, итоговых данных. Телеграмма-натурный лист состоит из сведений о поезде в целом и сведений о вагонах.

Для возможности обработки данных, предусмотренных формой ДУ-1, на электронно-вычислительных машинах данные в натуральных листах и телеграммах-натурных листах приводятся в виде цифрового или алфавитно-цифрового кода. Количество знаков в каждой графе фиксировано и должно быть равно числу нулей, указанных в заголовках граф натурного листа или ТГНЛ поезда.

Натурный лист, составленный на станции формирования, должен следовать с поездом до станции его назначения или расформирования.

Не допускается первый экземпляр натурного листа, составленный на станции формирования поезда, оставлять на станциях учета перехода поездов, вагонов и контейнеров с дороги на дорогу и с отделения на отделение или на других станциях по пути следования поезда.

Натурный лист составляется на станциях формирования - на каждый поезд независимо от его категории, а также на группы вагонов, прицепляемых к транзитным, сборным, пассажирским поездам и одиночно следующим локомотивам.

Правила пломбирования вагонов и контейнеров на железнодорожном транспорте

I. Общие положения

1.1. Настоящие Правила разработаны в соответствии со статьей 28 Федерального закона от 10 января 2003 г. N 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, N 2, ст. 170) (далее - Устав) и устанавливают порядок пломбирования вагонов и контейнеров при перевозках грузов железнодорожным транспортом.

Особенности пломбирования вагонов при перевозке воинских грузов под охраной подразделений воинских частей регулируются уставом воинских железнодорожных перевозок и иными нормативными правовыми актами.

1.2. Запорно-пломбировочные устройства (контрольные элементы, совмещенные в единой конструкции с блокирующими устройствами) (далее - ЗПУ) не должны допускать возможности снятия их с вагона, контейнера без нарушения целостности ЗПУ.

1.3. Установка ЗПУ осуществляется на исправные запорные устройства (далее - узлы) вагонов, контейнеров.

1.4. В соответствии со статьей 28 Устава загруженные вагоны, контейнеры должны быть опломбированы ЗПУ перевозчиками и за их счет, если погрузка обеспечивается перевозчиками, или грузоотправителями и за их счет, если погрузка обеспечивается грузоотправителями.

1.5. Перевозка грузов в прямом международном железнодорожном сообщении в вагонах, контейнерах без ЗПУ не допускается.

1.6. На территории Российской Федерации допускается перевозка перечисленных приложений к настоящим правилам грузов без ЗПУ, но с обязательным наложением установленного перевозчиком типа закрутки для запираания дверей, люков.

Не пломбируются нижние сливные приборы цистерн, если конструкция этих цистерн не допускает открытие нижнего сливного прибора без вскрытия верхнего загрузочного люка.

В случаях, определенных соответствующими правилами перевозок грузов на железнодорожном транспорте, порожние вагоны и контейнеры

после выгрузки из них грузов пломбируются ЗПУ или запираются закрутками в порядке, установленном для загруженных вагонов. После выгрузки грузов из вагонов, контейнеров пломбирование ЗПУ и запираение закрутками вагонов, контейнеров осуществляется:

перевозчиком, если выгрузка грузов обеспечивается перевозчиком;
грузополучателем, если выгрузка обеспечивается грузополучателем.

При подаче под погрузку порожних вагонов, контейнеров, опломбированных в соответствии с правилами перевозок грузов на железнодорожном транспорте, снятие ЗПУ или закруток с вагонов, контейнеров, подаваемых под погрузку, осуществляется:

перевозчиком, если погрузка грузов будет обеспечиваться перевозчиком;

грузоотправителем, если погрузка грузов будет обеспечиваться грузоотправителем.

1.7. Крытые вагоны, контейнеры при перевозках в них грузов для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, должны быть опломбированы перевозчиком или доверенным лицом грузоотправителя за счет грузоотправителя.

1.8. В соответствии со статьей 28 Устава в случае вскрытия вагонов, контейнеров для таможенного досмотра либо других видов государственного контроля таможенными органами или другими органами государственного контроля (надзора) вагоны, контейнеры должны быть опломбированы указанными органами новыми ЗПУ.

Об установке ЗПУ таможенным органом или иным органом государственного контроля (надзора) делается соответствующая отметка в графе 3 оригинала транспортной железнодорожной накладной (далее - накладная) внутреннего сообщения или в графе "отметки железной дороги" накладной для соответствующего международного сообщения с указанием контрольных знаков ЗПУ.

Расходы перевозчика на предоставление ЗПУ таможенным органам или другим органам государственного контроля (надзора) возмещаются за счет грузоотправителей, грузополучателей.

Наличие на вагоне, контейнере ЗПУ таможенного или иного органа государственного контроля (надзора) не является основанием для проверки перевозчиком при выдаче груза его состояния, массы и количества мест, за исключением случаев, предусмотренных статьей 41 Устава.

1.9. При вскрытии вагона, контейнера для проведения таможенного досмотра или другого вида государственного контроля (надзора) составляется акт вскрытия вагона, контейнера в порядке, предусмотренном

правилами составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом.

1.10. В случаях проверки состояния груза в пути следования, а также для таможенного досмотра, либо другого вида государственного контроля (надзора) допускается не производить полную замену всех ЗПУ, а ограничиться заменой только того ЗПУ, снятие которого было произведено для осуществления проверки.

При обнаружении на станции отправления на вагоне, контейнере ЗПУ, не снятых после выполнения предыдущих перевозок, они должны быть сняты грузоотправителем или перевозчиком, в зависимости от того, кем обеспечивается погрузка груза.

1.11. В случае обнаружения вагона, контейнера в пути следования без ЗПУ, или с поврежденным ЗПУ, или с ЗПУ, не соответствующим сведениям, указанным в накладной, на вагон, контейнер накладывается новое ЗПУ с предварительным снятием поврежденного ЗПУ или ЗПУ, не соответствующего сведениям, указанным в накладной.

1.12. Пломбирование вагонов, контейнеров должно осуществляться таким образом, чтобы сохранялась возможность беспрепятственного визуального считывания нанесенной на ЗПУ информации.

1.13. В случае оформления перевозчиком коммерческого акта порядок приложения к нему ЗПУ устанавливается правилами составления актов на железнодорожном транспорте.

1.14. Применение для пломбирования вагонов, контейнеров ЗПУ и закруток, изготовленных без учета требований, установленных МПС России, не допускается.

1.15. ЗПУ, использованные перевозчиком, грузоотправителем, подлежат погашению и утилизации в порядке, установленном перевозчиком.

1.16. Типы применяемых при пломбировании вагонов и контейнеров ЗПУ и закруток, порядок учета, хранения и утилизации ЗПУ устанавливаются перевозчиком.

Порядок обеспечения грузоотправителей, грузополучателей ЗПУ и закрутками определяется по соглашению между перевозчиком, грузоотправителем, грузополучателем.

I. Места и схемы установки ЗПУ и закруток на вагонах и контейнерах

2.1. ЗПУ устанавливаются:

на универсальном крытом вагоне - на накладках дверей с каждой стороны вагона - по одному ЗПУ;

на специализированном изотермическом вагоне (рефрижераторном или вагоне-термосе):

постройки Германии (завод Дессау) - на дверях, оборудованных нажимной плитой и рычагом запорного устройства, с каждой стороны вагона - по одному ЗПУ;

постройки Брянского машиностроительного завода - на дверях, оборудованных нижними ушками для пломбирования с каждой стороны вагона, - по одному ЗПУ;

на цистерне - на крышке верхнего загрузочного люка - по одному ЗПУ, за исключением случаев, когда особый порядок пломбирования предусмотрен правилами перевозок отдельных видов грузов или установлен федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта;

на крытом вагоне-хоппере для зерна - на узел каждого штурвала разгрузочного люка и штанги, фиксирующей загрузочные люки, - по одному ЗПУ;

на крытом вагоне-хоппере для минеральных удобрений - на узел каждого разгрузочного устройства и штанги, фиксирующей загрузочные люки, - по одному ЗПУ;

на крытом вагоне-хоппере для цемента - на узел каждого штурвала разгрузочного люка и на каждый загрузочный люк - по одному ЗПУ;

на крытом вагоне для перевозки легковых автомобилей - на узлах дверей каждой торцевой площадки и переездной площадки - по одному ЗПУ;

на контейнерах - по одному ЗПУ на рукоятку, расположенную слева на правой створке двери, закрывающейся последней.

2.2. На вагонах других типов установка ЗПУ производится на места или узлы, специально предусмотренные для их пломбирования.

2.3. Места и схемы установки ЗПУ и закруток на вагоны и контейнеры устанавливаются перевозчиком.

2.4. Установка закруток на вагоны и контейнеры осуществляется в порядке, аналогичном предусмотренному пунктом 2.1 настоящих Правил.

III. Знаки, наносимые на ЗПУ

3.1. ЗПУ должны иметь следующие знаки:

буквенное сокращенное наименование перевозчика;

индивидуальный контрольный знак из семи цифр;

товарный знак предприятия-изготовителя;

последнюю цифру года выпуска ЗПУ;

название ЗПУ.

Необходимость нанесения дополнительной информации на ЗПУ определяется перевозчиком.

Применение ЗПУ с одинаковыми, а также неясными и неполными индивидуальными контрольными знаками не допускается.

3.2. ЗПУ с нанесенными на них контрольными знаками подлежат строгому учету изготовителем, перевозчиком, грузоотправителем и грузополучателем.

Операции в пути следования

Для обеспечения безопасности движения поездов, сохранности перевозимых грузов и своевременной доставки их по назначению в пути следования выполняется комплекс коммерческих операций.

К ним относятся **обязательные операции**: прием и сдача вагонов на технических станциях, осмотр поездов и вагонов в коммерческом отношении, учет передачи вагонов, контейнеров, экипировка рефрижераторных секций, обработка автономных рефрижераторных вагонов, водопой живности, сортировка мелких отправок и контейнеров, проверка положения негабаритных грузов при передаче их дорогами, перегрузка из вагонов одной колеи в вагоны другой, а также на другой вид транспорта, сдача и прием от других видов транспорта или от строящихся линий грузов, перевозимых в прямом смешанном сообщении, или с участием строящихся железнодорожных линий, таможенный досмотр на пограничных станциях, оформление таможенного транзита, таможенных деклараций и др.

Дополнительные операции: перегрузка из одного вагона в другой вследствие технических или коммерческих неисправностей, проверка и досылка груза, устранение коммерческих неисправностей, переадресовка и др. Необходимость этих операций возникает вследствие нарушения Технических условий размещения и крепления грузов и правил перевозок, превышения установленных скоростей при маневрах, взаимоотношениями поставщиков и потребителей продукции и др.

Досылка - это часть груза, не отправленного в вагоне с основной партией, перевозимой по одному перевозочному документу, и досылаемая отдельно. На досылаемую часть составляют новый перевозочный документ, адресуемый начальнику станции назначения основной отправки. В досылочном перевозочном документе указывают, что груз - это остаток от основной отправки (ее номер), а также станцию отправления и назначения, адрес и наименование получателя. К документам на основную отpravку прикладывают копию акта, который составляют при необходимости досылки.

При обнаружении на станции бездокументных грузов также составляют коммерческий акт и принимают меры для установления принадлежности, после чего их досылают по назначению.

Досылка на станцию назначения отдельных мест или части груза, оказавшегося без документов, производится по дорожной ведомости. Груз,

оказавшийся полностью без документов, досылают по накладной и дорожной ведомости. В этом случае отправителем указывается начальник станции, осуществляющий досылку, а получателем - начальник станции назначения.

Переадресовка грузов. Переадресовкой называется изменение станции первоначального назначения груза. Переадресовки значительно затрудняют работу дороги: возникают дополнительные пробеги вагонов, излишние операции. Поэтому переадресовку рассматривают как явление исключительное, требующее обоснования. Повторную переадресовку и переадресовку груза в обратном направлении Устав не допускает.

Организация коммерческого осмотра поездов и вагонов

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 - станции), 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 - отделение 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 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 технологическим процессом 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 обустройств допускается пропуск таких вагонов до ближайшей станции своей дороги, располагающей такими обустройствами. 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 опись - их фактическое наличие. 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 оттисках 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 сопредельную железную дорогу.

7.2. Учету в отчете формы КНО-5 подлежат все груженые 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 общее число вагонов с обнаруженными коммерческими неисправностями, угрожающими сохранности грузов и безопасности движения поездов 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 вагон не подлежит.

В графе "2" учитываются вагоны без запорно - пломбировочных устройств (пломб), если в вагонном листе есть отметка об их наложении, с отнесением ответственности на железную дорогу, где произошел срыв запорно - пломбировочных устройств (пломб).

В графе "3" учитываются вагоны с поврежденными и неисправными запорно - пломбировочными устройствами, пломбами (запорно - пломбировочные устройства, пломбы со следами повреждения, с неясными оттисками, если по ним нельзя установить наименование станции или железной дороги, наложившей пломбу (запорно - пломбировочное устройство). Вагоны с поврежденными пломбами (запорно - пломбировочными устройствами) относятся на ответственность железной дороги, допустившей их повреждение, а с неисправными пломбами (запорно - пломбировочными устройствами) - на ответственность железной дороги, наложившей такую пломбу (запорно - пломбировочное устройство).

В графе "4" учитываются вагоны, загруженные с нарушением ТУ, которые относятся на железные дороги, допустившие прием к перевозке грузов, погруженных в нарушение ТУ, или пограничные железные дороги, принявшие такие вагоны от сопредельных железных дорог.

В графе "5" учитываются вагоны с расстройством погрузки грузов на открытом подвижном составе при отсутствии нарушений требований ТУ (сдвиг груза; излом стоек, подкладок; нарушение крепления и т.п.), которые относятся на железную дорогу, где произошло расстройство погрузки как результат нарушения правил производства сортировочной и маневровой работы или нарушения режима ведения поезда.

В графе "6" указывается общее число вагонов, фактически отцепленных от поезда для устранения коммерческих неисправностей с отнесением его на ответственные железные дороги.

Примечание. Поскольку ряд коммерческих неисправностей по видам брака не расшифровывается, сумма вагонов, учтенных по графам 2, 3, 4, 5 может быть менее данных графы "1" отчета КНО-5.

7.5. Служба грузовой и коммерческой работы железных дорог анализирует поступившие со станций отчеты о вагонах с коммерческими неисправностями и не позднее 10 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 России от 29.12.1995 №ЦМ-360

III. Правила составления акта общей формы

3.1. Акт общей формы составляется на станциях для удостоверения следующих обстоятельств:

утраты документов, приложенных грузоотправителем к накладной, предусматриваемых соответствующими правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом;

задержки вагонов на станции назначения в ожидании подачи их под выгрузку по причинам, зависящим от грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования;

задержки груженых вагонов на промежуточных станциях из-за неприема их станцией назначения по причинам, зависящим от грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования, и отсутствия технических возможностей накопления вагонов на станции назначения;

задержки груженых вагонов, контейнеров на станции в случаях превышения фактической массы груза сверх допустимой грузоподъемности вагонов, контейнеров;

задержки подачи порожних вагонов грузоотправителю в соответствии с принятой заявкой на перевозку грузов по причинам, зависящим от грузоотправителя или владельца железнодорожного пути необщего пользования;

задержки приема от перевозчика грузополучателем, грузоотправителем, владельцем железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащих им или арендованных у перевозчика вагонов, контейнеров, а также порожних собственных, не принадлежащих перевозчику вагонов, контейнеров;

неочистки вагонов, контейнеров от остатков груза и мусора после выгрузки средствами грузополучателя (кроме случаев обнаружения в цистернах и бункерных полувагонах недослитых остатков груза в пунктах налива или на промывочно-пропарочных станциях);

неочистки наружной поверхности цистерн и бункерных полувагонов после налива и слива;

подачи перевозчиком неочищенных вагонов, контейнеров под погрузку средствами грузоотправителя;

отсутствия ЗПУ на вагоне, контейнере, несоответствия ЗПУ данным, указанным в накладной, неисправности, повреждения или замены ЗПУ, обнаружения в пути следования или на станции назначения ЗПУ на вагонах, контейнерах с неясно нанесенной информацией;

задержки по вине грузоотправителя, грузополучателя владельца железнодорожного пути необщего пользования принадлежащего

перевозчику локомотива, направленного для уборки вагонов в соответствии с уведомлением грузоотправителя, грузополучателя;

задержки груза в пути следования в случаях, указанных в правилах исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом;

задержки груза в пути следования в случае замены проводников грузоотправителей, грузополучателей;

обнаружения в пути следования неисправности вагонов, контейнеров (неисправное состояние ЗПУ, наличие признаков доступа к грузу через люки вагона, стенки вагона, контейнера), угрожающей безопасности движения и сохранности перевозимых грузов;

повреждения вагона, контейнера;

самовольного занятия перевозчиком вагонов, контейнеров принадлежащих грузоотправителю, грузополучателю, иным организациям или арендованных ими;

самовольного использования грузоотправителем, грузополучателем, иными организациями вагонов, контейнеров, принадлежащих перевозчику;

неподачи перевозчиком вагонов, контейнеров с грузами в случае уклонения грузополучателя от внесения платы за перевозку грузов и иных причитающихся перевозчику платежей;

простоя локомотива, принадлежащего перевозчику, в ожидании окончания операции по погрузке, выгрузке на перегонах, отдельных пунктах (разъезды, блокпосты, обгонные пункты), не открытых в установленном порядке для производства коммерческих операций;

отказа или уклонения грузоотправителя, грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования и других юридических и физических лиц от подписания документов, предусмотренных технологией работы железнодорожного транспорта (учетной карточки выполнения заявки на перевозку, накопительной карточки, акта о повреждении вагона, акта о повреждении контейнера, памятки приемосдатчика, ведомости подачи и уборки вагонов и других);

в других случаях, предусмотренных технологией работы железнодорожного транспорта и правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

3.2. Акт общей формы на станциях отправления, назначения и в пути следования составляется перевозчиком в необходимом количестве экземпляров.

3.2.1. При составлении акта общей формы в пути следования перевозчиком составляется, как правило, два экземпляра:

первый экземпляр акта общей формы прикладывается к перевозочному документу;

второй экземпляр акта общей формы хранится в делах перевозчика.

О составлении акта общей формы на оборотной стороне накладной в графе "Отметки перевозчика" делается отметка с указанием номера и даты составления акта общей формы, которая заверяется подписью уполномоченного представителя перевозчика.

При составлении акта общей формы в пути следования в случаях, указанных в правилах исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом аналогичная отметка делается на оборотной стороне дорожной ведомости с левой стороны свободного поля.

При составлении акта общей формы в пути следования в случае, последующего взимания с грузоотправителя штрафа за искажение в накладной наименования груза, особых отметок, сведений о грузах, акт общей формы составляется перевозчиком в трех экземплярах. Третий экземпляр акта общей формы прикладывается к коммерческому акту и вместе с документом, по которому производится взыскание штрафа, направляется в адрес грузоотправителя.

3.2.5. При составлении акта общей формы в случае обнаружения технической неисправности собственного порожнего вагона в пути следования и направлении собственного порожнего вагона в ремонт на основании уведомления ВУ-23м, акт общей формы составляется в количестве не менее четырех экземпляров, из которых первый экземпляр прикладывается к накладной, второй - к дорожной ведомости, третий экземпляр передается владельцу вагона или иному полномочному лицу, четвертый экземпляр остается на железнодорожной станции, на которой составлен акт. В акте общей формы указываются:

номер уведомления формы ВУ-23м;

наименования железнодорожной станции обнаружения технической неисправности и железнодорожной станции выполнения текущего отцепочного ремонта (железнодорожной станции ремонта);

описание технической неисправности и причины;

отметка, дающая право перевозчику на увеличение срока доставки в соответствии с пунктом 6.3 Правил исчисления срока доставки грузов железнодорожным транспортом, при выполнении ремонта на станции обнаружения технической неисправности;

отметка "Направлен для проведения текущего ремонта на железнодорожную станцию (указывается железнодорожная станция, на которой согласно уведомлению формы ВУ-23м будет осуществляться ремонт вагона)", если собственный порожний вагон направляется в ремонт на железнодорожную станцию, не являющуюся железнодорожной станцией обнаружения технической неисправности.

3.3. При перевозке груза с использованием электронной накладной акт общей формы, который должен прилагаться к перевозочному документу, составляется в электронном виде.

3.4. В акте общей формы должны быть изложены обстоятельства, послужившие основанием для его составления.

Если по договору перевозчика с грузоотправителем предусмотрена подача под погрузку средствами грузоотправителя неочищенных порожних вагонов, контейнеров, с открытыми люками, дверями, с неснятыми приспособлениями для крепления грузов, то в случае подачи таких вагонов, контейнеров под погрузку перевозчиком составляется акт общей формы. В акте общей формы указывается, что вагоны, контейнеры поданы под погрузку с согласия грузоотправителя, перечисляются номера вагонов, контейнеров, а также номер договора и дата его подписания.

Если акт общей формы составляется в случае задержки вагонов, контейнеров в пути следования при обстоятельствах, требующих увеличения срока доставки грузов, то в акте указывается причина и время задержки вагонов, контейнеров в пути.

При составлении акта общей формы в пути следования в случаях обнаружения вагонов, контейнеров с неисправным состоянием ЗПУ, наличием признаков доступа к грузу через люки вагона, стенки вагона, контейнера, а также с неисправностями, угрожающими безопасности движения и сохранности перевозимых грузов, в акте общей формы перевозчиком указываются сведения: об обнаруженных неисправностях, о результатах проверки грузов, о состоянии кузова вагона, контейнера, ЗПУ, замков, запоров на дверях и люках, а также о состоянии погрузки грузов, с указанием полноты загрузки вагона, равномерности поверхности грузов, числа ярусов в дверном пространстве и другие обстоятельства, вследствие которых вагон, контейнер, направляется на комиссионную проверку.

При составлении акта общей формы при перевозках автотракторной техники указываются повреждения техники, нестача деталей и узлов, а при нарушении отдельных мест с запасными частями и инструментом, если отсутствует опись - их фактическое наличие. При наличии признаков хищения они подробно описываются с указанием точного местоположения, размеров выемок груза, нарушения упаковки грузовых мест и прочих обстоятельств.

В актах общей формы указываются также способ устранения возможности доступа к грузу, сведения о ЗПУ наложенных на вагон, контейнер, автотракторную технику.

Если вагон поступил на станцию с неисправным ЗПУ, наличием признаков доступа к грузу через люки вагона, стенки вагона,

контейнера, уже оформленные актом общей формы на предыдущей станции и состояние вагона (груза) по сравнению с описанием в ранее составленном акте не изменилось, то новый акт общей формы повторно не составляется.

В акте общей формы, составленном для удостоверения обстоятельств, служащих основанием для взыскания:

платы за пользование вагонами, контейнерами, принадлежащими перевозчику - указывается причина задержки вагонов, контейнеров с указанием их номеров, времени начала и окончания задержки вагонов, контейнеров, других сведений, предусмотренных правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом;

платы за простой локомотива, принадлежащего перевозчику, в ожидании окончания операции по погрузке или выгрузке в случае подачи и уборки вагонов на перегоны, отдельные пункты (разъезды, обгонные пункты и другие), не производящие коммерческие операции, - указывается причина и время задержки локомотива.

3.5. Акт общей формы должен быть подписан перевозчиком, но не менее двух лиц, участвующих в удостоверении обстоятельств, послуживших основанием для его составления. Кроме этого, при перевозке груза с сопровождением и охраной грузоотправителями, грузополучателями, либо уполномоченными ими лицами, акт общей формы может подписываться также и лицом, сопровождающим и охраняющим груз.

Допускается оформление акта общей формы в пути следования одним уполномоченным представителем перевозчика на основании данных, передаваемых ему по телефону или радиосвязи. В этом случае первый экземпляр акта общей формы, прикладываемый к перевозочному документу, подписывается составившим его лицом с указанием фамилий, имен, отчеств и должностей уполномоченных представителей перевозчика, передавших сведения, удостоверяющие обстоятельства составления акта общей формы.

Второй экземпляр акта общей формы подписывается в установленном порядке всеми указанными в нем лицами.

При составлении акта общей формы в случае обнаружения технической неисправности собственного порожнего вагона в пути следования и направлении собственного порожнего вагона для производства ремонта допускается участие уполномоченных представителей владельца собственного порожнего вагона или иного полномочного лица.

До составления акта общей формы перевозчик направляет владельцу собственного порожнего вагона или иному полномочному лицу уведомление об обнаруженной технической неисправности собственного порожнего вагона в пути следования. Владелец собственного порожнего вагона или иное

полномочное лицо обязан направить своего представителя для участия в осмотре собственного порожнего вагона и составлении акта общей формы в течение 48 часов с даты получения уведомления. В случае, если в течение 48 часов представитель владельца собственного порожнего вагона или иного полномочного лица не явился, акт общей формы с записью о неприбытии владельца собственного порожнего вагона или иного полномочного лица составляется перевозчиком самостоятельно.

Срок доставки такого вагона удлиняется на время от момента уведомления перевозчиком владельца собственного порожнего вагона или иного полномочного лица до момента составления акта общей формы.

При несогласии с содержанием акта общей формы уполномоченный представитель владельца собственного порожнего вагона или иного полномочного лица вправе изложить свое мнение. В этом случае необходимо в акте общей формы напротив подписи указать: "С разногласиями" или "С возражением". Имеющиеся разногласия или возражения должны быть направлены перевозчику в день составления акта общей формы, либо не позднее следующих суток со дня составления акта общей формы. Один экземпляр акта передается владельцу собственного порожнего вагона или иному полномочному лицу.

Операции по прибытии, выгрузке и выдаче грузов

Виды информации о подходе поездов и грузов

Своевременная и правильная информация о подходе поездов к грузовой станции исключительно важна для организации маневровой и грузовой работы. На основе информации составляется план расформирования, очередность подачи вагонов, подготавливаются рабочая сила механизмы и др. Особенно важна информация о подходе груза на подъездных путях небольших предприятий, где нет постоянной рабочей силы и погрузочно-разгрузочных машин.

Каждая грузовая станция получает два вида информации о подходе поездов *предварительную и точную*.

Предварительную информацию — количество вагонов, следующих под выгрузку и погрузку на данную станцию, — передает отделение дороги за 12 ч с каждого направления. Более подробная информация передается по шестичасовым периодам. Она содержит: номера поездов, время их прибытия, общее число вагонов в них, вес и назначение. Такая информация на первый период поступает одновременно с заданием на смену.

Точную информацию в виде телеграмм - натуральных листов передают соседние крупные станции на все поезда, прибывающие в полную или

частичную переработку (кроме сборных). Телеграмма - натурный лист содержит сведения о составе поезда, предусмотренные формой натурального листа (ДУ-1). Содержание телеграммы в необходимых случаях дополняется другими данными (род груза, его особенности, получатель). Между грузовыми и сортировочными станциями, расположенными в одном узле, устанавливается взаимная передача периодической и текущей информации о подходе поездов и грузов.

Предварительная информация получателей о подходе груза производится по договорам, заключаемым между ними и дорогой. За предварительное уведомление о прибытии грузов с получателей взыскиваются сборы, предусмотренные тарифами.

Операции по прибытии, выгрузке и выдаче грузов

Цепочка на станции назначения выглядит так: прибытие, передача документов на раскредитование, уведомление о прибытии вагонов, раскредитование, уведомление о предстоящей подаче вагонов, приемосдаточные операции с открытием памятки приемосдатчика ГУ-45, выгрузка, уведомление грузополучателем станции об окончании грузовых операций, прием порожнего вагона с закрытием памятки приемосдатчика ГУ-45.

По прибытию документы разъединяются - вагонные листы и попутные акты общей формы ГУ-23 отдаются приемосдатчикам для проведения приемосдаточных операций. Дорожная ведомость и накладная передаются в ЛАФТО (если они бумажные). Электронные документы раскредитовываются работником ЛАФТО по безбумажной технологии, распечатывается железнодорожная накладная, по которой клиент принимает груз у перевозчика.

Перевозочные документы на груженные вагоны, прибывшие под выгрузку, поступают в СТЦ, где проводится натурная проверка наличия и соответствия документов вагонам и грузам.

Закончив натурную проверку, оператор СТЦ на всех накладных, дорожных ведомостях и вагонных листах ставит календарный штамп с датой фактического прибытия груза, в вагонном листе дополнительно указывается номер поезда и время прибытия.

После этого документы записываются в Книгу сдачи перевозочных документов (форма ГУ-48) по каждой отправке с указанием номера вагона и номера накладной.

Дорожные ведомости и накладные передают в ПАФТО, а вагонные листы – на грузовой район или в пункты выгрузки на местах общего

пользования. Документы на сборные вагоны, прибывшие для сортировки, передают приемосдатчикам грузосортировочной платформы.

В товарной конторе все прибывшие под выгрузку грузы регистрируют на основании данных перевозочных документов в Книге прибытия грузов (форма ГУ–42).

После записи отправки в Книгу прибытия на лицевой стороне дорожной ведомости проставляют порядковый номер, под которым отправка записана в Книге прибытия.

Получив из СТЦ вагонные листы, приемосдатчик готовит место для выгрузки грузов, устанавливает очередность разгрузки вагонов и знакомит комплексную механизированную бригаду с порядком выполнения работы.

По окончании расстановки вагонов приемосдатчик проверяет исправность ЗПУ и проводит наружный коммерческий осмотр вагона (или груза в открытом подвижном составе).

После коммерческого осмотра вагонов приемосдатчик снимает ЗПУ и дает указание бригадиру комплексной механизированной бригады приступить к выгрузке.

В процессе выгрузки приемосдатчик должен сличать данные вагонного листа с фактическим наличием груза, проверить при этом число мест груза, маркировку и исправность грузовых мест. Приемосдатчик следит за тем, чтобы груз был выгружен и уложен аккуратно, без повреждения и чтобы при этом обеспечивалась сохранность вагонов.

По окончании выгрузки и укладки груза приемосдатчик отмечает в вагонных листах место выгрузки грузов (номер склада, секции, места), время окончания грузовых операций и пересылает вагонные листы в товарную контору.

Вся выгрузка на местах общего пользования должна быть зарегистрирована в Книге выгрузки формы ГУ–44.

Оформление выдачи грузов в ЛАФТО называется *раскредитованием* перевозочных документов. Груз может быть выдан станцией назначения грузополучателю после внесения им платы за перевозку груза и иных причитающихся перевозчику платежей.

После раскредитования документов накладную выдают грузополучателю. Одновременно с накладной грузополучателю выдают пропуск (форма ГУ–43) для вывоза груза с территории грузового района.

Для вывоза со станции получатель предъявляет приемосдатчику накладную, пропуск. Убедившись в соответствии документов грузу, находящемуся на складе, а также в оплате сбора за хранение приемосдатчик выдает получателю груз. Выдав груз, приемосдатчик отмечает на обратной стороне накладной в графе «Отметка о выдаче груза» число и месяц выдачи,

количество мест и массу груза. Эта отметка считается подтверждением и датой фактической выдачи груза. В Книге выгрузки приемосдатчик указывает номер автомобиля и дату выдачи.

Порядок выдачи груза на станции назначения определяется Правилами выдачи грузов на железнодорожном транспорте (утв. приказом МПС РФ от 18 июня 2003 г. № 29).

Проверка состояния груза, массы и его количества на станции назначения

В соответствии со ст.41 Устава по просьбе грузополучателя перевозчик может принимать по договору участие в проверке состояния груза, его массы, количества мест в случаях своевременной доставки груза без признаков недостачи, повреждения, порчи или хищения. Результаты проверки оформляются в порядке, предусмотренном правилами составления актов на железнодорожном транспорте.

Проверка перевозчиком количества и состояния груза в случаях, предусмотренных ст.41 Устава, производится в следующем порядке.

- Грузы, перевозимые навалом, насыпью, масса которых определена взвешиванием, выдаются с проверкой массы на вагонных весах. При этом масса тары вагона принимается по трафарету на вагоне. При наличии вагонных весов у перевозчика или грузополучателя может производиться взвешивание тары вагона. Грузы, масса которых при отправлении была определена по обмеру, выдаются без проверки массы или с проверкой на вагонных весах. При отсутствии у грузополучателя и перевозчика на станции назначения вагонных весов перевезенные навалом, насыпью и прибывшие без признаков недостачи грузы выдаются без проверки массы.
- Тарные штучные грузы, масса которых при отправлении определена по стандарту и трафарету, выдаются с проверкой количества мест и массы или количества единиц груза только в поврежденных местах.
- Картофель, капуста и другие овощи, бахчевые культуры, перевозимые навалом, выдаются грузополучателю с проверкой их массы.

Выдача скоропортящихся грузов, перевозимых в упаковке, в т.ч. в ящиках открытого типа, масса которых определена при отправлении по трафарету или стандарту, осуществляется с проверкой количества мест груза и массы или количества единиц груза только в поврежденных местах.

- Пиломатериалы и лесоматериалы выдаются с проверкой их массы на вагонных весах. При перевозке грузов в пакетах с признаками технической или коммерческой неисправности их выдача производится с проверкой количества пакетов и состояния груза только в неисправных пакетах.

- Мясо и мясопродукты, перевезенные без упаковки, выдаются с проверкой массы груза (путем взвешивания на товарных весах) и количества мест в случаях, когда в накладной указано их число.

Масса грузов, перевозимых наливом, проверяется перевозчиком совместно с грузополучателем на вагонных весах для статического взвешивания или на вагонных весах в движении при условии, что все колеса цистерны одновременно находятся на грузоприемном устройстве весов, а при отсутствии весов - расчетным путем при помощи метрштока.

Грузы, перевозка которых допускается без ЗПУ, но с обязательным наложением закрутки, выдаются без участия перевозчика.

При выдаче груза без проверки состояния, массы и количества мест перевозчик по требованию грузополучателя обязан в графе оригинала накладной "Отметки о выдаче груза" сделать отметку следующего содержания:

- для грузов, прибывших в вагонах, контейнерах, опломбированных грузоотправителем, таможенным органом или иным органом государственного контроля, - "Груз по настоящей накладной прибыл в исправном вагоне, контейнере (не нужно зачеркнуть) №__ за исправными ЗПУ отправителя, таможенного органа или иного органа государственного контроля и выдан " " г. согласно ст.41 Устава без проверки";

- для грузов, перевозка которых допускается без ЗПУ, но с обязательным наложением закрутки, а также грузов, перевезенных в открытом подвижном составе, - "Груз по настоящей накладной прибыл в исправном вагоне № без признаков утраты, недостачи, порчи или повреждения и выдан " " г. согласно ст.41 Устава без проверки".

При выдаче груза с проверкой состояния, массы и количества мест перевозчик по требованию грузополучателя делает в соответствующей графе накладной "Отметки о выдаче груза" отметку в следующих случаях:

- при отсутствии обстоятельств для составления коммерческого акта: "Груз выдан верно, согласно перевозочным документам без претензий";

- при достоверности сведений, содержащихся в попутном коммерческом акте, - "Груз, согласно попутному коммерческому акту № от , составленному на станции , выдан верно";

- при установлении допустимого отклонения значения массы от указанного в перевозочных документах, т.е. если отклонение не превышает

нормы естественной убыли массы данного груза и значения предельного расхождения в определении массы груза нетто, а также при обнаружении излишка массы груза, не превышающего значения предельного расхождения в определении массы груза нетто: "При проверке массы груза " " г. она составила кг (цифрами и прописью)";

- при оформлении результатов проверки массы и количества мест груза в коммерческом акте в графе "Отметки перевозчика" накладной делается следующая запись - "Составлен коммерческий акт № от "_____ " г.

Предусмотренные Правилами отметки о выдаче удостоверяются подписью перевозчика, заверенной штампом.

Грузополучатель предъявляет перевозчику на станции назначения накладную для внесения отметок в день выгрузки или не позднее следующих за днем выгрузки суток.

Масса груза считается правильной (соответствующей сведениям в накладной), если разница между массой груза, определенной на станции отправления, и массой груза, определенной на станции назначения, не превышает значение предельного расхождения в результатах определения массы нетто такого груза и норму естественной убыли его массы. Нормы естественной убыли массы грузов исчисляются от массы нетто груза, указанной в накладной.

Недостача массы, превышающая значение предельного расхождения в результатах ее определения и норму естественной убыли, устанавливается как разность между данными, указанными в документах, и данными проверки массы на месте назначения (в пути следования) с учетом значения предельного расхождения в результатах определения массы и нормы естественной убыли.

При выдаче перевозчиком согласно ст.41 Устава грузов, перевозимых навалом и насыпью с перевеской на вагонных весах со съемным оборудованием, в том числе с овощными, хлебными щитами, а также утеплительными и прокладочными материалами, масса данного оборудования и материалов из массы груза нетто исключается.

Обнаруженные в процессе выгрузки перевозчиком в местах общего пользования излишки мест тарных штучных грузов остаются у перевозчика до выяснения их принадлежности. Если груз следовал под таможенным контролем, то перевозчик информирует об этом соответствующий таможенный орган.

Излишки массы груза, перевезенного навалом, насыпью, а также скоропортящегося груза, которому угрожает порча, выдаются грузополучателю под сохранную расписку вместе с основным количеством груза, указанного в накладной. Если груз следовал под таможенным контролем, то перевозчик

уведомляет об этом таможенный орган. Под сохранную расписку выдаются грузополучателю излишки при выгрузке груза в местах необщего пользования. В расписке грузополучателя должно быть предусмотрено обязательство неиспользования излишков и возврата их по первому требованию перевозчика. Результаты обнаружения излишков оформляются коммерческим актом.

Грузоотправитель после получения от перевозчика телеграммы об излишках грузов в 10-дневный, а по скоропортящимся грузам - в 4-дневный срок обязан сообщить перевозчику ответ, как распорядиться излишками груза. При неполучении ответа в указанные сроки грузы, выгруженные в местах общего пользования, подлежат реализации в установленном порядке. Грузы, выданные под расписку, остаются у грузополучателя.

В случае обнаружения на станции назначения недостачи, повреждения (порчи) груза или если такие обстоятельства зафиксированы в пути следования коммерческим актом, перевозчик обязан определить размер фактической недостачи, повреждения (порчи) груза и выдать грузополучателю коммерческий акт.

Если груз следовал под таможенным контролем, то перевозчик информирует об этом таможенные органы.

При необходимости проведения экспертизы перевозчик по своей инициативе или по требованию грузополучателя приглашает экспертов и (или) специалистов в соответствующей области. Результаты экспертизы оформляются в акте экспертизы, который выдается перевозчику для последующего его приложения к коммерческому акту.

Грузовые и коммерческие операции на путях необщего пользования

Характеристика и классификация подъездных путей

На железнодорожных путях необщего пользования начинается и завершается процесс перевозок около 80% общего объема грузов, перевозимых железнодорожным транспортом общего пользования. В основном грузятся и выгружаются массовые грузы (каменный уголь, черные металлы, лесоматериалы, минерально-строительные грузы и т.д.).

Железнодорожные пути необщего пользования — это железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных

пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд (ст.2 Устава).

Владелец инфраструктуры - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие инфраструктуру на праве собственности или на ином праве и оказывающие услуги по ее использованию на основании соответствующих лицензии и договора.

Владелец железнодорожного пути необщего пользования - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие на праве собственности или на ином праве железнодорожный путь необщего пользования, а также здания, строения и сооружения, другие объекты, связанные с выполнением транспортных работ и оказанием услуг железнодорожного транспорта.

Контрагент - грузоотправитель (грузополучатель), а также владелец железнодорожного пути необщего пользования, который в пределах железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего иному лицу, владеет складом или примыкающим к указанному железнодорожному пути своим железнодорожным путем необщего пользования.

Грузоотправители (грузополучатели), имеющие здания, сооружения, склады и погрузочно-разгрузочные площадки на принадлежащей им территории, в пределах которой расположены железнодорожные пути необщего пользования, принадлежащие владельцу инфраструктуры, именуются **пользователями железнодорожных путей необщего пользования**.

Конструкция и состояние сооружений железнодорожных путей необщего пользования и путевых устройств, согласно ст. 16 Федерального закона «О железнодорожном транспорте», должна соответствовать требованиям строительных норм и правил и обеспечивать пропуск вагонов с допустимой на железнодорожных путях общего пользования нормой технической загрузки, а также пропуск локомотивов, предназначенных для обслуживания железнодорожных путей необщего пользования.

Железнодорожные пути необщего пользования включают

- путевое хозяйство;
- складские сооружения;
- погрузочно-разгрузочные механизмы и устройства;
- весовые приборы и т.д.

Железнодорожные пути необщего пользования и расположенные на них сооружения и устройства должны обеспечивать маневровую и сортировочную работу в соответствии с объемом перевозок, ритмичную погрузку и выгрузку грузов, а также рациональное использование подвижного состава и его сохранность.

Железнодорожный путь необщего пользования имеет границу с железнодорожными путями общего пользования. Граница железнодорожного пути необщего пользования отмечается знаком «Граница железнодорожного подъездного пути». Место установки такого знака определяется владельцем инфраструктуры, к которой примыкает железнодорожный путь необщего пользования, по согласованию с владельцем этого пути.

Железнодорожного пути необщего пользования могут принадлежать владельцу инфраструктуры и другим юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям (ст.55,56 Устава).

Принадлежность железнодорожных путей необщего пользования определяет обязанности владельцев этих путей и перевозчиков по их техническому содержанию и текущему ремонту.

Владельцы или пользователи железнодорожных путей необщего пользования обеспечивают освещение данных путей в пределах занимаемой ими территории и фронтов погрузки-выгрузки грузов, а также проводят очистку путей от мусора и снега.

Подъездные пути различают *по схемам примыкания*:

- **тупиковые** - отличаются простой конфигурацией, требуют меньше капитальных затрат для строительства (по сравнению с кольцевыми схемами при одном примыкании), сокращают пробег вагонов и грузов по железнодорожным путям необщего пользования;

- **кольцевые** - применяются на железнодорожных путях необщего пользования машиностроительной и химической промышленности;

- **сквозные** - примыкают к нескольким станциям магистральных железных дорог, достоинством является возможность избегать угловых вагонопотоков и сократить пробег вагонов и грузов.

Железнодорожные пути необщего пользования различаются по характеру грузовой работы:

- предприятия добывающей промышленности с явным преобладанием погрузки по отношению к выгрузке (угольные шахты, рудники, торфодобывающие предприятия, карьеры строительных материалов и т.д.);

- предприятия обрабатывающей промышленности, которые характеризуются преобладанием выгрузки по отношению к погрузке (машиностроение, химические предприятия, предприятия строительной индустрии и т.д.);

- перевалочные пункты, базы государственного снабжения и Госагропрома и т.д., на которых нет явно выраженного преобладания погрузки или выгрузки.

Строительство новых и реконструкция действующих подъездных путей регламентируется соответствующими требованиями Устава (ст. 55-64) и

Правилами эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования.

Целесообразность строительства и открытия для эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования обосновывают эксплуатационной необходимостью и технико-экономическими расчетами. В процессе технико-экономических расчетов сравнивают различные конкурентоспособные варианты транспортных связей предприятия и магистральной железной дороги: помимо железнодорожных путей необщего пользования рассматривают автомобильный, трубопроводный, конвейерный и другие виды транспорта.

Примыкание железнодорожных путей необщего к железнодорожным путям общего пользования разрешает федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта (Министерство транспорта, ФАЖТ) по представлению начальника дороги (Н). Железнодорожные станции, к которым примыкают подъездные пути, называются *станциями примыкания*.

Железнодорожный путь необщего пользования считается принятым в постоянную эксплуатацию после выполнения всех предусмотренных работ и утверждения Инструкции о порядке обслуживания и организации движения поездов, а также договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и договора на подачу и уборку вагонов.

На каждый железнодорожный путь необщего пользования по окончании строительства и приема такого пути в эксплуатацию составляется Инструкция о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования.

Инструкцию разрабатывает и утверждает владелец инфраструктуры или владелец железнодорожного пути необщего пользования (утверждает по согласованию с владельцем инфраструктуры, к которой примыкает этот путь) в зависимости от того, кому он принадлежит.

Инструкция определяет положения, связанные с обеспечением безопасности движения, содержит данные о весовой норме и длине составов, скоростях движения, типах локомотивов, допускаемых к обращению на железнодорожном пути необщего пользования, о порядке маневровых передвижений, наличии и расположении сигналов, нормальном положении стрелок и т.д.

Инструкция пересматривается при изменении технического оснащения железнодорожного пути необщего пользования и технологии его работы.

Каждый железнодорожный путь необщего пользования должен иметь:

1) технический паспорт (технические характеристики рельсов, шпал, балласта, земляного полотна, искусственных сооружений, весовых приборов, устройств и механизмов, предназначенных для погрузки, выгрузки, очистки, промывки вагонов, маневровых устройств, горок, полугорок, вытяжных путей, устройств сигнализации, централизации, блокировки (СЦБ) и связи, используемых при поездной и маневровой работе, и др.);

2) план железнодорожного пути необщего пользования;

3) продольный профиль железнодорожного пути необщего пользования;

4) чертежи искусственных сооружений.

Порядок обслуживания и организации маневровой работы на железнодорожном пути необщего пользования, принадлежащем владельцу инфраструктуры, указывается в технико-распорядительном акте станции (ТРА) и прилагаемой ведомости железнодорожного пути необщего пользования.

Порядок обслуживания железнодорожного пути необщего пользования устанавливается его владельцем по согласованию с перевозчиком, осуществляющими перевозки по такому пути.

Железнодорожные пути необщего пользования, принадлежащие предприятиям и организациям, обслуживаются собственными локомотивами. При отсутствии своего локомотива у предприятия (организации) подача и уборка вагонов и маневровая работа производится локомотивом перевозчика (владельца инфраструктуры) за плату, установленную тарифом в Тарифном руководстве №2.

После открытия для эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования владельцы инфраструктур и владельцы этих путей вступают в определенные отношения. Необходимость разработки и регламентирования этих взаимоотношений определенными нормами обусловливается тем, что технические средства владельцев инфраструктуры (вагоны) некоторое время находятся в ведении владельцев железнодорожных путей необщего пользования. Возникает ответственность владельца железнодорожного пути необщего пользования за правильное использование вагонов по времени и грузоподъемности и за их сохранность. Для обеспечения сохранности вагонов должны выполняться определенные формальности при передаче грузов с магистрального транспорта на железнодорожный путь необщего пользования и обратно.

Вид (форма) договора (на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов) определяется в зависи-

мости от принадлежности железнодорожного пути необщего пользования и локомотива, обслуживающего этот путь (ст. 55-56 Устава).

Отношения между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования, имеющими на праве собственности железнодорожный путь необщего пользования, примыкающий к железнодорожному пути необщего пользования основного владельца, по поводу эксплуатации такого железнодорожного пути регулируются ***договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования.***

Договоры на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования заключаются

- между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования при обслуживании такого пути локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования;

- между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования при обслуживании такого пути локомотивом перевозчика;

- между перевозчиком и контрагентом, при обслуживании его локомотивом перевозчика. В этом случае договор может быть заключен только при согласии основного владельца железнодорожного пути необщего пользования на пропуск вагонов для перевозок контрагента по своей территории. Согласие удостоверяется подписью и печатью указанного владельца железнодорожного пути необщего пользования в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования.

Подача и уборка вагонов пользователю или контрагенту, который в пределах железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего владельцу инфраструктуры или иному владельцу железнодорожного пути необщего пользования, имеет склады и погрузочно-разгрузочные площадки, регулируются договорами на подачу и уборку вагонов.

Договоры на подачу и уборку вагонов заключаются

- между перевозчиком и пользователем железнодорожного пути необщего пользования при обслуживании его локомотивом перевозчика;

- между перевозчиком и пользователем железнодорожного пути необщего пользования при обслуживании такого пути локомотивом пользователя;

- между перевозчиком и контрагентом при обслуживании его локомотивом перевозчика. В этом случае договор может быть заключен только при согласии основного пользователя железнодорожного пути необщего пользования на подачу и уборку вагонов к местам погрузки, выгрузки контрагента. Согласие удостоверяется подписью и печатью

основного пользователя железнодорожного пути необщего пользования в договоре на подачу и уборку вагонов.

Взаимоотношения перевозчиков существенно усложняются, когда на подъездном пути помимо основного ветевладельца располагаются его субклиенты или контрагенты.

В этом случае отношения между контрагентом и владельцем железнодорожного подъездного пути, примыкающего к железнодорожным путям общего пользования, регулируются заключенным между ними договором. А отношения между контрагентом и перевозчиком при обслуживании подъездного пути локомотивами, принадлежащими перевозчику, регулируются договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договором на подачу и уборку вагонов. Эти договоры могут быть заключены только при согласии владельца подъездного пути (ст. 60 Устава).

Если контрагента обслуживают локомотивы, принадлежащие владельцу подъездного пути, внесение перевозчику платы за пользование вагонами, контейнерами за время их нахождения у контрагента осуществляется владельцем

подъездного пути, если иное не установлено договором между перевозчиком, владельцем подъездного пути и контрагентом (ст. 60 часть 2 Устава).

Договоры на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и договоры на подачу и уборку вагонов должны учитывать технологию функционирования станции, к которой примыкает железнодорожный путь необщего пользования, и технологию функционирования железнодорожного пути необщего пользования, а в соответствующих случаях - единые технологические процессы работы железнодорожных путей необщего пользования и станции примыкания (ст.58 Устава).

Указанными договорами устанавливается

- порядок передачи уведомлений о времени подачи вагонов;
- порядок подачи и уборки вагонов;
- технологические сроки оборота вагонов, контейнеров на железнодорожных путях необщего пользования.

Классификация опасных грузов, их свойства и специальные условия перевозки

Классификация и основные свойства опасных грузов

К опасным грузам относятся вещества, материалы, изделия, отходы производства и иной деятельности, которые в силу присущих им свойств и особенностей при наличии определенных факторов в процессе транспортирования, при производстве погрузочно-разгрузочных работ и хранении могут нанести вред окружающей природной среде, послужить причиной взрыва, пожара или повреждения транспортных средств, устройств, зданий и сооружений, а также гибели, травмирования, отравления, ожогов или заболевания людей, животных и птиц.

Опасные грузы в соответствии с международными требованиями, установленными Типовыми правилами ООН (Рекомендации по перевозке опасных грузов) классификации веществ и изделий, по характеру опасных свойств подразделяются на следующие классы:

Класс 1	Взрывчатые вещества и изделия
Класс 2	Газы
Класс 3	Легковоспламеняющиеся жидкости
Класс 4.1	Легковоспламеняющиеся твердые вещества, самореактивные вещества и твердые десенсибилизированные взрывчатые вещества
Класс 4.2	Самовозгорающиеся вещества
Класс 4.3	Вещества, выделяющие воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой
Класс 5.1	Окисляющие вещества
Класс 5.2	Органические пероксиды
Класс 6.1	Ядовитые (токсичные) вещества
Класс 6.2	Инфекционные вещества
Класс 7	Радиоактивные материалы
Класс 8	Едкие (коррозионные) вещества
Класс 9	Прочие опасные вещества и изделия.

К опасным грузам **класса 1** относятся: взрывчатые вещества и изделия со взрывчатыми веществами, пиротехнические вещества, составы и изделия.

Взрывчатые вещества и изделия характеризуется их способностью к взрыву - процессу мгновенного или быстропротекающего физико-химического изменения состояния (реакции, превращения) вещества, сопровождающегося выделением значительного количества энергии (прежде всего тепловой), образованием и распространением в пространстве резкого скачка избыточного давления и воздушной ударной волны, дроблением

окружающей среды и разбросом осколков и отдельных обломков на значительное расстояние.

Взрывчатые материалы представляют особую опасность, обладают способностью принести значительный ущерб жизни и здоровью людей, повреждения и разрушения жилых и производственных объектов, транспортной инфраструктуры. В зависимости от процесса протекания физико-химической реакции во ВМ они подразделяются на детонирующие или дефлагрирующие взрывчатые материалы. В детонирующих ВМ реакция происходит при ударно-волновом возбуждении и его перемещении в веществе со сверхзвуковой скоростью (детонации). В дефлагрирующих ВМ реакция происходит в виде быстрого горения (дефлаграции), хотя по внешнему эффекту она может выглядеть как взрыв, в результате которого давление газов значительно повышается и в окружающей среде возникает ударная волна. Поэтому для инициирования взрывов применяются или детонаторы - для возбуждения детонации, или воспламенители - для начала дефлаграции в цепи взрывателя ВМ.

По характеру и скорости физико-химического превращения ВМ подразделяются на 4 группы:

Иницирующие ВМ - применяемые для инициирования детонации в других ВМ. Они обладают наиболее высокой чувствительностью к простейшим внешним начальным импульсам (воздействиям) - удару, наколу, проколу, прострелу, трению, нагреву, искре, огню и наибольшей (сверхзвуковой) скоростью детонации (гремучая ртуть, озид свинца, тетразен, тринитрорезорцинат свинца - ТНРС). Иницирующие ВМ в чистом виде, как правило, не применяются.

Бризантные ВМ - обладают большой скоростью детонации (до 8,5 км/с) и способны производить при взрыве местное дробление среды. Они могут быть повышенной мощности (тетрил, тен, гексоген и др.), нормальной (тротил, пикрин и др.) и пониженной мощности (аммониты и аммоналы).

Метательные ВМ - способны к горению с образованием большого количества газообразных продуктов, энергия которых используется для метания пуль, снарядов и т.п. (дымные и бездымные пороха, пороховые ракетные топлива, а также другие смеси).

Пиротехнические ВМ - предназначены для снаряжения изделий в целях получения различных зажигательных, осветительных и сигнальных эффектов, взрывных фейерверков. Они, как правило, обладают низкой чувствительностью к различным возмущающим воздействиям.

Таким образом, основными свойствами ВМ, влияющими на безопасность их перевозки железнодорожным транспортом являются:

чувствительность к внешним воздействиям (начальному импульсу), и способность к инициированию детонации;
способность к детонированию и взрыву;
воспламеняемость с последующим взрывом.

При этом чувствительность ВМ к внешним воздействиям (начальному импульсу) является одной из основных характеристик, определяющих возможность и условия их транспортирования.

В соответствии с перечисленными основными свойствами, влияющими на безопасность транспортирования ВМ, их класс подразделяется на 6 подклассов.

К подклассу 1.1 относят вещества и изделия, которые характеризуются опасностью взрыва массой (взрыв массой - взрыв, который практически мгновенно распространяется на весь груз).

К подклассу 1.2 относят вещества и изделия, которые характеризуются опасностью разбрасывания, но не создают опасности взрыва массой.

К подклассу 1.3 относят вещества и изделия, которые характеризуются пожарной опасностью, а также незначительной опасностью взрыва, незначительной опасностью разбрасывания, либо тем и другим, но не характеризуются опасностью взрыва массой: при горении которых выделяется значительное тепловое излучение, или которые, загораясь одно за другим, характеризуются незначительным взрывчатым эффектом, разбрасыванием, либо тем и другим.

К подклассу 1.4 относят взрывчатые вещества и изделия, представляющие лишь незначительную опасность взрыва в случае воспламенения или инициирования при перевозке. Действие взрыва ограничивается грузовым местом, при этом не ожидается выброса осколков значительных размеров или на значительное расстояние. Внешний пожар не должен служить причиной практически мгновенного взрыва почти всего содержимого упаковки.

К подклассу 1.5 относят вещества очень низкой чувствительности, которые характеризуются опасностью взрыва массой, но обладают настолько низкой чувствительностью, что существует очень малая вероятность их инициирования или перехода от горения к детонации при нормальных условиях перевозки. Минимальное требование для этих веществ - они не должны взрываться при испытании на внешнее воздействие огня.

К подклассу 1.6 относят изделия чрезвычайно низкой чувствительности, которые не характеризуются опасностью взрыва массой. Эти изделия содержат только крайне нечувствительные к детонации вещества и характеризуются ничтожной вероятностью случайного инициирования или распространения взрыва.

Опасные грузы класса 1 в каждом подклассе в зависимости от их свойств, назначения и возможности совместной перевозки разделяются на группы совместимости, обозначенные буквами от А до № (кроме I, M), а также S.

Для грузов данного класса классификационный шифр состоит из номера класса, подкласса и группы совместимости.

В одном вагоне, а также в одном специализированном контейнере допускается совместная перевозка:

- грузов одной и той же группы совместимости и одним и тем же номером подкласса;
- грузов одной группы совместимости, но разных подклассов в соответствии с требованиями к перевозке, установленными для груза, имеющего меньший номер подкласса, при этом грузы подкласса 1.5 приравниваются к грузам подкласса 1.1;
- грузов групп совместимости C, D и E в соответствии с требованиями, установленными для груза подкласса с меньшим номером и отнесенного к группе совместимости E (если перевозится груз этой группы) или C;
- грузов группы совместимости S совместно с грузами других групп совместимости, кроме A и L.

Грузы группы совместимости L не должны перевозиться с грузами других групп совместимости. Более того, совместная перевозка грузов группы L разрешается только в случае, если они относятся к одному и тому же виду.

Грузы группы совместимости N, как правило, не должны перевозиться с грузами других групп совместимости, кроме S. Однако если такие грузы перевозятся совместно с грузами групп совместимости C, D и E, то грузы группы совместимости N следует рассматривать как грузы, относящиеся к группе совместимости D.

При представлении предложений о дополнении Условий совместимости при перевозке ВМ вышеуказанные условия должны строго соблюдаться.

К классу 2 относят вещества, отвечающие хотя бы одному из следующих условий:

- абсолютное давление паров при температуре 50° С не менее 300 кПа (3 кгс/см²);
- при температуре 20° С и нормальном давлении 101,3 кПа являются полностью газообразными, а также содержащие их изделия.

Основным физическим свойством ОГ класса 2 (газов) является их способность к расширению, т.е. способность занимать как можно больший объем. При этом способность газов к расширению находится в прямой зависимости от их температуры и увеличивается при ее повышении. С увеличением температуры газа одновременно увеличивается и его давление в ограниченных объемах (плотно закрытых сосудах, емкостях и т.п.), что может привести к их разгерметизации и даже разрушению.

Технически важные для промышленного использования газы производятся, потребляются, хранятся и транспортируются в сжатом или сжиженном состоянии. Сжижение газа достигается путем его охлаждения и сильного сжатия. При этом для каждого газа существует своя определенная температура, при которой можно превратить газ в жидкость при помощи давления. При температуре более высокой газ остается веществом газообразным, и ни при каком давлении не превращается в жидкость.

Определенная температура, при которой газ можно превратить в жидкость, называется критической температурой ($T_{кр}$), а давление - критическим давлением газа ($P_{кр}$).

Сжатые или сжиженные газы всегда хранятся и транспортируются при определенных температурах и под избыточным (повышенным) давлением. Поэтому их перевозка требует специального подвижного состава, особой прочности, изотермичности и герметичности цистерн или тары и упаковки. Кроме того, большинство газов обладают высокими токсичными свойствами, способностью создания взрывоопасной концентрации газовой смеси и ее объемного воспламенения (мощного взрыва). В зависимости от этих основных опасных свойств класс 2 (СГ) подразделяется на 3 подкласса:

К подклассу 2.1 относят неядовитые газы, образующие воспламеняющиеся смеси с воздухом.

К подклассу 2.2 относят газы, являющиеся невоспламеняющимися и неядовитыми.

К подклассу 2.3 относят ядовитые газы, среднесмертельная (летальная) концентрация ЛК50 которых не превышает 5 дм³/м³.

Вещества и изделия класса 2 подразделяются на группы:

Сжатые газы - газы с критической температурой ниже 20°C.

Сжиженные газы - газы с критической температурой не менее 20°C.

Охлажденные жидкие газы - газы, которые из-за своей низкой температуры при перевозке частично находятся в жидком состоянии.

Газы, растворенные под давлением - газы, которые при перевозке растворены в каком-либо растворителе.

Аэрозольные упаковки и емкости малые, содержащие газ (газовые баллончики).

Другие изделия, содержащие газ под давлением.

Газы, не находящиеся под давлением, на которые распространяются особые правила (образцы газов).

Таким образом, общим опасным свойством при перевозке газов является возможное быстрое увеличение давления в упаковке, таре, цистерне при повышении температуры, их разгерметизация и выброс в атмосферу токсичных веществ, возможность воспламенения, взрыва и пожара.

При авариях сжатые ядовитые газы образуют только одно облако, а сжиженные - первичное и вторичное химически заряженные облака с поражающими концентрациями, распространяющимися на достаточно большие расстояния. Это создает значительные трудности для локализации аварий и защиты людей.

Порожние цистерны из-под воспламеняющихся газов также представляют повышенную опасность из-за возможности образования взрывоопасной смеси газа с воздухом (ГВС). Поэтому обращение с ними должно быть таким же, как и с наполненными.

К классу 3 относят легковоспламеняющиеся жидкости, температура вспышки которых не более 60° С в закрытом сосуде.

Общим свойством ОГ класса 3 является их способность в случае утечки создавать над поверхностью горючую концентрацию паров при любых температурах окружающей среды и легко воспламеняться или взрываться на воздухе от кратковременного воздействия даже слабых источников зажигания с низкой энергией (электрического разряда, искры, спички, тлеющей сигареты, зажигалки, нагретого тела и поверхности и т.п.). При этом горючая концентрация паров может распространяться от места возникновения на расстояние более 2 км. Поэтому условия перевозки легковоспламеняющихся жидкостей и безопасности обращения с ними должны быть такими же, как и с перевозимыми газами.

К классу 3 относятся: бензин, газоконденсат, растворители, керосин, лаки, краски, масла, нефть, различные виды жидкого топлива, фракции и эфиры, спирты, парфюмерные продукты, содержащие легковоспламеняющиеся жидкости.

ЛВЖ характеризуются в основном температурой вспышки в закрытом или открытом сосуде, а также температурой кипения.

Температура вспышки (Твсп) - наименьшая температура, при которой над поверхностью горючего вещества образуется концентрация паров или газов, способных вспыхнуть в воздухе от кратковременного воздействия внешнего источника зажигания с низкой энергией.

Температурой кипения (Ткип) называется температура, при которой происходит интенсивное испарение жидкости и давление насыщенного пара

достигает величины **760 мм рт.ст.** С увеличением температуры концентрация и давление насыщенного пара возрастают.

К классу 4.1 относят:

- легковоспламеняющиеся твердые вещества и изделия, которые могут воспламеняться от кратковременного воздействия источника огня или возгораться при трении;
- саморазлагающиеся вещества, т.е. вещества, склонные к экзотермическому разложению без доступа воздуха;
- взрывчатые вещества, увлажненные таким количеством воды, спирта или содержащие такое количество пластификатора или флегматизатора, которые могут подавлять взрывоопасность.

К **классу 4.2** относят пирофорные вещества (вещества, быстро воспламеняющиеся на воздухе); другие вещества и материалы, которые способны самопроизвольно нагреваться до возгорания.

К **классу 4.3** относят вещества, которые при температуре $20\pm 5^\circ\text{C}$ при взаимодействии с водой выделяют самовоспламеняющиеся газы или воспламеняющиеся газы в опасных количествах с интенсивностью не менее $1\text{ дм}^3/(\text{кг}\cdot\text{ч})$.

Основным свойством ОГ классов 4.1, 4.2, 4.3 является их способность химически превращаться (разлагаться) и загораться в результате трения, нагревания, воздействия тепла или открытого огня, активного поглощения или воздействия воздуха, влаги и других веществ. Они также способны к выделению токсичных газов, самовоспламенению, взрыву, пожару.

К **классу 4.1** относятся: вата, лен, пакля, пенька, сено, солома, кино и фотопленка, нитроцеллюлоза, спички, сера, фосфор красный, целлулоид, порошкообразные металлы и другие ЛВТ.

К **классу 4.2** относятся: фосфор белый или желтый, хлопок-сырец, волокна и ткани обмасленные, порошкообразные соединения и смеси различных химических элементов и другие.

К **классу 4.3** относятся: алюминия-, бария-, кальция карбиды и гидриды; фосфиды калия, кальция, магния, натрия, олова, цинка и сплавы других химических элементов.

К **классу 5.1** относят окисляющие вещества, поддерживающие горение, вызывающие и (или) способствующие воспламенению других веществ в результате экзотермической окислительно-восстановительной реакции.

К **классу 5.2** относят органические вещества, имеющие в своей структуре пероксигруппу и являющиеся производными водорода пероксида, в молекуле которого один или два атома водорода замещаются органическим радикалом.

Органические пероксиды - это термически нестабильные вещества, которые при нормальной или повышенной температуре способны развивать самоускоряющуюся экзотермическую реакцию. Разложение может быть вызвано теплом, контактом с примесями (например, с кислотами, соединениями тяжелых металлов, аминами), трением или ударом. Скорость разложения зависит от состава органического пероксида и увеличивается с возрастанием температуры. При разложении могут выделяться газы, вредные для здоровья или воспламеняющиеся. Многие органические пероксиды активно горят. Некоторые органические пероксиды могут разлагаться со взрывом, а особенно в закрытом пространстве. Отдельные пероксиды, даже при непродолжительном воздействии, способны вызывать серьезные повреждения роговой оболочки глаза и кожи.

К классу 6.1 относят ядовитые (токсичные) вещества, о которых на основе данных о воздействии на людей или результатов экспериментов, произведенных на животных, известно, что они могут причинить вред здоровью или привести к смерти человека при попадании через дыхательные пути (в виде паров, пыли или аэрозолей), кожу или органы пищеварения при однократном или кратковременном воздействии в относительно небольших количествах, показатели токсичности которых не превышают значений:

- среднесмертельная (летальная) доза ЛД₅₀: при введении в желудок твердых веществ - 200 мг/кг, жидкостей - 500 мг/кг; при нанесении на кожу - 1000 мг/кг;
- среднесмертельная концентрация ЛК₅₀ при вдыхании пыли или аэрозвеси 10 мг/дм³.

К классу 6.2 относят такие вещества, которые содержат патогенные микроорганизмы (включая бактерии, вирусы, риккетсии, паразиты и грибки) или их рекомбинанты (гибриды или мутанты), о которых известно или есть основания полагать, что они являются возбудителями инфекционных заболеваний животных или человека.

К классу 7 относят радиоактивные вещества, удельная активность которых превышает 70кБк/кг (2 нКи/г), и изделия, содержащие такие вещества.

Основными свойствами ОГ класса 7 является их способность к радиоактивному (ионизирующему) излучению, поражающему (разлагающему) живые клетки и ткани организма. К ним относятся: радий, уран, плутоний, тритий, их многочисленные изотопы и сплавы, ядерное топливо, в том числе отработанное, и др. Нарушение при транспортировке РМ целостности радиационных транспортных упаковок (РТУ), в которых они перевозятся, может оказать серьезное воздействие на здоровье и безопасность

работников транспорта и населения на прилегающих к зоне аварии территориях.

К классу 8 относят едкие и коррозионные вещества, которые действуют на живую кожную ткань, слизистые оболочки и глаза или в случае утечки могут вызвать повреждение других грузов или транспортных средств, или вызвать их разрушение и тем самым создать другие виды опасности.

К классу 9 относят вещества и изделия, которые во время перевозки представляют опасность, не подпадающую под определение других классов. Класс 9 включает наряду с другими:

- вещества, опасные для окружающей природной среды;
- вещества, перевозимые при повышенной температуре (жидкости - не ниже 100° С и твердые вещества - не ниже 240° С);
- генетически измененные микроорганизмы или организмы, не попадающие под критерии класса 6.2 (инфекционные вещества).

Тара, упаковка и маркировка

Опасные грузы должны предъявляться грузоотправителями к перевозке в таре и упаковке, предусмотренных стандартами или техническими условиями на данную продукцию и ГОСТ 26319 - 84 «Грузы опасные. Упаковка».

Тара и упаковка должны быть прочными, исправными, полностью исключать утечку и просыпание груза, обеспечивать его сохранность и безопасность перевозки. Материалы, из которых изготовлены тара и упаковка, должны быть инертными по отношению к содержимому.

Опасные грузы, которые выделяют легковоспламеняющиеся, ядовитые, едкие, коррозионные газы или пары, грузы, которые становятся взрывчатыми при высыхании или могут опасно взаимодействовать с воздухом и влагой, а также грузы, обладающие окисляющими свойствами, должны быть упакованы герметично.

Опасные грузы в стеклянной таре должны быть упакованы в прочные ящики (деревянные, полимерные, металлические) с заполнением свободного пространства соответствующими негорючими прокладочными и впитывающими материалами. Грузы в мелкой расфасовке, перевозимые как неопасные, допускается упаковывать в ящики из гофрированного картона.

Ящики должны иметь обечайки, вкладыши, перегородки, решетки, прокладки, амортизаторы.

Стенки ящиков должны быть выше закупоренных бутылей и банок на 5 см. При перевозке мелкими отправлениями опасные грузы в стеклянной таре должны быть упакованы в плотные деревянные ящики с крышками. Опасные грузы в металлических или полимерных банках, бидонах и канистрах должны быть дополнительно упакованы в деревянные ящики или обрешетки.

Опасные грузы в мешках и ящиках из гофрированного картона, если такая упаковка предусмотрена стандартами или техническими условиями на продукцию, должны перевозиться повагонными отправками. При перевозке мелкими отправлениями опасные грузы в мешках должны быть упакованы в жесткую транспортную тару (металлические или фанерные барабаны, бочки, деревянные или металлические ящики).

При предъявлении к перевозке жидких опасных грузов тара должна наполняться до нормы, установленной стандартами или техническими условиями на данную продукцию.

Совместная упаковка в одном грузовом месте допускается только для тех опасных грузов, которые разрешены к совместной перевозке в одном вагоне согласно приложениям 4 и 5 ППОГ. При этом каждое вещество упаковывается отдельно в соответствии со стандартами или техническими условиями на это вещество. Упакованные вещества помещаются в плотный деревянный ящик с гнездами. Дно ящика, свободные промежутки в гнездах, а также свободное пространство под крышкой заполняются соответствующим мягким негорючим упаковочным материалом. Ящик прочно закрывается крышкой. **Масса брутто такого места не должна превышать 50кг.**

Все совместно упакованные вещества должны быть поименованы в накладной с указанием массы каждого вещества.

Опасные грузы, разрешенные к перевозке в контейнерах, должны быть упакованы так же, как при перевозке в крытых вагонах.

Опасные грузы, следующие в районы Крайнего Севера и труднодоступные районы, должны иметь тару и упаковку в соответствии с ГОСТ 15846-2002 «Продукция, отправляемая в районы Крайнего Севера и труднодоступные районы. Упаковка, маркировка, транспортирование и хранение».

На грузовые места с опасными грузами должна быть нанесена транспортная маркировка в соответствии с Правилами перевозок грузов.

На каждое грузовое место, кроме маркировки, отправитель обязан нанести маркировку, характеризующую вид и степень опасности груза и содержащую:

- знаки опасности в соответствии с Алфавитным указателем;
- наименование груза согласно Алфавитному указателю ППОГ (при совместной упаковке в одном грузовом месте нескольких опасных грузов наименование наносится для каждого груза);
- классификационный шифр;
- номер ООН.

Все опасные грузы, перевозимые железнодорожным транспортом, имеют классификационный шифр.

Для грузов **класса 1 (ВМ)** классификационный шифр состоит из трех знаков (первый знак – цифра 1, указывает на класс груза, второй знак – цифры от 1 до 6, указывают на подкласс груза, третий знак – латинская буква от А до N или S, указывает на группу совместимости груза, определяющую возможность совместной перевозки).

Для грузов **2 – 9 классов** классификационный шифр состоит из четырех цифр (первая – класс груза, вторая – подкласс, третья – категория опасности, четвертая – степень опасности).

Пример 1:

Порох бездымный, классификационный шифр 1.3С

- класс 1 – взрывчатые материалы;
- подкласс 3 – взрывчатые материалы пожароопасные, не взрывающиеся массой;
- группа совместимости С – метательные взрывчатые вещества и другие взрывчатые вещества или изделия их содержащие, допускается совместная перевозка в одном вагоне или специализированном контейнере с грузами, имеющими аналогичную группу совместимости с одним и тем номером подкласса, с грузами групп совместимости D и E в соответствии с требованиями, установленными для грузов с меньшим номером подкласса.

Пример 2:

Хлора трифторид, классификационный шифр 2243

- класс 2 – газы сжатые, сжиженные и растворенные под давлением;
- подкласс 2 – невоспламеняющиеся ядовитые газы (основной характер опасности);
- категория опасности 4 – окисляющее, едкое и (или) коррозионное (дополнительный характер опасности);
- степень опасности 3.

Нанесение знаков опасности производится: на ящиках и транспортных пакетах – на трех поверхностях (боковой, торцевой и верхней); на бочках – на одном из днищ и обечайке (цилиндрической части); на кипах и тюках – на торцевой и боковой поверхностях; на других видах тары (баллонах и др.) – в наиболее удобных местах, хорошо видимых при размещении в вагоне.

Знаки опасности из бумаги и картона прикрепляются к таре клеями. Знаки из ткани пришиваются. Знаки из фанеры, металла, пластмассы прикрепляются болтами, шурупами, гвоздями, а также проволокой, если применить другой способ прикрепления невозможно (грузы в баллонах и др.).

Непосредственно на тару и упаковку знаки наносятся краской по трафарету. При совпадении цвета знака с цветом тары упаковки знак наносится на контрастный фон.

Знаки опасности разделяются на: основной, характеризующий основной вид опасности и соответствующий классу (подклассу), к которому отнесен груз; дополнительный, характеризующий вид дополнительной опасности.

Если груз обладает несколькими видами опасности, то грузо-отправитель обязан нанести на упаковку все знаки, соответствующие этим видам опасности. Номер подкласса в этом случае наносится только на основной знак опасности.

При совместной упаковке опасных грузов различных классов на грузовое место должны наноситься знаки опасности, соответствующие каждому грузу.

При перевозке опасных грузов в транспортных пакетах знаки опасности должны быть нанесены как на упаковку, так и на пакеты, если в сформированном пакете знаки опасности, нанесенные на упаковках, не видны.

Знаки опасности

Знаки опасности, соответствующие классу и подклассу, к которому отнесен данный груз, наносят на транспортную тару и транспортные средства с опасными грузами. Если груз обладает несколькими видами опасности, на упаковку и транспортные средства наносят все знаки, соответствующие этим видам опасности.

Для обеспечения легкой распознаваемости упаковок (рис. 1, 2) и транспортных средств (рис. 3) с опасными грузами экспертами ООН на основании классификации опасных грузов разработана система знаков опасности. Для этого использованы форма, цвет и символы опасности, указание классов и подклассов опасности и другие информационные элементы

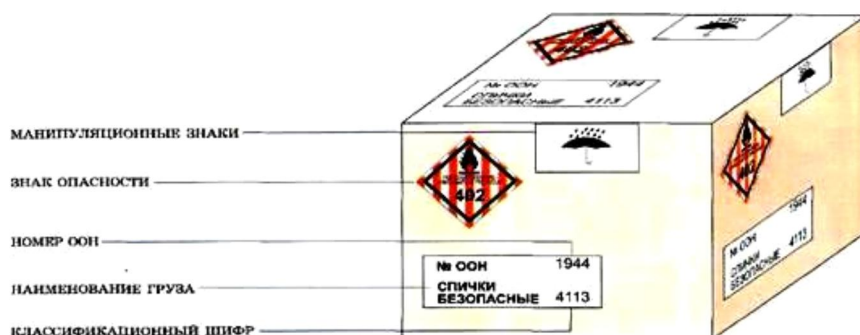


Рис. 1 Нанесение маркировки на тару

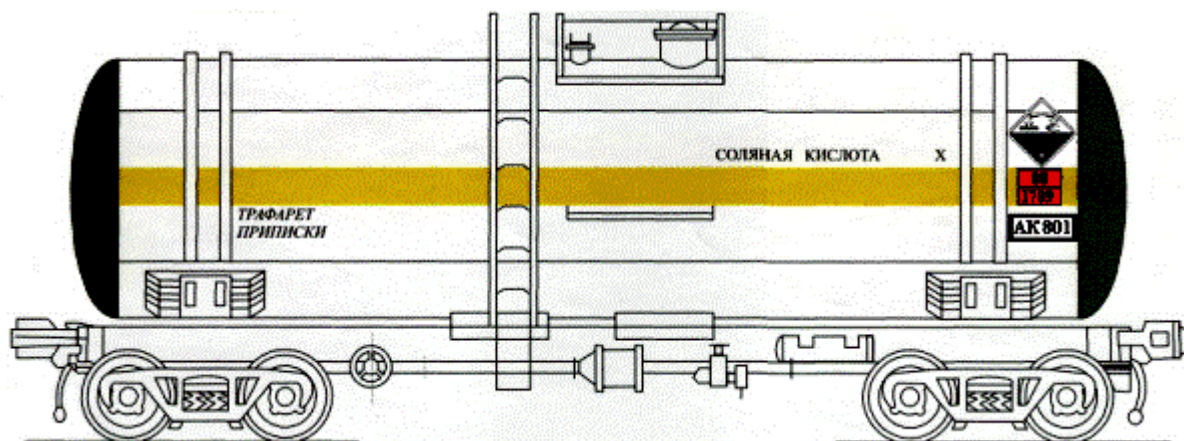


Рис. 3. Нанесение маркировки на вагон-цистерну

Знаки опасности, наносимые на упаковку, должны иметь форму квадрата, поставленного на вершину, с минимальными размерами 100 x 100 мм. Они должны быть обведены по всему периметру линией того же цвета, что и изображенный на знаке символ, проведенной параллельно кромке на расстоянии 5 мм от нее. Знаки располагаются на контрастном фоне или обводятся внешним пунктирным или сплошным контуром. В зависимости от размеров упаковки размеры знаков могут быть уменьшены при условии, что они будут ясно видимыми.

Легковоспламеняющиеся жидкости

ЗНАК ОПАСНОСТИ КЛАССА 2 Газы



(№ 2.1)

Воспламеняющиеся газы

Символ (пламя): черный или белый (за исключением случаев, предусмотренных в пункте 5в);
фон: красный; цифра "2" в нижнем углу



(№ 2.2)

Невоспламеняющиеся, неядовитые, (нетоксичные) газы

Символ (газовый баллон): черный или белый;
фон: зеленый; цифра "2" в нижнем углу



(№ 2.3)

Ядовитые (токсичные) газы

Символ (череп и скрещенные кости): черный;
фон: белый; цифра "2" в нижнем углу



(№ 3)

Символ (пламя): черный или белый;
фон: красный; цифра "3" в нижнем углу



Символ (череп и скрещенные кости): черный; фон: белый; цифра "6" в нижнем углу

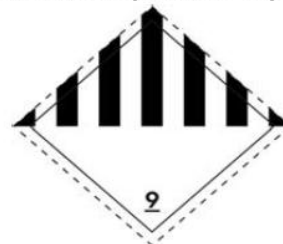
**ЗНАК ОПАСНОСТИ
КЛАССА 8
Едкие (коррозионные) вещества**



(№ 8)

Символ (жидкости, выливающиеся из двух пробирок и поражающие руку или металл):
черный; фон: верхняя половина белая,
нижняя – черная с белой каймой;
цифра "8" белая в нижнем углу

**ЗНАК ОПАСНОСТИ
КЛАССА 9
Прочие опасные вещества и изделия**



(№ 9)

Символ (семь вертикальных полос в верхней половине): черный; фон: белый; подчеркнутая цифра "9" в нижнем углу

**ЗНАК ОПАСНОСТИ КЛАССА
6.2
Инфекционные вещества**



(№ 6.2)

В нижней половине знака могут иметься надписи "ИНФЕКЦИОННОЕ ВЕЩЕСТВО" и "В СЛУЧАЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ ИЛИ УТЕЧКИ НЕМЕДЛЕННО УВЕДОМИТЬ ОРГАНЫ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ")
Символ (три полумесяца, наложенные на окружность) и надписи: черные; фон: белый; цифра "6" в нижнем углу

На вагоны, контейнеры, в которых перевозятся опасные грузы, должны быть нанесены знаки опасности, соответствующие указанным в Алфавитном указателе, которые должны удовлетворять требованиям, изложенным в п. 15. Знаки опасности располагаются на контрастном фоне или обводятся пунктирным или сплошным внешним контуром.

Знаки опасности, не относящиеся к перевозимым опасным грузам или их остаткам, должны быть удалены или закрыты.

Знаки опасности на контейнерах, в т.ч. контейнерах-цистернах, наносятся с четырех сторон и сверху.

Если контейнер-цистерна имеет несколько отсеков, в которых перевозятся два или более опасных грузов, надлежащие знаки опасности должны быть размещены на каждой боковой стороне соответствующего отсека, а также по одному знаку опасности каждого образца, находящегося на боковой стороне, должны быть размещены на обеих торцевых сторонах.

Если знаки опасности, прикрепленные к контейнерам, не видны снаружи перевозящих их вагонов, то такие же знаки опасности должны

также прикрепляться к обеим боковым сторонам вагона. В ином случае размещать знаки опасности на вагоне не требуется.

При контрейлерной перевозке знаки опасности должны прикрепляться к обеим боковым сторонам вагона. На боковых сторонах вагона знаки опасности могут не наноситься, если:

на автотранспортной цистерне или транспортном средстве, в котором опасные грузы перевозятся навалом, имеющиеся знаки опасности видны;

на автотранспортном средстве, в котором опасные грузы перевозятся в упаковках, установлены и видны знаки опасности, соответствующие перевозимым упаковкам.

Знаки опасности на вагонах, перевозящих грузы насыпью или навалом, в упакованном виде, на вагонах-цистернах должны размещаться на обеих боковых сторонах вагона.

На порожних вагонах-цистернах, контейнерах-цистернах, не прошедших очистку и дегазацию, а также на порожних вагонах и контейнерах для перевозки грузов навалом или насыпью, не прошедших очистку, должны быть нанесены такие же знаки опасности, как и для ранее перевозимого груза.

Знаки опасности, которые наносятся на вагоны и контейнеры, должны:

а) иметь размеры не менее **250 x 250 мм**, с линией того же цвета, что и символ, проходящей с внутренней стороны параллельно кромке на расстоянии **12,5 мм** от нее;

б) соответствовать знаку опасности, наносимому на грузовое место или упаковку, данного опасного груза, в отношении цвета и символа;

в) иметь высоту цифр, обозначающих номер класса **не менее 25 мм**;

г) иметь между символом и номером класса опасности номер аварийной карточки, если он не размещен на вагоне или контейнере в виде отдельной таблички в соответствии с п.24. Номер аварийной карточки размещается в прямоугольнике на белом фоне. Высота цифр номера аварийной карточки должна быть **100 мм**. В случае, когда груз обладает несколькими видами опасности, номер аварийной карточки должен быть указан только на основном знаке опасности.

Маркировка в виде табличек оранжевого цвета

Дополнительно рядом со знаком опасности на транспортные средства устанавливаются таблички оранжевого цвета (рис. 4), на которых наносится код опасности и номер ООН.

Прямоугольные таблички оранжевого цвета должны быть прикреплены рядом со знаками опасности (так чтобы они были хорошо видны) на боковых сторонах каждого:

- вагона-цистерны,
- контейнера-цистерны,
- вагона или контейнера, в котором груз перевозится навалом.

Эти таблички должны наноситься на вагоны и контейнеры, в которых опасные грузы в грузовых местах (упаковках) перевозятся повагонной или контейнерной отправкой.

На табличках оранжевого цвета должны быть указаны код опасности и номер ООН, предписанные соответственно в колонках 6 и 1 Алфавитного указателя ППОГ.

Если таблички оранжевого цвета, прикрепленные к контейнерам не видны снаружи вагона, то такие же таблички должны также прикрепляться к обеим боковым сторонам вагона.

Эти требования применяются также к порожним, не прошедшим очистку, дегазацию или дезактивацию,

- вагонам-цистернам;
- контейнерам-цистернам;

-а также к порожним вагонам и контейнерам для перевозки грузов навалом, не прошедшим очистку или дезактивацию.

Маркировка в виде табличек оранжевого цвета, не относящаяся к перевозимым опасным грузам или их остаткам, должна быть снята или закрыта сплошным покрытием.

Таблички оранжевого цвета должны иметь **40 см** в основании, в высоту **30 см**, черную окантовку шириной 15 мм и могут быть световозвращающими (светоотражающими). Применяемые материалы должны быть атмосферостойкими, не должны стираться при любых погодных условиях и обеспечивать долговечность маркировки в течение продолжительного времени, но не менее срока перевозки. Табличка не должна отделяться от ее крепления.

Таблички могут быть нанесены в виде самоклеящейся этикетки, маркировки, нанесенной краской, или любой другой равноценной маркировки.

Код опасности и номер ООН должны состоять из цифр черного цвета высотой 100 мм и толщиной линий 15 мм. Номер ООН должен указываться в нижней части таблички, а код опасности – в верхней.

Фон – оранжевый.

Окантовка, поперечная полоса и цифры – черного цвета с толщиной линий 15 мм.

Для каждого размера таблички оранжевого цвета предусматривается допуск $\pm 10\%$.

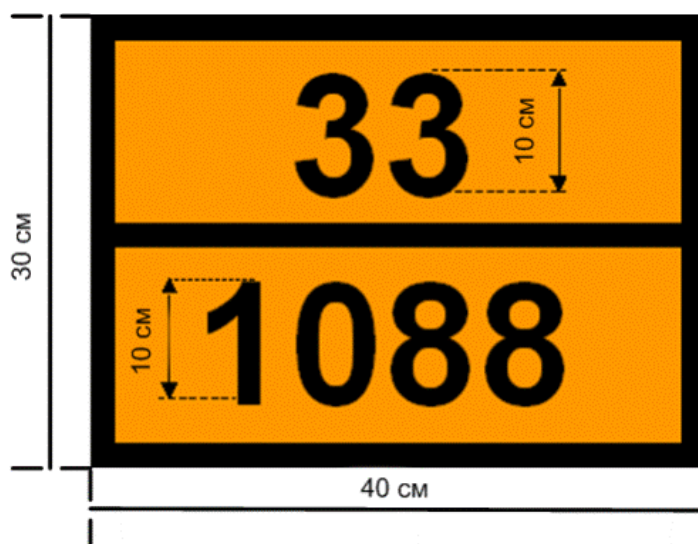


Рис. 4 Табличка оранжевого цвета

Код опасности для веществ классов 2 - 9 состоит из двух или трех цифр.

Цифры обозначают следующие виды опасности:

- 2 Выделение газа в результате давления или химической реакции
- 3 Воспламеняемость жидкостей (паров) и газов или самонагревающейся жидкости
- 4 Воспламеняемость твердых веществ или самонагревающегося твердого вещества
- 5 Окисляющий эффект (эффект интенсификации горения)
- 6 Ядовитость (токсичность) или опасность инфекции
- 7 Радиоактивность
- 8 Едкость (коррозионная активность)
- 9 Опасность самопроизвольной бурной реакции

Примечание: Опасность самопроизвольной бурной реакции включает обусловленную свойствами вещества возможную опасность реакции взрыва, распада и полимеризации, сопровождающейся высвобождением значительного количества тепла и воспламеняющихся и/или ядовитых (токсичных) газов.

Удвоение цифры обозначает усиление соответствующего вида опасности.

Если для указания опасности, свойственной веществу, достаточно одной цифры, после этой цифры ставится ноль.

Однако следующие сочетания цифр имеют особое значение: 22, 323, 333, 362, 382, 423, 44, 446, 462, 482, 539, 606, 623, 642, 823, 842, 90 и 99.

Если перед кодом опасности стоит буква "X", то это означает, что данное вещество вступает в опасную реакцию с водой. В этом случае вода может использоваться лишь с одобрения компетентного органа.

Коды опасности, перечисляются в колонке 6 Алфавитного указателя

Если основной знак опасности не содержит номер аварийной карточки,

Примеры размещения номера аварийной карточки

Вариант 1



Вариант 2



то он должен наноситься на вагон, контейнер отдельной табличкой белого цвета размером 400 x 200 мм с окантовочной линией черного цвета толщиной 10 мм. Перед номером указываются «АК». Буквы «АК» и номер аварийной карточки должны быть высотой не менее 70 мм. Белая табличка с номером аварийной карточки размещается рядом со знаком опасности.

Таблички белого цвета должны быть атмосферостойкими, не должны стираться при любых погодных условиях и обеспечивать долговечность маркировки в течение продолжительного времени, но не менее срока перевозки. Табличка не должна отделяться от ее крепления.

Таблички могут быть нанесены в виде самоклеящейся этикетки, маркировки, нанесенной краской, или любой другой равноценной маркировки.

Правила перевозки массовых грузов, в том числе грузов на особых условиях

Перевозка насыпных и навалочных грузов

Насыпные и навалочные грузы составляют более 70 % общего объема перевозок железнодорожного транспорта. В «Правилах перевозок грузов железнодорожным транспортом» приводится перечень грузов, которые могут перевозиться насыпью и навалом на вагонах. К таким грузам относятся около 500 групповых наименований с указанием рекомендуемых типов подвижного состава.

Насыпные и навалочные грузы составляют одну группу по условиям приема их к перевозке железнодорожным транспортом, а именно без счета мест по массе груза в вагоне. Основой для деления на насыпные и навалочные грузы служит гранулометрический (фракционный) состав (см. Таблицу 1).

Насыпными грузами считаются грузы, размеры отдельных частиц которых меняются в пределах от 0,05 до 13,0 мм, а также грузы с размерами частиц от 0,05 до 100 мм, если доля частиц с размерами до 13 мм

превосходит 50 % общего объема груза. Грузы с размером частиц менее 0,05 мм составляют отдельную группу — пылевидные (см. табл. 6.1).

Насыпные грузы включают следующие подгруппы:

- промышленные грузы, не требующие защиты от атмосферных осадков (уголь, руда, песок и др.); эти грузы перевозятся на открытом подвижном составе или в специализированных вагонах; особенностью этой группы является необходимость предупреждения потерь от выдувания и просыпания грузов в пути следования из вагонов и профилактики смерзаемости в холодное время года;
- промышленные грузы, требующие защиты от атмосферных осадков (цемент, известь, минеральные удобрения и др.); для перевозки таких грузов используется закрытый подвижной состав: хопперы, специальные цистерны, специализированные крытые вагоны;
- продовольственные грузы (зерно, отруби, семена, мука и др.) требуют защиты от атмосферных осадков, перевозятся в специализированных крытых вагонах-хопперах.

Навалочные грузы и грузы, которые по гранулометрическому составу не могут быть отнесены к насыпным представляются к погрузке и перевозке без счета мест (штук) повагонными отправками в непакетированном виде. Если количество мест груза, предъявляемого к перевозке навалом в одном вагоне не превышает 1000 штук и грузовые места не могут быть сформированы в транспортные пакеты, то такие грузы по желанию отправителя могут предъявляться к перевозке с указанием количества мест.

Навалочные грузы в зависимости от транспортной характеристики и специфических свойств делятся на две подгруппы:

- промышленные грузы не требующие защиты от атмосферных осадков и не относящиеся по своему фракционному составу к насыпным грузам (бой и лом камней, кирпича, огнеупоров, брикеты буроугольные, торфяные, из стальной стружки и др.) перевозятся в цельнометаллических полувагонах с люками, на платформах, в полувагонах с глухим дном, если у получателя имеются соответствующие средства выгрузки;
- сельскохозяйственные грузы, требующие защиты от атмосферных осадков (бахчевые культуры, овощные культуры), перевозятся в крытых вагонах; сахарная свекла — в полувагонах.

По ряду наиболее общих свойств насыпные и навалочные грузы в зависимости от своих физико-химических свойств, объемно-массовых характеристик, а также от способов добычи, переработки, перевозки, хранения можно объединить в следующие укрупненные группы грузов:

- топливо твердое минеральное;
- руды и рудные концентраты;

- минерально-строительные материалы;
- минеральные удобрения и минеральное сырье;
- зерновые грузы и продукты их переработки, овощные и бахчевые культуры;
- продукция лесной и лесоперерабатывающей промышленности;
- металлы в чушках и в других формах непакетированные; металлолом мелких фракций и брикетированный.

Таблица 1

Группы грузов		Размеры частиц, мм
Навалочные кусковые	Особо крупные	Свыше 320
	Крупнокусковые	От 160 до 320
	Среднекусковые	От 60 до 160
	Мелкокусковые	От 10 до 60
Насыпные Мелкофракционные	Крупнозернистые	От 2 до 10
	Мелкозернистые	От 0,5 до 2
	Порошкообразные	От 0,05 до 0,5
	Пылевидные	Менее 0,05

Процесс перевозки насыпных грузов сопровождается значительными потерями. Доля грузов мелких фракций в общем объеме перевозок насыпных грузов имеет устойчивую тенденцию к росту в связи с увеличением использования новых технологий добычи, обогащения и переработки полезных ископаемых.

Наряду с прямыми потерями материального и экономического характера, утрата груза в пути следования оказывает отрицательное воздействие на исправное состояние технических средств транспорта. Потери сыпучих грузов мелких фракций приводит к загрязнению балластной призмы железнодорожного пути, что нарушает надежную работу электрических рельсовых цепей автоблокировки и вызывает задержки в движении поездов. Проникновение пылевидных частиц, отличающихся абразивностью, во время перевозки в движущиеся части подвижного состава приводит к их преждевременному износу; пылевидные частицы минеральных удобрений вызывают коррозию железобетонных искусственных путевых сооружений. В результате утраты насыпных грузов загрязняется окружающая среда, что отражается и на здоровье людей, работающих в зонах загрязнения.

При перевозке сыпучих грузов на открытом подвижном составе имеют место три вида потерь, отличающихся природой возникновения и абсолютными размерами:

- выдувание мелких фракций воздушными потоками, обтекающими движущийся поезд (40—55 %);

- течь груза в конструкционные зазоры и неплотности (дефекты) кузова вагона (40—45 %);

- осыпание крупных частиц груза с верхней части штабеля, загруженного выше уровня бортов полувагона (платформы), (5—10 %).

Выдувание грузов из вагонов встречными потоками воздуха объясняется прежде всего несовершенством способа погрузки и формирования поверхности груза, увеличением ходовой скорости поезда, расстоянием перевозки, гранулометрическим составом и влажностью груза, а также другими факторами.

В результате существующих способов погрузки поверхность груза по длине вагона имеет неровный волнообразный вид; наибольшая высота погрузки отмечается вдоль продольной оси вагона, у бортов высота погрузки ниже, чем в центре на **300—500 мм**, а у торцовых дверей полувагона — на **500—700 мм**. Неровная поверхность погрузки увеличивает площадь, подверженную выдуванию, а в углублениях и впадинах создаются дополнительные локальные вихри, способствующие интенсивному выносу мелких частиц груза из полувагонов. Над поверхностью груза, расположенной ниже уровня бортов полувагона в процессе движения возникает отрицательное давление и перепады его значений в разных точках поверхности, кроме того, на груз действуют

ускорения свободных колебаний. Все это способствует отрыву частиц груза от поверхности, а образующиеся вихри выносят их из вагона. При погрузке груза с «шапкой» прямой удар воздушного потока приходится именно на эту выступающую над вагоном часть груза; причем, чем больше высота «шапки», тем сильнее удар и интенсивнее вынос частиц груза. Существенное влияние на величину потерь имеет также форма «шапки», ее обтекаемость.

Интенсивность выдувания в начале пути максимальная, затем заметно ослабевает, что объясняется сглаживанием неровной волнистой поверхности груза, ее уплотнением под действием динамических нагрузок; следовательно, увеличением связи между частицами, а также тем, что на поверхности остаются более тяжелые и крупные куски.

Выдуванию более подвержен сухой груз, способный к пылеобразованию; с увеличением влажности интенсивность потери, при прочих равных условиях, линейно убывает в пределах влажности от 2 до 10 %; эти пределы относятся к железорудному концентрату, углю, и некоторым другим грузам. Груз с влажностью более 10 % приобретает пластичные свойства, и характер потерь груза меняется.

Обеспечение сохранности насыпных грузов от выдувания производится в первую очередь путем уменьшения площади груза, подверженной действию ветрового потока. Для грузов, поверхность которых находится ниже уровня бортов полувагонов, а объемная масса более 1000 кг/м^3 , применяются направляющие рассекатели потока сыпучего груза и скребковые разравниватели. В результате их использования поверхность груза становится ровной, без пустот, впадин и возвышений. Для грузов, погруженных выше уровня бортов полувагона, это могут быть простейшие разравниватели, например, щит из листовой стали толщиной 6—8 мм с вырезом в форме трапеции или сегмента, или более сложные установки. Одной из таких установок для грузов массой 850–1000 кг/м^3 является каток-уплотнитель статического действия, использование которого позволяет уплотнить груз и формировать поверхность груза в виде «шапки» заданного очертания и высоты. При этом одновременно увеличивается масса груза в вагоне, что приводит к сокращению транспортных расходов на перевозку и расходов от сокращения потерь. Для разравнивания, уплотнения и формирования «шапки» грузов с объемной массой менее 850 кг/м^3 рекомендуется применять установки вибростатического действия. Их отличие от предыдущих установок заключается в наличии виброплиты для предварительного уплотнения, после чего производят укатывание поверхности катком статического действия. Применение простых разравнивателей дает сокращение потерь от выдувания в размере 15 %, катков статического действия — 25 %, а вибростатического действия до 35 %.

Более надежную защиту от выдувания грузов мелких фракций может обеспечить покрытие поверхности защитными пленками, полученными из дешевых отходов химического производства, целлюлозно-бумажной и нефтеперерабатывающей промышленности. При движении поезда защитная пленка испытывает различные динамические и аэродинамические нагрузки. При погрузке выше уровня бортов зоны наибольших перепадов давления, влекущие за собой разрушение пленки, располагаются у торцовых скосов штабеля сыпучего груза. При погрузке ниже уровня борта защитную пленку разрушают отрицательные давления, максимальное значение которых возникает в передней по ходу поезда части кузова вагона. Кроме того, на защитную пленку действуют вибрационные нагрузки при вертикальных и поперечных колебаниях вагона. Величина разрушающей силы действующей на защитную пленку, нанесенную на груз, погруженный с «шапкой», зависит от многочисленных факторов, главнейшими из которых являются скорость движения поезда, высота и форма «шапки».

Течь груза мелких фракций из вагона объясняется прежде всего его конструкцией и техническим состоянием, а также гранулометрическим составом и влажностью сыпучих грузов. Кроме того, большое влияние на величину указанных потерь груза имеют динамические нагрузки, испытываемые вагоном в процессе движения поезда.

Основным типом подвижного состава, традиционно используемого для перевозки насыпных грузов, является универсальный полувагон, имеющий в полу люки для выгрузки грузов (у четырехосного полувагона их 14), а по торцам — двери, открывающиеся при перевозке длинномерных грузов.

Существующие способы обработки деталей и узлов кузова при строительстве вагонов не обеспечивают их плотного прилегания, в результате чего даже у новых полувагонов конструкционные зазоры в местах прилегания люков к балкам днища и в притворе дверей составляют от 7 до 10 мм, что во многих случаях превышает размеры частиц груза; а у полувагонов, постоянно находящихся в эксплуатации, эти зазоры значительно больше. Существуют для перевозки сыпучих грузов и другие типы вагонов, например полувагоны с глухим кузовом, полувагоны с глухими стенками по торцам, а также хопперы, у которых количество конструкционных зазоров сведено к минимуму, и при исправном техническом состоянии эти вагоны полностью обеспечивают сохранность груза. Однако такие вагоны имеют увеличенный порожний пробег и их использование должно обосновываться технико-экономическими расчетами.

Процесс истечения груза мелких фракций носит прерывистый характер, а его интенсивность достигает наибольших величин в начале пути (первые 200—300 км), а затем ослабевает. Прерывистый характер объясняется

сводообразованием. Свод образуется над щелью из отдельных частиц, его устойчивость зависит от размеров частиц, влажности груза, ширины щели, а также вертикальных и горизонтальных колебаний кузова вагона.

Заключительные операции конечного этапа перевозочного процесса насыпных грузов по рассматриваемой схеме перевозки выполняются на подъездном пути получателя.

Получатель сохраняет прибывший в полувагонах насыпного груза контролирует прежде всего наружным осмотром. Отсутствие следов хищений в пути следования, исправного состояния вагонов в техническом отношении — все это подтверждает сохранность груза. Кроме того, периодически, а также при наличии следов недостачи груза организуются контрольные проверки его массы, которые производятся путем взвешивания вагонов на вагонных весах или по обмеру.

Масса груза считается правильной (груз прибыл полностью), если разница в массе, определенной на станции отправления, по сравнению с массой, оказавшейся при проверке на станции назначения не превышает: при недостаче массы — нормы естественной убыли данного груза и нормы расхождения в показаниях весов при взвешивании данного груза; при излишке массы — нормы расхождения в показаниях весов или точности взвешивания данного груза.

Нормой естественной убыли при железнодорожных перевозках является утвержденная в установленном порядке предельно допустимая разница между массой груза в пункте выгрузки и первоначальной массой груза (в процентах), при условии применения профилактических мер защиты, соблюдения правил транспортирования, с учетом фактического расстояния перевозки. При взвешивании на вагонных весах норма расхождения в показаниях весов и норма точности взвешивания исчисляются от массы брутто груза.

Основными условиями выгрузки являются: обеспечение сохранности вагона, груз должен быть выгружен полностью, а вагоны очищены.

Перевозка смерзающихся грузов

К смерзающимся грузам относятся перевозимые насыпью грузы, которые при температурах наружного воздуха ниже 0 град. С теряют свои обычные свойства сыпучести вследствие смерзания частиц груза между собой и примерзания их к полу и стенкам вагона.

К числу профилактических мер, предохраняющих грузы от смерзания (далее - профилактические меры), относятся:

- предварительное просушивание грузов до безопасной в отношении смерзания влажности;
- промораживание грузов до их погрузки;

- равномерное обрызгивание грузов, а также пола и стенок полувагонов и платформ каменноугольными и минеральными маслами, профилактическими жидкостями ниогрином и северином, раствором хлористого кальция;

- пересыпка груза сухими древесными опилками;
- оборудование пола и стен вагона полимерными, ткаными и неткаными материалами.

Способы профилактики смерзаемости определяются грузоотправителем по согласованию с грузополучателем.

Грузоотправитель при предъявлении к перевозке смерзающегося груза указывает в накладной, согласно правилам заполнения перевозочных документов на железнодорожном транспорте, в графе "Особые заявления и отметки отправителя" процент влажности груза и меры, принятые для предохранения его от смерзания, например: "Груз заморожен", "обработано хлористым кальцием в колич. ..%", "Обмаслено в колич. ...%", "Переложено послойно древесными опилками". Кроме того, грузоотправитель обязан в верхней части накладной поставить штампель "Смерзающийся". Перевозчик принимает смерзающиеся грузы без применения профилактических мер, в том числе в связи со складывающимися климатическими условиями, только при наличии у грузоотправителя письменного согласия грузополучателя на прием смерзающегося груза, перевозимого без применения профилактических мер.

При наличии у грузоотправителя письменного согласия грузополучателя на прием смерзающегося груза, перевозимого без применения профилактических мер, в графе накладной "Особые заявления и отметки отправителя" грузоотправитель делает отметку: "С согласия получателя - без профилактики".

Профилактические меры против смерзания перевозимых грузов применяются в периоды, указанные в приложении № 2 к Правилам перевозок смерзающихся грузов железнодорожным транспортом

Перевозка скоропортящихся грузов

К *скоропортящимся грузам* относятся грузы, которые при перевозке железнодорожным транспортом требуют защиты от воздействия на них высоких или низких температур наружного воздуха, ухода или особого обслуживания в пути следования.

Большинство грузов, относимых к категории скоропортящихся, являются продуктами животного или растительного происхождения. Существуют и иные разновидности грузов, которые являются скоропортящимися

Перечни скоропортящихся грузов и предельные сроки их перевозки в специализированных изотермических вагонах (рефрижераторные, молочные цистерны, изотермические вагоны-цистерны и цистерны-термосы), крытых вагонах в зависимости от термической, технологической обработки и периода года указаны в приложениях 1,2,3,4 и 5 к Правилам перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов.

Условия перевозки так же зависят и от периода года. Периоды года, с учетом которых в зависимости от климатической зоны нахождения груза в пути следования определяется способ перевозки грузов, указаны в приложении 6 к Правилам.

Каждая конкретная разновидность скоропортящегося груза требует особых условий перевозки, своего температурного режима и других условий, позволяющих предотвратить ухудшение качества груза. В соответствии с применяемым способом температурной обработки груза и режимом его перевозки, выделяют несколько групп скоропортящихся грузов:

- свежие – грузы, которые не были подвергнуты термической обработке, изменяющей их естественное состояние;
- охлажденные – грузы, температура которых составляет порядка от -6 до +4 градусов С;
- замороженные – грузы, транспортировка которых производится при температуре от -6 до -17 градусов С;
- грузы глубокой заморозки – перевозятся при температуре ниже -17 градусов С;
- подогретые – грузы, перевозка которых производится при температуре более высокой, нежели температура окружающей среды;
- вентилируемые – грузы, транспортировка которых не требует особого температурного режима, однако, обязательным ее условием является обеспечение интенсивной циркуляции воздуха в месте расположения груза.

Перед тем, как перевозка скоропортящегося груза будет начата, отправитель груза обязан:

- упаковать груз в надлежащую тару (неупакованные грузы к перевозке не принимаются);
- обеспечить надлежащее качество груза и установленную санитарными нормами пригодную для транспортировки груза температуру;
- подготовить пакет документов, необходимых для перевозки конкретной разновидности скоропортящегося груза (карантинные и ветеринарные сертификаты, соответствующие разрешения и т.д.);

При предъявлении грузов к перевозке вместе с накладной грузоотправитель представляет перевозчику соответствующий документ о качестве груза, датированный днем погрузки в вагон, контейнер. В

документе о качестве груза должно быть указано точное наименование, качественное состояние, срок транспортабельности груза в сутках и температура груза перед погрузкой, а также для:

- груза охлажденного и мороженого - температура продукта при погрузке в вагон;
- мяса охлажденного и остывшего всех видов, птицы битой - дата убоя животных и птицы;
- дрожжей хлебопекарных прессованных - дата выработки, стойкость, подъемная сила, влажность и кислотность;
- плодово-ягодных культур - помологический сорт (для винограда - ампологический сорт), дата сбора;
- овощных культур - ботанический сорт, дата сбора;
- маргарина, жиров хлебопекарных, кулинарных и кондитерских брусковых - показатель твердости;
- грузов, перевозимых в рефрижераторных вагонах - пределы допускаемых изменений температуры в соответствии с нормативными документами.

Грузоотправитель к накладной дополнительно прикладывает:

- при перевозке плодов семечковых, косточковых, цитрусовых, бананов, ягод, овощей, бахчевых культур и картофеля (далее - плодоовощи) - документ о содержании токсикантов в продукции растениеводства и соблюдении регламентов применения пестицидов;
- при перевозке пищевых продуктов и сырья животного происхождения - ветеринарное свидетельство или ветеринарный сертификат в соответствии с правилами перевозок железнодорожным транспортом грузов, подконтрольных Госветнадзору;
- при отгрузке плодоовощей, растений живых, семенного и посадочного материала из зон, объявленных под карантином, а также при экспортно-импортных перевозках таких грузов - фитосанитарный (карантинный) сертификат в соответствии с правилами перевозок железнодорожным транспортом подкарантинных грузов.

На оборотной стороне накладной в графе "Особые заявления и отметки отправителя" грузоотправитель указывает наименование, номер и дату выдачи прилагаемых документов.

При перевозке грузов в рефрижераторной секции грузоотправитель должен представить накладную и другие сопроводительные документы на каждый грузовой вагон.

В верхней части накладной ("Место для особых отметок и штампов") грузоотправителем проставляется штамп "СКОРОПОРТЯЩИЙСЯ" и дату истечения срока доставки.

Перевозчик и владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования могут выборочно проверить качество предъявляемых к перевозке грузов, состояние тары или упаковки и соответствие их нормативным документам.

Проверку производят в процессе предъявления груза к перевозке. Температуру замороженных, мороженных, подмороженных, остывших и охлажденных грузов измеряют в момент погрузки в вагон. Вскрытие отдельных мест с грузом и последующая упаковка груза после проверки, а также пломбирование вагонов и контейнеров запорно-пломбировочными устройствами обеспечивает грузоотправитель.

Перевозчиком и владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования не проверяется соответствие груза по товарной сортности при его предъявлении к перевозке.

Перевозчиком и владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования также не проверяется качество груза в герметической упаковке (банки, бутылки, бочки и другая герметическая упаковка) при предъявлении к перевозке и выдаче.

Перевозчик вправе отказать в приеме груза к перевозке, если срок транспортабельности, указанный в документе о качестве, и предельный срок перевозки менее срока доставки, установленного в соответствии с правилами исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом.

Груз также не принимается к перевозке по истечении срока хранения или если суммарная продолжительность хранения от даты изготовления до погрузки и срока доставки превышает срок хранения, установленный нормативными документами.

Перевозка подкарантинных грузов

Подкарантинные грузы, которые могут быть переносчиками карантинных вредителей, возбудителей болезней растений и сорняков, перевозятся железнодорожным транспортом под контролем Государственной Инспекции по карантину растений Российской Федерации.

Основные подкарантинные грузы, перечень которых утверждается в установленном порядке, допускается ввозить на территорию Российской Федерации и вывозить с территории Российской Федерации по разрешению Госинспекции по карантину растений Российской Федерации.

После выгрузки подкарантинных грузов грузополучатель производит очистку вагонов, контейнеров, а остатки груза и мусор уничтожает в специально отведенных для этого местах по предписанию госинспектора по карантину растений.

В необходимых случаях вагоны, контейнеры после выгрузки подкарантинных грузов в соответствии с предписанием госинспектора по карантину растений подлежат обеззараживанию.

Прием к перевозке по железным дорогам в пределах Российской Федерации подкарантинных грузов происхождением из карантинных фитосанитарных зон допускается только при условии предъявления грузоотправителем карантинного сертификата установленной формы, выданного Госинспекцией по карантину растений Российской Федерации в местах отгрузки подкарантинных грузов.

Карантинная фитосанитарная зона - территория, на которой установлен карантинный фитосанитарный режим вследствие выявления карантинных объектов (вредители, заболевания и т.д.).

Карантинный фитосанитарный режим - карантинные фитосанитарные меры, установленные в карантинной фитосанитарной зоне.

При получении от Госинспекции по карантину растений Российской Федерации официального уведомления о карантинных фитосанитарных зонах, а также конкретного перечня подкарантинных грузов, на перевозки которых введены ограничения, владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, в районе деятельности которого находится такая зона, немедленно извещает об этом в установленном порядке перевозчиков. При этом во всех пунктах приема грузов к перевозке вывешиваются на видных местах объявления, в которых указываются, какие виды подкарантинных грузов не принимаются к перевозке без карантинного сертификата.

Карантинный сертификат предъявляется на груз в каждом вагоне, контейнере или на каждую отправку (партию) подкарантинного груза при нахождении в одном вагоне, контейнере нескольких отправок (партий) груза. В транспортную железнодорожную накладную грузоотправитель вносит отметку о приложении карантинного сертификата с указанием его номера и даты выдачи.

Подкарантинный груз по карантинному сертификату без печати и подписи, с исправлениями и пометками, по копии карантинного сертификата, а также карантинному сертификату, в котором наименование груза не соответствует фактически предъявленному, к перевозке не принимается.

Карантинный сертификат действителен для предъявления на станции погрузки груза в течение срока, указанного в карантинном сертификате. Срок действия карантинного сертификата на груз, погруженный в вагон, контейнер, не ограничивается.

Выгрузка грузополучателем из вагонов, контейнеров подкарантинных грузов, поступивших из карантинных фитосанитарных зон, производится только с разрешения госинспектора по карантину растений Российской Федерации.

Ввоз в Российскую Федерацию импортных подкарантинных грузов допускается только при наличии фитосанитарного сертификата.

Допускается ввоз в Российскую Федерацию из иностранных государств без фитосанитарных сертификатов государств-экспортеров отдельных видов подкарантинных грузов, согласно перечню, утвержденному в установленном порядке Госинспекцией по карантину растений Российской Федерации.

Перегрузка подкарантинных грузов допускается только по разрешению Госинспекции по карантину растений Российской Федерации.

Операции по карантинному фитосанитарному контролю не должны приводить к простоям вагонов сверх норм, предусмотренных технологическим процессом работы станции.

Подкарантинные грузы, зараженные карантинными объектами или завезенные с нарушением карантинных фитосанитарных условий и требований, по предписанию госинспектора по карантину растений могут быть обеззаражены, изъяты, возвращены отправителю или уничтожены за счет грузополучателя (грузоотправителя) о чем составляется акт.

О всех случаях обнаружения повреждений вагонов и контейнеров с подкарантинными грузами, следов утраты этих грузов перевозчик обязан немедленно извещать Госинспекцию по карантину растений Российской Федерации.

Перевозка грузов на особых условиях

В случаях, если свойства груза или их состояние либо предлагаемые грузоотправителем условия перевозок не предусмотрены правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, в соответствующих договорах перевозчиков с грузоотправителями могут устанавливаться особые условия перевозок таких грузов и ответственность сторон за их перевозку и сохранность.

При этом грузоотправитель перед заключением с перевозчиком договора перевозки груза на особых условиях должен согласовать данные условия с грузополучателем.

Перевозки грузов на особых условиях могут осуществляться перевозчиком в следующих случаях:

- при перевозке грузов, перевозка которых не предусмотрена правилами перевозки грузов железнодорожным транспортом;
- при перевозке импортных скоропортящихся грузов, следующих через российские порты назначением на российские станции;

- при перевозке грузов, перевозка которых осуществляется с несоответствием тары, упаковки и состояния груза требованиям стандартов, технических условий или при применении новых видов тары и упаковки;
- при перевозке скоропортящихся грузов на срок выше предельного срока перевозки, установленного правилами перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов;
- при перевозке с использованием железнодорожного подвижного состава, контейнеров, в которых соответствующими правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом не предусматривается перевозка отдельных видов грузов;
- других случаев, не предусмотренных правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

В транспортной железнодорожной накладной в графе "Наименование груза" грузоотправитель под наименованием груза должен сделать отметку: "Перевозка на особых условиях. Договор от _____ N _____, с грузополучателем согласовано".

При возникновении необходимости перевозки грузов на особых условиях грузоотправитель должен обратиться к перевозчику с письменным обращением не менее чем за 20 дней до установленного статьей 11 Устава срока представления заявки на перевозку грузов.

В указанный срок перевозчик должен принять решение о возможности перевозки грузов на особых условиях и при возможности осуществления таких перевозок направить два экземпляра подписанного договора перевозки груза на особых условиях грузоотправителю.

При невозможности осуществления перевозок грузов на особых условиях перевозчиком направляется грузоотправителю мотивированный отказ.

Грузоотправитель, получив два экземпляра подписанного перевозчиком договора, должен их подписать и вернуть перевозчику один экземпляр.

При принятии перевозчиком положительного решения о перевозке грузов на особых условиях перевозчик на основании заключенного договора телеграфно уведомляет свои причастные подразделения, где сообщаются основные условия этих перевозок (станции отправления и назначения, род груза, тип железнодорожного подвижного состава, ответственность сторон, период действия особых условий и др.).

Перевозчик не отвечает за качество и количество перевозимого груза в случае, если перевозка груза на особых условиях была выполнена с соблюдением требований Правил и условий договора перевозки груза на особых условиях.

Основные требования к размещению и креплению грузов в вагонах и контейнерах

Общие требования по размещению и креплению грузов в вагонах и контейнерах

Габариты погрузки

Размещение и крепление грузов в вагонах и контейнерах производится на основании **Технических условий** ЦМ-943, утвержденных 27.05.2003 г. (далее – ТУ). Технические условия устанавливают порядок и условия размещения и крепления грузов в универсальных четырехосных вагонах и в контейнерах при железнодорожных перевозках по сети ОАО «РЖД» по железнодорожным путям, имеющим колею 1520 мм, со скоростью движения до 100 км/ч включительно.

Размещение и крепление грузов способами, которые не предусмотрены ТУ, должны выполняться на основании **местных технических условий** размещения и крепления грузов (далее – МТУ).

Размещение и крепление грузов способами, которые не предусмотрены ТУ и МТУ, должны выполняться на основании **непредусмотренных технических условий** размещения и крепления грузов (далее – НТУ).

При размещении на открытом подвижном составе (платформы, полувагоны, транспортеры) груз с учетом упаковки и крепления должен располагаться в пределах габарита погрузки.

Габарит погрузки (общесетевой габарит погрузки) – предельное поперечное перпендикулярное оси пути очертание, в котором, не выходя наружу, должен размещаться погруженный на подвижной состав груз (с учетом упаковки и крепления), при условии, что вагон находится на прямом горизонтальном участке пути и продольная ось вагона совпадает с осью пути. Виды габаритов приведены в таб. 1 и на рис.1,2,3.

Подготовка вагонов к погрузке

Перед погрузкой пол вагона, опорные поверхности груза, подкладок, прокладок, упорных и распорных брусков, а также поверхности груза в местах контакта с обвязками и растяжками должны быть дополнительно очищены грузоотправителем от снега, льда и грязи. В зимнее время грузоотправитель должен посыпать пол вагона и поверхности подкладок в местах опирания груза тонким слоем (1...2 мм) чистого сухого песка.

Разгрузочные люки полувагонов должны быть закрыты на запоры. Если размещение груза производится в пределах погрузочной длины и ширины кузова, торцовые борта платформ, торцовые двери полувагонов должны быть закрыты и заперты на запоры, клиновые запоры бортов

платформы осажены вниз до упора, за исключением случаев, когда технология погрузки предполагает использование открытых бортов, дверей.

Перед погрузкой грузов, длина которых превышает длину пола платформы или полувагона, торцовые борта платформы должны быть откинuty на кронштейны, а двери полувагона – открыты и закреплены.

С целью исключения опирания груза на откинuty торцовые борта платформы груз должен быть размещен на подкладках.

Перед погрузкой грузов, ширина которых превышает ширину пола платформы, все секции продольных бортов платформы или некоторые из них должны быть открыты и закреплены за кольца, имеющиеся на продольных балках рамы платформы. При отсутствии колец противоположные секции бортов скрепляются увязкой из проволоки диаметром 4 мм в две нити, которая пропускается под боковыми и хребтовыми балками платформы. Если опущенные борта закрывают трафаретный номер платформы, он наносится несмываемой белой краской на левых крайних секциях опущенных продольных бортов.

Для погрузки длинномерного груза формируется сцеп из двух и более вагонов в соответствии с требованиями главы 10 ТУ.

Средства крепления грузов в вагонах

Для крепления грузов в вагонах применяются растяжки, обвязки, стяжки, увязки, деревянные стойки, бруски и щиты, упорные башмаки, каркасы, кассеты, пирамиды, ложементы, турникетные устройства. Средства крепления могут быть одноразового и многократного использования (многооборотные).

Растяжка – средство крепления, закрепляемое одним концом за увязочное устройство на грузе, другим – за специально предназначенное для этого увязочное устройство на кузове вагона.

Обвязка – средство крепления, охватывающее груз и закрепляемое обоими концами за увязочные устройства на кузове вагона.

Стяжка – средство крепления, предназначенное для соединения между собой и натяжения других средств крепления (растяжек, обвязок, стоек).

Увязка – средство крепления, предназначенное для объединения отдельных единиц груза в одно грузовое место.

Для изготовления растяжек, обвязок, стяжек, увязок используют следующие материалы:

- стальную проволоку по ГОСТ 3282 в термообработанном (отжиг) состоянии, круглого сечения (ГОСТ 2590), квадратного сечения (ГОСТ 2591);
- прокат или полосу стали (ГОСТ 103);
- стальные цепи, тросы.

Использование для изготовления растяжек, обвязок, стяжек, увязок иных материалов допускается по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области ж.д. транспорта при условии подтверждения их надежности в порядке, предусмотренном для разработки ТУ и МТУ.

Диаметр сечения круглого проката должен быть не менее 4 мм; площадь поперечного сечения некруглого проката должна быть не менее 20 мм. На поверхности проката не должно быть механических повреждений, трещин, перекутов, расслоений, задигов.

Для крепления данных элементов в вагонах используются:

- ✓ на платформах: боковые и торцовые стоечные скобы, опорные кронштейны на концевой балке;
- ✓ в полувагонах: нижние увязочные устройства (косынки), расположенные над полом вагона; средние увязочные устройства, расположенные на высоте **1100...1200 мм** над уровнем пола; верхние увязочные устройства в виде скобы внутри или снаружи верхней обвязки кузова.

Растяжки следует располагать таким образом, чтобы угол между растяжкой и полом и угол между проекцией растяжки на пол вагона и продольной осью вагона составляли не более 45 °.

Подкладки и прокладки применяются для увеличения площади опирания груза, предохранения штабеля груза от развала, обеспечения возможности механизированной погрузки и выгрузки грузов, предохранения опорной поверхности груза и (или) вагона от повреждения, а также для крепления упорных и распорных брусков.

Подкладки и прокладки изготавливаются из пиломатериалов не ниже третьего сорта в соответствии с ГОСТ 8486 и ГОСТ 2695. Применение березы, осины, липы и ольхи допускается только для изготовления подкладок и прокладок, работающих только на сжатие, к которым не крепятся упорные, распорные бруски и другие элементы крепления. Не допускается применение этих пород древесины, а также сухостойной древесины всех пород для изготовления упорных и распорных брусков.

Допускается изготовление подкладок и прокладок из металла различных профилей, железобетона и других материалов, если это не приводит к повреждению груза.

Подкладки и прокладки применяют для увеличения площади опирания груза на пол вагона, предохранения штабеля груза от развала, обеспечения возможности механизированной погрузки и выгрузки грузов, предохранения опорной поверхности груза и (или) вагона от повреждения, а также для крепления распорных и упорных брусков. В случаях, когда указанные

условия обеспечиваются без применения прокладок, их установка не обязательна.

Высота подкладок, прокладок должна быть не менее 25 мм. Ширина подкладок, прокладок должна быть не менее 80 мм (если иное не оговорено конкретными техническими условиями размещения и крепления груза), при этом отношение ширины к высоте должно быть не менее 1,5. Длина подкладок, укладываемых поперек вагона, должна быть равна ширине кузова, а прокладок - не менее ширины груза. Поперечные прокладки, применяемые для разделения штабелей груза, укладывают одна над другой на расстоянии не менее 500 мм от концов груза и не менее 300 мм от боковых стоек.

Допускается подкладки и прокладки изготавливать составными: по высоте, ширине - из двух частей, по длине - из нескольких частей. Стыкование подкладок по длине допускается только на хребтовой балке (для поперечных подкладок) либо на поперечных балках (для продольных подкладок). Толщина составных частей подкладок, прокладок в месте соединения должна быть не менее 35 мм. Размеры общего поперечного сечения составных подкладок, прокладок должны удовлетворять требованиям для монолитных подкладок и прокладок.

Стойки применяются для бокового или торцового ограждения штабельных грузов, подкрепления несущей способности бортов платформ и наращивания бортов для погрузки грузов, высота которых значительно превышает высоту бортов вагонов.

Стойки изготавливают из круглых лесоматериалов или из пиломатериалов с прямыми волокнами в соответствии с ГОСТ 8486 и ГОСТ 2695. Толщина стоек из круглого лесоматериала должна быть 120-140 мм в нижнем отрубе и не менее 90 мм в верхнем. Сечение стоек из пиломатериалов должно быть не менее 90х120 мм. Стойки устанавливают на платформах в торцовые или боковые стоечные скобы, в полувагонах – в специальные лесные скобы или рядом с ними.

Упорные и распорные бруски, распорные рамы– применяются для закрепления грузов от поступательных перемещений вдоль и поперек вагона, а также для передачи нагрузок от груза на элементы кузова вагона (боковые и торцовые борта, торцовый порожек, угловые стойки и другие элементы кузовов вагонов).

Бруски изготавливаются из пиломатериалов хвойных пород или других материалов, прочность которых подтверждена нормативными документами.

Размещение грузов в вагонах

Масса груза, размещаемого в вагоне, с учетом массы элементов крепления не должна превышать трафаретной грузоподъемности вагона.

Выход груза за пределы концевых балок не должен превышать 400 мм. При выходе груза за пределы концевой балки более чем на 400 мм, груз перевозится на сцепе их двух и более вагонов с опорой на один или два вагона.

Общий центр тяжести грузов должен располагаться на линии пересечения продольной и поперечной плоскостей симметрии вагона. В исключительных случаях, когда данное требование невыполнимо по объективным причинам (геометрические параметры груза, условия крепления), допускается смещение общего центра тяжести относительно плоскостей симметрии вагона в пределах, установленных ТУ.

Контроль положения общего центра тяжести грузов в вагоне выполняется путем расчетов по формулам.

Перевозка негабаритных и тяжеловесных грузов

Перевозка негабаритных грузов

Перевозки негабаритных грузов и всех грузов на транспорте в межгосударственном железнодорожном сообщении (государствами-участниками СНГ, Латвийской республики, Литовской республики, Эстонской республики) осуществляется в соответствии с *Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств-участников СНГ, Латвийской республики, Литовской республики, Эстонской республики*, которой устанавливается порядок и условия перевозок негабаритных грузов, всех грузов

на транспортерах по железным дорогам колеи 1520 мм, а также порядок согласования перевозок негабаритных, тяжеловесных и длинномерных грузов в сообщении с третьими странами.

При перевозке негабаритных тяжеловесных грузов в железнодорожном сообщении с третьими странами, кроме порядка и согласования таких перевозок, предусмотренных инструкцией, должны соблюдаться требования, установленные Соглашением о международном грузовом сообщении (СМГС), служебной инструкцией к СМГС и другими Соглашениями о прямых международных грузовых сообщениях со странами, участвующими в перевозке.

Классификация негабаритных грузов.

1. Грузы, подлежащие к перевозке на открытом подвижном составе на общих условиях в пределах сети железных дорог колеи 1520 мм государств-участников СНГ, Латвийской республики, Литовской республики, Эстонской республики не должен превышать габарита погрузки.

2. Погруженный на открытый подвижной состав с высотой пола от уровня головок рельсов (УГР) 1300 мм, груз является габаритным, если он с

учетом упаковки и крепления не выходит за пределы габарита погрузки и его длина не превышает значений, указанных в табл. 5 ТУ, при условии нахождения вагона на горизонтальном пути и совпадения в одной вертикальной плоскости продольных осей вагона и пути.

3. Груз является негабаритным, если он при размещении на открытом подвижном составе, находящемся на прямом горизонтальном участке пути (при совпадении на одной вертикальной плоскости продольных осей вагона и пути), превышает очертание габарита погрузки или его геометрические выносы в кривых за пределы габарита погрузки превышают геометрические выносы в соответствующих кривых расчетного вагона. Геометрическим выносом груза или подвижного состава называется отклонение его от продольной оси пути в кривой без возвышения наружного рельса при установке подвижного состава в кривой по хорде.

4 Степень негабаритности груза должна устанавливаться не только по размерам его в погруженном состоянии на прямом пути, но также с учетом прохода вагонов кривых участков пути. Если геометрические выносы груза в кривых превышают геометрические выносы в этих кривых расчетного вагона, то по условию прохода кривых данный груз может иметь расчетную негабаритность.

Расчетная негабаритность должна определяться грузоотправителем для грузов:

- длинномерных, когда величина отношения их длины к базе подвижного состава составляет более 1,41;
- перевозимых на сцепах платформ;
- перевозимых на транспортерах с базой **17 м и более**.

5. Груз, превышающий предельные очертания зон негабаритности, а так же габарит погрузки в нижней зоне (ниже 480 мм от УГР) и в верхней зоне (выше 5300 мм от УГР), называется сверхнегабаритным.

В соответствии с зонами негабаритности груз может иметь нижнюю, боковую и верхнюю сверхнегабаритность. Сверхнегабаритность грузов, имеющих высоту более **5300 мм**, называется вертикальной.

Перевозка сверхнегабаритных грузов, а также грузов нижней и боковой негабаритности 6-й степени осуществляется с контрольной рамой. Порядок пропуска грузов с контрольной рамой изложен в гл. 3 Инструкции, а требования к ее изготовлению и установке - в Прил. 3.

6. Для указания в перевозочных документах, а также поездных, выдаваемых их ЭВМ данных о зонах и степенях негабаритности перевозимых грузов, вводится понятие индекса негабаритности груза, который состоит из 5 знаков.

Каждый знак индекса негабаритности (кроме первого) обозначает степень негабаритности груза в соответствующей зоне. Сверхнегабаритность в любой зоне обозначается цифрой 8.

Обозначения в индексе негабаритности:

- 1-й знак - всегда буква Н (негабаритность);
 - 2-й знак - степень нижнейнегабаритности, может принимать значения от 1 до 6;
 - 3-й знак - степень боковой негабаритности, может принимать значения от 1 до 6;
 - 4-й знак - степень верхнейнегабаритности, может принимать значения от 1 до 3;
 - 5-й знак - вертикальнаясверхнегабаритность, имеет значение 8.
- Отсутствие негабаритности в любой зоне, в том числе и отсутствие вертикальной сверхнегабаритности, отмечается цифрой «0» в соответствующем знаке индекса негабаритности.

Порядок согласования и организации перевозок негабаритных и тяжеловесных грузов. Общие положения поэтапного согласования перевозок

Инструкцией предусматривается 3 этапа согласования перевозок негабаритных и тяжеловесных грузов (изделий), включая согласование технической документации.

Первый этап - предварительное согласование возможности, способа и условий перевозки на основе представленных грузоотправителем (его полномочным представителем) или проектной организацией заявки с приложением необходимых материалов.

Второй этап - согласование железнодорожными администрациями (железными дорогами) технической документации на перевозку негабаритных и тяжеловесных грузов (чертежей и расчетов размещения и крепления грузов на подвижном составе).

Третий этап - окончательное согласование технической документации на перевозку грузов Департаментом управления перевозками ОАО «РЖД».

Предварительное согласование перевозок

Предварительное согласование возможности, способа и условий перевозки в межгосударственном сообщении грузов, перевозимых на транспортерах, а также негабаритных на платформах и в полувагонах негабаритности нижней 3-6-й, боковой 4-6-й степеней, верхней 3-й степени и сверхнегабаритных производится Департаментом управления перевозками ОАО «РЖД» (отделом специальных перевозок - ЦДВ ОАО «РЖД»).

На основе двухсторонних соглашений с железной дорогой и администрациями федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта может выполнять предварительное согласование перевозок в межгосударственном сообщении для всех негабаритных и тяжеловесных грузов.

При наличии возможности перевозки негабаритного и (или) тяжеловесного груза Департамент управления перевозками ОАО РЖД или железнодорожная администрация государства отправления груза извещает заявителя о предварительном согласовании перевозки, указывает тип подвижного состава, на котором можно осуществить перевозку, согласованную степень негабаритности (индекс), а при необходимости и дополнительные условия, при выполнении которых грузоотправителем перевозка может состояться.

Для негабаритных грузов негабаритности нижней 3-6-й, боковой 4-6-й степеней и сверхнегабаритных, а также грузов меньших степеней негабаритности и габаритных, перевозимых на транспортерах, имеющих 12 и более осей (кроме транспортеров сцепного типа грузоподъемностью 120 т с одной промежуточной платформой), указываются согласованные с причастными железными дорогами и администрациями маршрута перевозок.

При этом для габаритных грузов, перевозимых на платформах, в полувагонах и на 4-8-осных транспортерах, допускается согласование маршрутов пропуска без письменного запроса.

Одновременно заявителю сообщается, в какую железнодорожную администрацию следует отправить на рассмотрение чертежи и расчеты размещения и крепления негабаритного и (или) тяжеловесного груза на втором этапе согласования перевозки.

Копия документа Департамента управления перевозками ОАО «РЖД» о предварительном согласовании перевозки направляется также железнодорожной администрации (железной дороге) отправления груза.

Второй этап согласования перевозок

Техническая документация на перевозку негабаритного и (или) тяжеловесного груза разрабатывается грузоотправителем на основании предварительного согласования и в соответствии с указанными в нем условиями, она должна включать:

- чертежи и расчеты размещения и крепления негабаритного (тяжеловесного) груза, выполненные в соответствии с требованиями ТУ и настоящей Инструкции;

- чертеж контрольной рамы - для сверхнегабаритных грузов и грузов нижней и боковой негабаритности 6-й степени;

- чертеж (схема) размещения и крепления транспортных приспособлений (транспортной оснастки) на транспортерах или специально оборудованных платформах в случае планируемого грузоотправителем и согласованного предварительного возврата их после выгрузки на станции первоначальной погрузки (отправления). При этом если по схеме крепление многооборотного приспособления на порожнем транспортере (вагоне) такое же, как и при следовании его с грузом, то к чертежу (схеме) прикладывается только его описание с перечислением реквизитов крепления без расчетов.

Рассмотрение и согласование чертежей и расчетов размещения и крепления негабаритных и тяжеловесных грузов в железнодорожной администрации (железной дороге) производится, как правило, Управлениями (службами): перевозок (движения), грузовой и коммерческой работы, пути и вагонного хозяйства, а при наличии вертикальной сверхнегабаритности груза также и Управлением (службой) электрификации и электроснабжения.

Конкретный порядок рассмотрения погрузочной документации на перевозку негабаритных и тяжеловесных грузов и перечень подразделений, участвующих в согласовании, устанавливается железнодорожной администрацией (железной дорогой).

Согласование железнодорожной администрации (железной дороги) чертежей размещения и крепления негабаритных грузов на платформах и в полувагонах негабаритности нижней 1-3-й, боковой 1 - 4-й, верхней 1-3-й степеней является окончательным. При этом если перевозка разовая, то на чертеже дополнительно указывается разрешение на погрузку грузов на конкретную станцию назначения.

О согласовании чертежей размещения и крепления негабаритных грузов на платформах и в полувагонах негабаритности нижней 3-й, боковой 4-й и верхней 3-й степеней железнодорожная администрация (железная дорога) информирует Департамент управления перевозками ОАО РЖД телеграммой или по факсу.

Третий этап согласования перевозок

Окончательное согласование чертежей размещения и крепления грузов производится Департаментом управления перевозками ОАО РЖД (Отделом специальных перевозок). Подтверждение такого согласования письмом, телеграммой или по факсу направляется в адрес железнодорожной администрации (железной дороги) отправления груза, станции погрузки и грузоотправителя (экспедитора).

При этом если перевозка разовая или груз сверхнегабаритный, то в телеграмме (факсе) дополнительно указывается конкретная станция назначения и согласованный маршрут перевозки (для сверхгабаритного груза).

Техническая документация и экспертное заключение соответствующей компетентной организации рассматриваются Департаментами управления перевозками и вагонного хозяйства ОАО «РЖД».

В отдельных случаях для окончательного согласования упомянутой документации может потребоваться дополнительное экспертное заключение проектанта транспортера, которое выполняется им на основе договора с грузоотправителем (экспедитором).

О результатах рассмотрения указанной документации информируется грузоотправитель (экспедитор), а также железнодорожная администрация (железная дорога) отправления груза.

Если, согласно экспертным заключениям, требуется проводить испытания транспортных приспособлений, то эта работа должна выполняться компетентной организацией на договорных условиях с грузоотправителем (экспедитором) по согласованной с ОАО «РЖД» по программе. Результаты испытаний и заключения по ним рассматриваются Департаментами управления перевозками и вагонного хозяйства ОАО «РЖД», которые определяют окончательные условия выполнения перевозки.

Железнодорожная администрация (железная дорога) направляет по одному окончательно согласованному экземпляру чертежей и расчетов размещения и крепления негабаритных и тяжеловесных грузов начальнику станции погрузки и грузоотправителю. Номер документа федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта об окончательном согласовании чертежа и расчетов указывается на всех экземплярах согласованного чертежа.

Техническая документация на перевозку грузов, окончательное согласование которой производится Департаментом управления перевозками ОАО «РЖД», хранится до изменения нормативных документов, на основании которых она разработана.

Чертежи и расчеты размещения и крепления негабаритных грузов на платформах и в полувагонах негабаритности нижней 3-й, боковой 4-й, верхней 3-й степеней, согласованные для перевозки грузов в межгосударственном сообщении, хранятся в железнодорожной администрации (железной дороге) до изменения нормативной документации, на основании которой они разработаны.

Срок хранения чертежей и расчетов размещения и крепления негабаритных грузов меньших степеней на платформах и в полувагонах (нижняя 1-2-я, боковая 1-3-я, верхняя 1-2-я) устанавливается железнодорожной администрацией (железной дорогой).

Заявка на выполнение перевозки

При наличии окончательно согласованной технической документации на перевозку грузов грузоотправитель (экспедитор) за 20 дней до начала месяца погрузки представляет заявку на подачу транспортеров по установленной форме (приложение 15) в адрес начальника станции погрузки, железной дороги, железнодорожной администрации государства, на территории которого расположена станция отправления грузов, а также Департамента управления перевозками ОАО РЖД.

Заявка на перевозку в межгосударственном сообщении негабаритных грузов на платформах и в полувагонах негабаритности нижней 4-6-й, боковой 5-6-й степеней и сверхнегабаритных представляется в адрес Департамента управления перевозками ОАО «РЖД», а также в адрес железнодорожной администрации (железной дороги) отправления и начальника станции погрузки.

Разрешение на погрузку негабаритных и тяжеловесных грузов на конкретные станции назначения (при наличии согласованных чертежей и подтверждений грузополучателей о готовности принять и обеспечить выгрузку прибывающих на транспортерах грузов весом более 60 т) при перевозке в межгосударственном сообщении дается

- Департаментом управления перевозками ОАО «РЖД» (Отделом специальных перевозок) - в адрес железнодорожной администрации (железной дороги) и станции погрузки;

- железнодорожной администрацией (железной дорогой) в адрес начальника станции погрузки - для грузов, имеющих негабаритность нижнюю 1-3-й, боковую 1—4-й, верхнюю 1-3-й степеней и габаритных на 4-8-осных транспортерах;

- начальником станции погрузки - для негабаритных грузов на платформах и в полувагонах негабаритности нижней 1-2-й, боковой 1-3-й, верхней 1-2-й степеней;

- разрешение на погрузку негабаритных и тяжеловесных грузов при перевозке между граничащими железной дорогой и администрациями (соседские перевозки) - железнодорожными администрациями самостоятельно по взаимной договоренности между ними независимо от степени негабаритности грузов, грузоподъемности и количества осей транспортеров;

- при приеме к перевозке грузов на транспортерах на экспорт через порты с перевалкой на морской или речной транспорт начальник станции должен руководствоваться кроме разрешения на погрузку, полученного от Департамента управления перевозками ОАО «РЖД» (Отдела специальных перевозок) или железнодорожной администрации, также планом погрузки

грузов на экспорт, который направляется в адрес станции железнодорожной администрацией.

Порядок проверки размещения и крепления негабаритных и тяжеловесных грузов. Для проверки соответствия фактического размещения и крепления негабаритных (тяжеловесных) грузов согласованным чертежам (кроме грузов, погруженных на сочлененные транспортеры) при перевозке грузов в межгосударственном сообщении создается комиссия в составе:

- на станциях внеклассных, I и II классов - начальника станции или его заместителя (председатель) и представителей пункта технического обслуживания вагонов и дистанции пути;
- на всех остальных станциях - старшего коммерческого ревизора или назначаемого приказом начальника дороги (отделения дороги) коммерческого ревизора либо другого компетентного должностного лица (председателя), начальника станции и представителей пункта технического обслуживания вагонов и дистанции пути.

При комиссионной проверке размещения и крепления негабаритного (тяжеловесного) груза определяются следующие параметры:

- техническое состояние подвижного состава;
- фактическая высота погрузочной площадки транспортера (пола вагона) в груженом состоянии;
- соответствие размещения и крепления груза, а также положения центра тяжести груза согласованному чертежу;
- фактические координаты (высота от уровня головок рельсов, ширина от оси пути) критических точек, определяющих негабаритность груза каждой зоне, а для грузов, имеющих расчетную негабаритность (сверхнегабаритность), также расстояния точек от направляющих сечений вагона (p_b , p_n);
- наличие контрольных полос и надписей на грузе о его негабаритности (индекс негабаритности с учетом расчетной), а также о запрещении роспуска с горок или пропуска через горки (если такие условия в согласованной документации предусмотрены);
- правильность изготовления и установки на вагоне грузоотправителем контрольной рамы.

Данные комиссионной проверки заносятся в Акт проверки размещения и крепления негабаритного (тяжеловесного) груза, составляемый в двух экземплярах, один из которых прикладывается к перевозочным документам, а второй хранится в делах станции в течение 6 месяцев.

Инструкцией определены порядок дачи разрешений на отправление и пропуск по конкретным маршрутам негабаритных грузов, пропуска

негабаритных грузов по станциям и перегонам, производства маневровой работы с транспортерами, вагонами, загруженными негабаритными грузами и порядок постановки их в поезда.

Актово-претензионная работа. Ответственность по перевозкам

К видам несохранности грузов относятся хищения, недостачи мест, недостачи массы, утраты, порчи или повреждения грузов, допущенные в процессе перевозки или при хранении на станционных складах и других местах общего пользования. Случаи несохранных перевозок грузов в зависимости от стоимости утраченного, недостающего, поврежденного (испорченного) груза делятся на четыре группы:

- первая - на сумму свыше 5 млн. рублей;
- вторая - на сумму от 1 млн. рублей до 5 млн. рублей;
- третья - на сумму от 200 тыс. рублей до 1 млн. рублей;
- четвертая - на сумму до 200 тыс. рублей;

При отсутствии точных данных о стоимости груза, его ориентировочная стоимость может определяться исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары. Для расчета ориентировочной стоимости могут быть использованы данные перевозочных документов, контракта или сведения, полученные от грузополучателя или грузоотправителя.

Каждый случай должен быть оформлен и расследован в установленные сроки и по результатам расследования приняты меры.

В зависимости от обстоятельств, являющихся основанием для возникновения ответственности перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя, других юридических лиц или индивидуальных предпринимателей при железнодорожных перевозках оформляются коммерческие акты, акты общей формы и иные акты, предусмотренные правилами составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом.

Коммерческий акт составляется на основании рапорта и письменного разрешения ДС на его составление.

Коммерческий акт составляется для удостоверения следующих обстоятельств (ст. 119 Устава железнодорожного транспорта РФ, 2003г.):

- несоответствие наименования, массы, количества мест груза, багажа,
- грузобагажа данным, указанным в перевозочном документе;

– повреждение (порча) груза, багажа, грузобагажа и возможные причины такого повреждения;

– обнаружение груза, багажа, грузобагажа без перевозочных документов,

а также перевозочных документов без груза, багажа, грузобагажа;

– возвращение перевозчику похищенных груза, багажа, грузобагажа;

– непередача перевозчиком груза на железнодорожный путь необщего

пользования в течение 24-х часов после оформления документов о выдаче груза (только по требованию грузополучателя).

Коммерческий акт составляется:

1. **при выгрузке груза, багажа, грузобагажа в местах общего пользования** - в день выгрузки груза, багажа, грузобагажа, а в необходимых случаях - в день выдачи груза, багажа, грузобагажа грузополучателю, пассажиру, получателю;

2. **при выгрузке груза в местах необщего пользования** - в день выгрузки груза, при этом проверка груза должна проводиться в процессе его выгрузки или непосредственно после выгрузки;

3. **в пути следования груза, багажа, грузобагажа** - в день обнаружения обстоятельств, подлежащих оформлению коммерческим актом.

При невозможности составить коммерческий акт в указанные сроки он должен быть составлен в течение следующих суток.

Коммерческий акт составляется перевозчиком в 3-х экземплярах на бланке формы ГУ-22 каких-либо исправлений на компьютере на автоматизированных рабочих местах (АРМ) и подлежит строгому учету. Все акты составляются в ЕАСАПР (АРЛ).

При составлении коммерческого акта перевозчиком на станции назначения: Первый экземпляр коммерческого акта используется перевозчиком для расследования; Второй - выдается грузополучателю по его требованию в течение 3-х дней; Третий - остается на хранении в делах станции, составившей его.

При составлении коммерческого акта перевозчиком **на станции отправления или на попутной станции** второй экземпляр прилагается к перевозочному документу и следует до станции назначения, а с первым и третьим экземплярами поступают, как указано выше. Об оформленном коммерческого акта делается отметка на оборотной стороне накладной в графе «Отметки перевозчика» с указанием номера коммерческого акта, даты

его составления и в связи с чем он составлен. Запись удостоверяется подписью перевозчика.

При составлении коммерческого акта на станции назначения отметка о нем в перевозочных документах делается по требованию грузополучателя.

При перевозках грузов с использованием электронной накладной КА также может составляться в электронном виде. Порядок хранения и направление коммерческого акта, определяется перевозчиком в соответствии с договором об обмене данными и документами в электронном виде. На основании данных такого коммерческого акта в электронную накладную вносятся отметки, предусмотренные правилами заполнения перевозочных документов на железнодорожном транспорте. Коммерческие акты составленные на станции отправления и на попутной станции, прикладываются к электронной накладной.

В коммерческом акте должны содержаться следующие сведения:

- номер и род вагона, количество запорно-пломбировочных устройств (ЗПУ) и нанесенная на них информация;
- число мест и масса груза, указанная в перевозочных документах и оказавшаяся в наличии;
- масса брутто, масса тары вагона (с трафарета или проверенная на весах), масса нетто, в случае определения массы груза на вагонных весах и т. д.

Коммерческий акт подписывают лица, участвующие в выдаче груза и уполномоченные представители перевозчика.

Коммерческий акт регистрируется в книге учета коммерческих актов, составленных на неисправные перевозки грузов и багажа формы ГНУ-2.

При несогласии с содержанием коммерческого акта представители перевозчика и грузополучателя вправе изложить в нем особое мнение (после подписания).

В случае выдачи груза со склада или площадки станции при наличии несоответствия данных, имеющих в коммерческом акте, составленном при выгрузке груза из вагона, перевозчиком составляется новый коммерческий акт.

Снятые с вагона, контейнера ЗПУ используются в следующем порядке:

- при наличии обстоятельств, по которым усматривается ответственность перевозчика или взаимная ответственность перевозчика и грузоотправителя, пересылаются, погашаются, направляются ЗПУ на экспертизу в порядке, установленном перевозчиком;

– при составлении коммерческого акта по обстоятельствам, при которых усматривается ответственность только грузополучателя, ЗПУ грузоотправителя, снятые с вагона после признания их исправными и подписания коммерческого акта грузополучателем, погашаются в порядке, установленном перевозчиком, а в коммерческом акте в графе «При акте приложены» против пункта 16 делается отметка «ЗПУ погашены».

Данные в коммерческом акте указываются на основании перевозочных документов, книг перевески грузов на вагонных и товарных весах и других документов.

При обнаружении недостачи грузов, перевозимых в крытых вагонах, в коммерческом акте необходимо указать:

- загружен ли вагон до полной вместимости;
- может или нет поместиться в вагоне недостающее количество груза;
- при недостаче отдельных мест груза в вагоне с открытыми люками указывают габариты этих мест и возможность изъятия через люки и т. д.

В случае установления недостачи или повреждения груза, перевозимого на открытом подвижном составе, в коммерческом акте указываются:

- все обнаруженные неисправности в погрузке, в установке приспособлений, укладке, укрытии и увязке груза;
- расположение грузовых мест в вагоне, количество ярусов, плотность их заполнения, наличие свободных мест с указанием их размеров, виды крепления и его состояние;
- при перевозке грузов навалом - отсутствие или наличие на поверхности груза углублений, воронок.

При обнаружении недостачи грузов, перевозимых в цистернах, в коммерческом акте необходимо указать:

- высоту налива;
- тип цистерны;
- удельную массу и температуру продукта;
- плотность груза;
- была ли обнаружена течь груза, если она имела место, то указать, сколько капель в минуту или течь - струей.

В случае (ст. 42 УЖТ РФ), если на станции назначения при проверке состояния груза, его массы, количества мест обнаружены недостача, повреждение (порча) груза или такие обстоятельства зафиксированы в составленном в пути следования коммерческом акте, перевозчик обязан

определить размер фактической недостачи, повреждения (порчи) груза и выдать грузополучателю коммерческий акт.

При необходимости проводится экспертиза по инициативе перевозчика или по требованию грузополучателя. Расходы, связанные с проведением экспертизы, оплачиваются стороной, заказавшей экспертизу, с последующим отнесением расходов на сторону, виновную в недостаче, порче или повреждении груза.

В случае отказа перевозчика от составления коммерческий акт или оформления с нарушением требований, грузополучатель обязан подать заявление перевозчику в письменной форме, если иная форма не предусмотрена соглашением сторон, в течение 3-х суток, а в отношении продовольственных и скоропортящихся грузов - в течение одних суток с момента выдачи грузов или их выгрузки. Перевозчик обязан дать грузополучателю мотивированный ответ на указанное заявление в течение 3-х суток, а в отношении продовольственных и скоропортящихся грузов - в течение одних суток со дня получения заявления.