

УТВЕРЖДЕН

распоряжением

от «\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2018 г. № СВЕРД\_\_\_/р

**ПЕРЕЧЕНЬ**

**вопросов для аттестации работников по нормативным документам, связанным с коммерческой эксплуатацией**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование нормативного документа** | **Глава, раздел, пункт нормативного документа**  ***(указываются при необходимости)*** | **Вопросы** | **ответы** |
| Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» | Статья 1 | Что регулирует «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» ? | регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования (далее - железнодорожный транспорт) и железнодорожного транспорта необщего пользования, и устанавливает их права, обязанности и ответственность. |
|  | Статья 2 | Дайте определение понятиям:  «Владелец инфраструктуры»;  «Перевозочный документ»;  «Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования»;  «Железнодорожные пути общего пользования». | 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;  перевозочный документ - документ, подтверждающий заключение договора перевозки груза, порожнего грузового вагона (транспортная железнодорожная накладная) или удостоверяющий заключение договора перевозки пассажира, багажа, грузобагажа (проездной документ (билет), багажная квитанция, грузобагажная квитанция);  инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования (далее - инфраструктура) - транспортная инфраструктура, включающая в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы, систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование инфраструктуры 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, грузобагажа, порожних грузовых вагонов, по обслуживанию пассажиров и выполнению сортировочных и маневровых работ, а также железнодорожные пути, соединяющие такие станции; |
|  | Статья 11 | Что должен сделать грузоотправитель для осуществления перевозки грузов железнодорожным транспортом грузоотправитель ?  В какие сроки предоставляются заявки на перевозку грузов в зависимости от вида сообщения ? | Для осуществления перевозки грузов железнодорожным транспортом грузоотправитель представляет перевозчику надлежащим образом оформленную и в необходимом количестве экземпляров заявку на перевозку грузов (далее - заявка).  Заявки представляются не менее чем за десять дней до начала перевозок грузов в прямом железнодорожном сообщении и не менее чем за пятнадцать дней до начала перевозок грузов в прямом международном сообщении и непрямом международном сообщении и в прямом и непрямом смешанном сообщении, а также если пунктами назначения указаны порты. При перевозках грузов в прямом смешанном водно-железнодорожном сообщении заявки представляются организациями, осуществляющими перевалку грузов с водного транспорта на железнодорожный транспорт. |
|  |  | В какие сроки перевозчик обязан рассмотреть предоставленную заявку на перевозку грузов ?  В каких случаях перевозчик имеет право отказать в согласовании заявки на перевозку грузов ? | Перевозчик обязан рассмотреть представленную заявку в течение двух дней и в случае возможности осуществления перевозки направить эту заявку для согласования владельцу инфраструктуры с отметкой о согласовании заявки.  Перевозчик имеет право отказать в согласовании заявки в случае:  введения согласно [статье 29](#P285) настоящего Устава прекращения или ограничения погрузки, перевозки грузов по маршруту следования груза;  отказа владельца инфраструктуры в согласовании заявки;  обоснованного отсутствия технических и технологических возможностей осуществления перевозки;  отсутствия железнодорожного подвижного состава, контейнеров, принадлежащих перевозчику и необходимых для осуществления перевозок;  (абзац введен Федеральным [законом](consultantplus://offline/ref=A0BC66DE656F3D704F787E82C9F1671BBD8E571741D40D8FE742938302142C6213C40892F55211141106DDEB782730FAB7E58457D1FF0CC8jCVBG) от 31.12.2014 N 503-ФЗ)  в ином случае, предусмотренном настоящим Уставом, иными нормативными правовыми актами.  В этих случаях перевозчик возвращает заявку с указанием причин отказа грузоотправителю, организации, осуществляющей перевалку грузов. |
|  |  | Как осуществляется учет выполнения заявки на перевозку грузов?  В каком размере перевозчик взимается сбор за внесение перевозчиком по инициативе грузоотправителя или осуществляющей перевалку грузов организации изменений в принятые заявки, касающихся перераспределения перевозок грузов по железнодорожным станциям назначения или за изменение железнодорожных станций отправления ? | Учет выполнения заявки, в том числе обеспечения грузоотправителя вагонами, контейнерами, учет погрузки грузов в вагоны, контейнеры осуществляются в учетной карточке, которая подписывается перевозчиком и грузоотправителем по окончании каждых суток такой погрузки.  За внесение перевозчиком по инициативе грузоотправителя или осуществляющей перевалку грузов организации изменений в принятые заявки, касающихся перераспределения перевозок грузов по железнодорожным станциям назначения, в том числе перевозок грузов в прямом международном сообщении и непрямом международном сообщении, прямом и непрямом смешанном сообщении, а также за изменение железнодорожных станций отправления перевозчик взимает с грузоотправителя или осуществляющей перевалку грузов организации, если иное не установлено соглашением сторон, сбор в размере:  0,03 размера минимального [размера](consultantplus://offline/ref=A0BC66DE656F3D704F787E82C9F1671BBD8C551E4ED95085EF1B9F81051B7375148D0493F55210131F59D8FE697F3CF9ABFB864BCDFD0DjCV0G) оплаты труда с каждой тонны грузов - для грузов, перевозки которых установлены в вагонах и тоннах;  0,1 размера минимального [размера](consultantplus://offline/ref=A0BC66DE656F3D704F787E82C9F1671BBD8C551E4ED95085EF1B9F81051B7375148D0493F55210131F59D8FE697F3CF9ABFB864BCDFD0DjCV0G) оплаты труда за каждый контейнер массой брутто до 5 тонн включительно, 0,3 размера минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто от 5 до 10 тонн включительно, минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто свыше 10 тонн - для грузов, перевозки которых установлены в контейнерах. |
|  | Статья 12 | Что предоставляет отправитель перевозчику для осуществления перевозок порожнего вагона ? | Для осуществления перевозок порожнего грузового вагона, порожних грузовых вагонов отправитель до предъявления их для перевозок представляет перевозчику в сроки, установленные правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, запрос-уведомление на перевозку порожнего грузового вагона, порожних грузовых вагонов (далее - запрос). |
|  | Статья 18 | Каким образом грузоотправители (отправители) обязаны подготавливать грузы для перевозок ?  Какими документами предусматриваются требования к таре и упаковке грузов, качеству перевозимой продукции ? Может ли перевозчик проверить соответствие тары, упаковки документам ? | Грузоотправители (отправители) обязаны подготавливать грузы, грузобагаж для перевозок в соответствии с установленными обязательными требованиями, техническими условиями на продукцию, ее тару и упаковку и иными актами таким образом, чтобы обеспечивать безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, качество перевозимой продукции, сохранность грузов, грузобагажа, вагонов, контейнеров, пожарную безопасность и экологическую безопасность.  Требования к таре и упаковке грузов, грузобагажа, качеству перевозимой продукции должны предусматриваться соответствующими обязательными требованиями, техническими условиями, утвержденными в установленном порядке по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта и иными заинтересованными федеральными органами исполнительной власти.  Перевозчик и владелец инфраструктуры вправе провести проверку соответствия тары и упаковки грузов, грузобагажа, качества перевозимой продукции указанным обязательным требованиям, техническим условиям и иным актам. |
|  | Статья 20 | В какой срок перевозчик уведомляет грузоотправителей о времени подачи вагонов, контейнеров под погрузку? | О времени подачи вагонов, контейнеров под погрузку перевозчик уведомляет грузоотправителей не позднее чем за два часа до такой подачи. |
|  |  | Кто определяет техническую пригодность подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров ?  Кто определяет пригодность в коммерческом отношении вагонов, контейнеров ?  В каком состоянии должны быть вагоны и контейнеры, которые перевозчик подает под погрузку ? | Техническую пригодность подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров определяет перевозчик.  Пригодность в коммерческом отношении вагонов, контейнеров (состояние грузовых отсеков вагонов, контейнеров, пригодных для перевозки конкретного груза, отсутствие внутри вагонов, контейнеров постороннего запаха, других неблагоприятных факторов, за исключением последствий атмосферных осадков в открытых вагонах, а также особенности внутренних конструкций кузовов вагонов, контейнеров, влияющие на состояние грузов при погрузке, выгрузке и перевозке) для перевозки указанного груза определяется в отношении:  вагонов - грузоотправителями, если погрузка обеспечивается ими, или перевозчиком, если погрузка обеспечивается им;  контейнеров - грузоотправителями.  Перевозчик обязан подавать под погрузку исправные, внутри и снаружи очищенные от остатков ранее перевозимых грузов, в необходимых случаях промытые и продезинфицированные, годные для перевозки конкретных грузов вагоны, контейнеры со снятыми приспособлениями для крепления, за исключением несъемных приспособлений для крепления. |
|  | Статья 22 | За чей счет возмещаются расходы перевозчиков, связанные с выполнением работ по инициативе или указанию таможенных органов либо иных органов государственного контроля (надзора) ? | Расходы перевозчиков, в том числе расходы, связанные с подачей и уборкой вагонов, контейнеров, погрузкой и выгрузкой грузов, грузобагажа, выдачей санитарных паспортов, хранением грузов и контейнеров, а также плата за пользование принадлежащими перевозчику вагонами и контейнерами и другие возникшие в связи с выполнением этих работ по инициативе или указанию таможенных органов либо иных органов государственного контроля (надзора) расходы возмещаются за счет грузоотправителей, грузополучателей. |
|  | Статья 23 | В соответствии с какими требованиями осуществляется размещение и крепление грузов в вагонах и контейнерах ? | Размещение и крепление грузов, грузобагажа в вагонах и контейнерах осуществляются в соответствии с требованиями технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, утверждаемых федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта. |
|  | Статья 25 | Какие документы подтверждают заключение договора перевозки груза? | При предъявлении груза для перевозки грузоотправитель должен представить перевозчику на каждую отправку груза составленную в соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом транспортную железнодорожную накладную и другие предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами документы. Указанная транспортная железнодорожная накладная и выданная на ее основании перевозчиком грузоотправителю квитанция о приеме груза подтверждают заключение договора перевозки груза. |
|  | Статья 26 | Как осуществляется определение массы грузов, погрузка которых до полной вместимости вагонов, контейнеров может повлечь за собой превышение их допустимой грузоподъемности?  Кто обеспечивает взвешивание грузов ? | Определение массы грузов, грузобагажа, погрузка которых до полной вместимости вагонов, контейнеров может повлечь за собой превышение их допустимой грузоподъемности, осуществляется только посредством взвешивания. При этом определение массы грузов, перевозимых навалом и насыпью, осуществляется посредством взвешивания на вагонных весах.  Взвешивание грузов, грузобагажа обеспечивается:  перевозчиками при обеспечении ими погрузки и выгрузки в местах общего пользования;  грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями) при обеспечении ими погрузки и выгрузки в местах общего и необщего пользования и на железнодорожных путях необщего пользования. Осуществляемое перевозчиком взвешивание грузов, грузобагажа оплачивается грузоотправителем (отправителем), грузополучателем (получателем) в соответствии с договором. |
|  | Статья 27 | Имеет ли право перевозчик проверять достоверность массы грузов, других сведений, указанных грузоотправителями (отправителями) в транспортных железнодорожных накладных ? | Перевозчик имеет право проверять достоверность массы грузов, грузобагажа и других сведений, указанных грузоотправителями (отправителями) в транспортных железнодорожных накладных (заявлениях на перевозку грузобагажа). |
|  | Статья 29 | В каких случаях перевозчиком может быть временно прекращены либо ограничены погрузка и перевозка грузов, перевозки порожних грузовых вагонов?  В какой срок грузоотправители (отправители) после получения от перевозчиков уведомлений обязаны приостановить или ограничить до установленных размеров погрузку и отправление грузов, отправление порожних грузовых вагонов в определенных железнодорожных направлениях ? | Вследствие обстоятельств непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных не зависящих от перевозчиков и владельцев инфраструктур обстоятельств, препятствующих осуществлению перевозок, погрузка и перевозка грузов, грузобагажа, перевозки порожних грузовых вагонов могут быть временно прекращены либо ограничены перевозчиком или владельцем инфраструктуры с немедленным уведомлением в письменной форме руководителя федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта о таком прекращении или об ограничении.  Грузоотправители (отправители) в течение двенадцати часов после получения от перевозчиков уведомлений обязаны приостановить или ограничить до установленных размеров погрузку и отправление грузов, грузобагажа, отправление порожних грузовых вагонов в определенных железнодорожных направлениях. |
|  | Статья 30 | В какой срок грузоотправителем (отправителем) вносятся плата за перевозку грузов и иные причитающиеся перевозчику платежи ? | Плата за перевозку грузов, грузобагажа и иные причитающиеся перевозчику платежи вносятся грузоотправителем (отправителем) до момента приема грузов, грузобагажа для перевозки, если иное не предусмотрено настоящим Уставом или соглашением сторон. |
|  | Статья 31 | С кем должна быть согласована переадресовка грузов, находящихся под таможенным контролем ?  Что взыскивается перевозчиком за время нахождения вагонов, контейнеров на железнодорожных путях общего пользования ? | По заявлению в письменной форме грузоотправителя или грузополучателя, если иная форма не предусмотрена соглашением сторон, перевозчик в [порядке](consultantplus://offline/ref=A0BC66DE656F3D704F787E82C9F1671BBD8B541544D50D8FE742938302142C6213C40892F55211161606DDEB782730FAB7E58457D1FF0CC8jCVBG), установленном правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, может переадресовывать перевозимые грузы с изменением грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения. При этом переадресовка грузов, находящихся под таможенным контролем, проводится при наличии согласия соответствующего таможенного органа.  За время нахождения вагонов, контейнеров на железнодорожных путях общего пользования в ожидании переадресовки грузов, порожних грузовых вагонов, контейнеров по причинам, зависящим от грузоотправителя (отправителя), владельца порожних грузовых вагонов, контейнеров, грузополучателя (получателя), указанными лицами вносятся перевозчику плата за пользование вагонами, контейнерами, принадлежащими перевозчику, и плата за нахождение на железнодорожных путях общего пользования железнодорожного подвижного состава независимо от его принадлежности. |
|  | Статья 33 | В какой срок начинается исчисление срока доставки грузов ?  В каком случае грузы считаются доставленными в срок ? | Исчисление срока доставки грузов начинается с 24 часов дня приема грузов для перевозки.  Грузы считаются доставленными в срок, если до истечения указанного в транспортной железнодорожной накладной срока доставки (с учетом корректировки в соответствии с правилами исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом) перевозчик обеспечил выгрузку грузов на железнодорожной станции назначения или вагоны, контейнеры с грузами поданы для выгрузки грузополучателям или владельцам железнодорожных путей необщего пользования для грузополучателей.  Грузы считаются также доставленными в срок в случае их прибытия на железнодорожную станцию назначения до истечения указанного в транспортной железнодорожной накладной срока доставки (с учетом корректировки в соответствии с правилами исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом) и в случае, если последовавшая задержка подачи вагонов, контейнеров с такими грузами для выгрузки произошла вследствие того, что фронт выгрузки занят по зависящим от грузополучателя причинам, не внесены плата за перевозку грузов и иные причитающиеся перевозчику платежи или вследствие иных зависящих от грузополучателя причин, о чем составляется [акт](consultantplus://offline/ref=A0BC66DE656F3D704F787E82C9F1671BBD8B541544DB0D8FE742938302142C6213C40892F55213161606DDEB782730FAB7E58457D1FF0CC8jCVBG) общей формы.  Порожний грузовой вагон считается доставленным в срок, если до истечения указанного в транспортной железнодорожной накладной срока доставки (с учетом корректировки в соответствии с правилами исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом) порожний грузовой вагон прибыл на железнодорожную станцию назначения и может быть подан получателю или на железнодорожный выставочный путь, о чем перевозчик уведомляет получателя в соответствии с настоящим Уставом и правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом. |
|  | Статья 34 | В какой срок перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибывших в его адрес грузах ?  Какие могут быть последствия в случае, если перевозчик не уведомляет о прибытии грузов ?  В какой срок перевозчик уведомляет грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования о времени подачи вагонов, контейнеров с грузами к месту их выгрузки грузополучателем ?  Какие действия должны быть предприняты в случае, если на железнодорожной станции назначения отсутствует грузополучатель ? | Перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибывших в его адрес грузах не позднее чем в 12 часов дня, следующего за днем прибытия грузов. Порядок и способ уведомления устанавливаются по соглашению сторон.  В случае, если перевозчик не уведомляет о прибытии грузов, грузополучатель освобождается от платы за пользование вагонами, контейнерами и от платы за хранение грузов до получения уведомления об их прибытии.  Перевозчик уведомляет грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования о времени подачи вагонов, контейнеров с грузами к месту их выгрузки грузополучателем не позднее чем за два часа до объявленной подачи вагонов, контейнеров, если иное не предусмотрено соглашением сторон.  В случае, если на железнодорожной станции назначения отсутствует грузополучатель, указанный в транспортной железнодорожной накладной, перевозчик запрашивает грузоотправителя о дальнейшей судьбе грузов. В случае непринятия грузоотправителем решения о судьбе грузов в течение десяти суток, о судьбе продовольственных и скоропортящихся грузов в течение четырех суток перевозчик может возвратить грузы грузоотправителю за счет последнего, а при невозможности возврата может реализовать грузы в порядке, предусмотренном настоящим Уставом. |
|  | Статья 35 | Что вправе сделать перевозчик в случае уклонения грузополучателя от внесения платы за перевозку грузов и иных причитающихся перевозчику платежей ? | В случае уклонения грузополучателя от внесения платы за перевозку грузов и иных причитающихся перевозчику платежей перевозчик, если иная форма уведомления не предусмотрена соглашением сторон, вправе удерживать грузы с уведомлением об этом в письменной форме грузоотправителя, который в течение четырех суток после получения такого уведомления обязан распорядиться грузами. В случае, если грузы прибыли до истечения срока доставки, указанный срок может исчисляться только после окончания срока доставки грузов.  В случае, если в течение указанного срока грузополучатель не примет соответствующие меры по внесению причитающихся перевозчику платежей и грузоотправитель не распорядится грузами, перевозчик, если иное не предусмотрено соглашением сторон, имеет право самостоятельно реализовать удерживаемые продовольственные и скоропортящиеся грузы в порядке, предусмотренном настоящим [Уставом](#P496). В отношении реализации иных грузов применяется порядок, предусмотренный гражданским законодательством.  В случаях, предусмотренных настоящей статьей, не подлежат реализации:  грузы, изъятые из оборота или ограниченные в обороте в соответствии с федеральными [законами](consultantplus://offline/ref=A0BC66DE656F3D704F787E82C9F1671BBF89541E45D00D8FE742938302142C6213C40892F552161E1506DDEB782730FAB7E58457D1FF0CC8jCVBG), а также грузы, в отношении которых таможенное оформление не завершено;  специальные и воинские грузы, предназначенные для удовлетворения государственных и оборонных нужд. |
|  | Статья 36 | В каких случаях грузополучатель или получатель могут отказаться от прибывшего груза или порожнего вагона, прибывшего под погрузку ? | Получатель вправе отказаться от приема порожнего грузового вагона, прибывшего под погрузку конкретного груза, если такой вагон не может быть использован под погрузку этого груза по причине технической неисправности или непригодности в коммерческом отношении.  Получатель вправе отказаться от приема порожнего грузового вагона, прибывшего под погрузку груза, в случае, если отсутствует согласованная перевозчиком заявка на перевозку грузов в вагоне, принадлежащем указанному в транспортной железнодорожной накладной владельцу, и порожний грузовой вагон не может быть использован данным получателем для выполнения другой согласованной перевозчиком заявки.  Получатель не вправе отказаться от приема порожнего грузового вагона, прибывшего под погрузку груза на основании согласованной перевозчиком заявки, сведения о которой указаны в транспортной железнодорожной накладной, в частности в случае внесения в заявку изменений, за исключением случая, предусмотренного частью третьей настоящей статьи.  Получатель вправе отказаться от приема порожнего грузового вагона, прибывшего на станцию назначения с просрочкой его доставки, если указанная просрочка составила более чем пять суток, произошла по причинам, не зависящим от получателя, и если порожний грузовой вагон не может быть использован данным получателем для выполнения согласованных перевозчиком заявок. |
|  | Статья 39 | Какая плата вносится перевозчику за время нахождения принадлежащих перевозчику вагонов, контейнеров у грузополучателей, грузоотправителей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования либо за время ожидания их подачи или приема по причинам, зависящим от таких грузополучателей, грузоотправителей, владельцев ?  Взимается ли перевозчиком плата за пользование вагонами, контейнерами за время нахождения вагонов, контейнеров, не принадлежащих перевозчикам, в местах необщего пользования?  За что и в течении какого времени грузоотправители, грузополучатели, отправители, получатели, владельцы железнодорожных путей необщего пользования вносят владельцу инфраструктуры плату за предоставление железнодорожных путей общего пользования для нахождения на них железнодорожного подвижного ?  Каким образом исчисляется оплачиваемое время ожидания погрузки, выгрузки грузов, подачи, приема вагонов, контейнеров ?  Если получатель отказался от приема порожних грузовых вагонов по причинам, зависящим от отправителя, до какого момента плата за нахождение на железнодорожных путях общего пользования железнодорожного подвижного состава вносится перевозчику получателем и отправителем ?  В каких случаях перевозчиком взыскивается плата за предоставление железнодорожных путей вне перевозочного процесса ? | За время нахождения принадлежащих перевозчику вагонов, контейнеров у грузополучателей, грузоотправителей, обслуживающих грузополучателей, грузоотправителей своими локомотивами владельцев железнодорожных путей необщего пользования либо за время ожидания их подачи или приема по причинам, зависящим от таких грузополучателей, грузоотправителей, владельцев, указанные лица вносят перевозчику плату за пользование вагонами, контейнерами.  Плата за пользование вагонами, контейнерами не взимается за время нахождения вагонов, контейнеров, не принадлежащих перевозчикам, в местах необщего пользования.  За нахождение на железнодорожных путях общего пользования, в том числе в местах общего пользования, порожних грузовых вагонов или вагонов с грузом, контейнеров либо иного железнодорожного подвижного состава независимо от их принадлежности по причинам, не зависящим от владельца инфраструктуры, перевозчик вносит владельцу инфраструктуры плату за предоставление железнодорожных путей общего пользования для нахождения на них железнодорожного подвижного состава (далее - плата за предоставление железнодорожных путей в перевозочном процессе) в течение всего времени:  ожидания погрузки, выгрузки грузов, подачи, приема вагонов, контейнеров;  нахождения вагонов под таможенными операциями, в том числе при выполнении работ по инициативе или указанию таможенных органов либо иных органов государственного контроля (надзора), свыше сроков, установленных для выполнения указанных операций правилами исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом;  задержки вагонов в пути следования (в том числе на промежуточных железнодорожных станциях из-за неприема железнодорожной станцией назначения), если такая задержка привела к нарушению сроков доставки, определенных на железнодорожной станции отправления (далее - расчетный срок доставки) в соответствии с правилами исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом;  задержки вагонов, контейнеров под погрузкой, выгрузкой свыше технологического времени, установленного договорами для выполнения указанных операций.  (часть одиннадцатая введена Федеральным [законом](consultantplus://offline/ref=A0BC66DE656F3D704F787E82C9F1671BBD8E571741D40D8FE742938302142C6213C40892F552111E1406DDEB782730FAB7E58457D1FF0CC8jCVBG) от 31.12.2014 N 503-ФЗ)  Если в указанных в [части одиннадцатой](#P385) настоящей статьи случаях вагоны находились на железнодорожных путях общего пользования, в том числе в местах общего пользования, по причинам, зависящим от грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей), владельцев железнодорожных путей необщего пользования, указанные лица вносят перевозчику плату за нахождение на железнодорожных путях общего пользования железнодорожного подвижного состава, которая включает в себя плату за предоставление железнодорожных путей в перевозочном процессе и другие затраты и расходы перевозчика, связанные с таким нахождением. Если перевозчик является одновременно владельцем инфраструктуры, плата за нахождение на железнодорожных путях общего пользования железнодорожного подвижного состава вносится грузоотправителем (отправителем), грузополучателем (получателем), владельцем железнодорожных путей необщего пользования непосредственно владельцу инфраструктуры как перевозчику.  За не связанное с перевозочным процессом нахождение порожних вагонов на железнодорожных путях общего пользования, в том числе в местах общего пользования, по причинам, зависящим от владельцев порожних грузовых вагонов (в том числе перевозчиков, являющихся такими владельцами), указанные лица вносят владельцу инфраструктуры плату за предоставление железнодорожных путей общего пользования для нахождения на них железнодорожного подвижного состава, не задействованного в перевозочном процессе (далее - плата за предоставление железнодорожных путей вне перевозочного процесса).  Размеры платы за предоставление железнодорожных путей в перевозочном процессе, платы за нахождение на железнодорожных путях общего пользования железнодорожного подвижного состава (с учетом затрат и расходов перевозчика, связанных с таким нахождением), платы за предоставление железнодорожных путей вне перевозочного процесса определяются в [тарифном руководстве](consultantplus://offline/ref=A0BC66DE656F3D704F787E82C9F1671BBD81541447D50D8FE742938302142C6213C40892F55211161006DDEB782730FAB7E58457D1FF0CC8jCVBG). |
|  | Статья 41 | В каких случаях перевозчик при выдаче груза на железнодорожной станции назначения без заключения отдельного договора обязан осуществлять проверку состояния, массы и количества мест груза ?  В каких случаях масса груза считается правильной ? | Перевозчик при выдаче груза на железнодорожной станции назначения без заключения отдельного договора обязан осуществлять проверку состояния, массы и количества мест груза в следующих случаях:  прибытие груза в неисправных вагоне, контейнере, а также в вагоне, контейнере с поврежденными запорно-пломбировочными устройствами или запорно-пломбировочными устройствами попутных железнодорожных станций;  прибытие груза с коммерческим актом, составленным на попутной железнодорожной станции;  прибытие груза с признаками недостачи либо повреждения или порчи при перевозке груза в открытом железнодорожном подвижном составе;  прибытие скоропортящегося груза с нарушением срока его доставки или с нарушением температурного режима при перевозке груза в рефрижераторном вагоне;  прибытие груза, погрузка которого обеспечивалась перевозчиком;  выдача груза, выгрузка которого обеспечивалась перевозчиком в местах общего пользования.  В указанных в настоящей статье случаях или в случае обнаружения обстоятельств, которые могут повлиять на состояние и массу тарных и штучных грузов, перевозчик при выдаче проверяет состояние и массу таких грузов, находящихся в поврежденных таре и (или) упаковке.  Масса груза считается правильной, если разница между массой груза, определенной на железнодорожной станции отправления, и массой груза, определенной на железнодорожной станции назначения, не превышает значение предельного расхождения в результатах определения массы нетто такого груза и [норму естественной убыли](consultantplus://offline/ref=A0BC66DE656F3D704F787E82C9F1671BBA8B541044D95085EF1B9F81051B736714D50892F74C11150A0F89BBj3V5G) его массы, установленные федеральными органами исполнительной власти, уполномоченными Правительством Российской Федерации. |
|  | Статья 44 | По истечению какого времени владелец вагонов вносит плату за предоставление железнодорожных путей вне перевозочного процесса за все время нахождения порожних грузовых вагонов на железнодорожных путях общего пользования ?  В каких случаях плата за предоставление железнодорожных путей вне перевозочного процесса взимается с владельца вагона в пятикратном размере ? | Владелец вагонов вносит плату за предоставление железнодорожных путей вне перевозочного процесса за все время нахождения порожних грузовых вагонов на железнодорожных путях общего пользования по истечении:  двадцати четырех часов с момента выгрузки грузов из вагонов, не принадлежащих перевозчику, в местах общего пользования;  двенадцати часов с момента, когда порожние грузовые вагоны поданы на железнодорожные пути общего пользования по договору на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования или договору на подачу и уборку вагонов.  Если в течение трех суток с момента выгрузки грузов из вагонов или подачи порожних грузовых вагонов на железнодорожные пути общего пользования владелец вагонов не обеспечил уборку таких вагонов с мест общего пользования либо не обеспечил в установленном порядке предъявление таких вагонов для перевозки, плата за предоставление железнодорожных путей вне перевозочного процесса взимается в пятикратном размере за каждые последующие сутки после истечения третьих суток с момента выгрузки грузов из вагонов или с момента подачи порожних грузовых вагонов на железнодорожные пути общего пользования. |
|  | Статья 45 | В каких случаях груз считается утраченным ? | Груз считается утраченным, если он не выдан грузополучателю по истечении тридцати дней со дня истечения срока доставки или по истечении четырех месяцев со дня приема груза для перевозки в прямом смешанном сообщении. |
|  | Статья 46 | В какие сроки грузополучатель или грузоотправитель обязан принять решения о судьбе грузов в случае, если вследствие обстоятельств, предусмотренных в статье 29 настоящего Устава, возникли препятствия к дальнейшей перевозке грузов, лишившие перевозчика возможности доставить их по назначению или выдать надлежащему грузополучателю ? | В случае, если вследствие обстоятельств, предусмотренных в [статье 29](#P285) настоящего Устава, возникли препятствия к дальнейшей перевозке грузов, лишившие перевозчика возможности доставить их по назначению или выдать надлежащему грузополучателю, а равно если по указанным причинам истекли предельные сроки хранения грузов, перевозчик запрашивает грузополучателя и грузоотправителя о дальнейшей судьбе грузов и уведомляет об этих обстоятельствах также таможенный орган в отношении грузов, находящихся под таможенным контролем.  После получения от грузоотправителей или грузополучателей решения о новой железнодорожной станции назначения перевозчик при наличии возможности доставляет грузы на железнодорожные станции, указанные грузоотправителями или грузополучателями, с оплатой этих перевозок в установленном порядке. При этом размер провозных платежей определяется исходя из кратчайшего расстояния перевозки грузов.  В случае непредставления грузополучателем или грузоотправителем решения о судьбе грузов в течение четырех суток после получения запроса перевозчик может возвратить такие грузы грузоотправителю за счет последнего, а при невозможности возврата грузов по указанным в настоящей статье причинам может реализовать их в порядке, предусмотренном [статьями 35](#P344), [48](#P496) и [49](#P499) настоящего Устава. |
|  | Статья 47 | В каком размере грузоотправитель уплачивает перевозчику штраф в случае нарушения грузоотправителем требований правил перевозок грузов железнодорожным транспортом, а также таможенных правил, касающихся перевозок грузов, если такое нарушение повлекло за собой задержку таможенными или иными органами государственного контроля (надзора) вагонов, контейнеров на железнодорожных приграничных и припортовых передаточных станциях либо невозможность передачи таких грузов на морской, речной транспорт или железные дороги иностранных государств ? | В случае нарушения грузоотправителем требований правил перевозок грузов железнодорожным транспортом, а также таможенных правил, касающихся перевозок грузов, если такое нарушение повлекло за собой задержку таможенными или иными органами государственного контроля (надзора) вагонов, контейнеров на железнодорожных приграничных и припортовых передаточных станциях либо невозможность передачи таких грузов на морской, речной транспорт или железные дороги иностранных государств, грузоотправитель уплачивает перевозчику штраф в сорокопятикратном и пятнадцатикратном [размере](consultantplus://offline/ref=A0BC66DE656F3D704F787E82C9F1671BBD8C551E4ED95085EF1B9F81051B7375148D0493F55210131F59D8FE697F3CF9ABFB864BCDFD0DjCV0G) минимального размера оплаты труда соответственно за вагон и контейнер. |
|  | Статья 55 | Чем регулируются отношения между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования, не принадлежащего владельцу инфраструктуры, по поводу эксплуатации такого железнодорожного пути ? | Отношения между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования, не принадлежащего владельцу инфраструктуры, по поводу эксплуатации такого железнодорожного пути регулируются договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования. |
|  | Статья 56 | Что регулирует договор на подачу и уборку вагонов ? | Подача и уборка вагонов, маневровая работа для грузоотправителей, грузополучателей, имеющих склады и погрузочно-разгрузочные площадки на железнодорожных путях необщего пользования, принадлежащих владельцу инфраструктуры, регулируются договорами на подачу и уборку вагонов, заключаемыми перевозчиками с грузоотправителями, грузополучателями. |
|  | Статья 58 | Что устанавливают договоры на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договоры на подачу и уборку вагонов ? | Указанными договорами устанавливаются порядок подачи и уборки вагонов, а также технологические сроки оборота вагонов, контейнеров на железнодорожных путях необщего пользования, технологическое время, связанное с подачей вагонов к местам погрузки, выгрузки грузов и уборкой вагонов с этих мест, а также технологические нормы погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов. |
|  | Статья 60 | Чем регулируются отношения между контрагентом и перевозчиком при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивами, принадлежащими перевозчику ? | Отношения между контрагентом и перевозчиком при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивами, принадлежащими перевозчику, регулируются договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договором на подачу и уборку вагонов. Указанные договоры могут быть заключены только при согласии владельца железнодорожного пути необщего пользования. |
|  | Статья 62 | Как исчисляется вносимая в соответствии со статьей 39 Устава грузоотправителями, грузополучателями перевозчику плата за пользование вагонами, контейнерами в случае подачи их на железнодорожные пути необщего пользования локомотивами, принадлежащими перевозчику ? | Вносимая в соответствии со [статьей 39](#P371) настоящего Устава грузоотправителями, грузополучателями перевозчику плата за пользование вагонами, контейнерами в случае подачи их на железнодорожные пути необщего пользования локомотивами, принадлежащими перевозчику, исчисляется с момента фактической подачи вагонов, контейнеров к месту погрузки, выгрузки грузов до момента получения перевозчиком от грузоотправителей, грузополучателей уведомления о готовности вагонов, контейнеров к уборке. |
|  | Статья 64 | На какой срок могут заключаться договоры на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договоры на подачу и уборку вагонов ?  Чем необходимо руководствоваться при перезаключении договоров до разрешения спорных вопросов ? | Договоры на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договоры на подачу и уборку вагонов заключаются не более чем на пять лет.  При перезаключении договоров до разрешения спорных вопросов все отношения регулируются ранее заключенными договорами при наличии соответствующего соглашения сторон о продлении срока действия ранее заключенных договоров. |
|  | Статья 94 | Что является основанием для возникновения ответственности грузоотправителя за полное или частичное невыполнение принятой заявки?  Что является основанием для возникновения ответственности перевозчика за невыполнение принятой заявки ?  Каковы размеры штрафов за невыполнение принятой заявки ?  В каких размерах грузоотправитель уплачивает перевозчику сбор за непредъявление грузов для перевозки на указанную в заявке железнодорожную станцию назначения ? | Основанием для возникновения ответственности грузоотправителя, оператора морского терминала за полное или частичное невыполнение принятой заявки является:  (в ред. Федерального [закона](consultantplus://offline/ref=A0BC66DE656F3D704F787E82C9F1671BBE8B541441DB0D8FE742938302142C6213C40892F55210121206DDEB782730FAB7E58457D1FF0CC8jCVBG) от 18.07.2017 N 177-ФЗ)  непредъявление для перевозки предусмотренного принятой заявкой количества груза в тоннах (если перевозка установлена в вагонах и тоннах) или количества контейнеров (если перевозка установлена в контейнерах);  неподача вагонов, контейнеров перевозчиком по причинам, зависящим от грузоотправителя, оператора морского терминала, в том числе по причине невнесения ими платы за перевозку грузов и других причитающихся перевозчику платежей в соответствии со [статьей 30](#P302) настоящего Устава, если иной порядок внесения этой платы и других платежей не предусмотрен соглашением сторон;  (в ред. Федерального [закона](consultantplus://offline/ref=A0BC66DE656F3D704F787E82C9F1671BBE8B541441DB0D8FE742938302142C6213C40892F55210121306DDEB782730FAB7E58457D1FF0CC8jCVBG) от 18.07.2017 N 177-ФЗ)  отказ грузоотправителя от предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров, за исключением случаев, если причиной отказа стала техническая неисправность поданных вагонов, произошедшая по вине перевозчика;  отсутствие не принадлежащих перевозчику и предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров по причинам, зависящим от грузоотправителя или организации, с которой у грузоотправителя заключен договор, регламентирующий обеспечение такими вагонами, контейнерами;  невыполнение среднесуточной плановой или согласованной нормы погрузки и выгрузки вагонов на данные сутки при перевозке грузов в прямом и непрямом международном сообщении, прямом и непрямом смешанном сообщении через морской порт.  (абзац введен Федеральным [законом](consultantplus://offline/ref=A0BC66DE656F3D704F787E82C9F1671BBE8B541441DB0D8FE742938302142C6213C40892F55210121C06DDEB782730FAB7E58457D1FF0CC8jCVBG) от 18.07.2017 N 177-ФЗ)  (часть первая в ред. Федерального [закона](consultantplus://offline/ref=A0BC66DE656F3D704F787E82C9F1671BBD8E571741D40D8FE742938302142C6213C40892F55210131006DDEB782730FAB7E58457D1FF0CC8jCVBG) от 31.12.2014 N 503-ФЗ)  Грузоотправитель и перевозчик за невыполнение принятой заявки, оператор морского терминала за невыполнение среднесуточной плановой или согласованной нормы погрузки и выгрузки вагонов на данные сутки, перевозчик за несоблюдение определенных в договоре условий подачи и уборки вагонов по согласованной с оператором морского терминала норме на данные сутки несут ответственность в виде штрафа в следующих размерах:  (в ред. Федерального [закона](consultantplus://offline/ref=A0BC66DE656F3D704F787E82C9F1671BBE8B541441DB0D8FE742938302142C6213C40892F55210111506DDEB782730FAB7E58457D1FF0CC8jCVBG) от 18.07.2017 N 177-ФЗ)  в отношении грузов, перевозка которых установлена в вагонах и тоннах, - 0,1 размера минимального [размера](consultantplus://offline/ref=A0BC66DE656F3D704F787E82C9F1671BBD8C551E4ED95085EF1B9F81051B7375148D0493F55210131F59D8FE697F3CF9ABFB864BCDFD0DjCV0G) оплаты труда за каждую непогруженную тонну груза;  в отношении грузов, перевозка которых установлена в контейнерах, - 0,5 размера минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто до 5 тонн включительно, минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто от 5 до 10 тонн включительно, двукратного размера минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто свыше 10 тонн.  Грузоотправитель также уплачивает перевозчику сбор за непредъявление грузов для перевозки на указанную в заявке железнодорожную станцию назначения в следующих размерах:  в отношении грузов, перевозка которых установлена в вагонах и тоннах, - 0,04 размера минимального размера оплаты труда за каждую непогруженную тонну груза;  в отношении грузов, перевозка которых установлена в контейнерах, - 0,2 размера минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто до 5 тонн включительно, 0,4 размера минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто от 5 до 10 тонн включительно, минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто свыше 10 тонн. Указанный сбор не взимается в случаях, если перевозка грузов должна была осуществляться в вагонах, контейнерах, не принадлежащих перевозчику. |
|  | Статья 95 | В каких случаях перевозчик не несет ответственность за несохранность груза после принятия его для перевозки и хранения и до выдачи его грузополучателю (получателю) ? | Перевозчик несет [ответственность](consultantplus://offline/ref=A0BC66DE656F3D704F787E82C9F1671BBF89541E42D10D8FE742938302142C6213C40892F553121E1506DDEB782730FAB7E58457D1FF0CC8jCVBG) за несохранность груза, грузобагажа после принятия его для перевозки и хранения и до выдачи его грузополучателю (получателю), если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза, грузобагажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по не зависящим от него причинам, в частности вследствие:  причин, зависящих от грузоотправителя (отправителя) или грузополучателя (получателя);  особых естественных свойств перевозимых груза, грузобагажа;  недостатков тары или упаковки, которые не могли быть замечены при наружном осмотре груза, грузобагажа при приеме груза, грузобагажа для перевозки, либо применения тары, упаковки, не соответствующих свойствам груза, грузобагажа или принятым стандартам, при отсутствии следов повреждения тары, упаковки в пути;  сдачи для перевозки груза, грузобагажа, влажность которых превышает установленную норму. |
|  | Статья 96 | В каком размере перевозчик возмещает ущерб, причиненный при перевозке груза ? | Перевозчик в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, возмещает ущерб, причиненный при перевозке груза, в следующих размерах:  в размере стоимости утраченного или недостающего груза в случае его утраты или недостачи;  в размере суммы, на которую понизилась стоимость груза, в случае его повреждения (порчи) или в размере его стоимости при невозможности восстановить поврежденный груз;  в размере объявленной стоимости груза, сданного для перевозки с объявлением его ценности, в случае его утраты;  в размере доли объявленной стоимости груза, соответствующей недостающей или поврежденной (испорченной) части груза, сданного для перевозки с объявлением его ценности, в случае недостачи или повреждения (порчи) груза.  Стоимость груза определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета продавца или цены в договоре исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары. |
|  | Статья 97 | Какую ответственность несет перевозчик за просрочку доставки грузов или не принадлежащих перевозчику порожних вагонов ? | За просрочку доставки грузов или не принадлежащих перевозчику порожних вагонов, контейнеров перевозчик (при перевозках в прямом смешанном сообщении - перевозчик соответствующего вида транспорта, выдавший груз) уплачивает пени в размере девяти процентов платы за перевозку грузов, доставку каждого порожнего вагона, контейнера за каждые сутки просрочки (неполные сутки считаются за полные), но не более чем в размере платы за перевозку данных грузов, доставку каждого порожнего вагона, контейнера, если не докажет, что просрочка произошла вследствие предусмотренных частью первой [статьи 29](#P285) настоящего Устава обстоятельств. |
|  | Статья 98 | В каких случаях грузоотправители уплачивают перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку таких грузов на все расстояние их перевозки ? | За искажение в транспортной железнодорожной накладной наименований грузов, особых отметок, сведений о грузах, об их свойствах, в результате чего снижается стоимость перевозок грузов или возможно возникновение обстоятельств, влияющих на безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также за отправление запрещенных для перевозок железнодорожным транспортом грузов грузоотправители уплачивают перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку таких грузов на все расстояние их перевозки независимо от возмещения вызванных данным обстоятельством убытков перевозчика. |
|  | Статья 100 | Какую ответственность несет перевозчик за задержку по вине перевозчика подачи вагонов под погрузку и выгрузку грузов или на железнодорожные выставочные пути, а также за задержку уборки вагонов с мест погрузки и выгрузки грузов на железнодорожных путях необщего пользования или с железнодорожных выставочных путей? | За задержку по вине перевозчика подачи вагонов под погрузку и выгрузку грузов или на железнодорожные выставочные пути, а также за задержку уборки вагонов с мест погрузки и выгрузки грузов на железнодорожных путях необщего пользования или с железнодорожных выставочных путей в случае, если уборка вагонов осуществляется локомотивами перевозчика, либо за задержку по вине перевозчика приема вагонов с железнодорожных путей необщего пользования перевозчик уплачивает грузоотправителю, грузополучателю штраф в размере 0,2 размера минимального размера оплаты труда за каждый час задержки каждого вагона. Штраф начисляется за все время задержки с момента нарушения предусмотренных соответствующими договорами сроков подачи, уборки вагонов.  За задержку цистерн, цементовозов, бункерных полувагонов, минераловозов и других специализированных вагонов размер штрафа, предусмотренный в настоящей статье, увеличивается в два раза, за задержку рефрижераторных вагонов и транспортеров - в три раза.  Задержка вагонов менее чем на пятнадцать минут в расчет не принимается, задержка вагонов от пятнадцати минут до одного часа принимается за полный час. |
|  | Статья 102 | Какую ответственность несет грузоотправитель за превышение грузоподъемности (перегруз) вагона, контейнера ? | За превышение грузоподъемности (перегруз) вагона, контейнера грузоотправитель (отправитель) уплачивает перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку фактической массы данного груза (грузобагажа).  [Порядок](consultantplus://offline/ref=A0BC66DE656F3D704F787E82C9F1671BB88B5D1740D95085EF1B9F81051B7375148D0493F55210171F59D8FE697F3CF9ABFB864BCDFD0DjCV0G) оформления и взыскания штрафов устанавливается правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом и [правилами](consultantplus://offline/ref=A0BC66DE656F3D704F787E82C9F1671BBF88571F40DA0D8FE742938302142C6213C40892F55214151006DDEB782730FAB7E58457D1FF0CC8jCVBG) перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом. |
|  | Статья 119 | Для удостоверения каких обстоятельств составляется коммерческий акт ?  В скольких экземплярах составляется коммерческий акт ?  Что должно содержаться в коммерческом акте ?  Что прикладывается к коммерческому акту при его составлении о порче продовольственного и скоропортящегося грузов ?  Что должен сделать перевозчик и в какие сроки после получения заявление в письменной форме по составлению коммерческого акта ?  В каких случаях составляются акты общей формы и иные акты ? | Коммерческий акт составляется для удостоверения следующих обстоятельств:  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 двадцати четырех часов после оформления документов о выдаче груза. В данном случае коммерческий акт составляется только по требованию грузополучателя.  Коммерческий акт составляется:  при выгрузке груза, багажа, грузобагажа в местах общего пользования - в день выгрузки груза, багажа, грузобагажа, в необходимых случаях - в день выдачи груза, багажа, грузобагажа грузополучателю, пассажиру, получателю;  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 груза;  в пути следования груза, багажа, грузобагажа - в день обнаружения обстоятельств, подлежащих оформлению коммерческим актом.  При невозможности составить коммерческий акт в указанные в настоящей статье сроки он должен быть составлен в течение следующих суток.  Коммерческий акт составляется в трех экземплярах и заполняется без помарок, подчисток и каких-либо исправлений  В коммерческом акте должны содержаться:  точное и подробное описание состояния груза, багажа, грузобагажа и тех обстоятельств, при которых обнаружена несохранность груза, багажа, грузобагажа;  данные о том, правильно ли погружены, размещены и закреплены груз, багаж, грузобагаж, а также имеется ли защитная маркировка груза, перевозимого в открытом подвижном составе. В случае нарушения требований к погрузке, размещению или креплению груза, багажа, грузобагажа в коммерческом акте указывается, какое нарушение допущено.  При составлении коммерческого акта о порче продовольственного и скоропортящегося грузов к нему прикладывается выписка из рабочего журнала о температурном режиме изотермических вагонов, контейнеров.  По требованию грузополучателя, пассажира, получателя перевозчик обязан в течение трех дней выдать коммерческий акт.  В случае отказа перевозчика от составления коммерческого акта или оформления коммерческого акта с нарушением установленных требований грузополучатель, пассажир, получатель обязаны подать заявление перевозчику в письменной форме, если иная форма не предусмотрена соглашением сторон, в течение трех суток, а в отношении продовольственного и скоропортящегося грузов в течение одних суток с момента выдачи грузов, багажа, грузобагажа или их выгрузки. Перевозчик обязан дать грузополучателю, пассажиру, получателю мотивированный ответ на указанное заявление в течение трех суток, а в отношении продовольственного и скоропортящегося грузов в течение одних суток со дня получения заявления. При обоснованности указанного заявления сбор за хранение груза, багажа, грузобагажа за время необоснованной задержки составления коммерческого акта с грузополучателя, пассажира, получателя не взимается.  Для удостоверения иных не предусмотренных настоящей статьей обстоятельств оформляются акты общей формы и другие акты. Порядок составления актов определяется [правилами](consultantplus://offline/ref=A0BC66DE656F3D704F787E82C9F1671BBD8B541544DB0D8FE742938302142C6213C40892F55211161506DDEB782730FAB7E58457D1FF0CC8jCVBG) перевозок грузов железнодорожным транспортом, [правилами](consultantplus://offline/ref=A0BC66DE656F3D704F787E82C9F1671BBF88571F40DA0D8FE742938302142C6213C40892F55214151006DDEB782730FAB7E58457D1FF0CC8jCVBG) перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом. |
|  | Статья 123 | В какие сроки могут быть предъявлены претензии к перевозчикам ? | Претензии к перевозчикам могут быть предъявлены в течение шести месяцев, претензии в отношении штрафов и пеней - в течение сорока пяти дней. |
|  | Статья 124 | В какой срок перевозчик обязан рассмотреть полученную претензию и уведомить о ее результатах ? | Перевозчик обязан рассмотреть полученную претензию и о результатах ее рассмотрения уведомить в письменной форме заявителя в течение тридцати дней со дня получения претензии. |
|  | Статья 125 | В какой срок могут быть предъявлены иски к перевозчикам, возникшие в связи с осуществлением перевозок грузов ? | Иски к перевозчикам, возникшие в связи с осуществлением перевозок грузов, багажа, грузобагажа, могут быть предъявлены в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию либо в случае неполучения ответа перевозчика на претензию не ранее истечения срока, установленного [статьей 124](#P1006) настоящего Устава, или, если получен ответ перевозчика на претензию, до истечения такого срока.  Указанные иски предъявляются в соответствии с установленной подведомственностью, подсудностью в течение года со дня наступления событий, послуживших основаниями для предъявления претензий. |
| Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов с объявленной ценностью, утвержденные приказом МПС России от 18.06.2003 № 40. |  | При предъявлении для перевозки каких грузов объявление грузоотправителем ценности обязательно ?  Как определяется ценность груза ?  Какой документ предоставляет грузоотправитель вместе с железнодорожной накладной при предъявлении для перевозок грузов с объявленной ценностью и в скольких экземплярах ?  Какие действия должен совершить перевозчик при оформлении представленных грузоотправителем перевозочных документов на грузы с объявленной ценностью ? | Объявление грузоотправителем ценности обязательно при предъявлении для перевозки следующих грузов:  драгоценных металлов, камней и изделий из них;  музейных и антикварных ценностей; предметы искусства и иные художественные изделия;  грузов для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности.  Стоимость груза определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета продавца или цены в договоре - исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно определяется по аналогичным товарам.  При предъявлении для перевозок грузов с объявленной ценностью грузоотправитель вместе с транспортной железнодорожной накладной (далее - накладная) представляет перевозчику [опись](#P62) грузов (грузовых мест) с объявленной ценностью, заполненную согласно форме, предусмотренной в приложении N 1 к настоящим Правилам.  Опись грузов с объявленной ценностью составляется в трех, а для грузов, перевозимых навалом, насыпью, наливом, - в двух экземплярах. Один из экземпляров возвращается грузоотправителю. Другой экземпляр описи остается у перевозчика. Оставшийся экземпляр закрепляется внутри вагона, контейнера на видном месте либо при перевозке грузов мелкой отправкой вкладывается в одно из грузовых мест.  Перевозчик проверяет соответствие количества груза (грузовых мест), предъявляемого к перевозке с данными описи грузов.  При оформлении представленных грузоотправителем перевозочных документов перевозчик должен проверить правильность заполнения грузоотправителем описи грузов, указать в ней номер накладной, расписаться в [строке](#P88) "Опись принята" и проставить в описи грузов календарный штемпель. Если опись грузов составлена на нескольких листах, календарный штемпель и подписи грузоотправителя и перевозчика проставляются на каждом листе. |
| Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов на особых условиях, утвержденные приказом МПС России 18.06.2003  № 41. |  | В каких случаях могут устанавливаться особые условия перевозок грузов ?  Какая отметка делается в железнодорожной накладной грузоотправителем при перевозке грузов на особых условиях ?  Что является основанием для осуществления перевозки груза на особых условиях? | В случаях, если свойства груза или их состояние либо предлагаемые грузоотправителем условия перевозок не предусмотрены [правилами](consultantplus://offline/ref=44FD7549A3ADD499E25F4031F80B62BBADE85D02E14E2D3F420A8E9B23EE46581892E350242790555046994322fFu5E) 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.  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 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.). |
| Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов с сопровождением и охраной грузоотправителей, грузополучателей, утвержденные приказом МПС России от 18.06.2003 № 38. |  | Кем может осуществляться сопровождение грузов?  Какими способами может осуществляться сопровождение грузов проводниками ?  Какие грузы требуют обязательного постоянного сопровождения грузоотправителями, грузополучателями ?  Каким образом перевозчик может предоставить проводникам ЗПУв случае необеспечения в пути следования сменными или постоянными проводниками исправного состояния вагонов и контейнеров, что привело к утрате ЗПУ, их повреждения или несоответствия перевозочным документам ?  В каких случаях выдача грузополучателям на станции назначения грузов, перевозившихся со сменным или постоянным сопровождением, осуществляется с участием перевозчика ?  Где может осуществляться проезд проводников ?  Какое минимальное количество проводников может сопровождать груз ?  Что может проводник при постоянном сопровождении перевозить с собой в вагоне бесплатно ?  Какие документы проводник обязан предъявить перевозчику ?  Какой документ выдается проводнику перевозчиком при постоянном сопровождении и каким образом осуществляется выдача документа ?  Что должен сделать проводник при обнаружении в процессе перевозки груза нарушения его крепления ?  Какие действия должен предпринять перевозчик при возникновении во время постоянного сопровождения обстоятельств, при которых проводники не могут осуществлять дальнейшее сопровождение груза (например, из-за болезни) или проводники отсутствуют ? | Сопровождение грузов осуществляется проводниками, в качестве которых могут выступать грузоотправитель, грузополучатель либо уполномоченные ими лица, в том числе ведомственная охрана МПС России и иных федеральных органов исполнительной власти (далее - ведомственная охрана).  Сопровождение грузов проводниками производится непрерывно и может осуществляться двумя способами: постоянным и сменным.  Постоянное сопровождение грузов осуществляется одними и теми же проводниками без смены в пути следования от железнодорожной станции отправления до железнодорожной станции (далее - станция) назначения груза.  Сменное сопровождение грузов осуществляется со сменой проводников в пути следования грузов. Такое сопровождение груза осуществляется ведомственной охраной. В этом случае сменные проводники ведомственной охраны являются лицами, уполномоченными грузоотправителем, грузополучателем на сопровождение груза в пути следования на основании соответствующего договора.  Перечень грузов, требующих обязательного постоянного сопровождения грузоотправителями, грузополучателями на весь путь следования от пункта погрузки до пункта выгрузки, и перечень грузов, требующих обязательного сменного сопровождения и охраны в пути следования, утверждаются МПС России по согласованию с МВД России.  В случае необеспечения в пути следования сменными или постоянными проводниками исправного состояния вагонов и контейнеров, что привело к утрате ЗПУ, их повреждения или несоответствия перевозочным документам, а также других неисправностей ответственность за сохранность перевозимых грузов несут грузоотправители (грузополучатели) либо уполномоченные ими лица, которые сопровождали груз. В этом случае в пути следования на основании письменного заявления проводников перевозчиком совместно с проводниками составляется [акт](consultantplus://offline/ref=BF446A7266483CCAAF46D143730254148428FC8AC80F15D9FAF86E30F9C019839E04C46703CF797D00078A99E61AE8699D9B25018AA11326580BE) общей формы в [порядке](consultantplus://offline/ref=BF446A7266483CCAAF46D143730254148428FC8AC80F15D9FAF86E30F9C019839E04C46703CF7B7B03078A99E61AE8699D9B25018AA11326580BE), предусмотренном правилами составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом.  При необходимости перевозчик может предоставлять проводникам новые ЗПУ по договору, которые учитываются как ЗПУ грузоотправителя. Предоставление новых ЗПУ отражается в акте общей формы с указанием номера ЗПУ и его стоимости.  Выдача грузополучателям на станции назначения грузов, перевозившихся со сменным или постоянным сопровождением, осуществляется проводниками без участия перевозчика, за исключением случаев:  прибытия вагонов, контейнеров с ЗПУ, наложенными перевозчиком при погрузке, перегрузе в пути следования или по причинам, зависящим от перевозчика, указанным в [пункте 7](#P73) настоящих Правил;  прибытия вагонов, контейнеров с коммерческим актом, составленным на попутной станции;  прибытия скоропортящихся грузов с нарушением срока их доставки или с нарушением температурного режима в рефрижераторном подвижном составе;  выдачи грузов, выгрузка которых обеспечивалась перевозчиком в местах общего пользования;  прибытия вагонов, контейнеров, погруженных перевозчиком.  Проезд проводников может осуществляться:  12.1. при постоянном сопровождении:  12.1.1. в отдельном вагоне, предоставленном перевозчиком по заявке грузоотправителя. Заявка на предоставление перевозчиком отдельного вагона для проезда проводников подается грузоотправителем в [порядке](consultantplus://offline/ref=BF446A7266483CCAAF46D143730254148728FE8ACE0615D9FAF86E30F9C019839E04C46703CF7B7D06078A99E61AE8699D9B25018AA11326580BE), установленном правилами приема заявок на перевозки грузов железнодорожным транспортом;  12.1.2. в отдельном вагоне, принадлежащем грузоотправителю на праве собственности или аренды;  12.1.3. в вагоне совместно с сопровождаемым грузом;  12.1.4. в служебном вагоне при перевозках в рефрижераторном подвижном составе - по договору грузоотправителя, грузополучателя с владельцем рефрижераторного подвижного состава;  12.2. при сменном сопровождении - на локомотиве, на переходной площадке вагона или в отдельном вагоне, предоставленном перевозчиком ведомственной охране по договору.  Количество проводников при постоянном сопровождении определяется грузоотправителями (грузополучателями). При сопровождении одного вагона количество проводников может составлять два или три человека, а при сопровождении двух и более вагонов - не более двух человек на каждый сопровождаемый вагон.  Проводник при постоянном сопровождении имеет право перевозить с собой в вагоне бесплатно принадлежащую ему ручную кладь.  При наличии у проводника ручной клади свыше нормы, установленной законодательством Российской Федерации, с него взимается за излишнюю массу ручной клади провозная плата в размере, предусмотренном в тарифном руководстве (как по грузам для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, перевозимых мелкими отправками).  При постоянном сопровождении проводник обязан предъявить перевозчику паспорт и командировочное удостоверение. На основании этого и предъявленных перевозочных документов проводнику выдается перевозчиком удостоверение по форме, приведенной в [приложении](#P137) к настоящим Правилам, подписанное перевозчиком и заверенное его календарным штемпелем.  При получении удостоверения проводник знакомится с изложенными в удостоверении основными обязанностями проводника и расписывается об этом в удостоверении и в книге регистрации выдачи удостоверений проводникам грузоотправителей (грузополучателей). При этом проводником в корешке дорожной ведомости под календарным штемпелем должна быть сделана запись "Удостоверение получил. С обязанностями проводника ознакомлен." и поставлена подпись с указанием фамилии, имени и отчества.  При обнаружении в процессе перевозки груза нарушения его крепления проводник сообщает об этом перевозчику и подает ему заявление об отцепке вагона для принятия мер. При нарушении крепления груза по вине перевозчика исправление производится силами и средствами перевозчика. В остальных случаях исправление крепления груза обеспечивается грузоотправителями. Результаты проверки крепления или погрузки груза и время вынужденного простоя вагона по вине грузоотправителя оформляются [актом](consultantplus://offline/ref=BF446A7266483CCAAF46D143730254148428FC8AC80F15D9FAF86E30F9C019839E04C46703CF797D00078A99E61AE8699D9B25018AA11326580BE) общей формы в соответствии с [правилами](consultantplus://offline/ref=BF446A7266483CCAAF46D143730254148428FC8AC80F15D9FAF86E30F9C019839E04C46703CF7B7D03078A99E61AE8699D9B25018AA11326580BE) составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом.  При возникновении во время постоянного сопровождения обстоятельств, при которых проводники не могут осуществлять дальнейшее сопровождение груза (например, из-за болезни) или проводники отсутствуют, перевозчик должен задержать подлежащие сопровождению вагоны и уведомить грузоотправителя или грузополучателя о необходимости срочного направления новых проводников для сопровождения груза.  До прибытия новых проводников перевозчик обеспечивает охрану задержанных вагонов.  Грузоотправители, грузополучатели обязаны в кратчайшие сроки направить в указанное перевозчиком место новых проводников.  До прибытия новых проводников перевозчик совместно с ранее сопровождавшими груз проводниками (при возможности) или самостоятельно проводит при необходимости проверку задержанных вагонов и при обнаружении неисправностей (неисправное состояние ЗПУ, наличие признаков доступа к грузу через люки вагона, стенки вагона, контейнера) проводит осмотр наличия груза в вагоне (контейнере) с оформлением в установленном [порядке](consultantplus://offline/ref=BF446A7266483CCAAF46D143730254148428FC8AC80F15D9FAF86E30F9C019839E04C46703CF7B7D05078A99E61AE8699D9B25018AA11326580BE) коммерческого [акта](consultantplus://offline/ref=BF446A7266483CCAAF46D143730254148428FC8AC80F15D9FAF86E30F9C019839E04C46703CF7A7502078A99E61AE8699D9B25018AA11326580BE). Перевозчик не несет ответственности за все последствия недостачи и повреждения груза, выявленные в процессе проверки, если грузоотправители, грузополучатели не докажут, что отсутствие проводников произошло по вине перевозчика.  Расходы перевозчика, связанные с задержкой и проверкой груза в вагоне, в том числе по простою вагонов и охране, возмещаются перевозчику грузополучателям на основании [акта](consultantplus://offline/ref=BF446A7266483CCAAF46D143730254148428FC8AC80F15D9FAF86E30F9C019839E04C46703CF797D00078A99E61AE8699D9B25018AA11326580BE) общей формы, приложенного перевозчиком к оригиналу накладной на станции задержки вагонов. |
| Правила перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов, утвержденные приказом МПС России от 18.06.2003 № 37 |  | Какие грузы относятся к скоропортящимся ?  Где указаны перечни скоропортящихся грузов и предельные сроки их перевозки в изотермических и крытых вагонах ?  Какой документ должны иметь все транспортные средства, используемые для перевозок пищевых продуктов ?  При предъявлении скоропортящихся грузов к перевозке какой документ вместе с накладной должен быть грузоотправителем перевозчику и что он должен содержать ?  Какая отметка делается грузоотправителем в железнодорожной накладной при перевозке скоропортящегося груза ?  В каких случаях перевозчик вправе отказать в приеме скоропортящегося груза к перевозке ?  В каких случаях не допускается переадресовка скоропортящегося груза ?  С какой скоростью перевозятся скоропортящиеся грузы в специализированных изотермических вагонах и рефрижераторных контейнерах ?  Какой документ прикладывается к коммерческому акту о порче скоропортящихся грузов, перевозимых в рефрижераторных вагонах, рефрижераторных контейнерах с поддержанием температурного режима ?  Кто обеспечивает промывку, ветеринарно-санитарную обработку крытых и изотермических вагонов (рефрижераторные вагоны, вагоны-термосы) независимо от принадлежности после выгрузки скоропортящихся грузов ?  После перевозки каких грузов в специализированных изотермических вагонов и крытых вагонов производится ветеринарно-санитарная обработка ?  В каком нормативном документе указаны требования к размещению и укладке скоропортящихся грузов ?  В каком нормативном документе указаны условия перевозки рыбы в железнодорожном транспорте ? | 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.  Перечни скоропортящихся грузов (далее - грузы) 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,](#P512) [2,](#P627) [3,](#P710) [4](#P880) и [5](#P987) к настоящим Правилам.  Федеральным [законом](consultantplus://offline/ref=B3E36D9CB346FD343DB224D5AEEE352C2D4EA82AD2A7F77C687B7C2DD3AFEFA1D8D88815F21544272E42ACC1DF5122FBBEF1BBEB10699429A8C7F) от 19.07.2011 N 248-ФЗ с 21 октября 2011 года отменено требование наличия оформленного в установленном порядке санитарного паспорта на специально предназначенные или специально оборудованные транспортные средства для перевозки пищевых продуктов. (Все транспортные средства, используемые для перевозок пищевых продуктов, согласно [статье 19](consultantplus://offline/ref=B3E36D9CB346FD343DB224D5AEEE352C2D45AC2FD0A4F77C687B7C2DD3AFEFA1D8D88815F21546202642ACC1DF5122FBBEF1BBEB10699429A8C7F) Федерального закона "О качестве и безопасности пищевых продуктов" от 2 января 2000 г. N 29-ФЗ (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, N 2, ст. 150) должны иметь [санитарные паспорта,](consultantplus://offline/ref=B3E36D9CB346FD343DB224D5AEEE352C2E45A322D3AFF77C687B7C2DD3AFEFA1D8D88815F215472E2F42ACC1DF5122FBBEF1BBEB10699429A8C7F) оформленные в установленном порядке.  Порядок освидетельствования транспортных средств и выдачи санитарных паспортов определяют органы Госсанэпиднадзора на железнодорожном транспорте совместно с перевозчиком.)  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](consultantplus://offline/ref=B3E36D9CB346FD343DB224D5AEEE352C2D4DAA2CD4A7F77C687B7C2DD3AFEFA1D8D88815F21547272142ACC1DF5122FBBEF1BBEB10699429A8C7F) или ветеринарный сертификат в соответствии с [правилами](consultantplus://offline/ref=B3E36D9CB346FD343DB224D5AEEE352C2B4EA22DD7ADAA766022702FD4A0B0B6DF918414F21546242D1DA9D4CE092EF9A3EFB9F70C6B95A2C1F) 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](consultantplus://offline/ref=B3E36D9CB346FD343DB224D5AEEE352C2B4EA22ED1ADAA766022702FD4A0B0B6DF918414F21546242D1DA9D4CE092EF9A3EFB9F70C6B95A2C1F) 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.  В верхней части накладной ("Место для особых отметок и штемпелей") грузоотправителем проставляется штемпель "СКОРОПОРТЯЩИЙСЯ" и дату истечения срока доставки.  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](consultantplus://offline/ref=B3E36D9CB346FD343DB224D5AEEE352C2D45A922D2A1F77C687B7C2DD3AFEFA1D8D88815F21547272242ACC1DF5122FBBEF1BBEB10699429A8C7F) 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.  Переадресовка грузов не допускается:  если срок транспортабельности груза, указанный в документе о качестве, истек или истекает ранее срока доставки груза на новую станцию назначения;  при перевозке грузов на особых условиях, если иное не предусмотрено соглашением сторон;  отдельных вагонов с грузом с отцепкой из состава рефрижераторной секции.  При этом грузы в специализированных изотермических вагонах и рефрижераторных контейнерах перевозятся только большой скоростью.  При составлении [коммерческого акта](consultantplus://offline/ref=B3E36D9CB346FD343DB224D5AEEE352C2E4EAA29D7AFF77C687B7C2DD3AFEFA1D8D88815F215462E2F42ACC1DF5122FBBEF1BBEB10699429A8C7F) о порче грузов, перевозимых в рефрижераторных вагонах, рефрижераторных контейнерах с поддержанием температурного режима, к коммерческому акту прикладывается выписка из рабочего журнала о температурном режиме в пути следования, заверенная подписью руководителя обслуживающей бригады.  Промывка, ветеринарно-санитарная обработка крытых и изотермических вагонов (рефрижераторные вагоны, вагоны-термосы) независимо от принадлежности после выгрузки грузов обеспечивается перевозчиком за счет грузополучателей, если иное не предусмотрено соглашением сторон.  Перечень грузов, после перевозки которых производится ветеринарно-санитарная обработка специализированных изотермических вагонов (рефрижераторные вагоны, вагоны-термосы) и крытых вагонов, приведен в [приложении 13](#P1460) (мясо и т.д.) к настоящим Правилам.  Требования к размещению и укладке скоропортящихся грузов указаны в гл. 2 настоящих правил и гл. 11 ТУ.  Условия перевозки рыбы в железнодорожном транспорте предусмотрены гл 4 настоящих правил. |
| Правила перевозок железнодорожным транспортом подкарантинных грузов, утвержденные приказом МПС России от 18.06.2003 № 36 |  | Какие грузы относятся к подкарантинным ?  При каких условиях допускается прием к перевозке по железным дорогам в пределах Российской Федерации подкарантинных грузов происхождением из карантинных фитосанитарных зон ?  Каким образом перевозчик и станции узнают о карантинных фитосанитарных зонах, а также о конкретном перечне подкарантинных грузов, на перевозки которых введены ограничения ?  Какой документе предъявляется на груз в каждом вагоне, контейнере или на каждую отправку (партию) подкарантинного груза ?  Какой карантинный сертификат не принимается перевозчиком ?  Какие особенности переадресовки подкарантинных грузов ?  При наличии какого документа допускается прием к перевозке подкарантинных грузов, направляемых на экспорт ?  Какие особенности оформления перевозочного документа на подкарантинные грузы ? | грузы, которые могут быть переносчиками карантинных вредителей, возбудителей болезней растений и растений сорняков (далее - карантинные объекты), перевозятся железнодорожным транспортом под контролем Государственной Инспекции по карантину растений Российской Федерации (далее - Госинспекция по карантину растений).  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.  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 (адрес 73) 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.  Подкарантинный груз по карантинному сертификату без печати и подписи, с исправлениями и помарками, по копии карантинного сертификата, а также карантинному сертификату, в котором наименование груза не соответствует фактически предъявленному, к перевозке не принимается.  Переадресовка подкарантинных грузов допускается при предоставлении заявителем переадресовки нового карантинного сертификата, выданного Госинспекцией по карантину растений Российской Федерации.  Ввоз в Российскую Федерацию импортных подкарантинных грузов допускается только при наличии фитосанитарного сертификата, выданного компетентным государственным органом, обеспечивающим карантин растений в государстве-экспортере (за исключением государств, в которых такие органы отсутствуют), на каждый вагон, контейнер или на каждую отправку (партию) подкарантинного груза при нахождении в одном вагоне, контейнере нескольких отправок (партий) груза.  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.  В транспортную железнодорожную накладную (далее - накладная) грузоотправитель вносит отметку о приложении карантинного сертификата с указанием его номера и даты выдачи.  Госинспектором по карантину растений в пункте пропуска через государственную границу в накладной во всех случаях проставляется штамп установленного образца, разрешающий ввоз подкарантинного груза в Российскую Федерацию или его транзитное проследование.  При перевозках подкарантинных грузов на экспорт фитосанитарный (карантинный) сертификат прикладывается грузоотправителем к накладной с указанием в графе "Документы, приложенные отправителем" его номера и даты выдачи. |
| Правила перевозок железнодорожным транспортом животных, утвержденные приказом МПС России от 18.06.2003 № 35 |  | При наличии какого документа животные принимаются к перевозке ?  В течении какого периода времени действительно ветеринарное свидетельство ?  Какие особенности оформления перевозочных документов при перевозке животных ?  Какие ветеринарные сопроводительные документы считаются недействительными ?  Каким образом осуществляется водопой животных в пути следования ?  Кого извещает перевозчик о прибытии вагонов с животными на станцию назначения ?  Каким образом устанавливается ветеринарно-санитарная обработка вагонов ? | Животные принимаются к перевозке при наличии ветеринарных сопроводительных [документов](consultantplus://offline/ref=E45C89AFC27F5E2B1A4DCA4813F6301A071EE973D9A41850751F44853A3FA069E2E0B8FF9F491EC985DB0DCF72C00401AEC0D5CB0C0F413DNFr5F) (ветеринарного свидетельства или ветеринарного сертификата).  Ветеринарное свидетельство [формы N 1](consultantplus://offline/ref=E45C89AFC27F5E2B1A4DCA4813F6301A0419EA77DDAE455A7D4648873D30FF7EE5A9B4FE9F4918CB898408DA63980803B3DED7D7100D40N3r5F) действительно в течение трех дней со дня его выдачи до погрузки.  В накладную в графе "Особые заявления и отметки отправителя" грузоотправителем вносится отметка о приложении ветеринарного свидетельства [формы N 1](consultantplus://offline/ref=E45C89AFC27F5E2B1A4DCA4813F6301A0419EA77DDAE455A7D4648873D30FF7EE5A9B4FE9F4918CB898408DA63980803B3DED7D7100D40N3r5F) с указанием его номера и даты выдачи.  При перевозке животных на экспорт грузоотправитель прикладывает к накладной [Соглашения](consultantplus://offline/ref=E45C89AFC27F5E2B1A4DCA4813F6301A0716EC74DDAD1850751F44853A3FA069E2E0B8FF9F481FC883DB0DCF72C00401AEC0D5CB0C0F413DNFr5F) о международном железнодорожном грузовом сообщении (далее - СМГС) ветеринарный сертификат [формы N 5а](consultantplus://offline/ref=E45C89AFC27F5E2B1A4DCA4813F6301A0419EA77DDAE455A7D4648873D30FF7EE5A9B4FE9F4A17CC898408DA63980803B3DED7D7100D40N3r5F) (приложение N 2 к Инструкции) с указанием в накладной в графе "Документы, прилагаемые отправителем" наименования, номера и даты выдачи ветеринарного документа.  Роспуск с горок вагонов с животными и маневры толчками с такими вагонами производятся с соблюдением особой осторожности. Перевозчик должен предупреждать проводников вагонов с животными о начале роспуска или о производстве маневров толчками.  Ветеринарные сопроводительные документы (ветеринарные свидетельства, сертификаты), заполненные разными чернилами, шрифтами, почерками, с исправлениями, неясным оттиском печати либо без печати, без подписи, без полного наименования должности, фамилии и инициалов подписавшего документ специалиста, с отсутствием требующих указания сведений, а также их копии считаются недействительными, и груз по таким документам к перевозке не принимается.  При перевозке животных проводники должны поить их не менее двух раз в сутки в летний период, одного-двух раз - в переходный и зимний периоды.  Перечень станций, на которых производится водопой животных, перевозимых железнодорожным транспортом, устанавливается владельцем инфраструктуры. Такие станции должны обеспечивать возможность поения животных и иметь для этой цели необходимый инвентарь (водопроводные колонки, шланги и другое оборудование). Поезда, в составе которых имеются вагоны с животными, должны приниматься такими станциями на железнодорожные пути, оборудованные водопроводными колонками со шлангами для поения животных. В случае невозможности приема поезда на такой железнодорожный путь перевозчик обязан обеспечить подачу воды к вагонам с животными.  Перевозчик принимает все меры для обеспечения своевременного поения животных.  О произведенном поении животных или при отказе проводника от водопоя животных представитель перевозчика должен сделать отметку в путевом журнале проводника.  Проводник должен иметь дополнительные емкости для запаса воды в случаях непредвиденной задержки в пути следования вагонов с животными.  О прибытии вагонов с животными на станцию назначения под выгрузку перевозчик извещает грузополучателя и орган Госветнадзора.  В соответствии со [статьей 44](consultantplus://offline/ref=E45C89AFC27F5E2B1A4DCA4813F6301A061FE872DEA41850751F44853A3FA069E2E0B8FF9F491CCD85DB0DCF72C00401AEC0D5CB0C0F413DNFr5F) Устава промывка, [ветеринарно-санитарная обработка](consultantplus://offline/ref=E45C89AFC27F5E2B1A4DCA4813F6301A0C1DE970D1AE455A7D4648873D30FF7EE5A9B4FE9F491ECB898408DA63980803B3DED7D7100D40N3r5F) крытых вагонов обеспечивается перевозчиком за счет грузополучателей, специализированных вагонов - грузополучателями, если иное не установлено соглашением сторон.  Категория ветеринарно-санитарной обработки вагонов после выгрузки животных устанавливается представителем органа Госветнадзора, который выдает ветеринарное назначение на каждый вагон с указанием направления и категории обработки и осуществляет контроль за проведением такой обработки вагонов. |
| Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов, подконтрольных Госветнадзору, утвержденные приказом МПС России от 18.06.2003 № 34 |  | Какие грузы являются подконтрольными органам Госветнадзора ?  Каким документом должен сопровождаться грузов, подконтрольный Госветнадзору ?  Какие ветеринарные свидетельства и сертификаты считаются недействительными ?  Какие особенности оформления перевозочных документов при перевозке животных ?  В течении какого периода времени действительно ветеринарное свидетельство (сертификат)? | Продукты и сырье животного происхождения, корма для животных по установленному перечню допускаются к перевозке железнодорожным транспортом с территорий, не подвергнутых заразным болезням животных, под контролем органов Госветнадзора.  Департамент ветеринарии Министерства сельского хозяйства Российской Федерации может устанавливать особые условия ввоза либо запрет на ввоз подконтрольных органам Госветнадзора грузов и заблаговременно информировать об этом перевозчиков.  Подконтрольные органам Госветнадзора грузы принимаются к перевозке железнодорожным транспортом только при наличии ветеринарных сопроводительных документов на каждый вагон, контейнер, мелкую отправку: ветеринарных свидетельств [формы N 2](consultantplus://offline/ref=6F2F609E7C2B2C15D8A5792B76AB60E224E3E29EF759F48F8D3E7BAD41E024BE06DCB9F43CA740B2768ADCAECD9BC8FC8359EFDE2374D3vDC8G) или [N 3,](consultantplus://offline/ref=6F2F609E7C2B2C15D8A5792B76AB60E224E3E29EF759F48F8D3E7BAD41E024BE06DCB9F43CA44FB5768ADCAECD9BC8FC8359EFDE2374D3vDC8G) указанных в приложении N 3 к Инструкции о порядке выдачи ветеринарных сопроводительных документов на подконтрольные Госветнадзору грузы, утвержденной Минсельхозпродом России 12.04.97, N 13-7-2/871 и зарегистрированной Минюстом России 22.05.97, N 1310 (далее - Инструкция), либо ветеринарных сертификатов [формы N 5 (b,](consultantplus://offline/ref=6F2F609E7C2B2C15D8A5792B76AB60E224E3E29EF759F48F8D3E7BAD41E024BE06DCB9F43CA240B8768ADCAECD9BC8FC8359EFDE2374D3vDC8G) [d,](consultantplus://offline/ref=6F2F609E7C2B2C15D8A5792B76AB60E224E3E29EF759F48F8D3E7BAD41E024BE06DCB9F43CA049B3768ADCAECD9BC8FC8359EFDE2374D3vDC8G) [e),](consultantplus://offline/ref=6F2F609E7C2B2C15D8A5792B76AB60E224E3E29EF759F48F8D3E7BAD41E024BE06DCB9F43CA04CB9768ADCAECD9BC8FC8359EFDE2374D3vDC8G) указанных в приложениях N 4, 5, 6 и 7 к Инструкции.  Ветеринарными свидетельствами [форм N 2](consultantplus://offline/ref=6F2F609E7C2B2C15D8A5792B76AB60E224E3E29EF759F48F8D3E7BAD41E024BE06DCB9F43CA740B2768ADCAECD9BC8FC8359EFDE2374D3vDC8G) и [3](consultantplus://offline/ref=6F2F609E7C2B2C15D8A5792B76AB60E224E3E29EF759F48F8D3E7BAD41E024BE06DCB9F43CA44FB5768ADCAECD9BC8FC8359EFDE2374D3vDC8G) сопровождаются грузы, указанные в [приложениях 2.1](consultantplus://offline/ref=6F2F609E7C2B2C15D8A5792B76AB60E224E3E29EF759F48F8D3E7BAD41E024BE06DCB9F43CA44CB0768ADCAECD9BC8FC8359EFDE2374D3vDC8G) и [3.1](consultantplus://offline/ref=6F2F609E7C2B2C15D8A5792B76AB60E224E3E29EF759F48F8D3E7BAD41E024BE06DCB9F43CA54BB4768ADCAECD9BC8FC8359EFDE2374D3vDC8G) к Инструкции, которые перевозятся в пределах территории Российской Федерации и между государствами - участниками Содружества Независимых Государств (далее - СНГ) - членов Межправительственного соглашения о сотрудничестве в области ветеринарии (далее - Соглашение).  Грузы, вывозимые из Российской Федерации в государства, не являющиеся участниками СНГ - членами Соглашения, сопровождаются ветеринарными сертификатами, которые оформляются представителями органа Госветнадзора (специалистами пограничного ветеринарного надзора) на пограничном контрольном ветеринарном пункте - далее ПКВП.  Ветеринарные сертификаты [формы N 5 (b,](consultantplus://offline/ref=6F2F609E7C2B2C15D8A5792B76AB60E224E3E29EF759F48F8D3E7BAD41E024BE06DCB9F43CA240B8768ADCAECD9BC8FC8359EFDE2374D3vDC8G) [d,](consultantplus://offline/ref=6F2F609E7C2B2C15D8A5792B76AB60E224E3E29EF759F48F8D3E7BAD41E024BE06DCB9F43CA049B3768ADCAECD9BC8FC8359EFDE2374D3vDC8G) [e)](consultantplus://offline/ref=6F2F609E7C2B2C15D8A5792B76AB60E224E3E29EF759F48F8D3E7BAD41E024BE06DCB9F43CA04CB9768ADCAECD9BC8FC8359EFDE2374D3vDC8G) выдаются на экспортируемые из Российской Федерации фуражное зерно и другие растительные продукты для животноводства [(форма N 5 b),](consultantplus://offline/ref=6F2F609E7C2B2C15D8A5792B76AB60E224E3E29EF759F48F8D3E7BAD41E024BE06DCB9F43CA240B8768ADCAECD9BC8FC8359EFDE2374D3vDC8G) молоко и молочные продукты [(форма N 5 d),](consultantplus://offline/ref=6F2F609E7C2B2C15D8A5792B76AB60E224E3E29EF759F48F8D3E7BAD41E024BE06DCB9F43CA049B3768ADCAECD9BC8FC8359EFDE2374D3vDC8G) мясо и мясопродукты домашних и диких животных [(форма N 5 e).](consultantplus://offline/ref=6F2F609E7C2B2C15D8A5792B76AB60E224E3E29EF759F48F8D3E7BAD41E024BE06DCB9F43CA04CB9768ADCAECD9BC8FC8359EFDE2374D3vDC8G)  Ветеринарные свидетельства и сертификаты без указания всех требуемых сведений, заполненные разными чернилами, шрифтами, почерками, с исправлениями, неясным оттиском печати либо без печати, подписи, полного наименования должности, фамилии и инициалов специалиста, подписавшего документ, а также их копии считаются недействительными, и груз по таким документам к перевозке не принимается.  В накладную в графе "Особые заявления и отметки отправителя" грузоотправителем вносится отметка о приложении ветеринарного свидетельства [формы N 1](consultantplus://offline/ref=E45C89AFC27F5E2B1A4DCA4813F6301A0419EA77DDAE455A7D4648873D30FF7EE5A9B4FE9F4918CB898408DA63980803B3DED7D7100D40N3r5F) с указанием его номера и даты выдачи.  При перевозке животных на экспорт грузоотправитель прикладывает к накладной [Соглашения](consultantplus://offline/ref=E45C89AFC27F5E2B1A4DCA4813F6301A0716EC74DDAD1850751F44853A3FA069E2E0B8FF9F481FC883DB0DCF72C00401AEC0D5CB0C0F413DNFr5F) о международном железнодорожном грузовом сообщении (далее - СМГС) ветеринарный сертификат [формы N 5а](consultantplus://offline/ref=E45C89AFC27F5E2B1A4DCA4813F6301A0419EA77DDAE455A7D4648873D30FF7EE5A9B4FE9F4A17CC898408DA63980803B3DED7D7100D40N3r5F) (приложение N 2 к Инструкции) с указанием в накладной в графе "Документы, прилагаемые отправителем" наименования, номера и даты выдачи ветеринарного документа.  Ветеринарное свидетельство (сертификат) прикладывается к транспортной железнодорожной накладной (далее - накладная) или к железнодорожной накладной [Соглашения](consultantplus://offline/ref=6F2F609E7C2B2C15D8A5792B76AB60E227ECE49DF75AA985856777AF46EF7BA90195B5F53CA748B07CD5D9BBDCC3C4FE9E47EDC23F76D2D0v6CBG) о международном железнодорожном грузовом сообщении (далее - СМГС). В накладной в графе "Особые заявления и отметки отправителя", а в накладной [СМГС](consultantplus://offline/ref=6F2F609E7C2B2C15D8A5792B76AB60E227ECE49DF75AA985856777AF46EF7BA90195B5F53CA748B27AD5D9BBDCC3C4FE9E47EDC23F76D2D0v6CBG) в графе "Документы, прилагаемые отправителем" грузоотправителем указываются наименование ветеринарного документа, номер и дата его выдачи.  Ветеринарные свидетельства [формы N 2](consultantplus://offline/ref=6F2F609E7C2B2C15D8A5792B76AB60E224E3E29EF759F48F8D3E7BAD41E024BE06DCB9F43CA740B2768ADCAECD9BC8FC8359EFDE2374D3vDC8G) и [N 3](consultantplus://offline/ref=6F2F609E7C2B2C15D8A5792B76AB60E224E3E29EF759F48F8D3E7BAD41E024BE06DCB9F43CA44FB5768ADCAECD9BC8FC8359EFDE2374D3vDC8G) действительны в течение трех дней с момента выдачи и до начала погрузки. |
| Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов мелкими отправками, утвержденные приказом МПС России от 18.06.2003 № 33 |  | Что является мелкой отправкой ?  Между какими железнодорожными станциями осуществляется перевозка грузов мелкими отправками? | Мелкой отправкой считается предъявляемая по одной транспортной железнодорожной накладной (далее - накладная) партия груза, для перевозки которой не требуется предоставления отдельного вагона, контейнера.  Перевозка грузов мелкими отправками, в том числе в универсальных контейнерах, осуществляется между железнодорожными станциями (далее - станции), открытыми для приема и выдачи мелких отправок, в соответствии с [тарифным руководством](consultantplus://offline/ref=A93571D905E019C7DB1AAC3C5C143084BDB05948DE04B3F03D5D06C6DA7357C8E7490D252855BA112319DA1F16qCLAG) (параграф 2). |
| Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов, порожних вагонов группами вагонов по одной накладной, утвержденные приказом Минтранса России от 26.02.2015 № 32. |  | Какие условия должны соблюдаться при оформлении грузов группами вагонов и при оформлении групп порожних вагонов ?  Каким образом оформляются перевозочные документы на отправительский маршрут, состоящий из ядра и прицепной части маршрута ?  Какие особенности заполнения перевозочных документов на группу вагонов ?  Какая отметка должна быть сделана перевозчиком в перевозочном документе при отцепке в пути следования вагона (группы вагонов) от маршрутной или групповой отправки ?  Каким перевозочным документом оформляется отцепленный в пути следования вагон от маршрутной или групповой отправки ?  Какой документ должен составить перевозчик на станции назначения при выдаче груза, прибывшего маршрутной или групповой отправкой, при наличии в накладной отметки об отцепке вагона или группы вагонов ? | Предъявляемые к перевозке группами вагонов грузы оформляются по одной накладной при соблюдении следующих условий:  грузы должны быть одного наименования номенклатуры грузов;  отправка грузов предъявляется перевозчику одним грузоотправителем на одной железнодорожной станции (далее - станция) отправления;  отправка грузов направляется в адрес одного грузополучателя на одну станцию назначения;  масса груза и количество вагонов в пути следования грузоотправителем, грузополучателем или перевозчиком не изменяются, кроме случаев, указанных в [пункте 8](#P76) настоящих Правил.  Предъявляемые к перевозке группы порожних грузовых вагонов оформляются по одной накладной при соблюдении следующих условий:  отправка предъявляется перевозчику одним отправителем на одной станции отправления;  отправка направляется в адрес одного получателя на одну станцию назначения;  порожние грузовые вагоны должны быть после перевозки грузов одного наименования номенклатуры грузов, за исключением порожних грузовых вагонов, тарификация перевозки которых не зависит от рода ранее перевозимого груза.  При формировании отправительского маршрута, состоящего из ядра (основной части отправительского маршрута) и прицепной части маршрута, отдельными накладными оформляются как ядро маршрута, так и каждая группа вагонов, находящихся в составе прицепной части маршрута, а также каждый одиночный вагон прицепной части маршрута.  Допускается оформление по одной накладной перевозки животных группой вагонов, сопровождаемой проводником.  При заполнении [листа 1](#P105) накладной формы ГУ-27е, а также [листов 2](#P1007) - [4](#P2737) накладной формы ГУ-29б грузоотправитель зачеркивает в их названии:  при перевозке грузов маршрутной отправкой - слова "/группу вагонов/сцеп";  при перевозке грузов групповой отправкой - слова "маршрут/" и "/сцеп";  при перевозке груза повагонной отправкой на сцепе вагонов - слова "маршрут/группа/".  При заполнении [листа 1](#P3548) накладной формы ГУ-27у-ВЦ грузоотправитель указывает вид отправки: "маршрутная", или "групповая", или "повагонная сцеп".  При заполнении [листа 1](#P105) накладной на маршрутную или групповую отправку количество мест и масса груза указываются грузоотправителем в накладной по каждому вагону в соответствующих графах.  Общее количество мест, масса всей отправки груза указываются грузоотправителем на лицевой стороне [листа 1](#P105) накладной. Сумма провозных платежей указывается перевозчиком по каждому вагону, а общая сумма провозных платежей - на лицевой стороне [листа 1](#P105) накладной.  При заполнении листа 1 накладной на маршрутную или групповую отправку, состоящую из порожних грузовых вагонов, не принадлежащих перевозчику, грузоотправителем в [графе](#P243) "Примечание" по каждому вагону делается отметка: "Из-под \_\_\_\_\_\_ (наименование груза)".  При перевозках грузов по одной накладной маршрутной или групповой отправки, когда грузы одного наименования номенклатуры погружены в вагоны по разным схемам технических условий размещения и крепления грузов, грузоотправитель к оригиналу накладной прикладывает дополнительный лист ([приложение N 3](#P4907) к настоящим Правилам). В дополнительном [листе](#P4907) грузоотправителем указываются сведения, предусмотренные в [графе 1 листа 1](#P188) накладной. В [графе 1 листа 1](#P188) накладной грузоотправителем делается отметка "Сведения о размещении и креплении грузов смотри в дополнительном листе".  Дополнительный [лист](#P4907) заполняется и подписывается грузоотправителем в одном экземпляре, тоже по ЗПУ.  В [разделе](#P961) "Отметки в пути следования" оригинала накладной и дорожной ведомости, которые следуют с основной отправкой, перевозчиком должна быть сделана отметка с указанием номера отцепленного вагона (вагонов), наименования станции, где был отцеплен вагон, причины отцепки, номера акта общей формы и даты его составления. Внесенные данные заверяются подписью уполномоченного представителя перевозчика и строчным штемпелем станции отцепки. При недостатке места в оригинале накладной (дорожной ведомости) сведения об отцепленных в пути следования вагонах заносятся в дополнительные листы формата A4. В верхней части указанных листов записывается: "Дополнительный лист N \_\_\_\_ к оригиналу накладной (дорожной ведомости) N \_\_\_\_". Дополнительные листы прикрепляются к оригиналу накладной и дорожной ведомости. В [графе](#P999) "Отметки перевозчика" оригинала накладной делается запись "Продолжение данных об отцепленных вагонах смотри в дополнительном листе N \_\_\_\_".  В строке [листа 1](#P105) накладной с номером отцепленного вагона перевозчиком зачеркиваются данные об отцепленном вагоне и в [графе](#P243) "Примечание" данной строки делается отметка "Отцеплен". Соответствующая отметка об отцепке вагона (вагонов) делается в [графе 3 листа 1](#P961) накладной.  Если перевозка оформлена электронной накладной внесенные перевозчиком в электронную накладную отметки об отцепке вагона (вагонов) заверяются электронной подписью уполномоченного представителя перевозчика, проставленной в [разделе](#P961) "Отметки в пути следования" с указанием станции отцепки.  В случае отцепки в пути следования вагона (группы вагонов) от маршрутной или групповой отправки (далее - основная отправка) вследствие его (их) неисправности, перевозчик обязан составить об этом акт общей формы в двух экземплярах с указанием в нем причин отцепки вагона (группы вагонов), а также номера отправки, наименования и кода станции назначения груза, наименования и кода грузополучателя, его почтового адреса, наименования и кода груза.  Перевозчик на станции назначения при выдаче груза, прибывшего маршрутной или групповой отправкой, при наличии в накладной отметки (отметок) об отцепке вагона (группы вагонов) в пути следования на основании приложенного к перевозочным документам акта (актов) общей формы составляет коммерческий акт с указанием номеров неприбывших вагонов. В [графе](#P999) оригинала накладной "Отметки перевозчика" делается запись: "Отправка прибыла в составе \_\_\_\_\_\_ вагонов. На неприбывшие \_\_\_\_\_\_ вагонов N \_\_\_\_ составлен коммерческий акт N \_\_\_\_". |
| Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов в специализированных контейнерах, утвержденные приказом МПС России от 18.06.2003 № 31 |  | Что является специализированным контейнером ?  Чему должен соответствовать крупнотоннажный специализированный контейнер, совпадающий по параметрам с универсальным крупнотоннажным контейнером, какие таблички наносятся на такой контейнер ?  На каких железнодорожных станциях могут предъявляться к перевозке специализированные контейнеры, совпадающие по параметрам с универсальными ?  Какими отправками принимаются к перевозке груженые и порожние специализированные контейнеры, не совпадающие по конструкции и параметрам с универсальными контейнерами ?  Какие особенности заполнения перевозочных документов на специализированные контейнеры ?  Каким образом проставляется отметка о годности в техническом отношении под загрузку порожних специализированных контейнеров, совпадающих по параметрам с универсальными ? | Специализированный контейнер - контейнер, предназначенный для перевозки определенных грузов и в соответствии с этим имеющий специальную конструкцию.  К крупнотоннажным специализированным контейнерам, совпадающим по параметрам с универсальными крупнотоннажными контейнерами, относятся контейнеры, имеющие следующие параметры:  максимальную массу брутто, равную 10 тоннам и более;  наружные (габаритные) размеры, совпадающие с размерами универсальных крупнотоннажных контейнеров соответствующей массы брутто;  конструкцию, обеспечивающую безопасный подъем, перемещение, складирование и размещение контейнеров в вагоне погрузочно-разгрузочными механизмами, используемыми для переработки универсальных крупнотоннажных контейнеров;  не требуют специального обслуживания в пути следования (кроме рефрижераторных контейнеров).  Крупнотоннажный специализированный контейнер, совпадающий по параметрам с универсальным крупнотоннажным контейнером, должен соответствовать требованиям Международной конвенции по безопасным контейнерам, что подтверждается наличием на борту контейнеров таблички КБК, на которой в четвертой строке указывается максимальная масса контейнера брутто. При перевозке грузов в крупнотоннажных специализированных контейнерах в международном сообщении на борту контейнера дополнительно к табличке КБК должна крепиться табличка КТК, подтверждающая соответствие контейнера требованиям Таможенной [конвенции,](consultantplus://offline/ref=3F54BBDE0CEE5526381AD12CC70A47121058CEBC21475949CB63CC52AE6AAE0061180CD2E1B63E90D2C65E0EB6n2H2I) касающейся контейнеров. Право на прикрепление к крупнотоннажным контейнерам указанных табличек дают соответствующие свидетельства о допущении, которые выдает в Российской Федерации - Российский морской регистр судоходства, в других государствах - соответствующие управомоченные организации.  На каждый специализированный контейнер должна быть нанесена маркировка в соответствии с требованиями, установленными [правилами](consultantplus://offline/ref=3F54BBDE0CEE5526381AD12CC70A47121652CFB62F4B0443C33AC050A965F117745158DFE0B52192DB8C0D4AE22687421FABEEBB318F76n5H1I) перевозок железнодорожным транспортом грузов в универсальных контейнерах и соответствующими стандартами.  Кроме этого, на специализированном контейнере должны быть нанесены: сокращенное наименование владельца, сокращенное наименование предприятия-изготовителя или его товарный знак, а также дополнительные знаки и надписи, предусмотренные правилами изготовления контейнеров.  Ответственность перед перевозчиком за наличие и правильность маркировки контейнера несет грузоотправитель. При отсутствии требуемой маркировки специализированные контейнеры к перевозке не принимаются.  Специализированные контейнеры, совпадающие по параметрам с универсальными, предъявляются к перевозке в местах общего или необщего пользования железнодорожных станций, указанных в соответствующем [тарифном руководстве](consultantplus://offline/ref=3F54BBDE0CEE5526381AD12CC70A47121150C8BF26495949CB63CC52AE6AAE0061180CD2E1B63E90D2C65E0EB6n2H2I) и открытых для выполнения операций с универсальными контейнерами соответствующей максимальной массы брутто.  Груженые и порожние специализированные контейнеры, не совпадающие по конструкции и параметрам с универсальными, принимаются к перевозке повагонными или мелкими отправками.  Формы и особенности заполнения накладных установлены [правилами](consultantplus://offline/ref=3F54BBDE0CEE5526381AD12CC70A47121652CFB62F4B0443C33AC050A965F117745158DFE0B52192DB8C0D4AE22687421FABEEBB318F76n5H1I) перевозок железнодорожным транспортом грузов в универсальных контейнерах. При этом в графе накладной "Отметка о спецконтейнере" проставляются две большие буквы "СК".  Перевозка грузов в специализированных контейнерах повагонной отправкой оформляется накладной в порядке, предусмотренном [правилами](consultantplus://offline/ref=3F54BBDE0CEE5526381AD12CC70A47121353CBBC2E455949CB63CC52AE6AAE00731854DEE0B52091D1D3085FF37E8B4002B5ECA72D8D7759nDHCI) заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом. При этом в накладной указывается:  в графе "Количество мест" - количество специализированных контейнеров;  в графе "Упаковка" - "СК";  в строке "Итого масса нетто" - общая масса брутто специализированных контейнеров;  в графе "Способ определения массы": при перевозке однотипных (одинаковых) специализированных контейнеров - "по стандарту" и дробью масса нетто и брутто одного специализированного контейнера; при перевозке разнотипных специализированных контейнеров - "по трафарету";  в графе 2 оборотной стороны накладной "Особые заявления и отметки отправителя" - сведения о номерах специализированных контейнеров, а при способе определения массы груза "по трафарету" - дополнительно масса груза нетто в каждом контейнере.  Порожние специализированные контейнеры, совпадающие по параметрам с универсальными, до приема к перевозке должны быть предъявлены к техническому осмотру. Отметка о годности контейнера под загрузку проставляется перевозчиком в приемо-сдаточном акте и заверяется подписями представителей перевозчика и грузоотправителя (владельца). |
| Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов в универсальных контейнерах, утвержденные приказом МПС России от 18.06.2003 № 30 |  | Дайте определение универсального контейнера ?  Какой контейнер является крупнотоннажным ?  Какие таблички должен иметь каждый крупнотоннажный контейнер ?  Можно ли принять к перевозке контейнер при отсутствии надлежащей маркировки ?  Между какими железнодорожными станциями осуществляется перевозка грузов в контейнерах ?  Какая масса одного места груза допускается при погрузке в контейнер ?  Требуется ли опломбировывать порожние контейнеры ?  Какова маркировка крупнотоннажного контейнера ? | Универсальный контейнер (далее - контейнер) - унифицированная грузовая единица, предназначенная для перевозки тарных и штучных грузов, представляющая собой стандартизированную по максимальной массе брутто, габаритным размерам конструкцию, снабженную стандартизированными по форме, содержанию, месту размещения надписями, табличками и оборудованную приспособлениями для закрепления на различных видах транспортных средств и механизации погрузочно-разгрузочных работ.  Крупнотоннажный контейнер - контейнер с максимальной массой брутто, равной 10 тоннам и более.  На крупнотоннажный контейнер - маркировочный номер в соответствии со схемой, приведенной в [приложении N 1](#P101) к настоящим Правилам; максимальная масса контейнера брутто и масса тары контейнера.  Крупнотоннажные контейнеры: Первая строка: ХХХХ ХХХХХХ X (всего 11 знаков)---- ------ -││ │ │││ │ │└┼───────┼────────┼───────── код владельца:│ │ │ три прописные буквы│ │ │ латинского алфавита│ │ ││ │ │└───────┼────────┼───────── латинская буква U -│ │ идентификатор│ │ грузовых контейнеров│ ││ │└────────┼───────── серийный номер│ контейнера:│ шесть арабских цифр││└───────── контрольное число:одна арабская цифраВторая строка: XX XX (всего 4 знака)-- --│ │└──────────┼─────── код размера│ контейнера <\*>││└─────── код типа контейнера<\*\*> --------------------------------  <\*> Первый цифровой или буквенный символ обозначает длину контейнера: 1 - 10 футов; 2 - 20 футов; 3 - 30 футов; 4 - 40 футов и др.; второй цифровой или буквенный символ обозначает ширину или высоту контейнера.  <\*\*> Первый буквенный символ обозначает тип контейнера; второй цифровой символ обозначает основные характеристики данного типа контейнера.  При отсутствии надлежащей маркировки контейнеры к перевозке не принимаются.  Перевозка грузов в контейнерах производится между железнодорожными станциями, открытыми для операций с контейнерами соответствующей максимальной массы брутто, указанными в соответствующем тарифном руководстве. Перевозка грузов в контейнерах с участием железнодорожных станций, не открытых для операций с контейнерами, может производиться при наличии соответствующего договора между грузоотправителем (грузополучателем) и перевозчиком.  Масса одного места груза, загружаемого в крупнотоннажный контейнер, не должна превышать 1500 кг, а загружаемого в среднетоннажный контейнер - 1000 кг. Допускается загрузка в контейнер грузов с массой одного места, превышающей установленную в настоящем пункте, при условии обеспечения грузоотправителем требований технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах.  Порожние контейнеры должны быть опломбированы ЗПУ или закрутками в порядке, установленном [правилами](consultantplus://offline/ref=F83E1926D5582DF4DE43C5EFFC0A2E9725A1B527F2409C8A637ED7E3E7F9F05D5E1CC9FCF191C1E00B1B77F333F83368ADC6B36E5D7B8958d0Q2I) пломбирования вагонов и контейнеров на железнодорожном транспорте, если иное не предусмотрено соответствующими правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом. |
| Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума, утвержденные приказом МПС России от 18.06.2003 № 25 |  | Какие грузы допускается перевозить наливом в вагонах-цистернах ?  Возможна ли перевозка наливом в цистерне груза, не указанного в правилах перевозок железнодорожным транспортом грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума ? Как она организуется ?  Какие требования к цистернам для перевозки грузов наливом ?  В каких случаях не допускается перевозка груза в цистернах ?  В какой срок порожние цистерны, подаваемые под погрузку опасных грузов, предъявляются к техническому обслуживанию?  Какой документ грузоотправители представляют уполномоченному лицу перевозчика одновременно с техническим осмотром?  Какие требования к знакам опасности, наносимым на цистерны ?  Какие особенности перевозки порожних цистерн, если они после выгрузки опасных грузов не промываются ?  Где производится налив и слив грузов, перевозимых в цистернах ?  Что обеспечивает по окончании налива цистерны грузоотправитель ?  Что обеспечивает грузополучатель после слива (выгрузки) груза из цистерны ?  Какие особенности заполнения перевозочных документов на цистерны ?  Какой документ предоставляет владелец цистерны при направлении ее в ремонт ? | грузов наливом, в том числе опасных.  Перевозка не указанных в [приложении N 1](#P293) к настоящим Правилам грузов возможна по решению перевозчика на основании ходатайства грузоотправителя. Указанные ходатайства направляются не позднее чем за шесть месяцев до предполагаемой даты перевозки данных грузов. К ходатайству прилагаются два экземпляра характеристики груза по установленной форме ([приложение N 3](consultantplus://offline/ref=70D12144DA67B63B3F8C652E1F39C67F05033A6E52B32BC44314213B24756127EF13921F63B64650E1FBC3CF9CDBE27FA4CEEB46E9193822s8Y4I) Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам).  В отношении опасного груза дополнительно представляется аварийная карточка по форме, предусмотренной в [приложении N 6](consultantplus://offline/ref=70D12144DA67B63B3F8C652E1F39C67F0009396B54B976CE4B4D2D39237A3E30E85A9E1E65B04251E8A4C6DA8D83EE7DB9D0E95AF51B39s2YAI) правилами безопасности и порядка ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам, стандарт или технические условия на предъявляемый к согласованию груз, сведения о типе и модели вагона-цистерны, в которой предполагается перевозить опасный груз с обоснованиями завода-изготовителя о ее пригодности для этой перевозки о допущении к эксплуатации и согласие на такую перевозку Госгортехнадзора России. Характеристика и аварийная карточка подписываются грузоотправителем и заверяются печатью.  Предъявляемые к перевозке грузы должны отвечать требованиям соответствующих стандартов и технических условий на продукцию.  Для перевозки грузов наливом используются только предназначенные для этих целей технически исправные специализированные цистерны, бункерные полувагоны, принадлежащие перевозчикам, грузоотправителям, грузополучателям (далее - собственные цистерны) или находящиеся у них в аренде цистерны перевозчика (далее - арендованные цистерны) согласно приложению [N 1](#P293) к настоящим Правилам.  Цистерны, предназначенные для перевозок наливных грузов, должны соответствовать требованиям нормативных документов (ГОСТы, технические условия, правила технической эксплуатации) и быть подвергнуты испытаниям в объеме требований, предъявляемых к подвижному составу. В технических условиях на разработку конкретной модели цистерны указывается наименование груза или их перечень (грузов), для перевозки которых предназначена данная цистерна.  Разрешение на перевозку опасного груза в цистерне, не предназначенной для его перевозки, выдается установленным порядком МПС России по согласованию с Госгортехнадзором России на основании ходатайства грузоотправителя, грузополучателя с приложением сведений, указанных в [пункте 1.3](#P39) настоящих Правил.  Не допускается перевозка груза в цистернах, бункерных полувагонах в случаях:  если до их планового ремонта и/или технического освидетельствования котла и арматуры осталось менее одного месяца;  отсутствия четкого номера вагона, табличек завода-изготовителя;  отсутствия или неисправности наружных (если она предусмотрена конструкцией вагона) лестниц, переходных мостиков, рабочих площадок и их ограждения;  течи котла цистерны, бункера полувагона, неисправности запорно-предохранительной и сливо-наливной арматуры, наличия пробоины паровой рубашки цистерны, бункерного полувагона;  трещины на крышках загрузочных и сливных люков;  отсутствия или неисправности двух и более рядом стоящих откидных болтов для крепления загрузочного люка колпака цистерны, отсутствия проушины для пломбирования крышки люка установленным [правилами](consultantplus://offline/ref=70D12144DA67B63B3F8C652E1F39C67F0609396A56B72BC44314213B24756127EF13921F63B34659E1FBC3CF9CDBE27FA4CEEB46E9193822s8Y4I) пломбирования вагонов и контейнеров на железнодорожном транспорте типом запорно-пломбировочного устройства (далее - ЗПУ);  отсутствия на крышке загрузочного люка цистерны уплотнительной прокладки;  знаков опасности, надписей, трафаретов и отличительной окраски.  Порожние цистерны, подаваемые под погрузку опасных грузов, предъявляются к техническому обслуживанию в течение суток с начала погрузки, и делается соответствующая отметка в отдельной книге формы ВУ-14.  Одновременно грузоотправители представляют уполномоченному лицу перевозчика свидетельство о техническом состоянии цистерны для перевозки опасного груза, включая техническую исправность котла, арматуры и универсальный сливной прибор, гарантирующее безопасность перевозки конкретного опасного груза [(приложение N 2](#P6603) к настоящим Правилам). Номер свидетельства отмечается в книге формы ВУ-14.  Знаки опасности, наносимые на цистерны, должны иметь форму квадрата с размером стороны не менее 250 мм. На расстоянии 15 мм от кромок по периметру знака должна располагаться рамка черного цвета. В верхней части (углу) знака наносится символ опасности, в нижней (в противоположном углу) - номер класса, подкласса опасности. Между символом опасности и номером класса, подкласса опасности на знаке должен находиться прямоугольник белого цвета, в котором проставляется номер аварийной карточки. Символы и цифры на знаке опасности должны быть черного цвета. Высота цифр номера аварийной карточки должна быть не меньше 65 мм, номера класса, подкласса - 50 мм.  На вагоне под знаком опасности должен располагаться знак на оранжевой прямоугольной табличке размерами не менее 120 x 300 мм, окаймленный по периметру черной рамкой шириной 10 мм, в котором указывается номер ООН цифрами высотой не менее 25 мм.  Знаки опасности и номер ООН располагаются на цистернах с обеих сторон правой нижней части котла между днищем и хомутом котла.  Знаки опасности и номера ООН снимаются с цистерн после слива опасных грузов, очистки и промывки котла цистерны, следующих в регулировку.    Осуществляется на условиях перевозившегося в них опасного груза. Знаки опасности и номера ООН с таких цистерн после выгрузки не снимаются.  Налив и слив грузов, перевозимых в цистернах и бункерных полувагонах, производятся в специально оборудованных и отвечающих требованиям безопасности местах необщего пользования.  По окончании налива грузоотправитель обеспечивает:  правильность установки, соответствующей диаметру крышки, уплотнительной прокладки;  герметичное закрытие крышки загрузочного люка, бункера, сливо-наливной арматуры, заглушек;  пломбирование ЗПУ колпака цистерны в соответствии с [правилами](consultantplus://offline/ref=70D12144DA67B63B3F8C652E1F39C67F0609396A56B72BC44314213B24756127EF13921F63B34659E1FBC3CF9CDBE27FA4CEEB46E9193822s8Y4I) пломбирования вагонов и контейнеров на железнодорожном транспорте;  удаление возникших при наливе груза загрязнений с наружной поверхности грузовой емкости вагона, рамы, ходовых частей, тормозного оборудования цистерны и бункерного полувагона.  В случае нарушения требований, изложенных в настоящем пункте, перевозчик имеет право не принимать от грузополучателей цистерны, бункерные полувагоны до устранения выявленных нарушений.  После слива (выгрузки) груза из цистерны, бункерного полувагона грузополучатель обеспечивает:  очистку бункерного полувагона от остатков груза, грязи, льда, шлама;  очистку наружной поверхности котла цистерны, бункера полувагона, рамы, ходовых частей, тормозного оборудования и восстановление до отчетливой видимости знаков, надписей и трафаретов на котле;  правильную постановку и закрепление без перекоса как по отношению к плоскости рамы, так и по отношению друг к другу бункеров полувагона;  снятие знаков опасности, если цистерна после перевозки опасного груза очищена и промыта и следует в регулировку;  установление в транспортное положение деталей сливо-наливной, запорно-предохранительной арматуры, другого оборудования цистерны, плотное закрытие клапана и заглушки сливного прибора;  наличие установленных на место уплотнительных прокладок, плотное закрытие крышки люка цистерны;  пломбирование порожней цистерны ЗПУ, если она в соответствии с настоящими Правилами должна возвращаться по полным перевозочным документам.  При нарушении требований, изложенных в настоящем пункте, перевозчик имеет право не принимать от грузополучателей цистерны, бункерные полувагоны до устранения выявленных нарушений.  В графе "Наименование груза" накладной грузоотправителем указывается точное наименование груза согласно Алфавитному указателю [(приложение N 1](#P293) к настоящим Правилам) либо указывается номер разрешающего указания и номер аварийной карточки.  Если в алфавитном указателе номер соответствующей грузу аварийной карточки отсутствует, то аварийная карточка, составленная грузоотправителем на предъявленный груз, прилагается грузоотправителем к накладной. В накладной в графе "Наименование груза" грузоотправитель в этом случае делает отметку "А.К. приложена".  В верхней части накладной грузоотправитель проставляет штемпеля красного цвета, предусмотренные для данного груза в графе 7 "Штемпеля на перевозочных документах" [(приложение N 1](#P293) к настоящим Правилам). На основании указанных грузоотправителем в накладной штемпелей аналогичные штемпеля проставляются уполномоченным лицом перевозчика на станции отправления в вагонном листе.  При оформлении перевозочных документов на перевозку опасных грузов в собственных или арендованных цистернах грузоотправитель в графе 4 оборотной стороны накладной делает отметку "Вагон (котел) и арматура исправны и соответствуют установленным требованиям".  Грузоотправители, ответственные за погрузку наливных грузов в цистерны, бункерные полувагоны, делают на оборотной стороне накладной в графе 1 отметку, которую заверяют подписью: "Груз погружен согласно Правилам перевозок грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума железнодорожным транспортом".  По полным перевозочным документам перевозятся порожние собственные или арендованные цистерны и бункерные полувагоны.  При этом в графе накладной "Наименование груза" отправитель порожней цистерны указывает (после ее очистки):  "Порожняя цистерна из-под перевозки \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (указывается полное наименование груза)  Прибывшего по накладной N \_\_\_\_\_\_\_\_\_ со станции \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (указывается железнодорожная станция и владелец инфраструктуры)  полностью слита, очищена, промыта и нейтрализована".  Если цистерна после слива конкретного груза не подлежит очистке внутри, то грузополучатель в графе "Наименование груза" указывает:  "Порожняя цистерна из-под перевозки \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (указывается полное  наименование груза)  Прибывшего по накладной \_\_\_\_\_\_\_\_\_ со станции \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (указывается железнодорожная станция и владелец инфраструктуры  неочищенная \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ остаток) кг.  При этом грузоотправитель проставляет в накладной соответствующие перевезенному в ней грузу штемпеля об опасности и номер аварийной карточки.  При необходимости направления в ремонт собственной порожней или арендованной цистерны ее владелец обеспечивает промывку, нейтрализацию, а в необходимых случаях дегазацию внутренней и наружной поверхности котла цистерны, а также рамы, ходовых частей, тормозных и автосцепных устройств и выдает уполномоченному перевозчиком лицу (в случае, когда перевозчик одновременно является владельцем инфраструктуры, - начальнику станции) приписки цистерны справку о проведении указанных мероприятий. |
| Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов в транспортных пакетах, утвержденные приказом МПС России от 17.06.2003 № 23 |  | Дайте определение транспортного пакета ?  Какие требования к массе транспортного пакета, предъявляемого к перевозке ?  Какие особенности заполнения железнодорожной накладной при перевозке грузов в транспортных пакетах ? | Транспортный пакет - укрупненное грузовое место, сформированное из отдельных мест груза в таре или без нее, скрепленных между собой с помощью универсальных или специальных средств пакетирования разового или многоразового пользования, позволяющих обеспечить безопасное выполнение погрузочно-разгрузочных и складских работ при перевозке грузов, соответствующих установленным стандартам, техническим условиям на продукцию, ее тару и упаковку и иным актам.  Масса транспортного пакета, предъявляемого к перевозке в крытых и изотермических вагонах и крупнотоннажных контейнерах, не должна превышать 1,5 тонны, среднетоннажных контейнерах - 1 тонны.  Масса транспортного пакета, предъявляемого к перевозке в открытом подвижном составе, не должна превышать:  массы, согласованной с грузополучателем, - при выгрузке в местах необщего пользования железнодорожного транспорта;  грузоподъемности погрузочно-разгрузочных машин, имеющихся на железнодорожных станциях назначения, - при выгрузке в местах общего пользования железнодорожного транспорта. Сведения о грузоподъемности погрузочно-разгрузочных машин на железнодорожных станциях назначения приведены в перечне станций, в местах общего пользования которых имеются грузоподъемные механизмы для погрузки и выгрузки тяжеловесных грузов.  При заполнении накладной на грузы, предъявляемые к перевозке в транспортных пакетах, грузоотправитель указывает в соответствующих графах накладной:  в графе "Количество мест": в числителе - количество транспортных пакетов, в знаменателе - количество мест в одном пакете;  в графе "упаковка" - указывается "тр. пакет";  в графе "Масса груза в кг, определенная" - масса груза брутто (вместе со средствами формирования транспортных пакетов), для транспортных пакетов, сформированных на поддонах, кроме того, через дробь указывается масса транспортного пакета нетто (масса транспортного пакета без учета массы поддона);  при перевозке сборных повагонных отправок в транспортных пакетах - сведения о транспортных пакетах (наименование груза, количество мест, масса) для каждого наименования груза, относящихся к разным позициям номенклатуры грузов. |
| Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом насыпью и навалом, утвержденные приказом Минтранса России от 26.09.2016 № 281 |  | Какие грузы допускаются к перевозке железнодорожным транспортом насыпью и навалом ?  Какие особенности перевозки грузов, перевозимых навалом в крытых вагонах ?  Как перевозятся насыпные и навалочные грузы, требующие защиты от атмосферных осадков и выдувания ? | К перевозке железнодорожным транспортом насыпью и навалом допускаются грузы, [перечень](consultantplus://offline/ref=988EC015ECBBF128B41797C3F93EFEE41AA5364258851F0F56FDEF5480375203D55CBFEB8F11FC28813F8EB8F7B01CF71F7C854335E60A16i2X3K) которых утвержден приказом Минтранса России от 19 сентября 2013 г. N 294 "Об утверждении Перечня грузов, которые могут перевозиться железнодорожным транспортом насыпью и навалом" (зарегистрирован Минюстом России 30 января 2014 г., регистрационный N 31179), с изменениями, внесенными приказом Минтранса России от 17 февраля 2015 г. N 23 (зарегистрирован Минюстом России 2 марта 2015 г., регистрационный N 36325).  Грузы, перевозимые навалом в крытых вагонах, должны перевозиться только с дверными заграждениями, установленными перевозчиками, если погрузка обеспечивается перевозчиками, или грузоотправителями, если погрузка обеспечивается грузоотправителем. Для предотвращения непосредственного воздействия грузов на двери крытого вагона допускается в качестве заграждений дверных проемов применение щитов из досок, горбыля или заграждения из иных материалов.  Грузы, требующие защиты от атмосферных осадков и выдувания, перевозятся насыпью и навалом в универсальных крытых вагонах и в специализированных крытых вагонах, а также в специализированных контейнерах. |
| Правила исчисления сроков доставки грузов, порожних вагонов железнодорожным транспортом, утвержденные приказом Минтранса России от 07.08.2015 № 245 |  | Как исчисляется нормативный срок доставки грузов, порожних вагонов и контейнеров ?  В каких случаях сроки доставки грузов и порожних вагонов, контейнеров увеличиваются на все время их задержки ?  Какой документ оформляется о причинах задержки грузов и порожних вагонов, контейнеров ?  Когда грузы и порожние вагоны (контейнеры) считаются доставленными в срок ?  Могут ли быть определены и каким образом иные сроки, чем определенные Правилами ? | Исчисление срока доставки груза и порожних вагонов начинается с 00 часов 00 минут дня, следующего за днем документального оформления приема груза и порожних вагонов для перевозки, указанного в оригинале транспортной железнодорожной накладной и в дорожной ведомости в графе "Календарные штемпеля", в корешке дорожной ведомости и в квитанции о приеме груза и порожних вагонов в графе "Календарный штемпель перевозчика на станции отправления".  Сроки доставки грузов, порожних вагонов увеличиваются на все время задержки в случаях:  6.1. Задержки грузов, порожних вагонов таможенными и другими органами государственного контроля в пути следования более чем на одни сутки.  6.2. Задержки грузов в пути следования для исправления погрузки, устранения перегруза грузов или устранения коммерческих неисправностей вагонов, контейнеров, допущенных грузоотправителем.  6.3. Задержки вагонов, контейнеров в пути следования, связанной с оформлением и исправлением обнаруженной технической неисправности, возникшей по не зависящим от перевозчика причинам.  6.4. Задержки вагонов, контейнеров в пути следования вследствие обстоятельств, установленных [частью первой статьи 29](consultantplus://offline/ref=7EE7FF072475008827E5CC274DAB2A023CC16E5277FDDD11B2027A4B17ECCBDAEA2FA941B0158374C6961EA40C71B0111AF4114A78bEK) Устава.  6.5. Задержки фактического приема вагонов, контейнеров к перевозке по причине коммерческих неисправностей вагонов, контейнеров, установленных перевозчиком в соответствии с [Правилами](consultantplus://offline/ref=7EE7FF072475008827E5CC274DAB2A023EC36F5674FEDD11B2027A4B17ECCBDAEA2FA944B11ED72480C847F44B3ABD1207E81149993381A57Eb6K) приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом, утвержденными приказом Министерства путей сообщения Российской Федерации от 18 июня 2003 г. N 28 (зарегистрирован Минюстом России 19 июня 2003 г., регистрационный N 4775), с учетом изменений, внесенных приказами Министерства транспорта Российской Федерации от 25 декабря 2007 г. N 196 (зарегистрирован Минюстом России 23 января 2008 г., регистрационный N 10971), от 3 октября 2011 г. N 258 (зарегистрирован Минюстом России 11 октября 2011 г., регистрационный N 22019), до устранения неисправностей грузоотправителем.  6.6. Задержки рефрижераторной секции грузоотправителем, грузополучателем сверх нормы, установленной [пунктом 5.2](#P148) настоящих Правил, при погрузке-выгрузке вагонов рефрижераторной секции на одной или нескольких железнодорожных станциях в попутном направлении одним или несколькими грузоотправителями в адрес одного или нескольких грузополучателей.  6.7. Задержки вагонов на промежуточных железнодорожных станциях в случае невозможности их приема железнодорожной станцией назначения по причинам, зависящим от грузополучателей, получателей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования или пользователей, обслуживающих грузополучателей своими локомотивами.  6.8. Задержки вагонов, контейнеров в ожидании оформления переадресовки по причинам, не зависящим от перевозчика <1>.  Нахождения порожних вагонов, контейнеров на железнодорожной станции и на железнодорожных путях необщего пользования для промывки, пропарки или ветеринарно-санитарной обработки, если вагоны, в том числе с контейнерами, направлены для промывки, пропарки или ветеринарно-санитарной обработки и следуют через эту железнодорожную станцию на железнодорожную станцию назначения по одной накладной:  на все время нахождения, если промывка, пропарка или ветеринарно-санитарная обработка производятся на пунктах промывки, пропарки или ветеринарно-санитарной обработки, не принадлежащих перевозчику;  на все предусмотренное договорами перевозчика с отправителем или владельцем порожнего вагона время, в случае выполнения промывки, пропарки или ветеринарно-санитарной обработки перевозчиком.  6.10. Задержки грузов, перевозимых в прямом смешанном сообщении в порту перевалки, связанной с ожиданием отправления грузов морским или речным транспортом, если такая задержка произошла по причинам, не зависящим от перевозчика.  6.11. Задержки принятых к перевозке вагонов и контейнеров на железнодорожных путях необщего пользования, если задержка произошла по причинам, не зависящим от перевозчика.  О причинах задержки груза, порожних вагонов, предусмотренных [пунктом 6](#P160) настоящих Правил, и о продолжительности этой задержки перевозчик составляет акты общей формы в порядке, установленном [Правилами](consultantplus://offline/ref=7EE7FF072475008827E5CC274DAB2A023EC36F5673F5DD11B2027A4B17ECCBDAEA2FA944B11ED72483C847F44B3ABD1207E81149993381A57Eb6K) составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом, утвержденными приказом Министерства путей сообщения Российской Федерации от 18 июня 2003 г. N 45  Грузы считаются доставленными в срок:  если до истечения указанного в накладной срока перевозчик обеспечил выгрузку грузов на железнодорожной станции назначения (при наличии договора) или вагоны, контейнеры с грузами поданы для выгрузки грузополучателям или владельцам железнодорожных путей необщего пользования для грузополучателей;  в случае прибытия на железнодорожную станцию назначения до истечения указанного в накладной срока их доставки и в случае, если последовавшая задержка подачи вагонов с такими грузами для выгрузки произошла вследствие того, что фронт выгрузки (железнодорожный выставочный путь) занят по зависящим от грузополучателя причинам, не внесены плата за перевозку грузов и иные причитающиеся перевозчику платежи или вследствие иных зависящих от грузополучателя причин, о чем перевозчиком составляется акт общей формы.  Дата уведомления грузополучателя и таможенных органов о прибытии груза, находящегося под таможенным контролем, на железнодорожную станцию назначения является датой фактического срока доставки груза по назначению, и перевозчик не несет ответственности за задержку груза на железнодорожной станции назначения, связанную с таможенным оформлением груза.  В случае прибытия груза вне времени работы таможенного органа срок доставки груза увеличивается на срок от момента прибытия груза на железнодорожную станцию назначения до наступления времени работы таможенного органа.  Порожние вагоны считаются доставленными в срок, если до истечения указанного в транспортной железнодорожной накладной срока доставки (с учетом корректировки в соответствии с настоящими Правилами) порожний вагон прибыл на железнодорожную станцию назначения и может быть подан получателю или на железнодорожный выставочный путь, о чем перевозчик уведомляет получателя.  Перевозчик и грузоотправители, отправители порожних вагонов могут заключать договоры, предусматривающие иные, чем определены настоящими Правилами, сроки доставки грузов, порожних вагонов, о чем делается в графе "Особые заявления и отметки отправителя" накладной отметка "Договорной срок доставки. Договор от \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ дата \_\_\_\_\_\_\_".  Договорный срок доставки в пути следования увеличивается перевозчиком в соответствии с настоящими Правилами. |
| Правила переадресовки грузов на железнодорожных транспорте, утвержденные приказом МПС России от 18.06.2003 № 44 |  | Какой документ необходимо предоставить грузоотправителю, грузополучателю либо владельцу собственных порожних вагонов, или иного полномочному лицу, для переадресовки с изменением грузополучателя, получателя и (или) железнодорожной станции ?  Что должно быть указано в заявлении на переадресовку и какие документы прикладываются к заявлению ?  В какой срок перевозчик должен принять решение по переадресовке после получения заявления ?  В каких случаях переадресовка грузов осуществляется по первоначальным перевозочным документам, а в каких случаях по новым перевозочным документам ?  Какие особенности переадресовки грузов, находящихся под таможенным контролем ?  В каких случаях не допускается переадресовка грузов ? | По заявлению в письменной форме грузоотправителя, грузополучателя либо владельца собственных порожних вагонов, или иного полномочного лица, если иная форма не предусмотрена соглашением сторон, перевозчик может производить переадресовку с изменением грузополучателя, получателя и (или) железнодорожной станции. В отношении воинских эшелонов (транспортов) переадресовка осуществляется на основании заявок военно-транспортных органов. Особенности их переадресовки определяются Уставом воинских железнодорожных перевозок и другими нормативными правовыми документами.  (в ред. [Приказа](consultantplus://offline/ref=DE4033506531EF59018D5B0B92E5D94D2D5181D5C5444DF23B9216F7A473A66A5F4276482D4E5388B9FE287470C3B9D61F6ADCF02C721BCFeDuEK) Минтранса РФ от 03.10.2011 N 258)  В заявлении грузоотправителя или грузополучателя о переадресовке указывается:  наименование перевозчика;  номер вагона, контейнера;  номер транспортной железнодорожной накладной (далее - накладная);  наименование груза, масса груза;  индекс негабаритности (для негабаритных грузов);  наименование грузоотправителя и его код по Общероссийскому классификатору предприятий и организаций (для резидентов Российской Федерации) (далее - ОКПО);  наименование станции отправления и ее код;  наименование первоначального грузополучателя и его код по ОКПО (для резидентов Российской Федерации);  наименование станции первоначального назначения и ее код;  наименование станции нового назначения и ее код;  наименование нового грузополучателя и его код по ОКПО.  К заявлению на переадресовку должно быть приложено согласие нового грузополучателя на прием грузов.  В заявлении владельца порожних вагонов или иного полномочного лица собственных порожних вагонов о переадресовке указывается:  (абзац введен [Приказом](consultantplus://offline/ref=DE4033506531EF59018D5B0B92E5D94D2D5181D5C5444DF23B9216F7A473A66A5F4276482D4E5389B1FE287470C3B9D61F6ADCF02C721BCFeDuEK) Минтранса РФ от 03.10.2011 N 258)  наименование перевозчика;  (абзац введен [Приказом](consultantplus://offline/ref=DE4033506531EF59018D5B0B92E5D94D2D5181D5C5444DF23B9216F7A473A66A5F4276482D4E5389B3FE287470C3B9D61F6ADCF02C721BCFeDuEK) Минтранса РФ от 03.10.2011 N 258)  номер вагона (номера вагонов);  (абзац введен [Приказом](consultantplus://offline/ref=DE4033506531EF59018D5B0B92E5D94D2D5181D5C5444DF23B9216F7A473A66A5F4276482D4E5389B2FE287470C3B9D61F6ADCF02C721BCFeDuEK) Минтранса РФ от 03.10.2011 N 258)  номер накладной;  (абзац введен [Приказом](consultantplus://offline/ref=DE4033506531EF59018D5B0B92E5D94D2D5181D5C5444DF23B9216F7A473A66A5F4276482D4E5389B5FE287470C3B9D61F6ADCF02C721BCFeDuEK) Минтранса РФ от 03.10.2011 N 258)  наименование отправителя и его код по ОКПО (если имеется);  (абзац введен [Приказом](consultantplus://offline/ref=DE4033506531EF59018D5B0B92E5D94D2D5181D5C5444DF23B9216F7A473A66A5F4276482D4E5389B4FE287470C3B9D61F6ADCF02C721BCFeDuEK) Минтранса РФ от 03.10.2011 N 258)  наименование железнодорожной станции отправления и ее код;  (абзац введен [Приказом](consultantplus://offline/ref=DE4033506531EF59018D5B0B92E5D94D2D5181D5C5444DF23B9216F7A473A66A5F4276482D4E5389B7FE287470C3B9D61F6ADCF02C721BCFeDuEK) Минтранса РФ от 03.10.2011 N 258)  наименование первоначального получателя и его код по ОКПО (если имеется);  (абзац введен [Приказом](consultantplus://offline/ref=DE4033506531EF59018D5B0B92E5D94D2D5181D5C5444DF23B9216F7A473A66A5F4276482D4E5389B6FE287470C3B9D61F6ADCF02C721BCFeDuEK) Минтранса РФ от 03.10.2011 N 258)  наименование железнодорожной станции переадресовки и ее код (по желанию заявителя переадресовки);  (абзац введен [Приказом](consultantplus://offline/ref=DE4033506531EF59018D5B0B92E5D94D2D5181D5C5444DF23B9216F7A473A66A5F4276482D4E5389B9FE287470C3B9D61F6ADCF02C721BCFeDuEK) Минтранса РФ от 03.10.2011 N 258)  наименование железнодорожной станции первоначального назначения и ее код;  (абзац введен [Приказом](consultantplus://offline/ref=DE4033506531EF59018D5B0B92E5D94D2D5181D5C5444DF23B9216F7A473A66A5F4276482D4E5389B8FE287470C3B9D61F6ADCF02C721BCFeDuEK) Минтранса РФ от 03.10.2011 N 258)  наименование железнодорожной станции нового назначения и ее код;  (абзац введен [Приказом](consultantplus://offline/ref=DE4033506531EF59018D5B0B92E5D94D2D5181D5C5444DF23B9216F7A473A66A5F4276482D4E538AB1FE287470C3B9D61F6ADCF02C721BCFeDuEK) Минтранса РФ от 03.10.2011 N 258)  наименование нового получателя и его код по ОКПО (если имеется) и сведения о согласованной перевозчиком заявке на перевозку груза, если собственный порожний вагон следует на новую железнодорожную станцию под погрузку.  (абзац введен [Приказом](consultantplus://offline/ref=DE4033506531EF59018D5B0B92E5D94D2D5181D5C5444DF23B9216F7A473A66A5F4276482D4E538AB0FE287470C3B9D61F6ADCF02C721BCFeDuEK) Минтранса РФ от 03.10.2011 N 258)  Согласие нового получателя при осуществлении переадресовки собственных порожних вагонов не требуется.  (абзац введен [Приказом](consultantplus://offline/ref=DE4033506531EF59018D5B0B92E5D94D2D5181D5C5444DF23B9216F7A473A66A5F4276482D4E538AB3FE287470C3B9D61F6ADCF02C721BCFeDuEK) Минтранса РФ от 03.10.2011 N 258)  По итогам рассмотрения и согласования перевозчик принимает решение в течение не более двух суток об осуществлении переадресовки либо об отказе в ее осуществлении.  Переадресовка грузов может производиться на станции назначения или в пути следования, а переадресовка собственных порожних вагонов только в пути следования.  (в ред. [Приказа](consultantplus://offline/ref=DE4033506531EF59018D5B0B92E5D94D2D5181D5C5444DF23B9216F7A473A66A5F4276482D4E538AB7FE287470C3B9D61F6ADCF02C721BCFeDuEK) Минтранса РФ от 03.10.2011 N 258)  Переадресовка грузов в пути следования осуществляется по первоначальным перевозочным документам.  Переадресовка грузов в прямом сообщении на станции назначения осуществляется по новым перевозочным документам, за исключением случаев переадресовки по первоначальным документам, к которым относятся:  - негабаритные грузы;  - грузы, перевозка которых не предусмотрена техническими условиями погрузки и крепления грузов.  Переадресовка грузов, следующих на экспорт, в непрямом международном сообщении через российские порты осуществляется по первоначальным перевозочным документам в случае, если их таможенное оформление не завершено, или по новым перевозочным документам, если их таможенное оформление завершено.  Переадресовка грузов, перевозимых в непрямом международном сообщении из российских портов, осуществляется на станциях назначения по первоначальным перевозочным документам в случаях, если их таможенное оформление не завершено, или по новым перевозочным документам, если их таможенное оформление завершено.  Переадресовка грузов на станциях назначения, оформленных перевозочными документами международного сообщения, осуществляется по первоначальным документам.  При оформлении переадресовки по новым перевозочным документам заявитель переадресовки обязан внести все платежи по первоначальным перевозочным документам и произвести расчеты по всем причитающимся платежам по новым перевозочным документам.  В случае, если грузополучателем раскредитованы перевозочные документы, то переадресовка грузов во всех случаях оформляется новыми перевозочными документами.  Переадресовка собственных порожних вагонов в пути следования осуществляется по первоначальным перевозочным документам,  Переадресовка грузов, находящихся под таможенным контролем, проводится при наличии согласия таможенного органа, в регионе деятельности которого находится станция, на которой будет осуществляться переадресовка грузов.  В случае, если перевозка грузов, в том числе находящихся под таможенным контролем, угрожает здоровью или жизни граждан, безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, экологической безопасности, изменение пункта назначения таких грузов проводится перевозчиком без согласования с соответствующим таможенным органом, грузоотправителем, грузополучателем.  Перевозчик о такой переадресовке обязан незамедлительно уведомить таможенный орган, в регионе деятельности которого расположены станции отправления, переадресовки и назначения груза, а также грузоотправителя и грузополучателя.  Переадресовка грузов с признаками порчи, повреждения, недостачи, а также с неисправными запорно-пломбировочными устройствами, нарушением температурного режима и порядка вентилирования и актами попутных станций не допускается. |
| Правила перевозок смерзающихся грузов на железнодорожном транспорте, утвержденные приказом МПС России от 05.04.1999 № 20Ц |  | Какие грузы относятся к смерзающимся ?  Где указаны грузы, которые относятся к смерзающимся ?  Кем определяются профилактические меры и средства от смерзания грузов ?  В каких случаях перевозчик вправе отказать в приеме смрезающихся грузов к перевозке ?  В какой период применяются профилактические меры против смерзания перевозимых грузов ?  Какие профилактические меры применяются для предохранения грузов от смерзания ?  Какие особенности оформления перевозочных документов при перевозке 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.  Грузы, отнесенные к смерзающимся, указаны в [приложении N 1](#P95) к настоящим Правилам.  Профилактические меры и средства от смерзания грузов определяются грузоотправителем по согласованию с грузополучателями этих грузов.  В случае, если грузоотправителем не были применены согласованные с грузополучателем профилактические меры и средства от смерзания грузов, перевозчик вправе отказать в приеме груза к перевозке.  Профилактические меры против смерзания перевозимых грузов применяются в периоды, указанные в [приложении N 2](#P146) (1.10. по 15.04)к настоящим Правилам.  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.  (п. 3.1 в ред. [Приказа](consultantplus://offline/ref=B279F42D9CB184E2A4DF853C4667B2F9316F502E696A2D90E251A90A3A48A363CC41615391A7951E1A825C43EEFAA164F3C5122510DA2Ed025K) Минтранса РФ от 12.12.2008 N 211)  Грузоотправитель при предъявлении к перевозке смерзающегося груза указывает в накладной, согласно [правилам](consultantplus://offline/ref=B279F42D9CB184E2A4DF853C4667B2F9386953296264709AEA08A5083D47FC74CB086D5291A7961F12DD5956FFA2AD66EEDB10390CD82F0DdD2DK) 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 проморожен", "обработано хлористым кальцием в колич. ..%", "Обмаслено в колич. ...%", "Переложено послойно древесными опилками". Кроме того, грузоотправитель обязан в верхней части накладной поставить штемпель "Смерзающийся".  (в ред. [Приказа](consultantplus://offline/ref=B279F42D9CB184E2A4DF853C4667B2F9316F502E696A2D90E251A90A3A48A363CC41615391A7941B1A825C43EEFAA164F3C5122510DA2Ed025K) Минтранса РФ от 12.12.2008 N 211)  Указание в накладной данных о влажности при погрузке земли, глины, песка, щебня и гравия необязательно.  4.2. 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](consultantplus://offline/ref=B279F42D9CB184E2A4DF853C4667B2F9386953296264709AEA08A5083D47FC74CB086D5291A7961F12DD5956FFA2AD66EEDB10390CD82F0DdD2DK) накладной "Особые заявления и отметки отправителя" грузоотправитель делает отметку: "С согласия получателя - без профилактики".  (п. 4.2 в ред. [Приказа](consultantplus://offline/ref=B279F42D9CB184E2A4DF853C4667B2F9316F502E696A2D90E251A90A3A48A363CC41615391A794141A825C43EEFAA164F3C5122510DA2Ed025K) Минтранса РФ от 12.12.2008 N 211) |
| Правила перевозок железнодорожных транспортом грузов в открытом подвижном составе, утвержденные приказом МПС России 16.06.2003 № 19 |  | Какие грузы допускаются к перевозке железнодорожным транспортом в открытом железнодорожном подвижном составе (полувагон, платформа) ?  Какие документы грузоотправитель должен прикладывать к перевозочным документам при предъявлении к перевозке лома черных металлов ?  Что должен сделать грузоотправитель, если при исправности платформы или кузова вагона потери груза возможны через конструктивные зазор ?  Какой порядок перевозки грузов, содержащих мелкие фракции, с «шапкой» на открытом подвижном составе ? | К перевозке железнодорожным транспортом в открытом железнодорожном подвижном составе (полувагон, платформа) допускаются грузы, включенные в соответствующий перечень, утверждаемый Министерством транспорта Российской Федерации.  При предъявлении указанных грузов к перевозке грузоотправитель прикладывает к перевозочным документам подписанный им и датированный днем погрузки груза документ, удостоверяющий, что груз находится в безопасном для железнодорожной перевозки состоянии, металлолом обезврежен от огневзрывоопасных материалов, а также документ о радиационной безопасности груза, выданный в установленном порядке.  (абзац введен [Приказом](consultantplus://offline/ref=9CC01C2964DE6002036233D2DF1D91B601A4985419191FA3EFD0B279930E96A63EBD4D19047E5C784DED00E3ED9103F9F55A666EA81566Y2JAL) Минтранса РФ от 19.08.2009 N 138)  Если при исправности платформы или кузова вагона потери груза возможны через конструктивные зазоры, то грузоотправитель принимает дополнительные меры против просыпания для обеспечения сохранности груза.  При погрузке в открытый подвижной состав грузов, содержащих мелкие фракции, грузоотправителем принимаются меры, предотвращающие выдувание мелких частиц груза при движении, а также осыпание груза в случаях погрузки его выше уровня бортов вагонов (с "шапкой"). Указанные меры разрабатываются грузоотправителем для каждого вида груза. Поверхность груза во всех случаях, кроме сортовых и рядовых углей, брикетов, отправляемых на сортировочные установки обогатительных фабрик, должна быть разровнена и уплотнена в соответствии с оформленной грузоотправителем и согласованной с перевозчиком инструкцией. При этом "шапка" должна иметь в поперечном сечении форму трапеции. Нижнее основание "шапки" после уплотнения груза не должно быть выше уровня бортов кузова вагона. |
| Правила перевозок автотракторной техники на железнодорожном транспорте, утвержденные приказом МПС России от 29.03.1999 № 9Ц |  | Какая техника относится автотракторной ?  Каким образом автотракторная техника подготавливается к перевозке ?  Каким образом разрабатывается порядок подготовки автотракторной техники ?  Какие особенности заполнения перевозочных документов при перевозке автотракторной техники ? | Настоящие Правила регулируют порядок осуществления железнодорожным транспортом перевозок легковых, грузовых, специальных автомобилей, автобусов, троллейбусов, их кузовов, тракторов, экскаваторов, сельскохозяйственных машин, автопоездов, контрейлеров, мотоколясок и другой техники на колесном и гусеничном ходу (далее - автотракторная техника).  Автотракторная техника подготавливается к перевозке таким образом, чтобы обеспечивалась ее сохранность и безопасность движения поездов в процессе перевозки.  Для этой цели грузоотправитель:  демонтирует и упаковывает легкоснимаемые комплектующие детали и узлы. Список снятых комплектующих деталей и узлов указывается грузоотправителем в транспортной железнодорожной [накладной](consultantplus://offline/ref=23EE57FFB39D4BC0A10FB4B82980AFFB2E73E3F988521A434215D8A1C3EA9E177E25C6C8F2F00DC85AA0991DEF17DA12AA08F56669201BB327M1L) (далее - накладная) в графе "Особые заявления и отметки отправителя";  (в ред. [Приказа](consultantplus://offline/ref=23EE57FFB39D4BC0A10FB4B82980AFFB2B75E4F9835C47494A4CD4A3C4E5C100796CCAC9F2F00EC953FF9C08FE4FD610B716F77A75221A2BMBL) МПС РФ от 15.09.2003 N 65)  защищает упаковочным материалом все бьющиеся детали.  4. Демонтированные комплектующие детали и узлы автотракторной техники, размещенные на время перевозки в кабине, салоне, багажнике, крытом кузове, а также узлы, установленные на своих штатных местах в кабине, салоне, багажнике, крытом кузове, допускается перевозить без упаковки.  При перевозке автотракторной техники отправительскими маршрутами или группами вагонов (два вагона и более) комплектующие детали и узлы, запчасти, инструмент перевозятся в крытых вагонах, универсальных контейнерах в соответствующей упаковке и следуют вместе со всей партией автотракторной техники. В этом случае в графе "Особые заявления и отметки отправителя" накладной грузоотправитель указывает: "Инструмент, комплектующие детали и узлы не вкладывались".  (в ред. [Приказа](consultantplus://offline/ref=23EE57FFB39D4BC0A10FB4B82980AFFB2B75E4F9835C47494A4CD4A3C4E5C100796CCAC9F2F00ECB53FF9C08FE4FD610B716F77A75221A2BMBL) МПС РФ от 15.09.2003 N 65)  При перевозке автотракторной техники в четырехосных крытых вагонах, предназначенных для перевозки легковых автомобилей, демонтаж легкоснимаемых комплектующих деталей и узлов и защита бьющихся деталей не требуются.  Грузоотправитель перед предъявлением груза к перевозке закрывает двери кабин, салонов, кузовов, капоты, багажники, отсеки и т.п. на защелки, замки, а при необходимости оборудует их дополнительными запорными устройствами и пломбирует.  Порядок подготовки автотракторной техники к перевозке разрабатывается грузоотправителем по каждой марке такой техники с соблюдением нормативно-технических требований (технических условий, государственных и отраслевых стандартов) и согласовывается с перевозчиком.  (в ред. [Приказа](consultantplus://offline/ref=23EE57FFB39D4BC0A10FB4B82980AFFB2B75E4F9835C47494A4CD4A3C4E5C100796CCAC9F2F00DCC53FF9C08FE4FD610B716F77A75221A2BMBL) МПС РФ от 15.09.2003 N 65)  Абзацы второй - третий исключены. - [Приказ](consultantplus://offline/ref=23EE57FFB39D4BC0A10FB4B82980AFFB2B75E4F9835C47494A4CD4A3C4E5C100796CCAC9F2F00DCD53FF9C08FE4FD610B716F77A75221A2BMBL) МПС РФ от 15.09.2003 N 65.  В указанном порядке, утвержденном грузоотправителем, копия которого должна находиться на станции погрузки, должны быть предусмотрены соответствующие способы защиты бьющихся деталей, способы упаковки и места размещения легкоснимаемых комплектующих деталей, узлов и запасных частей, способы блокирования дверей, места хранения ключей, число и места наложения пломб.  В случаях, когда по конструктивным особенностям автотракторная техника не может отгружаться в собранном виде, она частично разбирается.  Первый экземпляр согласованного порядка хранится в делах перевозчика. Копия согласованного порядка хранится у грузоотправителя.  При перевозке автотракторной техники с разными видами технологической некомплектности в графе "Особые заявления и отметки отправителя" накладной указывается перечень недостающих деталей и узлов по каждой единице перевозимой автотракторной техники.  (в ред. [Приказа](consultantplus://offline/ref=23EE57FFB39D4BC0A10FB4B82980AFFB2B75E4F9835C47494A4CD4A3C4E5C100796CCAC9F2F00ECB53FF9C08FE4FD610B716F77A75221A2BMBL) МПС РФ от 15.09.2003 N 65)  При отсутствии в графе "Особые заявления и отметки отправителя" накладной достаточного места для перечисления всех снятых грузоотправителем и недостающих деталей и узлов на отдельном листе бумаги размером не более формата накладной составляется перечень этих деталей. В графе "Особые заявления и отметки отправителя" накладной указывается: "Перечень снятых (недостающих) деталей прилагается". Этот перечень составляется в четырех экземплярах на бланках со штемпелем грузоотправителя и подписывается грузоотправителем. На всех экземплярах перечня должен быть указан номер накладной и проставлен календарный штемпель перевозчика. Один экземпляр вместе с квитанцией о приеме груза выдается на железнодорожной станции (далее - станция) отправления грузоотправителю, второй остается у перевозчика. Два других экземпляра перечня прикрепляются к накладной, один из которых выдается вместе с накладной грузополучателю, другой остается на станции назначения груза.  (в ред. [Приказа](consultantplus://offline/ref=23EE57FFB39D4BC0A10FB4B82980AFFB2B75E4F9835C47494A4CD4A3C4E5C100796CCAC9F2F00ECB53FF9C08FE4FD610B716F77A75221A2BMBL) МПС РФ от 15.09.2003 N 65) |
| Правила перевозок грузов отправительскими маршрутами на железнодорожном транспорте, утвержденные приказом МПС России от 29.03.1999 № 10Ц |  | Дайте определение отправительского маршрута ?  Каким образом организуются маршруты при наличии на направлении следования маршрутов станций изменения веса поезда (пунктов перелома) в сторону уменьшения ?  Какой документ предоставляют грузоотправители на перевозку грузов маршрутами, наряду с заявкой на перевозку грузов ?  В каких документах устанавливается порядок подачи вагонов под погрузку (выгрузку) маршрутов, их формирования до установленных веса или длины, возврата после погрузки (выгрузки) и технологические нормы на погрузку (выгрузку) таких маршрутов ? | Под отправительским маршрутом (далее - маршрут) в настоящих Правилах понимается состав поезда установленного веса или длины, сформированный на железнодорожном пути необщего пользования либо по договору с перевозчиком и/или владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования на железнодорожных путях общего пользования железнодорожной станции (далее - станция) с обязательным условием освобождения в пути следования не менее одной технической станции от переработки такого поезда, предусмотренной планом формирования грузовых поездов.  При наличии на направлении следования маршрутов станций изменения веса поезда (пунктов перелома) в сторону уменьшения, маршруты организуются из ядра (основная часть отправительского маршрута установленного веса, которая следует без переформирования до железнодорожной станции назначения в случае изменения веса поезда в пути следования) и прицепной части, следующей в составе маршрута до пунктов перелома веса.  Вес и длина ядра маршрута устанавливается тем же порядком, как для маршрутов в целом.  Длина маршрута или ядра маршрута, состоящего из собственных порожних вагонов, устанавливается перевозчиком по согласованию с владельцем инфраструктуры и объявляется отправителю собственных порожних вагонов.  Грузоотправители, наряду с заявкой на перевозку грузов представляют заявку на перевозку грузов маршрутами в трех экземплярах по форме согласно [приложению](#P87) к настоящим Правилам. При перевозках собственных порожних вагонов маршрутными отправками отправитель представляет перевозчику только заявку на перевозку грузов маршрутами в трех экземплярах по форме согласно [приложению](#P87) к настоящим Правилам. При этом в заявке в графе "наименование номенклатурной группы грузов" указывается "собственные порожние вагоны".  Порядок подачи вагонов под погрузку (выгрузку) маршрутов, их формирования до установленных веса или длины, возврата после погрузки (выгрузки) и технологические нормы на погрузку (выгрузку) таких маршрутов устанавливаются в договорах на эксплуатацию подъездного пути и на подачу и уборку вагонов |
| Правила составления учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом, утвержденные приказом МПС России от 16.06.2003 № 20 |  | Какое предназначение учетной карточки ?  В какие сроки учетная карточка подписывается перевозчиком и грузоотправителем ?  Каким образом оформляется грузоотправителем отказ от вагонов ?  В какой срок уполномоченный представитель перевозчика сообщает грузоотправителю результаты подведения итогов выполнения заявки ? | Учет выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования (далее - заявка) осуществляется в учетной карточке формы ГУ-1, приведенной в [приложении 1](#P158) к настоящим Правилам.  Учетная карточка подписывается перевозчиком и грузоотправителем соответственно в графах 24 - 25 учетной карточки по окончании каждых отчетных суток либо суток, установленных для погрузки грузов в соответствии с принятой заявкой. При несогласии грузоотправителя со сведениями, указанными в учетной карточке, грузоотправитель подписывает учетную карточку с отметкой "с разногласиями". В этом случае грузоотправитель должен представить перевозчику в письменном виде документ с изложением причин несогласия со сведениями в учетной карточке не позднее следующих суток.  В соответствии со [статьей 94](consultantplus://offline/ref=BC110E8052A78E84DA94B39BCC4A6B9C79E9DCAE5B109E12432117BBD6942433B32F2C758B4773ED5763D31AC4313C425AF05740670E418DQ3W4L) Устава в случае, если грузоотправитель не менее чем за два дня до дня погрузки предупредит перевозчика о неиспользовании вагонов, контейнеров, размер штрафа снижается на одну треть. Сбор за непредъявление грузов для перевозки на указанную в заявке железнодорожную станцию назначения начисляется на грузоотправителя в этом случае в полном размере, кроме случаев, когда перевозки грузов должны были осуществляться в вагонах, контейнерах, не принадлежащих перевозчику.  При поступлении в установленном порядке перевозчику письменного отказа грузоотправителя от погрузки отказ, подписанный грузоотправителем или его уполномоченным представителем и заверенный применяемой для финансовых операций печатью, прилагается к учетной карточке.  Если отказ от погрузки был подан грузоотправителем своевременно в установленном порядке, но поданные вагоны, контейнеры им были погружены и приняты к перевозке, то отказ в отношении погруженных вагонов, контейнеров считается недействительным.  404 - отказ от предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров  Результаты подведения итогов выполнения заявки уполномоченный представитель перевозчика сообщает грузоотправителю в течение 5 дней после окончания последних суток, предусмотренных в заявке. |
| Правила приема перевозчиком заявок грузоотправителей на перевозку грузов железнодорожным транспортом, утвержденные приказом Минтранса России от 27.07.2015 № 228 |  | Как предоставляются заявки на перевозку грузов в контейнерах или порожних контейнеров ?  В какие сроки предоставляются заявки на перевозку грузов в зависимости от вида сообщения ?  В какие сроки перевозчик обязан рассмотреть предоставленную заявку на перевозку грузов ?  В каких случаях перевозчик имеет право отказать в согласовании заявки на перевозку грузов ?  Какие особенности подачи заявки на перевозку грузов при отправлении с железнодорожного пути необщего пользования, не принадлежащего грузоотправителю ? | Заявки на перевозку грузов в контейнерах и порожних контейнеров предоставляются отдельно по каждому типоразмеру контейнеров.  В соответствии со [статьей 11](consultantplus://offline/ref=A251BDD955BAE601E595CD9B8E87BA4BE0EB128F8B8F68C9F69F7520E19562CFB74A5A7960DFAB770F6AB1D8CEF13D11353F352800E03643Q7c9I) Устава заявки на перевозку грузов представляются не менее чем за десять дней до начала перевозок грузов при перевозке грузов в прямом железнодорожном сообщении и не менее чем за пятнадцать дней до начала перевозок грузов при перевозке грузов в прямом и непрямом международном и смешанном сообщениях, а также если пунктами назначения указаны порты.  Перевозчик обязан рассмотреть поступившую заявку на перевозку грузов в течение двух дней. Срок рассмотрения заявки на перевозку грузов исчисляется от даты регистрации ее поступления перевозчику.  В соответствии со [статьей 11](consultantplus://offline/ref=A251BDD955BAE601E595CD9B8E87BA4BE0EB128F8B8F68C9F69F7520E19562CFB74A5A7960DFAB770F6AB1D8CEF13D11353F352800E03643Q7c9I) Устава перевозчик имеет право отказать в согласовании заявки на перевозку грузов в случае:  введения согласно [статье 29](consultantplus://offline/ref=A251BDD955BAE601E595CD9B8E87BA4BE0EB128F8B8F68C9F69F7520E19562CFB74A5A7C61D4FF214C34E8888EBA30122F23352BQ1c7I) Устава прекращения или ограничения погрузки, перевозки грузов по маршруту следования груза;  отказа владельца инфраструктуры в согласовании заявки на перевозку грузов;  обоснованного отсутствия технических и технологических возможностей осуществления перевозки;  отсутствия железнодорожного подвижного состава, контейнеров, принадлежащих перевозчику и необходимых для осуществления перевозок;  в ином случае, предусмотренном [Уставом](consultantplus://offline/ref=A251BDD955BAE601E595CD9B8E87BA4BE0EB128F8B8F68C9F69F7520E19562CFA54A027561DBB5700A7FE7898BQAcDI), иными нормативными правовыми актами.  При отправлении грузов с железнодорожного пути необщего пользования, не принадлежащего грузоотправителю, заявка на перевозку грузов представляется перевозчику после ее согласования грузоотправителем с владельцем указанного железнодорожного пути необщего пользования, о чем в [строке](#P157) "Отметка о согласовании владельца пути необщего пользования" делается запись "согласовано", которая заверяется печатью владельца пути необщего пользования (при наличии печати) или ЭП (при электронном обмене документами).  (в ред. [Приказа](consultantplus://offline/ref=A251BDD955BAE601E595CD9B8E87BA4BE1E9118A898E68C9F69F7520E19562CFB74A5A7960DFAB72086AB1D8CEF13D11353F352800E03643Q7c9I) Минтранса России от 18.07.2017 N 265) |
| Правила хранения грузов в местах общего пользования при перевозке железнодорожным транспортом, утвержденные приказом МПС России от 18.06.2003 № 47 |  | Какие грузы допускаются для хранения в открытых складах мест общего пользования ?  В течении какого срока грузы, подлежащие выгрузке и выдаче в местах общего пользования, хранятся на станции назначения бесплатно при своевременном уведомлении об их прибытии ?  Как должна осуществляться выгрузка грузополучателем из специализированных изотермических вагонов, рефрижераторных контейнеров скоропортящихся грузов в местах общего пользования ? | В открытых складах мест общего пользования допускается хранение грузов, указанных в [приложении N 1](#P103) к настоящим Правилам.(кроме опасных)  При своевременном уведомлении о прибытии прибывшие грузы, контейнеры, подлежащие выгрузке и выдаче в местах общего пользования, хранятся на станции назначения бесплатно в течение двадцати четырех часов после окончания срока доставки.  Срок бесплатного хранения исчисляется с двадцати четырех часов дня обеспеченной перевозчиком выгрузки грузов, контейнеров или с двадцати четырех часов дня подачи перевозчиком вагонов, контейнеров с грузами к предусмотренному месту выгрузки для выгрузки грузов грузополучателем.  Выгрузка грузополучателем из специализированных изотермических вагонов, рефрижераторных контейнеров скоропортящихся грузов в местах общего пользования допускается только непосредственно из вагона, контейнера на автотранспорт. |
| Правила составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом, утвержденные приказом МПС России от 18.06.2003 № 45 |  | Кто имеет право от перевозчика составлять и подписывать акты при перевозках грузов железнодорожным транспортом ?  Для удостоверения каких обстоятельств составляется коммерческий акт ?  В скольких экземплярах составляется коммерческий акт ?  В какой срок должен быть составлен коммерческий акт ?  Что должно содержаться в коммерческом акте ?  Что прикладывается к коммерческому акту при его составлении о порче продовольственного и скоропортящегося грузов ?  Что должен сделать перевозчик и в какие сроки после получения заявление в письменной форме по составлению коммерческого акта ?  Какие особенности составления коммерческого акта при перевозке животных и грузов, подконтрольных органам Госветнадзора, а также при перевозке подкарантинных грузов ?  Как распределяются экземпляры коммерческого акта, составленного перевозчиком ?  Где и какая отметка делается перевозчиком о составлении коммерческого акта ?  Какие действия перевозчика в случае, если при проверке на станции назначения не будет обнаружена разница между данными коммерческого акта, составленного на попутной станции и фактическим наличием и состоянием груза на станции назначения ?  Какая отметка делается в разделе "Е" коммерческого акта ?  Кто из представителей перевозчика подписывает коммерческий акт в случае проверки массы тары вагона ?  В каком порядке используются снятые с вагона, контейнера ЗПУ при составлении коммерческого акта ?  Какие действия перевозчика, если коммерческий акт выдан грузополучателю на недостачу груза, не прибывшего по основной накладной, при прибытии этого груза по досылочному документу ?  Для удостоверения каких обстоятельств составляется акт общей формы ?  Где и какая отметка делается перевозчиком о составлении акта общей формы ?  Какие особенности оформления акта общей формы в случае, если акт общей формы составляется перевозчиком при отказе или уклонении грузоотправителя, грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования, других юридических и физических лиц от подписания документов ?  Какие действия перевозчика или грузополучателя при оформлении акта общей формы в случае несогласия с его содержанием ?  Как оформляется акт общей формы в случае обнаружения технической неисправности собственного порожнего вагона в пути следования и направлении его в ремонт ?  Что указывается в акте общей формы при его составлении 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?  Какие требования к подписанию акта общей формы ?  В каких случаях составляется акт о техническом состоянии вагона, контейнера и в какие сроки ?  В каких случаях составляется акт вскрытия вагона, контейнера ?  В каких случаях составляется акт о повреждении вагона ?  В каких случаях составляется акт о повреждении контейнера ? | Перечень лиц представителей перевозчика, уполномоченных составлять и подписывать акты при перевозках грузов железнодорожным транспортом, устанавливается перевозчиком.  [Коммерческий акт](#P259) составляется для удостоверения следующих обстоятельств:  несоответствия наименования, массы, количества мест груза данным, указанным в транспортной железнодорожной накладной (далее - накладная);  повреждения (порча) груза и возможные причины такого повреждения;  обнаружения груза без перевозочных документов, а также перевозочных документов без груза;  возвращения перевозчику похищенного груза;  непередачи перевозчиком груза на железнодорожный путь необщего пользования в течение двадцати четырех часов после оформления документов о выдаче груза. В данном случае коммерческий акт составляется только по требованию грузополучателя.  Коммерческий акт составляется перевозчиком в трех экземплярах на бланке, предусмотренном настоящими Правилами, и заполняется без помарок, подчисток и каких-либо исправлений на пишущей машинке путем впечатывания на бланке [формы ГУ-22](#P279) или компьютере на автоматизированных рабочих местах и подлежит строгому учету.  Коммерческий акт составляется:  при выгрузке грузов в местах общего пользования - в день выгрузки груза, в необходимых случаях - в день выдачи груза грузополучателю;  при выгрузке груза в местах необщего пользования - в день выгрузки груза, при этом проверка груза должна проводиться в процессе их выгрузки или непосредственно после выгрузки груза;  в пути следования груза - в день обнаружения обстоятельств, подлежащих оформлению коммерческим актом.  При невозможности составить коммерческий акт в указанные в настоящем подпункте сроки он должен быть составлен в течение следующих суток.  В коммерческом акте должны содержаться по каждой отправке: номер вагона, род вагона, количество запорно-пломбировочных устройств (далее - ЗПУ) и нанесенная на ЗПУ информация, число мест и масса груза, указанная в перевозочных документах и оказавшаяся в наличии. В случае определения массы груза на вагонных весах указывается масса брутто, масса тары вагона (с трафарета или проверенная на весах) и масса нетто. Сведения о перевеске вагонов указываются в перечне, который прилагается к коммерческому акту. В этом случае перечень и коммерческий акт подписывают лица, участвующие в выдаче груза, и уполномоченные представители перевозчика.  В случае составления коммерческого акта при перевозке продовольственных и скоропортящихся грузов к первому экземпляру коммерческого акта прикладывается копия сертификата качества или удостоверения о качестве, заверенная на основании подлинного документа печатью и подписью уполномоченного представителя перевозчика.  При составлении коммерческого акта о порче продовольственных и скоропортящихся грузов, перевозимых в рефрижераторных секциях, контейнерах, автономных рефрижераторных вагонах для перевозки эндокринного сырья (далее - АРВ-Э), курсирующих с обслуживающей бригадой, к первому экземпляру коммерческого акта прикладывается выписка о температурном режиме в пути следования из рабочего журнала (форма ВУ-85), подписанная руководителем обслуживающей бригады рефрижераторной секции, контейнера, АРВ-Э, заверенная подписью уполномоченного представителя перевозчика. При этом в коммерческом акте указывается значение температуры воздуха в рефрижераторной секции, контейнере, АРВ-Э перед выгрузкой исходя из показаний приборов рефрижераторной секции, контейнера, АРВ-Э.  Перевозчик обязан дать грузополучателю мотивированный ответ на указанное заявление в течение трех суток, а в отношении продовольственных и скоропортящихся грузов - в течение одних суток со дня получения заявления.  В случае составления коммерческого акта при перевозке животных и грузов, подконтрольных органам Госветнадзора, к первому экземпляру коммерческого акта прикладывается копия [ветеринарного свидетельства](consultantplus://offline/ref=4E9617011D8B174CF00B2E6ED189517F4BA30FD8A2144C8677F9E61E6017C0608FDE833A3944F9D1A8D0DE8A8C897BD2878223817C5C2805x1A9M) (сертификата).  В случае составления коммерческого акта при перевозке подкарантинных грузов к первому экземпляру коммерческого акта прикладывается копия сертификата, удостоверяющего отсутствие в грузах карантинных организмов.  Экземпляры коммерческого акта, составленного перевозчиком на станции назначения, распределяются следующим образом:  первый экземпляр коммерческого акта используется перевозчиком для расследования обстоятельств, послуживших основанием для его составления;  второй экземпляр коммерческого акта выдается грузополучателю по его требованию;  третий экземпляр коммерческого акта остается на хранение в делах перевозчика.  Экземпляры коммерческого акта, составленного перевозчиком на станции отправления или на попутной станции, распределяются следующим образом:  первый экземпляр коммерческого акта используется перевозчиком для расследования обстоятельств, послуживших основанием для его составления;  второй экземпляр коммерческого акта прилагается к перевозочному документу и следует до станции назначения;  третий экземпляр коммерческого акта остается на хранение в делах перевозчика.  О составлении коммерческого акта на станции отправления или на попутной станции 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. Эта запись удостоверяется подписью уполномоченного представителя перевозчика.  Если при проверке на станции назначения не будет обнаружена разница между данными коммерческого акта, составленного на попутной станции, и фактическим наличием и состоянием груза на станции назначения, то перевозчик обязан, не составляя нового коммерческого акта, сделать в [разделе "Ж"](#P396) коммерческого акта, составленного на попутной станции, отметку следующего содержания: "При проверке груза, выданного "\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ г., разницы против настоящего акта не оказалось".  В случае проведения экспертизы грузов в соответствии с [правилами](consultantplus://offline/ref=4E9617011D8B174CF00B2E6ED189517F48A00FDDA11D4C8677F9E61E6017C0608FDE833A3944F9D1ADD0DE8A8C897BD2878223817C5C2805x1A9M) выдачи грузов на железнодорожном транспорте о такой экспертизе должна быть сделана отметка в [разделе "Е"](#P389) коммерческого акта.  В случае проверки массы тары вагона представителем перевозчика, не участвовавшим при взвешивании массы вагона с грузом, в [разделе "Д"](#P373) коммерческого акта указываются фамилии представителей перевозчика, участвовавших во взвешивании массы вагона с грузом и проверке массы тары вагона. При этом коммерческий акт подписывается уполномоченным представителем перевозчика, участвующим в проверке массы тары вагона.  При составлении коммерческого акта снятые с вагона, контейнера запорно-пломбировочные устройства (далее - 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 грузоотправителя, ЗПУ грузоотправителя, снятые с вагона после признания их исправными и подписания коммерческого акта грузополучателем, погашаются в порядке, установленном перевозчиком. При этом в коммерческом акте в графе "При акте приложены" против пункта 1 "б" делается отметка "ЗПУ погашены".  Если коммерческий акт выдан грузополучателю на недостачу груза, не прибывшего по основной накладной, то при прибытии этого груза по досылочному документу перевозчик при предъявлении грузополучателем накладной на основную отправку и выданного ему коммерческого акта в накладной и во всех экземплярах коммерческого акта в [разделе "Ж"](#P396) должен сделать отметку о том, что недостающий груз по данной отправке прибыл по досылочному документу (с указанием его номера). Кроме того, в отметке указываются номер вагона (номера вагонов), наименование станции, на которой оформлена досылка, дата оформления досылки и дата выдачи недостающего груза. По прибытии последней части груза, указанной в коммерческом акте как не прибывшей, грузополучатель должен вернуть перевозчику коммерческий акт для хранения в его делах.  Акт общей формы [(приложение N 2](#P435) к настоящим Правилам) составляется на станциях для удостоверения следующих обстоятельств:  утраты документов, приложенных грузоотправителем к накладной, предусматриваемых соответствующими [правилами](consultantplus://offline/ref=4E9617011D8B174CF00B2E6ED189517F48A30FDAAB174C8677F9E61E6017C0609DDEDB363840E7D0ADC588DBC9xDA5M) 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](consultantplus://offline/ref=4E9617011D8B174CF00B2E6ED189517F4BAB0CD6A4124C8677F9E61E6017C0608FDE833A3944F9D1ABD0DE8A8C897BD2878223817C5C2805x1A9M) 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), угрожающими 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, раздельных 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);  других случаев, предусмотренных технологией работы железнодорожного транспорта и [правилами](consultantplus://offline/ref=4E9617011D8B174CF00B2E6ED189517F48A30FDAAB174C8677F9E61E6017C0609DDEDB363840E7D0ADC588DBC9xDA5M) перевозок грузов железнодорожным транспортом.  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](consultantplus://offline/ref=4E9617011D8B174CF00B2E6ED189517F4BAB0CD6A4124C8677F9E61E6017C0608FDE833A3944F9D1ABD0DE8A8C897BD2878223817C5C2805x1A9M) исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом, аналогичная отметка делается на оборотной стороне дорожной ведомости с левой стороны свободного поля.  В случае, если акт общей формы составляется перевозчиком при отказе или уклонении грузоотправителя, грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования, других юридических и физических лиц от подписания документов, предусмотренных технологией работы железнодорожного транспорта и [правилами](consultantplus://offline/ref=4E9617011D8B174CF00B2E6ED189517F48A30FDAAB174C8677F9E61E6017C0609DDEDB363840E7D0ADC588DBC9xDA5M) перевозок грузов железнодорожным транспортом, подписываемых перевозчиком и грузополучателем, в строке документа "подпись" перевозчиком делается отметка о составлении акта общей формы, с указанием его номера и даты составления.  При этом ни перевозчик, ни грузополучатель не имеет право отказаться от подписания акта общей формы. При несогласии с содержанием акта общей формы перевозчик или грузополучатель 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.  В случае отказа или уклонения грузополучателя от подписания акта общей формы и изложения своего мнения перевозчиком в строке акта общей формы "подпись" делается отметка: "От подписи отказался". При этом на оборотной стороне акта общей формы перевозчиком делается запись: "Настоящий акт был предъявлен на подпись" грузоотправителю, грузополучателю, владельцу железнодорожного пути необщего пользования, другим юридическим и физическим лицам с указанием фамилии, имени, отчества уполномоченного представителя этих лиц "в присутствии перевозчика" с указанием фамилии, имени, отчества и должности уполномоченных представителей перевозчика. Данная запись заверяется подписью указанных в записи уполномоченных представителей перевозчика. В данном случае грузополучатель также должен направить перевозчику свои разногласия или возражения не позднее следующих суток со дня составления акта общей формы.  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.  (пп. 3.2.5 введен [Приказом](consultantplus://offline/ref=4E9617011D8B174CF00B2E6ED189517F4BA30BDDA2144C8677F9E61E6017C0608FDE833A3944F8D9A7D0DE8A8C897BD2878223817C5C2805x1A9M) Минтранса РФ от 03.10.2011 N 258)  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](consultantplus://offline/ref=4E9617011D8B174CF00B2E6ED189517F48A30FDAAB174C8677F9E61E6017C0609DDEDB363840E7D0ADC588DBC9xDA5M) 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, раздельные пункты (разъезды, обгонные пункты и другие), не производящие коммерческие операции, - указывается причина и время задержки локомотива.  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.  (абзац введен [Приказом](consultantplus://offline/ref=4E9617011D8B174CF00B2E6ED189517F4BA30BDDA2144C8677F9E61E6017C0608FDE833A3944FBD0AAD0DE8A8C897BD2878223817C5C2805x1A9M) Минтранса РФ от 03.10.2011 N 258)  В случаях обнаружения течи, порчи или подмочки груза, происшедших по причине технической неисправности вагона, контейнера, кроме коммерческого акта, составляется акт о техническом состоянии вагона, контейнера [(приложение N 3](#P480) к настоящим Правилам).  Акт о техническом состоянии вагона, контейнера составляется перевозчиком не менее чем в двух экземплярах.  Первый экземпляр акта о техническом состоянии вагона, контейнера прилагается к первому экземпляру коммерческого акта; второй экземпляр - остается в делах перевозчика.  4.2. Акт о техническом состоянии вагона, контейнера должен составляться в день обнаружения неисправности вагона, контейнера, либо не позднее дня составления коммерческого акта.  При указании в акте о техническом состоянии вагона, контейнера причин неисправности вагона, контейнера обязательно указывается характер неисправности и ее происхождение.  При проверке и вскрытии на станции вагона, контейнера, контрейлера, прицепа, полуприцепа, а также автомобиля, трактора или другой самоходной машины, перевозимых на открытом железнодорожном подвижном составе, для проведения пограничного контроля, таможенного досмотра, карантинного фитосанитарного, ветеринарного и других видов контроля и проверок составляется акт вскрытия вагона, контейнера, контрейлера, прицепа, полуприцепа, автомобиля, трактора или другой самоходной машины для проведения пограничного, таможенного, карантинного фитосанитарного, ветеринарного и других видов контроля и проверок (далее - акт вскрытия вагона, контейнера) [(приложение 4](#P536) к настоящим Правилам).  Акт о повреждении вагона [(приложение N 5](#P595) к настоящим Правилам) составляется во всех случаях повреждения вагона, подлежащего капитальному, деповскому, текущему (отцепочному, безотцепочному) ремонту или исключению вагона из инвентаря, в том числе при повреждении запорных устройств вагона или устройств для постановки ЗПУ, а также при столкновении и сходе с рельсов колесной пары вагона. При сходе с рельсов колесной пары вагона акт о повреждении вагона составляется во всех случаях, в том числе и при отсутствии повреждений вагона.  Акт о повреждении контейнера [(приложение N 6](#P723) к настоящим Правилам) составляется во всех случаях повреждения контейнера, в том числе при повреждении запорных устройств контейнера или устройств для постановки ЗПУ, подлежащего капитальному, плановому, текущему ремонту или исключению контейнера из инвентаря. |
| Правила оформления и взыскания штрафов при перевозках грузов железнодорожным транспортом, утвержденные приказом МПС России от 18.06.2003 № 43 |  | Что является основанием для начисления сумм штрафов ?  Что направляется в адрес грузоотправителя для взыскания штрафа за искажение в транспортной железнодорожной накладной наименований грузов, особых отметок, сведений о грузах, об их свойствах ?  Какой документ таможенные органы или иные органы государственного контроля (надзора) представляют перевозчику для подтверждения вины грузоотправителя с целью начисления штрафа за нарушения грузоотправителем требований правил перевозок грузов железнодорожным транспортом, а также таможенных правил, касающихся перевозок грузов, если такое нарушение повлекло за собой задержку таможенными или иными органами государственного контроля (надзора) вагонов, контейнеров ?  Какие отметки и в каких документах они делаются для начисления штрафа в случае нарушения грузополучателем требований, установленных [статьей 44](consultantplus://offline/ref=2994A9E1013C6772045E82B53E2609A7004D442C1729BE5E0F888977814E971FF97234C39A1B524849S1X2I) Устава, связанных с очисткой вагонов, контейнеров ?  Какие документы должны быть приложены к искам перевозчика о взыскании штрафов должны ? | Основанием для начисления сумм штрафов являются транспортная железнодорожная [накладная](consultantplus://offline/ref=8025C3896BB83BC81AC28D5D7DB68B661732B669398BA4A699F46A2008DF0326817B9C06D4234AC35EA2E75DDD43F55C1D621876085A4D75mBC0E) (далее - накладная), [ведомость](consultantplus://offline/ref=8025C3896BB83BC81AC284447AB68B661531BF6A348BA4A699F46A2008DF0326817B9C06D42348C654A2E75DDD43F55C1D621876085A4D75mBC0E) подачи и уборки вагонов, [учетная карточка](consultantplus://offline/ref=8025C3896BB83BC81AC28D5D7DB68B661234B1683985F9AC91AD66220FD05C3186329007D4224AC657FDE248CC1BF958067C1A6A14584Cm7CDE) выполнения заявки на перевозку грузов, [акт](consultantplus://offline/ref=8025C3896BB83BC81AC28D5D7DB68B661732B6693387A4A699F46A2008DF0326817B9C06D4234AC65EA2E75DDD43F55C1D621876085A4D75mBC0E) общей формы, коммерческий [акт](consultantplus://offline/ref=8025C3896BB83BC81AC28D5D7DB68B661732B6693387A4A699F46A2008DF0326817B9C06D42349CF55A2E75DDD43F55C1D621876085A4D75mBC0E) и другие документы.  При обнаружении перечисленных обстоятельств перевозчиком составляется [акт](consultantplus://offline/ref=8025C3896BB83BC81AC28D5D7DB68B661732B6693387A4A699F46A2008DF0326817B9C06D4234AC65EA2E75DDD43F55C1D621876085A4D75mBC0E) общей формы и коммерческий [акт](consultantplus://offline/ref=8025C3896BB83BC81AC28D5D7DB68B661732B6693387A4A699F46A2008DF0326817B9C06D42349CF55A2E75DDD43F55C1D621876085A4D75mBC0E) в соответствии с [правилами](consultantplus://offline/ref=8025C3896BB83BC81AC28D5D7DB68B661732B6693387A4A699F46A2008DF0326817B9C06D42348C65DA2E75DDD43F55C1D621876085A4D75mBC0E) составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом. На основании этих актов начисляется сумма штрафа и направляется уведомление в адрес грузоотправителя об уплате штрафа.  Для начисления данного вида штрафа таможенные органы или иные органы государственного контроля (надзора), по указанию которых перевозчиком произведена задержка вагонов, контейнеров, представляют перевозчику документ (письмо, справку, уведомление и другие документы) с указанием и отражением в нем причин задержки вагонов, контейнеров, подтверждающих вину грузоотправителя.  При приеме вагонов после выгрузки или слива в случае обнаружения нарушений указанных требований перевозчиком оформляется в порядке, предусмотренном [Правилами](consultantplus://offline/ref=8025C3896BB83BC81AC28D5D7DB68B661732B6693387A4A699F46A2008DF0326817B9C06D42348C65DA2E75DDD43F55C1D621876085A4D75mBC0E) составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом, акт общей формы и в памятке приемосдатчика или в ведомости подачи и уборки вагонов делается запись "не очищен". На основании этого акта производится начисление штрафа.  К искам перевозчика о взыскании штрафов должны быть приложены документы, подтверждающие предъявленные перевозчиком требования, например: акт общей формы, коммерческий акт, копия накладной, расчет суммы штрафа, уведомление о размере штрафов, направленное перевозчиком, извещение, направленное перевозчиком грузоотправителю о задержке вагонов, контейнеров, памятка приемосдатчика или ведомость подачи и уборки вагонов, учетная карточка выполнения принятой заявки на перевозку грузов, вагонный лист и другие документы.  Указанные документы представляются в подлинном экземпляре или в форме надлежащим образом заверенной копии. В случае приложения к иску накладной ее копия заверяется перевозчиком. |
| Правила предъявления и рассмотрения претензий при перевозке грузов, порожних грузовых вагонов, не принадлежащих перевозчику, железнодорожным транспортом, утвержденные приказом Минтранса России от 31.03.2016 № 84 |  | Кто имеет право на предъявление претензии перевозчику ?  Что должен приложить претендодатель к претензии ?  Может ли перевозчик при необходимости потребовать от претендодателя предоставить подлинники документов для рассмотрения претензий ?  Какие сведения следует указывать в претензии ?  Кто имеет право подписать претензию ?  Где указан перечень обязательных документов, которые должны быть приложены к претензии в зависимости от обстоятельств претензии ?  В какие сроки к перевозчикам могут быть предъявлены претензии ?  В какой срок перевозчик обязан рассмотреть полученную претензию и о результатах ее рассмотрения уведомить в письменной форме заявителя ? | Право на предъявление претензии в соответствии со [статьей 120](consultantplus://offline/ref=DAB8BEFFDD4DB57B2036634F5B707908DBBAC240849E4A61FB1AA5BCB4588994A4787B98312FEABD28D6B85527A649CBF5060B2F63S5I5E) Устава имеет грузополучатель (получатель) или грузоотправитель (отправитель), а в отдельных случаях - владелец железнодорожного пути необщего пользования, владелец вагонов, контейнеров. Право на предъявление претензии, возникшей в связи с осуществлением перевозок грузов, порожних вагонов, предоставляется также страховщику, который выплатил страховое возмещение грузоотправителю (отправителю), грузополучателю (получателю), владельцу вагонов, контейнеров, в связи с ненадлежащим исполнением перевозчиком обязательств по перевозке.  К претензии должны быть приложены документы, подтверждающие предъявленные требования. Документы представляются в подлиннике или в виде копий, заверенных надлежащим образом.  При необходимости перевозчик вправе потребовать представление подлинников документов для рассмотрения претензий.  В претензии следует указывать следующие сведения:  наименование заявителя претензии, для юридических лиц - полное наименование юридического лица и основной государственный регистрационный номер, указанные в свидетельстве о государственной регистрации в качестве юридического лица, для физических лиц - фамилия, имя и отчество (при наличии);  местонахождение юридического лица, а для физических лиц - данные документа, удостоверяющего личность (паспорт или документ, его заменяющий), и адрес, на который следует направлять ответ на претензию;  банковские реквизиты;  основание для предъявления претензии (полная или частичная утрата, недостача, повреждение (порча), просрочка в доставке груза, утрата и повреждение вагона и другие основания, предусмотренные [Уставом](consultantplus://offline/ref=DAB8BEFFDD4DB57B2036634F5B707908DBBAC240849E4A61FB1AA5BCB4588994B67823943123FFE97B8CEF5827SAIAE));  сумма претензии по каждому отдельному требованию, по каждой накладной, квитанции о приеме груза, учетной карточке выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом, ведомости подачи и уборки вагонов, накопительной ведомости и другим документам;  перечень документов, прилагаемых к претензии.  В претензии, возникающей в связи с осуществлением перевозки грузов, оформленной с использованием накладной в электронном виде, кроме приведенных в настоящем пункте сведений, заявителем указываются:  в случае, если к претензии прилагается квитанция о приеме груза, порожнего контейнера, а в подтверждение приема груза к перевозке грузоотправителю (отправителю) была выдана квитанция о приеме груза в электронном виде - документ, подтверждающий номер отправки;  в случае выдачи грузополучателю (получателю) накладной в электронном виде - номер отправки.  Претензии подписываются соответственно грузоотправителем (отправителем), грузополучателем (получателем), владельцем железнодорожного пути необщего пользования, владельцем вагонов, контейнеров, страховщиком.  В случае предъявления претензии от имени грузоотправителя (отправителя), грузополучателя (получателя), владельца железнодорожного пути необщего пользования, владельца вагонов, контейнеров, уполномоченным лицом право на предъявление подтверждается доверенностью, оформленной в соответствии с законодательством Российской Федерации.  перечень обязательных документов, которые должны быть приложены к претензии в зависимости от обстоятельств претензии указаны в Пункте 7,8 настоящих правил.  Претензии к перевозчикам могут быть предъявлены в течение шести месяцев, а претензии в отношении штрафов и пеней - в течение 45 дней.  Перевозчик в соответствии со [статьей 124](consultantplus://offline/ref=DAB8BEFFDD4DB57B2036634F5B707908DBBAC240849E4A61FB1AA5BCB4588994A4787B983026E7E87999B90962F65ACAF206092D7C5E5A8AS5I9E) Устава обязан рассмотреть полученную претензию и о результатах ее рассмотрения уведомить в письменной форме заявителя в течение 30 дней со дня получения претензии, при этом в случае частичного или полного удовлетворения претензии перевозчик сообщает о планируемых сроках перечисления признанной претензионной суммы. |
| Правила заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом, утвержденные приказом МПС России от 18.06.2003 № 39 |  | Из каких листов состоит транспортная железнодорожная накладная ? Как используются каждый из листов транспортной железнодорожной накладной ?  Допускается ли заполнение перевозочного документа вручную (чернилами от руки) ?  Допускаются ли подчистки и помарки в перевозочных документах ?  Какие данные указываются в графе:  «Индекс негабаритности» ?  «Станция назначения» ?  «Почтовый адрес грузоотправителя» ?  «Количество мест» ?  «Наименование груза» ?  «Способ определения массы» ?  «Груз размещен и закреплен согласно» ?  «Особые заявления и отметки отправителя» ?  «Отметки перевозчика» ?  В каких случаях заполняется досылочная дорожная ведомость ? | Перевозочный документ - транспортная железнодорожная накладная (далее - накладная) состоит из четырех листов:  [лист 1](#P542) - оригинал накладной (выдается перевозчиком грузополучателю);  [лист 2](#P731) - дорожная ведомость (составляется в необходимом количестве экземпляров, предусмотренных Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, - для перевозчика и участников перевозочного процесса, в том числе не менее двух дополнительных экземпляров для каждой участвующей в перевозке грузов инфраструктуры - один экземпляр для входной железнодорожной станции (далее - станция), находящейся в данной инфраструктуре, второй - для выходной станции из инфраструктуры);  [лист 3](#P909) - корешок дорожной ведомости (остается у перевозчика);  [лист 4](#P1038) - квитанция о приеме груза (остается у грузоотправителя).  Листы 1, 2, 3, 4 накладной заполняются машинописным, в том числе компьютерным способом. Отдельные сведения могут указываться в виде штемпелей.  Подчистки и помарки в перевозочных документах не допускаются. При необходимости изменения сведений, внесенных грузоотправителем в перевозочный документ, грузоотправитель заполняет новый бланк документа. Внесенные в перевозочный документ перевозчиком изменения и дополнения сведений заверяются подписью и строчным штемпелем этого перевозчика.  В графе "Индекс негабаритности" указывается степень негабаритности пятизначным индексом в следующей последовательности: 1-й знак - буква "Н", 2-й знак - степень нижней негабаритности, 3-й знак - степень боковой негабаритности, 4-й знак - степень верхней негабаритности, 5-й знак - вертикальная сверхнегабаритность. При отсутствии негабаритности груза графа "Индекс негабаритности" не заполняется.  В графе "Станция назначения" указываются точное наименование и код станции назначения груза в соответствии с тарифным [руководством](consultantplus://offline/ref=4629F95CD9966831B2EC930197590638D35D790DBA9B4E7C58E6B1C749F9FEDF725AFE8804B2730FF52C9755E5J1S3E).  В тех случаях, когда груз следует на станцию назначения для выгрузки на железнодорожные пути необщего пользования, в графе "Станция назначения" под наименованием станции делается отметка "с подачей на подъездной путь" с указанием владельца этого пути.  При перевозке грузов, находящихся под таможенным контролем, отправляемых со станций железных дорог Российской Федерации и вывозимых через порты Российской Федерации и другие пункты перевалки на водный транспорт в непрямом международном сообщении, в графе "Станция назначения" указываются наименование и код припортовой станции. При этом в правом верхнем углу всех листов накладной должна быть сделана отметка "Экспорт".  При заполнении электронной накладной наименование и код станции назначения указываются в соответствии с классификатором станций по тарифному руководству для Автоматизированной системы управления железнодорожным транспортом.  В графе "Почтовый адрес грузоотправителя" указывается полный почтовый (с индексом) адрес грузоотправителя с названием края, республики, области, района, города, села, улицы, номера дома, номера офиса (или квартиры), номера контактного телефона.  В графе "Количество мест" указывается:  для тарно-штучных грузов - количество мест груза в отправке. При наличии в отправке грузов одного наименования в разных упаковках, либо грузов разных наименований количество мест груза указывается отдельно по каждому наименованию груза либо по каждому роду упаковки;  для грузов в транспортных пакетах - дробью: в числителе - количество пакетов, в знаменателе - количество мест в одном пакете;  для грузов, перевозимых насыпью, - слово "Насыпью";  для грузов, перевозимых навалом, - слово "Навалом";  для грузов, перевозимых наливом, - слово "Наливом".  В графе "Наименование груза" указывается в соответствии с тарифным [руководством](consultantplus://offline/ref=58D73A871AE677CDC3C9450C43F5D892EEF448CCB081D4134A86F5CB7480CB341A4DAA722F0823686A58D233A113B2FB4CBA8195AF2600FEKAS2E) наименование груза и его код.  При указании в графе разных наименований грузов, относящихся к одной позиции номенклатуры грузов, в качестве кода указывается в соответствии с тарифным руководством код позиции. При указании в графе разных наименований грузов, относящихся к разным позициям номенклатуры грузов, в качестве кода указывается код для сборной отправки в соответствии с тарифным руководством.  При недостатке в накладной места для перечисления всех перевозимых по одной отправке грузов грузоотправитель на бланках (формат бланка должен быть аналогичен формату перевозочного документа) составляет перечень с указанием количества мест, упаковки, наименования и массы всех перевозимых грузов. Перечень составляется в четырех экземплярах, заверенных печатью, используемой при финансовых операциях, и подписью лица, уполномоченного грузоотправителем. Общее количество мест и масса грузов указываются в соответствующих графах накладной, а в графе "Наименование груза" указывается "Перечень грузов прилагается" для грузов разных наименований, относящихся к одной позиции номенклатуры грузов, "Сборная отправка, перечень грузов прилагается" для грузов разных наименований, относящихся к разным позициям номенклатуры грузов. На всех экземплярах перечня должен быть указан номер отправки и проставлен календарный штемпель перевозчика "Документальное оформление приема груза к перевозке". Экземпляры перечня прочно прикрепляются к листам накладной. Один экземпляр перечня выдается грузоотправителю с квитанцией о приеме груза.  При использовании накладной в электронном виде подписание и заверение перечня осуществляется в [порядке](#P68), аналогичном установленному для накладной в электронном виде.  При возврате порожнего вагона, приписанного перевозчиком по просьбе грузоотправителя, грузополучателя к определенной станции погрузки, выгрузки груза в графе, "Наименование груза" указывается: "Вагон приписан к станции \_\_\_\_\_\_. Из-под \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (наименование груза)".  При направлении порожних специализированных изотермических вагонов (рефрижераторные вагоны, вагоны-термосы) на промывку и ветеринарно-санитарную обработку по первой категории в графе "Наименование груза" указывается: "На промывку" или "Ветсанобработку по первой категории".  При направлении специализированных изотермических вагонов (рефрижераторные вагоны, вагоны-термосы) и крытых вагонов на ветеринарно-санитарную обработку по второй и третьей категориям в графе "Наименование груза" указывается: "В дезинфекцию" и категория обработки.  Порожние специализированные изотермические вагоны (рефрижераторные вагоны, вагоны-термосы) перевозчика, не требующие промывки, направляются по регулировочному заданию с указанием в графе "Наименование груза" - "Порожние, под погрузку".  При предъявлении к перевозке порожнего вагона, не принадлежащего перевозчику или сданного им в аренду, в графе "Наименование груза" указывается: "Порожний вагон, не принадлежащий перевозчику. Из-под \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (наименование груза). Собственник \_\_\_\_\_\_\_" или "Порожний вагон, сданный в аренду. Из-под \_\_\_\_\_\_\_\_\_ (наименование груза). Арендатор \_\_\_\_\_\_\_".  При предъявлении к перевозке приписанного вагона или порожнего вагона, не принадлежащего перевозчику или сданного им в аренду, следующего под погрузку определенного груза, дополнительно может быть указано "Под погрузку \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (наименование груза)".  (в ред. [Приказа](consultantplus://offline/ref=58D73A871AE677CDC3C9450C43F5D892EFF44FCFB189D4134A86F5CB7480CB341A4DAA722F092B6B6958D233A113B2FB4CBA8195AF2600FEKAS2E) Минтранса РФ от 03.10.2011 N 258)  При заполнении электронной накладной наименование груза указывается в соответствии с классификатором грузов для Автоматизированной системы управления железнодорожным транспортом.  В графе "Наименование груза" под наименованием груза также указываются:  номер аварийной карточки - при перевозке опасных грузов;  количество и высота основных штабелей и количество штабелей, уложенных в верхней суженной части очертания погрузки (в "шапке"), - при перевозке лесных грузов с использованием верхней суженной части очертания погрузки;  высота погруженного леса, пиломатериалов над уровнем борта полувагона - при перевозке лесных грузов и пиломатериалов;  высота налива, плотность, температура груза - при перевозке грузов, перевозимых наливом, если это предусмотрено [правилами](consultantplus://offline/ref=58D73A871AE677CDC3C9450C43F5D892E9F14ECBB783891942DFF9C9738F94231D04A6732F092A6D6707D726B04BBEFF57A48389B32401KFS6E) перевозок грузов наливом в вагонах-цистернах и бункерных полувагонах;  фамилия, имя и отчество проводника (проводников), серия, номер паспорта и номер командировочного удостоверения - при перевозке грузов в постоянном сопровождении проводника (проводников) грузоотправителя (грузополучателя) на всем пути следования;  наименование юридического лица, уполномоченного грузоотправителем (грузополучателем) на охрану груза, и номер договора на охрану - при сопровождении груза на всем пути следования сменными проводниками ведомственной охраны, уполномоченный грузоотправителем (грузополучателем) на охрану груза (например, "ведомственная охрана железнодорожного транспорта, договор N \_\_\_\_");  номер договора между перевозчиком и грузоотправителем на перевозку грузов на особых условиях - при перевозке грузов на особых условиях в соответствии со [статьей 8](consultantplus://offline/ref=58D73A871AE677CDC3C9450C43F5D892EEF54ACBB689D4134A86F5CB7480CB341A4DAA722F092B6A6858D233A113B2FB4CBA8195AF2600FEKAS2E) Устава;  "Вагон приписан к станции \_\_\_\_\_\_\_" - при перевозке груза в вагоне, приписанном по просьбе грузоотправителя, грузополучателя к определенной станции погрузки, выгрузки груза;  "Вагон не принадлежит перевозчику. Собственник \_\_\_\_\_\_" или "Вагон сдан в аренду. Арендатор \_\_\_\_\_\_" - при перевозке груза в вагонах, не принадлежащих перевозчику или сданных им в аренду;  "При перевозке груза в составе поездного формирования, не принадлежащего перевозчику, в графе "Наименование груза" перевозочного документа под наименованием груза указывается: "Вагон, не принадлежащий перевозчику, следует с собственным (арендованным) локомотивом. Собственник вагона \_\_\_\_\_." или "Вагон, сданный в аренду, следует с собственным (арендованным) локомотивом. Арендатор вагона \_\_\_\_\_.".  При предъявлении к перевозке такого порожнего вагона в графе "Наименование груза" перевозочного документа указывается: "Порожний вагон, не принадлежащий перевозчику, следует с собственным (арендованным) локомотивом. Из-под \_\_\_\_\_ (наименование груза). Собственник вагона \_\_\_\_\_." или "Порожний вагон, сданный в аренду, следует с собственным (арендованным) локомотивом. Из-под \_\_\_\_\_ (наименование груза). Арендатор вагона \_\_\_\_\_.".  При пробеге собственного (арендованного) локомотива в графе "Наименование груза" перевозочного документа указывается: "Локомотив N \_\_\_\_\_, не принадлежащий перевозчику. Собственник \_\_\_\_\_." или "Арендованный локомотив. Арендатор \_\_\_\_\_.";  сведения о съемном оборудовании или утеплительных материалах (наименование, количество, масса) - при наличии на универсальном вагоне установленного на нем съемного оборудования или утеплительных материалов при перевозке грузов с утеплением, которое при выдаче груза на станции назначения снимается с вагона и выдается грузополучателю вместе с грузом;  другие сведения, предусмотренные Правилами перевозок грузов, тарифным руководством и техническими условиями размещения и крепления груза.  При отсутствии места для данной отметки она делается в графе 2 оборотной стороны оригинала накладной.  Другие особенности заполнения перевозочных документов при предъявлении к перевозке собственных порожних вагонов устанавливаются [главой X](#P301) настоящих Правил.  (абзац введен [Приказом](consultantplus://offline/ref=58D73A871AE677CDC3C9450C43F5D892EFF44FCFB189D4134A86F5CB7480CB341A4DAA722F092B6B6A58D233A113B2FB4CBA8195AF2600FEKAS2E) Минтранса РФ от 03.10.2011 N 258)  (п. 2.17 в ред. [Приказа](consultantplus://offline/ref=58D73A871AE677CDC3C9450C43F5D892EFF44FCFB18AD4134A86F5CB7480CB341A4DAA722F092B6D6D58D233A113B2FB4CBA8195AF2600FEKAS2E) Минтранса РФ от 25.12.2007 N 196)  В графе "Способ определения массы" (заполняется в тех случаях, когда масса груза определялась грузоотправителем или грузоотправителем совместно с перевозчиком) указывается один из способов, указанных в накладной.  Кроме того, при определении массы груза на весах или расчетным путем указывается значение предельной погрешности измерения массы, соответствующее требованиям стандартов или методических инструкций Государственного стандарта. (Например, на вагонных весах +/- 1,5%, на весах в движении +/- 1,5%; на весах в движении +/- 2,0% и т.д.; на товарных весах +/- 0,1%, расчетным путем +/- 0,5%).  При определении массы груза по стандарту указывается стандартная масса одного грузового места: в числителе - масса брутто, в знаменателе - масса нетто.  На оборотной стороне накладной графа 1 "Груз размещен и закреплен согласно § \_\_\_\_ рис. \_\_\_\_ главы \_\_\_\_ раздела \_\_\_ [Технических условий](consultantplus://offline/ref=58D73A871AE677CDC3C9450C43F5D892EBFD49CEB083891942DFF9C9738F94231D04A6732F0C2A656707D726B04BBEFF57A48389B32401KFS6E) правильно" заполняется в соответствии с требованиями технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах (далее - технические условия). Эти сведения заверяются подписью с указанием должности, фамилии и инициалов представителя грузоотправителя, ответственного за размещение и крепление груза.  В графе 2 оборотной стороны накладной "Особые заявления и отметки отправителя" в случаях, предусмотренных соответствующими правилами перевозок грузов на железнодорожном транспорте и техническими условиями, грузоотправителем делаются отметки:  "перевозка в открытом подвижном составе с грузополучателем согласована, разрешение от \_\_\_\_\_\_\_\_\_ N \_\_\_";  количество поддонов - при предъявлении груза к перевозке на поддонах;  виды профилактических мер, принятые грузоотправителем для предохранения груза от смерзания;  наличие у предъявляемого к перевозке неупакованного груза видимых повреждений (например, "у станка отбита .... деталь", "разбита фара у машины");  наименования прилагаемых к накладной грузоотправителем документов (например, спецификация, технический паспорт, чертежи закрепления инвентарного несъемного крепления и др.) в соответствии с требованиями соответствующих правил перевозок грузов, а также документов, установленных требованиями органов, уполномоченных осуществлять государственный контроль. Прикладываемые документы должны быть прочно прикреплены к оригиналу накладной;  сведения о съемном или несъемном оборудовании, которое не выдается грузополучателю на станции назначения вместе с грузом;  "Для передачи на водный транспорт .... (указывается страна и порт назначения)" - при перевозке экспортных грузов в непрямом международном сообщении через порты Российской Федерации;  "Для передачи на железнодорожный транспорт ......... (указывается страна, порт отправления)" - при перевозке импортных грузов в непрямом международном сообщении через порты Российской Федерации.  Грузоотправитель имеет право делать в графе 2 другие, не предусмотренные соответствующими правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом отметки (например, необходимые для грузополучателя сведения об ассортименте грузов, марке продукции и др.).  В пути следования все предусмотренные соответствующими правилами перевозок грузов на железнодорожном транспорте отметки делаются перевозчиком на оборотной стороне оригинала накладной в графе 3 "Отметки перевозчика".  4.2. При составлении в пути следования актов, относящихся к данной перевозке, указывается номер акта, дата его составления, о чем составлен акт (например, "о недостаче ..... мест", "о недостаче массы ..... кг"), станция составления акта. При перевозке груза по электронной накладной, кроме этого, в электронную накладную вносится код коммерческой неисправности (при составлении акта общей формы) в соответствии с классификатором коммерческих неисправностей, утвержденным перевозчиком.  4.3. При переадресовке груза по первоначальным перевозочным документам зачеркиваются (так, чтобы при необходимости можно было прочитать зачеркнутое) наименование станции назначения и ее код, грузополучатель и его код в оригинале накладной и дорожной ведомости и указываются новые данные и их коды в соответствии с распоряжением о переадресовке. Исправления заверяются подписью уполномоченного представителя перевозчика и штемпелем станции переадресовки.  Кроме того, в графе 3 оригинала накладной и в верхней части бумажной дорожной ведомости делается отметка "Груз переадресован по распоряжению \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (должность и Ф.И.О. лица, подписавшего распоряжение) от \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ г. N \_\_\_\_\_\_\_\_ на станцию \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (наименование новой станции назначения) для выдачи получателю \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (наименование нового получателя, его код ОКПО и четырехзначный код, присвоенный перевозчиком)".  Отметка заверяется подписью уполномоченного представителя перевозчика и его штемпелем на станции переадресовки.  При перевозке груза по электронной накладной в электронную накладную вносятся аналогичные сведения. Распечатанный при оформлении переадресовки оригинал первоначальной электронной накладной по форме [ГУ-27у-ВЦ](#P1160) заверяется в графе "Отметки перевозчика" подписью уполномоченного представителя перевозчика и штемпелем станции переадресовки.  4.4. В случае перегрузки груза в пути следования в другой вагон/контейнер зачеркиваются сведения о вагоне/контейнере (так, чтобы при необходимости можно было прочитать зачеркнутое) в оригинале накладной и дорожной ведомости, а затем проставляются новые данные о вагоне/контейнере, в который груз перегружен. Эти исправления должны быть заверены подписью уполномоченного представителя перевозчика и штемпелем станции, на которой груз был перегружен в другой вагон/контейнер.  При перевозке груза по электронной накладной в нее вносятся аналогичные сведения. При печати оригинала электронной накладной формы [ГУ-27у-ВЦ](#P1160) в графы "Род вагона", "N вагона", "Грузоподъемность вагона" вносятся сведения о вагоне, в который был перегружен груз. Кроме того, в графе 3 оригинала электронной накладной формы [ГУ-27у-ВЦ](#P1160) проставляется отметка следующего содержания: "Груз перегружен на станции \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ из вагона/контейнера N \_\_\_\_\_\_ в вагон/контейнер N \_\_\_\_\_. Должность и Ф.И.О. уполномоченного представителя перевозчика". Отметка заверяется подписью уполномоченного представителя перевозчика и штемпелем станции, на которой груз был перегружен в другой вагон/контейнер.  Досылочная дорожная ведомость заполняется перевозчиком в пути следования в случаях разъединения груза и перевозочных документов при досылке груза на станцию назначения, а также разъединения части груза от основной отправки. |
| Правила приема грузов, порожних вагонов к перевозке железнодорожным транспортом, утвержденные приказом Минтранса России от 07.12.2016 № 374 |  | Каким отправками могут отправляться грузы и порожние вагоны ?  Какие лица от грузоотправителей имеют право принимать уведомления о времени подачи вагонов, контейнеров под погрузку ?  Каким образом вагоны и контейнеры учитываются в числе поданных на путь необщего пользования?  Что проверяют грузоотправители перед наливом цистерн ?  Какие действия перевозчика в случае обнаружения технически неисправных или непригодных под погрузку вагонов, контейнеров ?  Из каких надписей состоит транспортная маркировка и что они содержат ?  Как определяется масса груза «по трафарету» и «по стандарту» ?  Какими способами возможно определение массы грузов, перевозимых наливом в цистернах ?  Какие данные должен указать грузоотправитель в накладной под наименованием груза в случае определения массы расчетным путем ?  При каком условии допускается взвешивание в движении цистерн с жидкими грузами ?  Какие грузы должны взвешиваться с остановкой и расцепкой вагонов ?  Как учитывается масса съемного оборудования, съемных материалов для утепления вагона, а также реквизитов крепления, упаковки ?  Кто может являться отправителем порожних вагонов ?  Что должен направить отправитель порожнего вагона перевозчику для осуществления перевозки порожнего вагона (группы вагонов) и в какие сроки ?  Что указывается в запросе-уведомлении на перевозку порожнего вагона ?  Что используется в качестве запроса-уведомления на перевозку порожнего вагона ?  Что указывается отправителем в запросе, если порожние вагоны следуют под погрузку груза ?  Какая запись и в каком документе осуществляется при предъявлении перевозчику порожнего вагона лицом, не являющимся грузополучателем, с использованием электронной накладной ?  Какая запись и в каком документе осуществляется при предъявлении перевозчику порожнего вагона, имеющего оборудование, лицом, не являющимся грузополучателем, с использованием электронной накладной ?  **В каком порядке перевозчиком осуществляется**:  прием к перевозке грузов в железнодорожном подвижном составе крытого типа, опломбированным с наложением ЗПУ, или с наложением закруток установленного типа ?  прием к перевозке грузов в вагонах открытого типа (за исключением контейнеров) ?  прием к перевозке грузов, погруженных в крупнотоннажные контейнеры на железнодорожных путях необщего пользования, если перевозчиком согласована погрузка этих контейнеров на вагоны дверями наружу ?  прием к перевозке грузов, погруженных в контейнеры на железнодорожных путях необщего пользования и в местах необщего пользования на станциях?  при приеме к перевозке порожнего вагона открытого типа ?  прием к перевозке порожнего вагона крытого типа, в том числе опломбированного с наложением ЗПУ или закруток установленного типа ?  Что подтверждает заключение договора перевозки ?  Что является фактическим подтверждением передачи вагонов с грузами и порожнего вагона от грузоотправителя (отправителя), грузополучателя (получателя), владельца железнодорожных путей необщего пользования или пользователя перевозчику ?  В скольких экземплярах составляется памятка приемосдатчика ? | Перевозки грузов оформляются повагонными (в том числе сборными), контейнерными (в том числе сборными и групповыми), мелкими, групповыми, маршрутными отправками, а перевозки порожних вагонов - повагонными, групповыми, маршрутными отправками.  Для обеспечения приема уведомлений о времени подачи вагонов, контейнеров под погрузку грузоотправителем определяются ответственные лица по приему уведомлений о времени подачи вагонов, контейнеров под погрузку, их фамилии и контактная информация, которые в письменной форме, если иная форма не установлена соглашением сторон, сообщаются перевозчику. Порядок обмена уведомлениями о времени подачи вагонов, контейнеров под погрузку в электронной форме устанавливается в договоре между перевозчиком и грузоотправителем.  В случае подачи перевозчиком вагонов, контейнеров, принадлежащих перевозчику, без уведомления о времени подачи вагонов, контейнеров под погрузку и приема их грузоотправителем (получателем) эти вагоны, контейнеры учитываются как поданные грузоотправителю, владельцу железнодорожного пути необщего пользования и время их нахождения на железнодорожном пути необщего пользования исчисляется по истечении двух часов после фактической подачи вагонов, если иное не установлено соглашением сторон.  При подаче вагонов, контейнеров позднее срока, указанного в уведомлении о времени подачи вагонов, контейнеров под погрузку, но не более двух часов, время нахождения вагонов, контейнеров на железнодорожном пути необщего пользования исчисляется с момента фактической подачи. Если опоздание превышает два часа, то перевозчик обязан незамедлительно уведомить грузоотправителя, владельца железнодорожного пути необщего пользования о времени предстоящей подачи вагонов, контейнеров.  При подаче вагонов ранее срока, указанного в уведомлении о времени подачи вагонов, контейнеров под погрузку, вагоны, контейнеры считаются поданными с момента, указанного в уведомлении.  Перед наливом цистерн грузоотправители проверяют техническую исправность котлов, арматуры и универсальных сливных приборов цистерн.  При обнаружении технической неисправности и (или) непригодности для перевозки конкретного груза подаваемых под погрузку и не принадлежащих перевозчику вагонов, контейнеров перевозчиком составляется акт общей формы в соответствии с [Правилами](consultantplus://offline/ref=B752B455B413A31A84B8A1E8390666E466C0AFC3E4F92FAE045BBB1440ED5F2D9FE4B1F2EC8114D1FD967A530C2777595B64AB822FBAB14DA7g1E) составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом.  Предъявляемые к перевозке грузоотправителем тарные и штучные грузы должны иметь транспортную маркировку (состоит из основных, дополнительных, информационных, предупредительных надписей и манипуляционных знаков (изображений, указывающих на способы обращения с грузом), применяемую при перевозках грузов железнодорожным транспортом и соответствующую международным требованиям по маркировке грузов, обязательным требованиям, техническим условиям на продукцию, ее тару и упаковку и настоящим Правилам.  Общая масса груза в вагоне, контейнере, предъявляемого к перевозке, может быть определена путем взвешивания вагона, в том числе загруженного контейнерами на вагонных весах, либо взвешивания каждого грузового места или части груза на сертифицированных средствах измерения массы с последующим их суммированием, либо суммирования массы, указанной на каждом грузовом месте согласно трафарету, стандартной массе, а также расчетным путем и посредством обмера. Суммарная масса груза нетто при способе по "стандарту" определяется путем умножения количества мест на массу брутто одного грузового места.  36. Определение массы груза согласно трафарету, по стандарту, расчетным путем, по обмеру проводится грузоотправителем.  Определение массы грузов, перевозимых наливом в цистернах, производится в соответствии с [Правилами](consultantplus://offline/ref=B752B455B413A31A84B8A4E73A0666E463C4AEC7E6FB72A40C02B71647E2002898F5B1F2E99F14D2E29F2E03A4g1E) перевозок жидких грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума путем взвешивания, динамическим измерением или расчетным путем замера высоты налива и объема налитого груза грузоотправителем на основе применения таблиц калибровки железнодорожных цистерн.  Грузоотправитель обязан указать в накладной под наименованием груза высоту налива (в случае определения массы расчетным путем), температуру и плотность груза.  Взвешивание в движении цистерн с жидкими грузами допускается только при условии одновременного нахождения всех колес цистерны на грузоприемном устройстве, то есть повагонно.  С остановкой и расцепкой вагонов взвешиваются перевозимые насыпью зерновые, хлебные грузы, семена бобовых культур, комбикорма, отруби, перевозимые навалом картофель, овощи, бахчевые культуры, непакетированные металлы цветные и лом цветных металлов, пищевые грузы.  Масса съемного оборудования, съемных материалов для утепления вагона, а также реквизитов крепления, упаковки входит в массу груза.  Масса несъемного оборудования, а также несъемных материалов для утепления вагона включается в тару вагона на основании данных его технического паспорта.  Отправителем порожних вагонов является:  владелец вагона, в том числе оператор железнодорожного подвижного состава (далее - владелец вагона);  грузополучатель предыдущего рейса, не являющийся владельцем вагона, если порожний вагон направляется после выгрузки на станцию пропарки, промывки или ветеринарно-санитарной обработки, если иное не установлено соглашением между грузополучателем и владельцем вагона.  Для осуществления перевозки порожнего вагона (группы вагонов) отправитель до предъявления для перевозок железнодорожным транспортом направляет перевозчику запрос-уведомление на перевозку порожнего вагона (далее - запрос) не позднее четырех часов до предъявления вагона к перевозке, но не ранее:  прибытия вагона в груженом или порожнем состоянии на станцию назначения (станцию отправления порожнего вагона) - при наличии в договоре между перевозчиком и владельцем вагона условия об уведомлении владельца о таком прибытии одновременно с уведомлением грузополучателя (получателя) о прибытии груза (порожнего вагона) либо если порожний вагон направляется грузополучателем после выгрузки на станцию пропарки, промывки или ветеринарно-санитарной обработки;  трех суток до прибытия его в груженом или порожнем состоянии на станцию назначения (станцию отправления порожнего вагона), рассчитанных исходя из нормативных сроков доставки - при отсутствии договора между перевозчиком и владельцем вагона, предусматривающего условие об уведомлении владельца вагона о прибытии его вагона с грузом на станцию.  В запросе отправителем указываются сведения о перевозке порожнего вагона (станции отправления и назначения порожнего вагона, отправитель, владелец (если он не является отправителем) и получатель порожнего вагона, цель перевозки порожнего вагона (под погрузку груза, в ремонт, для временного размещения вагонов, для промывки, пропарки или ветеринарно-санитарной обработки, под перегрузку и другие цели, предусмотренные правилами перевозок железнодорожным транспортом), дата и время предъявления порожнего вагона для перевозки, количество вагонов и вид отправки, другие сведения, предусмотренные нормативными правовыми актами Российской Федерации).  При предъявлении перевозчику порожнего вагона лицом, не являющимся грузополучателем, с использованием электронной накладной, представитель грузополучателя, ответственный за выгрузку, в уведомлении о завершении грузовой операции или готовности вагонов к уборке производит запись: "Вагон, контейнер выгружен полностью. Внутренняя и наружная поверхность очищены от остатков груза. Крышки люков, сливные приборы цистерн приведены в транспортное положение" (указывается нужное).  При предъявлении перевозчику порожнего вагона, имеющего оборудование, лицом, не являющимся грузополучателем, с использованием электронной накладной, в случаях, когда нормативными документами установлена необходимость отметки в накладной о закреплении оборудования, представитель грузополучателя, ответственный за выгрузку, обеспечивает указание данной информации в уведомлении о завершении грузовой операции или готовности вагонов к уборке, о чем отправителем порожнего вагона проставляется отметка в накладной.  Прием к перевозке грузов в железнодорожном подвижном составе крытого типа, опломбированным с наложением ЗПУ, или с наложением закруток установленного типа, в случаях, предусмотренных правилами перевозок железнодорожным транспортом, производится перевозчиком без проверки грузов в вагонах путем проведения визуального осмотра состояния вагонов (проверяется исправность ЗПУ, оттиски ЗПУ и соответствие их данным, указанным в накладной, закруток, состояние крышек люков и стенок, пола, крыши вагона).  Прием к перевозке грузов в вагонах открытого типа (за исключением контейнеров) производится перевозчиком путем проведения визуального осмотра груза в вагоне на наличие признаков утраты, недостачи или повреждения грузов, а также соблюдения требований технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах.  Прием к перевозке грузов, погруженных в крупнотоннажные контейнеры на железнодорожных путях необщего пользования, если перевозчиком согласована погрузка этих контейнеров на вагоны дверями наружу, осуществляется в порядке аналогично порядку, предусмотренному [пунктом 80.1](#P238) настоящих Правил.  Прием к перевозке грузов, погруженных в контейнеры на железнодорожных путях необщего пользования и в местах необщего пользования на станциях, производится перевозчиком путем проведения визуального осмотра контейнеров, погруженных в вагоны, на наличие признаков коммерческой и технической неисправности контейнеров (отсутствие трещин, пробоин в крыше и видимых стенках контейнеров, трещины в фитингах, закрытие запорного устройства дверей контейнеров). При этом контейнеры должны быть погружены грузоотправителем в вагоны дверями вовнутрь (в свернутом состоянии) без доступа к ЗПУ и наличие ЗПУ на контейнере перевозчиком не проверяется.  При приеме к перевозке порожнего вагона открытого типа перевозчиком производится его визуальный осмотр для целей обнаружения незакрытых разгрузочных люков и дверей, неочищенной наружной поверхности и ходовых частей вагона, наличия неснятых приспособлений для крепления грузов, а также проверки отсутствия в порожнем вагоне, предъявляемом к перевозке после выгрузки, остатков ранее перевозимого груза.  В случае обнаружения в порожнем вагоне открытого типа остатков ранее перевозимого груза перевозчик составляет в порядке, установленном [Правилами](consultantplus://offline/ref=B752B455B413A31A84B8A1E8390666E466C0AFC3E4F92FAE045BBB1440ED5F2D9FE4B1F2EC8114D1FD967A530C2777595B64AB822FBAB14DA7g1E) составления актов при перевозках железнодорожным транспортом, акт общей формы с уведомлением об этом владельца вагона. Копия акта предоставляется отправителю или владельцу вагона по их требованию.  Прием к перевозке порожнего вагона крытого типа, в том числе опломбированного с наложением ЗПУ или закруток установленного типа, производится перевозчиком путем проведения визуального осмотра состояния вагона (исправность ЗПУ, оттиски ЗПУ, закруток, состояние стенок вагона, сливных приборов, люков и их закрытие) без проверки очистки вагона изнутри, наличия постороннего запаха внутри вагона, если иное не предусмотрено договором.  Оригинал накладной и выданная грузоотправителю перевозчиком после осуществления приемосдаточных операций в соответствии с [пунктами 89](#P258) - [90](#P267) настоящих Правил на основании ее квитанция о приеме груза подтверждают заключение договора перевозки.  В зависимости от условий приема грузов и (или) порожнего вагона к перевозке фактическим подтверждением передачи вагонов с грузами и порожнего вагона от грузоотправителя (отправителя), грузополучателя (получателя), владельца железнодорожных путей необщего пользования или пользователя, с которым заключен договор на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования или договор на подачу и уборку вагонов, перевозчику является:  89.1. 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 вагона.  89.2. При погрузке вагонов, в том числе загруженных контейнерами на железнодорожных путях необщего пользования при обслуживании их локомотивом, не принадлежащим перевозчику, - подпись владельца железнодорожных путей необщего пользования или пользователя, с которыми заключен договор на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования или договор на подачу и уборку вагонов, и перевозчика в памятке приемосдатчика в графе "Вагон сдал", "Вагон принял". В этом случае приемосдаточные операции осуществляются на выставочных путях, установленных договорами, в момент уборки вагонов.  Владелец железнодорожных путей необщего пользования или пользователь, с которыми заключен договор на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования или договор на подачу и уборку вагонов, выступает в отношениях с перевозчиком на основании доверенности грузоотправителя, которая представляется перевозчику.  89.3. При погрузке грузов в вагоны в местах общего пользования и местах необщего пользования, расположенных на территории станций, силами и средствами грузоотправителей - подпись грузоотправителя и перевозчика в памятке приемосдатчика в графе "Вагон сдал", "Вагон принял" в момент фактического приема у места погрузки.  89.4. При погрузке грузов в вагоны, контейнеры в местах общего пользования силами и средствами перевозчика - подпись грузоотправителя и перевозчика в приемо-сдаточном акте на каждый вагон, контейнер в момент фактического окончания погрузки. Приемо-сдаточный акт составляется в двух экземплярах. Форма приемо-сдаточного акта и порядок его ведения установлены [Порядком](consultantplus://offline/ref=B752B455B413A31A84B8A1E8390666E463C5AEC3E1FB72A40C02B71647E2003A98ADBDF3EC8114D9F7C97F461D7F7B5D407AA99E33B8B0A4g5E) ведения приемо-сдаточных актов на железнодорожном транспорте, утвержденным приказом Министерства путей сообщения Российской Федерации от 17 ноября 2003 г. N 72 (зарегистрирован Минюстом России 9 марта 2004 г., регистрационный N 5670).  При приеме порожнего вагона на железнодорожных путях необщего пользования при обслуживании их локомотивом перевозчика - подпись грузополучателя и перевозчика в памятке приемосдатчика в графе "Вагон сдал", "Вагон принял" в момент уборки вагона.  При приеме порожних вагонов на железнодорожных путях необщего пользования при обслуживании их локомотивом, не принадлежащим перевозчику, - подпись владельца железнодорожных путей необщего пользования или пользователя, с которыми заключен договор на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования или договор на подачу и уборку вагонов, и перевозчика в памятке приемосдатчика в графе "Вагон сдал", "Вагон принял" в момент уборки вагонов с выставочных путей.  При приеме порожнего вагона в местах общего пользования и местах необщего пользования, расположенных на территории станций, - подпись грузополучателя или уполномоченного им лица и перевозчика в памятке приемосдатчика в графе "Вагон сдал", "Вагон принял" в момент фактического приема.  90. Памятка приемосдатчика составляется в двух экземплярах. |
| Правила выдачи грузов на железнодорожном транспорте, утвержденные приказом МПС России от 18.06.2003 № 29 |  | В какой срок перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибывших в его адрес грузах ? Кому может быть передано такое уведомление ?  **В каком порядке перевозчиком осуществляется выдача грузов:**  по грузам, перевозимым в крытых вагонах, опломбированных ЗПУ либо с применением установленных для определенных грузов типов закрутки ?  по грузам (за исключением контейнеров), перевозимым в вагонах открытого типа подвижного состава ?  по грузам, перевозимым в крупнотоннажных контейнерах, которые приняты перевозчиком погруженными в вагоны дверями наружу ?  по грузам, перевозимым в контейнерах, загруженных в вагоны дверями вовнутрь силами и средствами грузоотправителя в местах необщего пользования и подлежащих выгрузке на железнодорожных путях необщего пользования или местах необщего пользования, расположенных на территории станции ?  по грузам, перевозимым в контейнерах, загруженных в вагоны дверями вовнутрь силами и средствами перевозчика и подлежащих выгрузке в местах необщего пользования ?  по грузам, перевозимым в контейнерах, выдача которых осуществляется на местах общего пользования ?  Что подтверждением фактической выдачи грузов без проверки ?  Что является подтверждением фактической выдачи груза при наличии обстоятельств, возлагающих в соответствии со [статьей 41](consultantplus://offline/ref=946EA28FC014244FDC9ED12ED136CDC6C68D27566E81815570EB7633E02C28A29EADB62EE62A40D630d4q1L) Устава на перевозчика принимать обязанности участия в выдаче груза с проверкой ?  В каких документах делаются отметки при передаче вагонов с грузами, в том числе вагонов, загруженных контейнерами, подлежащих в соответствии со [статьей 41](consultantplus://offline/ref=5CF36FC9126D837866A4BB5F76D12F821616D513B91C49BF3A43A9A6A43B1A4A150E3C1850361D3E81eFrAL) Устава выдаче с участием перевозчика ?  Какие действия перевозчика в случаях, когда перевозчик в соответствии со [статьей 41](consultantplus://offline/ref=3D7017499EAE06CEEC4EA2DA394D3C9340098F2363BFA416FE721FE76324AE44BC1B54CE4D3D40A8DC5EsCL) Устава обязан принимать участие в выдаче груза из вагона, контейнера, но вскрытие вагона, контейнера произведено грузополучателем без участия перевозчика ?  Как производится выдача грузов в вагонах, контейнерах, прибывших в сменном или постоянном сопровождении проводников грузоотправителя (грузополучателя) ?  Какие нормы уведомления грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования о времени подачи вагонов, контейнеров с грузами к месту их выгрузки грузополучателем или на железнодорожные выставочные пути ? Как учитываются вагоны и контейнеры в случае не передачи уведомления или передачи его с опозданием ?  Какое лицо имеет право получить груз ?  Каким образом производится передача перевозочных и других документов должностным лицам таможенных органов ? В каких случаях эти документы на вагоны под таможенным контролем могут быть выданы грузополучателю ?  При каких условиях допускается выдача груза, находившегося под таможенным контролем, грузополучателю ?  Где указаны особенности выдачи грузов в соответствии со статьей 41 Устава ?  Какие отметки о выдаче груза делаются в железнодорожной накладной ?  Когда масса груза считается правильной ?  Какие действия по оформлению и распоряжению обнаруженными излишками груза ?  В каких случаях экспертиза при выдаче груза не проводится ?  В каком случае производится розыск груза ?  Когда собственные порожние вагоны передаются получателю ?  Что является подтверждением фактической передачи собственных порожних вагонов получателю ?  Что обязан сделать перевозчик в случае признания неисправным/непригодным собственного порожнего вагона под погрузку на железнодорожной станции назначения ? | В соответствии со [статьей 34](consultantplus://offline/ref=BC2237E328BE6BC0C031BDF34F51081C02F3CDAC35F0B1C79FABD3F1665B13C2BF56E4274B37604ED5E7F7B82D530D235FAB369BDD143F98L1e4F) Устава перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибывших в его адрес грузах не позднее чем в 12 часов дня, следующего за днем прибытия.  Для обеспечения приема уведомлений грузополучателем определяются ответственные по приему уведомлений лица, с указанием их фамилии и номера телефонов (факсов, телексов), которые в письменной форме сообщаются уполномоченному представителю перевозчика.  О прибытии на станцию назначения грузов, находящихся под таможенным контролем, перевозчик обязан уведомить соответствующий таможенный орган, в регионе деятельности которого расположена станция назначения, в порядке, согласованном перевозчиком с таможенным органом.  По грузам, перевозимым в крытых вагонах, опломбированных запорно-пломбировочными устройствами (далее - ЗПУ), либо с применением установленных для определенных грузов типов закрутки, перевозчиком осуществляются проверка путем визуального осмотра коммерческого состояния вагонов (например, проверяется исправность ЗПУ, закруток, люков, стенок вагона) и при отсутствии обстоятельств, предусматривающих необходимость участия перевозчика в выдаче груза с проверкой, предусмотренной [статьей 41](consultantplus://offline/ref=BC2237E328BE6BC0C031BDF34F51081C02F3CDAC35F0B1C79FABD3F1665B13C2BF56E4274B37604DD0E7F7B82D530D235FAB369BDD143F98L1e4F) Устава, такие грузы в вагонах выдаются без проверки.  По грузам (за исключением контейнеров), перевозимым в вагонах открытого типа подвижного состава, перевозчиком осуществляется проверка путем визуального осмотра груза в вагоне на наличие признаков утраты, недостачи или повреждения и, при отсутствии обстоятельств, предусматривающих необходимость перевозчика принять участие в выдаче груза в соответствии со [статьей 41](consultantplus://offline/ref=BC2237E328BE6BC0C031BDF34F51081C02F3CDAC35F0B1C79FABD3F1665B13C2BF56E4274B37604DD0E7F7B82D530D235FAB369BDD143F98L1e4F) Устава, такие грузы выдаются в вагонах без проверки.  По грузам, перевозимым в крупнотоннажных контейнерах, которые приняты перевозчиком погруженными в вагоны дверями наружу, выдача осуществляется аналогично [пункту 5.1.](#P51)(крытые)  По грузам, перевозимым в контейнерах, загруженных в вагоны дверями вовнутрь силами и средствами грузоотправителя в местах необщего пользования и подлежащих выгрузке на железнодорожных путях необщего пользования или местах необщего пользования, расположенных на территории станции, перевозчиком осуществляется проверка коммерческого состояния путем визуального осмотра контейнеров в вагонах и, при отсутствии обстоятельств, предусматривающих необходимость перевозчика принять участие в выдаче грузов в соответствии со [статьей 41](consultantplus://offline/ref=BC2237E328BE6BC0C031BDF34F51081C02F3CDAC35F0B1C79FABD3F1665B13C2BF56E4274B37604DD0E7F7B82D530D235FAB369BDD143F98L1e4F) Устава, контейнеры в вагонах выдаются без проверки.  5.5. По грузам, перевозимым в контейнерах, загруженных в вагоны дверями вовнутрь силами и средствами перевозчика и подлежащих выгрузке в местах необщего пользования, перевозчиком осуществляется проверка контейнеров в коммерческом отношении в момент выгрузки контейнеров из вагона. Контейнеры с грузом, выгруженные из вагонов, выдаются в порядке, аналогичном пункту [5.1.](#P51)  5.6. По грузам, перевозимым в контейнерах, выдача которых осуществляется на местах общего пользования, выдача осуществляется в порядке, аналогичном [пункту 5.1.](#P51)  При этом подтверждением фактической выдачи грузов без проверки является:  7.1. При подаче под выгрузку на железнодорожные пути необщего пользования локомотивом перевозчика вагонов с грузами, а также груженных крупнотоннажными контейнерами, погруженными на вагоны дверями наружу, - подписи уполномоченных представителей перевозчика и грузополучателя в памятке приемосдатчика в графе "Вагон сдал", "Вагон принял". Памятка приемосдатчика составляется в двух экземплярах. [Форма](consultantplus://offline/ref=BC2237E328BE6BC0C031B4EA4851081C02F2C5AD3AF7B1C79FABD3F1665B13C2BF56E4274B376349D1E7F7B82D530D235FAB369BDD143F98L1e4F) памятки и [порядок](consultantplus://offline/ref=BC2237E328BE6BC0C031B4EA4851081C02F2C5AD3AF7B1C79FABD3F1665B13C2BF56E4274B37624DD7E7F7B82D530D235FAB369BDD143F98L1e4F) ее ведения устанавливаются МПС России.  Приемосдаточные операции производятся на месте выгрузки.  7.2. При подаче под выгрузку на железнодорожные пути необщего пользования локомотивом перевозчика вагонов, загруженных перевозчиком среднетоннажными и крупнотоннажными контейнерами, погруженными на вагоны дверями вовнутрь, - подписи уполномоченных представителей перевозчика и грузополучателя в памятке приемосдатчика в графе "Вагон сдал", "Вагон принял", а также подписи перевозчика и грузополучателя в приемосдаточном акте.  При наличии обстоятельств, возлагающих в соответствии со [статьей 41](consultantplus://offline/ref=BC2237E328BE6BC0C031BDF34F51081C02F3CDAC35F0B1C79FABD3F1665B13C2BF56E4274B37604DD0E7F7B82D530D235FAB369BDD143F98L1e4F) Устава на перевозчика принимать обязанности участия в выдаче груза с проверкой, подтверждением фактической выдачи груза является приемосдаточный акт.  При передаче вагонов с грузами, в том числе вагонов, загруженных контейнерами, подлежащих в соответствии со [статьей 41](consultantplus://offline/ref=BC2237E328BE6BC0C031BDF34F51081C02F3CDAC35F0B1C79FABD3F1665B13C2BF56E4274B37604DD0E7F7B82D530D235FAB369BDD143F98L1e4F) Устава выдаче с участием перевозчика, в памятке приемосдатчика перевозчиком делается отметка о наличии обстоятельств, подтверждающих необходимость участия перевозчика в выдаче груза с проверкой (например, [акт](consultantplus://offline/ref=BC2237E328BE6BC0C031BDF34F51081C00F1CCA831F8B1C79FABD3F1665B13C2BF56E4274B37604FD6E7F7B82D530D235FAB369BDD143F98L1e4F) общей формы, попутный коммерческий акт и т.п.), заверенная подписью уполномоченных представителей перевозчика.  В случаях, когда перевозчик в соответствии со [статьей 41](consultantplus://offline/ref=BC2237E328BE6BC0C031BDF34F51081C02F3CDAC35F0B1C79FABD3F1665B13C2BF56E4274B37604DD0E7F7B82D530D235FAB369BDD143F98L1e4F) Устава обязан принимать участие в выдаче груза из вагона, контейнера, но вскрытие вагона, контейнера произведено грузополучателем без участия перевозчика, всю ответственность за сохранность данного груза несет грузополучатель и прием груза производится грузополучателем без участия перевозчика. Факт вскрытия вагона, контейнера грузополучателем без участия перевозчика оформляется перевозчиком [актом](consultantplus://offline/ref=BC2237E328BE6BC0C031BDF34F51081C00F1CCA831F8B1C79FABD3F1665B13C2BF56E4274B37604FD6E7F7B82D530D235FAB369BDD143F98L1e4F) общей формы в порядке, установленном [правилами](consultantplus://offline/ref=BC2237E328BE6BC0C031BDF34F51081C00F1CCA831F8B1C79FABD3F1665B13C2BF56E4274B37624FD5E7F7B82D530D235FAB369BDD143F98L1e4F) составления актов при перевозке грузов железнодорожным транспортом.  Выдача грузов в вагонах, контейнерах, прибывших в сменном или постоянном сопровождении проводников грузоотправителя (грузополучателя), производится перевозчиком без проверки.  Порядок выдачи и подтверждение фактической выдачи грузов без проверки аналогичен порядку, предусмотренному [пунктами 5](#P50) и [7](#P59) настоящих Правил.  Перевозчик уведомляет грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования о времени подачи вагонов, контейнеров с грузами к месту их выгрузки грузополучателем или на железнодорожные выставочные пути при обслуживании грузополучателя локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования или пользователя не позднее чем за два часа до объявленной подачи вагонов, контейнеров, если иное не предусмотрено соглашением между ними.  При подаче перевозчиком вагонов без уведомления поданные вагоны учитываются за грузополучателем, владельцем железнодорожного пути необщего пользования или пользователем, обслуживающими грузополучателей своим локомотивом, по истечении двух часов после фактической подачи вагонов.  При подаче вагонов с опозданием против срока, указанного в уведомлении, не более двух часов вагоны считаются поданными с момента фактической подачи. Если опоздание превышает два часа, то перевозчик обязан вновь уведомить грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования или пользователя, обслуживающего грузополучателя своим локомотивом, о предстоящей подаче.  При подаче вагонов ранее срока, указанного в уведомлении, вагоны считаются поданными с момента, указанного в уведомлении.  Для выдачи груза перевозчиком уполномоченное лицо грузоотправителя представляет перевозчику доверенность, оформленную в соответствии с [законодательством](consultantplus://offline/ref=BC2237E328BE6BC0C031BDF34F51081C02F3CCA330F3B1C79FABD3F1665B13C2BF56E4274B36624FD3E7F7B82D530D235FAB369BDD143F98L1e4F) Российской Федерации и предусматривающую право для оформления доверенным лицом перевозочных документов.  В доверенности указываются данные паспорта или иного документа, удостоверяющего личность лица, которому выдана доверенность, перечень действий, которые оно уполномочено совершить (раскредитование документов, получение накладной, осуществление расчетов за перевозку, подписание памятки приемосдатчика, ведомости подачи и уборки вагонов, коммерческого акта или другие), а также номер вагона (контейнера) и номер накладной, если доверенность выдается на получение груза по конкретной накладной.  Доверенное лицо, получающее груз, предъявляет паспорт или иной удостоверяющий личность документ.  В случае, когда доверенность выдана на право разового раскредитования перевозочных документов по конкретной накладной, после раскредитования перевозочных документов она прикладывается к дорожной ведомости. В случае, когда доверенность выдана на право неоднократного совершения указанных выше действий, она хранится у уполномоченного перевозчиком лица, в функции которого входит оформление документов.  Грузы, прибывшие в адрес физического лица, выдаются:  указанному в накладной лицу - без доверенности при предъявлении паспорта под подпись в дорожной ведомости с указанием паспортных данных (серия, номер, наименование органа, выдавшего паспорт, дата выдачи и место жительства);  уполномоченному получателем лицу - при представлении надлежащим образом оформленной доверенности и документов, предусмотренных настоящим пунктом.  На станциях, на которых имеются структурные подразделения таможенных органов, накладная, дорожная ведомость и другие необходимые для таможенного оформления документы уполномоченным перевозчиком лицом передаются должностным лицам таможенных органов. Факт такой передачи регистрируется в специальной книге с обязательным указанием номеров документов, даты и времени передачи. Форма книги и порядок ее ведения устанавливаются перевозчиком.  Должностные лица таможенных органов проверяют представленные документы, производят таможенное оформление в установленном порядке и возвращают накладную и дорожную ведомость уполномоченному лицу перевозчика с оформлением факта передачи в специальной книге с указанием даты и времени.  Выдача грузополучателю накладной до представления указанных документов должностному лицу таможенного органа не допускается.  20.2. На станциях, на которых отсутствуют структурные подразделения таможенных органов, уполномоченное перевозчиком лицо посредством имеющихся средств связи, наряду с уведомлением о прибытии груза, представляет соответствующему таможенному органу, в регионе деятельности которого расположена станция назначения, следующую информацию: грузоотправитель и страна отправления, грузополучатель и его адрес, наименование груза, количество мест, вес брутто/нетто, номер транспортного средства, номер перевозочного документа (накладная), дата прибытия груза и транспортных средств.  Кроме того, оригинал накладной, дорожную ведомость и другие необходимые для таможенного оформления документы уполномоченное перевозчиком лицо передает грузополучателю под расписку, в которой указывается перечень этих документов, их номера, дата и время получения документов, а также срок их возвращения грузополучателем. Форма расписки устанавливается перевозчиком. О такой передаче документов грузополучателю перевозчик посредством использования имеющихся средств связи информирует таможенный орган.  Должностные лица таможенного органа посредством имеющихся средств связи информируют перевозчика о результатах таможенного оформления грузов, номерах проставленных штампов и личных номерных печатей.  После возврата грузополучателем перевозчику накладной и дорожной ведомости после таможенного оформления перевозчик обязан проверить наличие штампа таможенного органа "Выпуск разрешен" и подписи должностного лица таможенного органа, заверенной личной номерной печатью в графе "Отметки таможни", а при отсутствии такой графы в накладной - в графе "Наименование груза" под наименованием груза. При приеме перевозочных документов со штампом таможенного органа перевозчик возвращает расписку грузополучателю.  До завершения таможенного оформления не допускается выдача грузов с СВХ и распоряжение находящимися под таможенным контролем грузами, после подачи на железнодорожные пути необщего пользования организаций, не имеющих СВХ. Ответственность перед таможенными органами за выгрузку грузов из вагонов, контейнеров без завершения таможенного оформления несет грузополучатель или владелец СВХ.  Особенности выдачи грузов в соответствии со статьей 41 Устава пункт 23.  О выдаче перевозчиком с проверкой состояния, массы и количества мест груза перевозчик по требованию грузополучателя проставляет в соответствующей графе накладной "Отметки о выдаче груза" отметку в следующих случаях:  26.1. При отсутствии обстоятельств для составления коммерческого акта: "Груз выдан верно, согласно перевозочным документам без претензий".  26.2. При достоверности сведений, содержащихся в попутном коммерческом акте, - "Груз согласно попутному коммерческому акту N \_\_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, составленному на станции \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ выдан верно".  26.3. При установлении допустимого отклонения значения массы от указанного в перевозочных документах, т.е. 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)".  26.4. При оформлении результатов проверки массы и количества мест груза коммерческим актом в графе "Отметки перевозчика" накладной делается следующая запись - "Составлен коммерческий акт N \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ от "\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_\_ г. о \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (о чем)".  Предусмотренные [правилами](consultantplus://offline/ref=BC2237E328BE6BC0C031BDF34F51081C00F2CCAF3BF3B1C79FABD3F1665B13C2AD56BC2B4A327C4ED6F2A1E968L0eFF) перевозок грузов железнодорожным транспортом отметки о выдаче груза удостоверяются подписью уполномоченного перевозчиком лица, заверенной соответствующим штемпелем.  Грузополучатель предъявляет перевозчику на станции назначения накладную для внесения в нее указанных в настоящем пункте отметок в день выгрузки или не позднее следующих за днем выгрузки суток.  Масса груза считается правильной (соответствующей сведениям, указанным 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](consultantplus://offline/ref=BC2237E328BE6BC0C031BDF34F51081C07F1CCAD31FAECCD97F2DFF361544CC7B847E4274E29624CCAEEA3E8L6e0F) естественной убыли массы грузов исчисляются от массы нетто груза, указанной в соответствующей графе накладной.  Недостача массы, превышающая значение предельного расхождения в результатах ее определения и норму естественной убыли, устанавливается как разность между данными, указанными в перевозочном документе, и данными проверки массы на месте назначения (в пути следования), с учетом значения предельного расхождения в результатах определения массы и нормы естественной убыли.  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, указанным в накладной. Если груз следовал под таможенным контролем, то перевозчик уведомляет об этом соответствующий таможенный орган. Аналогично под сохранную расписку выдаются грузополучателю излишки грузов при выгрузке грузов и в местах необщего пользования. В сохранной расписке грузополучателя должно быть предусмотрено обязательство неиспользования полученных излишков и возврата их по первому требованию перевозчика.  Результаты обнаружения излишков груза оформляются коммерческим [актом](consultantplus://offline/ref=BC2237E328BE6BC0C031BDF34F51081C00F1CCA831F8B1C79FABD3F1665B13C2BF56E4274B376346DDE7F7B82D530D235FAB369BDD143F98L1e4F) в соответствии с [правилами](consultantplus://offline/ref=BC2237E328BE6BC0C031BDF34F51081C00F1CCA831F8B1C79FABD3F1665B13C2BF56E4274B37624FD5E7F7B82D530D235FAB369BDD143F98L1e4F) составления актов при перевозке грузов железнодорожным транспортом.  Грузоотправитель после получения от перевозчика телеграммы об обнаруженных излишках грузов должен в десятидневный срок, а по скоропортящимся грузам в четырехдневный срок сообщить перевозчику ответ, как распорядиться выявленными излишками груза. При неполучении в указанные сроки грузоотправителем информации грузы, выгруженные в местах общего пользования, подлежат реализации в установленном порядке. Грузы, выданные под сохранную расписку, остаются в распоряжении грузополучателя.  Экспертиза не проводится, если стоимость недостачи, повреждения (порчи) груза не превышает размера [минимальной заработной платы](consultantplus://offline/ref=BC2237E328BE6BC0C031BDF34F51081C00F6CDA33BFAECCD97F2DFF361544CC7B847E4274E29624CCAEEA3E8L6e0F), а также если стоимость экспертизы превышает размер убытков. В этих случаях размер или причина недостачи, повреждения (порчи) груза и размер убытков определяются совместно перевозчиком и грузополучателем и указываются в коммерческом [акте](consultantplus://offline/ref=BC2237E328BE6BC0C031BDF34F51081C00F1CCA831F8B1C79FABD3F1665B13C2BF56E4274B376346DDE7F7B82D530D235FAB369BDD143F98L1e4F).  Розыск груза, не прибывшего по назначению в указанный в квитанции о приеме груза срок, производится по заявлению грузополучателя перевозчику на станции назначения.  В подтверждение обоснованности требования о розыске груза грузополучатель представляет квитанцию о приеме груза, а при ее отсутствии - один из следующих документов: счет-фактуру поставщика (в подлиннике или в копии), документ поставщика (грузоотправителя), заменяющий счет-фактуру, если указанные документы имеют данные о роде груза, дате отгрузки, станции отправления и назначения, номере накладной, по которой груз сдан к перевозке, и номере вагона (при повагонной отправке) или номере контейнера - при отправке груза в контейнере.  В случае неприбытия груза, перевозимого с использованием накладной в электронном виде, в указанный в квитанции о приеме груза срок грузополучатель может предъявить перевозчику требование о розыске груза. Для этого грузополучатель подает перевозчику письменное заявление, в котором указывает номер отправки и станцию отправления.  Розыск груза, следующего из-за границы, производится перевозчиком на станции назначения на условиях действующих международных соглашений.  Собственные порожние вагоны передаются получателю после раскредитования накладной. До этого собственные порожние вагоны получателю не передаются и находятся на его ответственном простое, если иное не предусмотрено договором.  Подтверждением фактической передачи собственных порожних вагонов получателю являются подписи получателя, владельца железнодорожных путей необщего пользования или пользователя, с которыми заключен договор на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования или договор на подачу и уборку вагонов, и перевозчика в памятке приемосдатчика в графе "Вагон сдал" и "Вагон принял".  Перевозчик обязан не позднее одного часа с момента внесения записи в журнал формы ВУ-14 уведомить получателя собственного порожнего вагона и его владельца о факте признания неисправным/непригодным собственного порожнего вагона на железнодорожной станции назначения. |
| Правила пломбирования вагонов и контейнеров на железнодорожном транспорте, утвержденные приказом МПС России от 17.06.2003 № 24 |  | Кем осуществляется пломбирование вагонов, контейнеров ?  Допускается ли перевозка грузов в прямом международном железнодорожном сообщении в вагонах, контейнерах за установленными типами закруток ?  В каких случаях допускается наложение закруток вместо ЗПУ ?  В каких случаях осуществляется опломбирование ЗПУ порожних грузовых вагонов, контейнеров ?  В каких случаях порожние вагоны запираются закрутками ?  Каким образом производится опломбирование вагона или контейнера в случае их вскрытия для таможенного досмотра либо других видов государственного контроля таможенными органами или другими органами государственного контроля (надзора) ?  Какие действия перевозчика в случае обнаружения вагона, контейнера в пути следования без ЗПУ или с поврежденным ЗПУ, или с ЗПУ, не соответствующим сведениям, указанным в накладной ?  **Как устанавливается ЗПУ**:  на универсальном крытом вагоне ?  на специализированном изотермическом вагоне (рефрижераторном или вагоне-термосе) ?  на цистерне ?  на крытом вагоне-хоппере для зерна ?  на крытом вагоне-хоппере для минеральных удобрений ?  на крытом вагоне-хоппере для цемента ?  на крытом вагоне для перевозки легковых автомобилей ?  на контейнерах ?  Какие знаки должно иметь ЗПУ ? | Пломбирование ЗПУ и запирание закрутками порожних вагонов, контейнеров осуществляется:  (в ред. [Приказа](consultantplus://offline/ref=080F8411EEC4476117FA41D648EEC95829C87402DE6B3FC021593B91E943986DCE6CE2B7AD5A9E39D4A92B981F4FC33F7DEA4EAD25A42127c65AF) Минтранса РФ от 03.10.2011 N 258)  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.  В соответствии со [статьей 28](consultantplus://offline/ref=080F8411EEC4476117FA41D648EEC95828C97106D96B3FC021593B91E943986DCE6CE2B7AD5A9D3DDEA92B981F4FC33F7DEA4EAD25A42127c65AF) 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.  Перевозка грузов в прямом международном железнодорожном сообщении в вагонах, контейнерах без ЗПУ не допускается.  На территории Российской Федерации допускается перевозка перечисленных [приложений](#P123) к настоящим правилам грузов без ЗПУ, но с обязательным наложением установленного перевозчиком типа закрутки для запирания дверей, люков.  Не пломбируются нижние сливные приборы цистерн, если конструкция этих цистерн не допускает открытие нижнего сливного прибора без вскрытия верхнего загрузочного люка.  Опломбирование ЗПУ порожних грузовых вагонов, контейнеров осуществляется:  после слива (выгрузки) груза из цистерны, бункерного полувагона;  в отношении порожних специализированных контейнеров;  после выгрузки специализированных изотермических вагонов и рефрижераторных контейнеров;  при отправлении крытых вагонов на ветеринарно-санитарную обработку по второй и третьей категориям в соответствии с ветеринарным назначением;  после проведения промывки и ветсанобработки рефрижераторных вагонов и вагонов-термосов, а также при направлении рефрижераторных вагонов под погрузку и их возврат на иностранные железные дороги;  после выгрузки и очистки от остатков опасных грузов.  (в ред. [Приказа](consultantplus://offline/ref=080F8411EEC4476117FA41D648EEC95829C87402DE6B3FC021593B91E943986DCE6CE2B7AD5A9E3AD6A92B981F4FC33F7DEA4EAD25A42127c65AF) Минтранса РФ от 03.10.2011 N 258)  Порожние вагоны запираются закрутками в случае:  отправления крытых вагонов на ветсанобработку по первой категории;  отправления крытых вагонов после проведения промывки и всех видов санобработки;  если вагоны крытого типа оснащены дополнительным съемным или несъемным оборудованием.  (в ред. [Приказа](consultantplus://offline/ref=080F8411EEC4476117FA41D648EEC95829C87402DE6B3FC021593B91E943986DCE6CE2B7AD5A9E3ADEA92B981F4FC33F7DEA4EAD25A42127c65AF) Минтранса РФ от 03.10.2011 N 258)  Пломбирование ЗПУ и запирание закрутками порожних вагонов, контейнеров осуществляется:  (в ред. [Приказа](consultantplus://offline/ref=080F8411EEC4476117FA41D648EEC95829C87402DE6B3FC021593B91E943986DCE6CE2B7AD5A9E39D4A92B981F4FC33F7DEA4EAD25A42127c65AF) Минтранса РФ от 03.10.2011 N 258)  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.  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.  ЗПУ устанавливаются:  на универсальном крытом вагоне - на накладках дверей с каждой стороны вагона - по одному ЗПУ;  на специализированном изотермическом вагоне (рефрижераторном или вагоне-термосе):  на цистерне - на крышке верхнего загрузочного люка - по одному ЗПУ, за исключением случаев, когда особый порядок пломбирования предусмотрен [правилами](consultantplus://offline/ref=080F8411EEC4476117FA41D648EEC9582AC87005D7683FC021593B91E943986DDC6CBABBAC5F823BD4BC7DC95Ac153F) перевозок отдельных видов грузов или установлен федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта;  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.  ЗПУ должны иметь следующие [знаки](consultantplus://offline/ref=080F8411EEC4476117FA41D648EEC9582DC17604D76162CA29003793EE4CC77AC925EEB6AD5A9D39DDF62E8D0E17CF3B66F44CB139A620c25FF):  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. |
| Правила эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утвержденные приказом МПС России от 18.06.2003 № 26 |  | Что такое «железнодорожный путь необщего пользования» ?  Какой документ составляется на каждый железнодорожный путь необщего пользования по окончанию строительства и приема такого пути в эксплуатацию ?  Какие документы должен иметь каждый железнодорожный путь необщего пользования ?  Чем регулируются отношения между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования ?  Какими договорами регулируются взаимоотношения между перевозчиком и грузоотправителем, грузополучателем, осуществляющим работу на железнодорожном пути необщего пользования ?  На какой срок заключаются договоры на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и договоры на подачу и уборку вагонов ?  В каком порядке осуществляется разработка договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договора на подачу и уборку вагонов ?  Как производится учет времени нахождения вагонов на железнодорожном пути необщего пользования ?  В каком случае разрабатываются единые технологические процессы работы железнодорожных путей необщего пользования и станций примыкания ?  Какие сведения содержит договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования ? | 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.  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 (далее - инструкция).  Каждый железнодорожный путь необщего пользования должен иметь технический паспорт, план и продольный профиль, чертежи сооружений. В техническом паспорте указываются технические характеристики и состояние рельсов, шпал, балласта, земляного полотна, сооружений, весовых приборов, обустройств и механизмов, предназначенных для погрузки, выгрузки, очистки, промывки вагонов, маневровых устройств, лебедок, а также промышленные железнодорожные станции, горки, полугорки, вытяжные пути, устройства сигнализации, централизации, блокировки и связи, используемые при поездной и маневровой работе, и другие обустройства и механизмы. Указанная в настоящем пункте документация предъявляется комиссии по приему железнодорожного пути необщего пользования в эксплуатацию, образуемой в соответствии со [статьей 16](consultantplus://offline/ref=BAC73551DB208C3F9799ED4C465B9D6ABEE008CFFB785227F1A4B0E42C35A27ACDAB43762EF4DEBDB43599280D44E74580D655141C8CAE13Z8kCG) Закона о железнодорожном транспорте.  Отношения между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования, имеющим 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.  Подача и уборка вагонов для грузоотправителей, грузополучателей, не имеющих складов и погрузочно-разгрузочных площадок на не принадлежащих им железнодорожных путях необщего пользования, осуществляются по договору соответственно между грузоотправителями, грузополучателями, перевозчиком и владельцем или пользователем такого железнодорожного пути необщего пользования. Данный договор устанавливает порядок подачи и уборки вагонов, плату за пользование вагонами, взаимную ответственность сторон.  Договоры на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и договоры на подачу и уборку вагонов заключаются не более чем на пять лет.  Разработка договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договора на подачу и уборку вагонов производится в следующем порядке.  Проекты договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и договоров на подачу и уборку вагонов разрабатываются и подписываются уполномоченным представителем перевозчика.  Перечень уполномоченных представителей перевозчика, в функциональные обязанности которого входит подготовка и заключение договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и договоров на подачу и уборку вагонов, а также проведение обследования железнодорожного пути необщего пользования, устанавливает перевозчик.  Два экземпляра подписанного проекта договора перевозчик направляет на подпись владельцу, пользователю или контрагенту железнодорожного пути необщего пользования. Указанное лицо подписывает проект полученного договора и возвращает его перевозчику в месячный срок. Указанный срок исчисляется:  при пересылке проекта договора с нарочным - с даты расписки адресата в получении договора с указанием должности и фамилии принявшего его лица;  при пересылке по почте с уведомлением - с даты получения адресатом проекта договора, указанной в уведомлении.  Если при подписании проекта договора у владельца, пользователя или контрагента железнодорожного пути необщего пользования возникнут возражения по его условиям, то наряду с подписанием проекта договора он составляет протокол разногласий и два его экземпляра вместе с подписанным проектом договора направляет перевозчику. Наличие разногласий оговаривается в договоре.  Перевозчик в течение месяца с даты получения протокола разногласий рассматривает его. О дате совместного рассмотрения разногласий перевозчик должен известить владельца, пользователя или контрагента железнодорожного пути необщего пользования.  При недостижении согласия по условиям договора споры рассматриваются в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.  При непредставлении перевозчиком за один месяц до окончания срока действия договора проекта нового договора владелец, пользователь или контрагент железнодорожного пути необщего пользования имеет право направить перевозчику свой проект договора. Порядок и сроки рассмотрения данного проекта договора аналогичны порядку и срокам, установленным настоящим пунктом при направлении проекта договора перевозчиком.  В случае уклонения одной из сторон от заключения договора другая сторона по истечении месяца с даты получения другой стороной проекта договора вправе обратиться в суд с требованием о понуждении заключить договора.  При перезаключении договоров до разрешения спорных вопросов все отношения регулируются ранее заключенным договором при наличии соответствующего соглашения сторон о продлении срока действия ранее заключенных договоров.  Учет времени нахождения вагонов на железнодорожном пути необщего пользования осуществляется на основании памяток приемосдатчика и актов общей формы в случае их составления.  Порядок заполнения ведомостей подачи и уборки вагонов и памяток приемосдатчика устанавливается соответствующей инструкцией по ведению станционной коммерческой отчетности.  ЕТП разрабатывается для железнодорожных путей необщего пользования, обслуживаемых локомотивами владельца железнодорожного пути необщего пользования и имеющих среднесуточный грузооборот 100 и более вагонов. При согласии сторон ЕТП может разрабатываться и с меньшим грузооборотом.  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.  Указанными договорами устанавливается порядок подачи и уборки вагонов, а также технологические сроки оборота вагонов, контейнеров на железнодорожных путях необщего пользования, технологическое время, связанное с подачей вагонов к местам погрузки, выгрузки грузов и уборкой вагонов с этих мест, а также технологические нормы погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов. Кроме того, в указанных договорах (при среднесуточном грузообороте свыше 100 вагонов) устанавливается максимальная перерабатывающая способность погрузки и выгрузки по основным родам грузов.  Порядок разработки и определения технологических сроков оборота вагонов, контейнеров, а также технологических норм погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов устанавливается МПС России.  В случаях, когда владелец, пользователь железнодорожного пути необщего пользования и контрагент осуществляют своими силами и средствами отдельные работы, услуги, входящие в состав начально-конечных операций и включенных в тарифы на перевозки грузов железнодорожным транспортом, оплата таких работ и услуг осуществляется по соглашению сторон. |
| Правила очистки и промывки вагонов и контейнеров после выгрузки грузов, утвержденные приказом Минтранса России от 10.04.2013 № 119 |  | Что должен сделать грузополучатель после выгрузки грузов из вагона, контейнера ?  Какие вагоны и контейнеры признаются очищенными ?  В каких случаях должна осуществляться промывка вагона ?  В каких случаях должна производиться промывка и ветеринарно-санитарная обработка специализированных изотермических вагонов ?  Чем подтверждается факт промывки вагона перевозчиком ?  Какую ответственность несет перевозчик в случае подачи под погрузку без согласия грузоотправителя порожних неочищенных вагонов, контейнеров ?  Чем подтверждается подача неочищенных вагонов, контейнеров ? | После выгрузки грузов вагоны, контейнеры должны быть очищены внутри и снаружи, с них должны быть сняты приспособления для крепления груза, за исключением несъемных приспособлений для крепления, а также должны быть приведены в исправное техническое состояние несъемные инвентарные приспособления для крепления (в том числе турникеты) грузополучателем или перевозчиком - в зависимости от того, кем обеспечивалась выгрузка грузов.  Очищенными признаются вагоны и контейнеры (кроме вагонов-цистерн, бункерных полувагонов), из которых после выгрузки грузов удалены все остатки или скопления грузов внутри и снаружи на кузове вагонов и в (на) контейнерах, а также на ходовых частях вагонов (балках, тележках, крышках люков) и межвагонных соединений, кроме несъемного и съемного оборудования вагонов, которые не выдаются вместе с грузом.  Очищенными признаются вагоны-цистерны и бункерные полувагоны при условии, если во внутренней и на внешней поверхности котлов или бункеров не имеется остатков грузов.  В соответствии со [статьей 44](consultantplus://offline/ref=5B92F81E806A7DFAB317372E92DF2B2F8A57F37133C36D4DB44B46B83AF398A3528D5B90BC860D79966888F1265F78D4D67BD7C1E594E19AdC0DG) Устава после выгрузки грузополучателями имеющих отвратительный запах и загрязняющих вагоны, контейнеры грузов вагоны, контейнеры промываются грузополучателями.  15. Перечень грузов, после выгрузки которых должна производиться промывка крытых вагонов, указан в [приложении](#P81) к настоящим Правилам.  Перечень скоропортящихся грузов, после перевозки которых перевозчиком за счет грузополучателя должна производиться промывка и ветеринарно-санитарная обработка специализированных изотермических вагонов (рефрижераторные вагоны, вагоны-термосы), крытых вагонов, рефрижераторных контейнеров, определяется [Правилами](consultantplus://offline/ref=5B92F81E806A7DFAB317372E92DF2B2F8856FB7032C16D4DB44B46B83AF398A3528D5B90BC860F7D926888F1265F78D4D67BD7C1E594E19AdC0DG) перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов,  Факт промывки вагона перевозчиком подтверждается [актом](consultantplus://offline/ref=5B92F81E806A7DFAB317372E92DF2B2F8855F27537CB6D4DB44B46B83AF398A3528D5B90BC860D7D916888F1265F78D4D67BD7C1E594E19AdC0DG) общей формы, оформляемым с указанием номеров промытых вагонов.  В случае подачи под погрузку перевозчиком без согласия грузоотправителя порожних неочищенных вагонов, контейнеров перевозчик уплачивает грузоотправителю штраф в размере сорока пяти и пятнадцати размеров [минимального размера оплаты труда](consultantplus://offline/ref=5B92F81E806A7DFAB317372E92DF2B2F8852F37E3DC93047BC124ABA3DFCC7B455C45791BC860E7898378DE4370774D0CD65D5DDF996E0d902G) соответственно за вагон и контейнер.  Подача неочищенных вагонов, контейнеров подтверждается совместными подписями перевозчика и грузоотправителя в актах общей формы. |
| Правила перевозок грузов в поездах, сформированных из локомотивов и вагонов, принадлежащих на праве собственности или ином праве грузоотправителям, грузополучателям, игым юридическим и физическим лицам, не являющимся перевозчиками на железнодорожном транспорте, утвержденные приказом Минтранса России от 22.10.2007 № 150 |  | Что предоставляется грузоотправителем перевозчику для осуществления перевозок поездными формированиями, не принадлежащими перевозчику ?  Какие документы может перевозчик может затребовать у грузоотправителя собственного поездного формирования, организатора перевозки поездным формированием, не принадлежащим перевозчику при подаче заявки на перевозку грузов ?  Чем устанавливается порядок подачи подвижного состава под погрузку (выгрузку) поездных формирований, не принадлежащих перевозчику, их формирования, возврата после погрузки (выгрузки), технологические сроки накопления вагонов и др. ? | При осуществлении перевозок поездными формированиями, не принадлежащими перевозчику, грузоотправителем, наряду с заявкой на перевозку грузов, перевозчику предоставляется заявка на перевозку грузов поездными формированиями, не принадлежащими перевозчику ([приложение N 1](#P86) к настоящим Правилам), которая заполняется в соответствии с [приложением N 2](#P153) к настоящим Правилам.  При подаче заявки на перевозку грузов поездными формированиями, не принадлежащими перевозчику, перевозчик может затребовать у грузоотправителя собственного поездного формирования, организатора перевозки поездным формированием, не принадлежащим перевозчику, дополнительную информацию, подтверждающую технические и технологические возможности перевозки в поездном формировании, не принадлежащем перевозчику:  о местах проведения экипировки и технического обслуживания локомотива (локомотивов);  о полигонах обращения локомотивов, участках смены локомотивных бригад, времени их непрерывной работы с учетом подготовительных, вспомогательных и заключительных операций;  о потребности в обслуживании поездных формирований, не принадлежащих перевозчику, локомотивными бригадами перевозчика;  о потребности в услугах локомотива подталкивания.  Порядок подачи подвижного состава под погрузку (выгрузку) поездных формирований, не принадлежащих перевозчику, их формирования, возврата после погрузки (выгрузки), технологические сроки накопления вагонов, технологическое время, связанное с подачей вагонов к местам погрузки, выгрузки грузов и технологические нормы погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов, время накопления вагонов на путях станции и охраны грузов на станции в период накопления вагонов для формирования поездного формирования, не принадлежащего перевозчику, устанавливаются в договоре на эксплуатацию пути необщего пользования или в договоре на подачу и уборку вагонов, или в договоре об организации перевозок грузов. |
| Правила перевозок опасных грузов  по железным дорогам, утвержденные протоколом заседания Совета  по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества  от 05.04.1996 № 15 | Пункт 1.1.5 | Кто несет ответственность за несоблюдение Правил Перевозок опасных грузов ? | Грузоотправители, грузополучатели, железные дороги несут ответственность за несоблюдение настоящих Правил в соответствии с действующим законодательством своих стран и международными соглашениями. |
|  | Пункт 1.2.1 | Дайте определение опасного груза ? | 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. |
|  | Пункт 1.2.2 | Классификация опасных грузов ? | 1.2.2. 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.  Опасные грузы в соответствии с их физико-химическими свойствами, видами и степенью опасности при перевозке (транспортировке) могут подразделяться на классы, подклассы, категории и группы, в соответствии с [Приложением 1](#P1286) к настоящим Правилам. |
|  | Пункт 1.3.1 | Какие опасные грузы допускаются к перевозке по железным дорогам ? | К перевозке по железным дорогам допускаются опасные грузы, поименованные в Алфавитном указателе опасных грузов, допущенных к перевозке железнодорожным транспортом (далее - Алфавитный указатель опасных грузов) [(Приложение 2)](#P2146) и в Перечне опасных грузов класса 1 и особенности их перевозки [(Приложение 10)](#P57159). |
|  | Пункт 1.4.2 | Какое наименование опасного груза указываются в перевозочных документах: надлежащее или техническое ? | В графе накладной "Наименование груза" грузоотправитель, наряду с требованиями правил перевозок грузов, должен указать в соответствии с Алфавитным указателем опасных грузов ([Приложение 2](#P2146) к настоящим Правилам): код опасности, через дробь - номер ООН, надлежащее наименование опасного груза, номер основного знака опасности (в скобках - номер дополнительного знака опасности), номер аварийной карточки, например: "336 / ООН 1230 МЕТАНОЛ, 3 (6.1), АК 319".  Если опасный груз в соответствии с Алфавитным указателем опасных грузов ([Приложение 2](#P2146) к настоящим Правилам) имеет обобщенное или "не указанное конкретно (Н.У.К.)" наименование, грузоотправитель должен дополнительно указать в накладной техническое наименование груза в соответствии со стандартом или техническими условиями, например:  "33 / ООН 1266 ПРОДУКТЫ ПАРФЮМЕРНЫЕ (жидкость парфюмерная "Канская"), 3, АК 308";  "336 / ООН 1992 ЖИДКОСТЬ ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩАЯСЯ ЯДОВИТАЯ, Н.У.К. (Диран А), 3 (6.1), АК 319".  Если в графе 2 Алфавитного указателя опасных грузов ([Приложение 2](#P2146) к настоящим Правилам) указано техническое наименование конкретного груза (наименование груза записано строчными буквами), то надлежащее наименование груза (наименование груза записано заглавными (прописными) буквами) определяется по соответствующему номеру ООН. При этом условия перевозок и сведения, указываемые в накладной, определяются по строке Алфавитного указателя опасных грузов по данному конкретному грузу.  Если в графе 3 Алфавитного указателя опасных грузов ([Приложение 2](#P2146) к настоящим Правилам) номер аварийной карточки отсутствует, то она должна быть разработана грузоотправителем и приложена к накладной. В графе накладной "Наименование груза" грузоотправитель должен сделать отметку "АК приложена". |
|  | Пункт 1.4.3 | Что такое «надлежащее» наименование опасного груза ? | Надлежащим наименованием груза, указанным в Алфавитном указателе опасных грузов, является та часть, которая наиболее точно описывает груз и которая напечатана заглавными (прописными) буквами (с добавлением любых цифр, приставок "втор-", "трет-", "м-", "н-", "о-", "п-", являющихся неотъемлемой частью наименования). После основного надлежащего наименования груза может быть указано в скобках альтернативное надлежащее наименование-синоним [например, ЭТАНОЛ (СПИРТ ЭТИЛОВЫЙ)]. Части позиции, напечатанные строчными буквами, не должны считаться частью надлежащего наименования груза.  Если союзы, такие как "и" или "или", напечатаны строчными буквами или если части наименования разделены запятыми, то надлежащим наименованием груза будет являться то наименование, которое наиболее точно описывает груз, например: N ООН 2793 СТРУЖКА, ОПИЛКИ или ОБРЕЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ, подверженные самонагреванию. Наиболее подходящее из следующих комбинаций будет являться надлежащим наименованием груза:  СТРУЖКА ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ  ОПИЛКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ  ОБРЕЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ  Надлежащее наименование груза может, в зависимости от необходимости, использоваться в единственном или множественном числе. Кроме того, когда определяющие слова используются как часть надлежащего наименования груза, порядок их указания в перевозочных документах или маркировке упаковок является произвольным. Например, вместо "Диметиламина водный раствор" можно указывать "Водный раствор диметиламина". Уточняющее слово "РАСПЛАВЛЕННЫЙ", если только оно уже не указано прописными буквами в наименовании, содержащемся в Алфавитном указателе опасных грузов, должно быть добавлено в качестве части надлежащего наименования груза, когда вещество, являющееся твердым, предъявляется к перевозке в расплавленном состоянии (например, АЛКИЛФЕНОЛ ТВЕРДЫЙ, Н.У.К., РАСПЛАВЛЕННЫЙ).  Если в наименовании груза (за исключением самореактивных веществ и органических пероксидов) не упомянуто слово "СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ", напечатанное заглавными (прописными) буквами, оно должно быть добавлено в качестве составной части надлежащего наименования груза, которые без стабилизации было бы запрещено к перевозке из-за его способности вступать в опасную реакцию в нормальных условиях перевозки (например, "ЖИДКОСТЬ ЯДОВИТАЯ ОРГАНИЧЕСКАЯ, Н.У.К., СТАБИЛИЗИРОВАННАЯ").  Обобщенные и "не указанные конкретно" надлежащие наименования веществ должны дополняться техническим наименованием груза, в котором при необходимости могут употребляться такие определения, как "содержит", "содержащий" или другие определяющие слова, например "смесь", "раствор" и т.д., а также указываться процентное содержание технического компонента. |
|  | Пункт 1.4.3 | Что такое «техническое» наименование опасного груза ? | Техническое наименование груза - признанное химическое, биологическое или другое наименование, употребляемое в научно-технических справочниках, периодических изданиях и публикациях. В случае пестицидов можно использовать только общее(ие) наименование(я) ИСО, другое(ие) наименование(я), содержащееся(иеся) в издании Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) "Рекомендуемая классификация пестицидов по видам опасности и руководящие принципы классификации", или наименование(я) активного(ых) вещества (веществ).  Когда какая-либо смесь опасных грузов описывается одной из позиций "Н.У.К." или "обобщенных" позиций, необходимо указывать не более двух компонентов, которые в наибольшей степени обусловливают опасное свойство или опасные свойства смеси. Если грузовое место, содержащее смесь, имеет знак дополнительной опасности, то одним из двух указанных в скобках технических наименований должно быть наименование того компонента, который требует использования данного знака дополнительной опасности.  Для растворов и смесей, на которые распространяются требования, установленные для опасного вещества, в надлежащее наименование в качестве его части должно быть добавлено уточняющее слово "РАСТВОР" или "СМЕСЬ", в зависимости от конкретного случая, например: "АЦЕТОНА РАСТВОР". Кроме того, можно также указывать концентрацию раствора или смеси, например: "АЦЕТОНА РАСТВОР, 75%". |
|  | Пункт 1.4.2 | Какие особенности оформления перевозочного документа на перевозку опасного груза при отсутствии номера аварийной карточки в Алфавитном указателе опасных грузов ? | Если в графе 3 Алфавитного указателя опасных грузов ([Приложение 2](#P2146) к настоящим Правилам) номер аварийной карточки отсутствует, то она должна быть разработана грузоотправителем и приложена к накладной. В графе накладной "Наименование груза" грузоотправитель должен сделать отметку "АК приложена". |
|  | Примечание к приложению № 2 | Что характеризуют штемпели в накладной ? | В графе 10 "Штемпели в накладной" указано содержание штемпелей, характеризующих опасность груза, условия роспуска с сортировочных горок, минимальные нормы прикрытия (минимальное число физических вагонов прикрытия): первая цифра - от ведущего локомотива, вторая цифра - от подталкивающего локомотива, третья цифра - от вагонов с людьми, знак "0" - прикрытия не требуется. Знак "СО" - при перевозке грузов в стеклянной таре должен быть проставлен штемпель "Спускать с горки осторожно". |
|  | Пункт 1.4.4 | Кем проставляются штемпели в накладной и вагонном листе ? | В верхней части накладной грузоотправитель обязан проставить предусмотренные для данного груза штемпеля красного цвета. Для грузов, поименованных в Алфавитном указателе опасных грузов, проставляются штемпеля, предусмотренные в графе 10 Алфавитного указателя опасных грузов для данного груза. В вагонном листе аналогичные штемпеля проставляются станцией отправления. |
|  |  | Расшифруйте код прикрытия 3/0-0-1-0 ? | 3/0- от паровоза на твердом топливе  0-от ведущего локомотива   1. от подталкивающего локомотива   0- от вагонов с людьми |
|  | Примечание к приложению № 2 | Что означает штемпель «СО», указанный в графе № 10 Алфавитного указателя опасных грузов, допущенных к перевозке по железным дорогам в вагонах и контейнерах ? | Знак "СО" - при перевозке грузов в стеклянной таре должен быть проставлен штемпель "Спускать с горки осторожно". |
|  | Пункт 1.5.1 | Какие опасные грузы перевозятся в сопровождении проводников грузоотправителей (грузополучателей) ? | Опасные грузы, отмеченные в колонке 14 "Специальные условия" Алфавитного указателя опасных грузов цифрами "2", "2а", перевозятся в сопровождении проводников (специалистов) грузоотправителей (грузополучателей) с соблюдением требований настоящих Правил и правил перевозок грузов железнодорожным транспортом.  Порожняя неочищенная тара из-под опасных грузов, а также порожние неочищенные вагоны и контейнеры из-под опасных грузов, отмеченные в колонке 14 "Специальные условия" цифрами "5", "5а", "5б", перевозятся в сопровождении проводников (специалистов) грузоотправителя (грузополучателя) на условиях опасного груза.  Без указанного сопровождения вагоны к перевозке не принимаются. |
|  | Пункт 1.5.4 | Требуется ли отцеплять всю группу вагонов с опасными грузами, следовавших в сопровождении одного проводника, в случае выявления у одного из вагонов неисправности, из-за которой он не может следовать по назначению ? | В случае обнаружения в пути следования неисправности вагона, из-за которой он не может следовать по назначению, вагон отцепляется от поезда, подается на специально выделенные пути и находится под охраной проводника. Если группу вагонов сопровождает один проводник, то от поезда отцепляется вся группа. Устранение неисправности осуществляется под наблюдением проводника в порядке, установленном железнодорожной администрацией. |
|  | Пункт 1.5.5 | Какие действия должен предпринять перевозчик при обнаружении в пути следования вагонов с опасными грузами, которые в соответствии с Правилами должны следовать в сопровождении, но следуют без проводников ? | При обнаружении в пути следования вагонов с опасными грузами, которые в соответствии с настоящими Правилами должны сопровождаться проводниками грузоотправителя или грузополучателя, но следуют без проводников, они должны задерживаться на станции до прибытия представителя грузоотправителя (грузополучателя). Указанные вагоны устанавливаются на специально выделенных путях станции или в другом безопасном месте, определенном в техническо-распорядительном акте станции (ТРА), и должны находиться под охраной.  Начальник станции, на которой задержан вагон, должен сообщить грузоотправителю (грузополучателю) через начальника станции отправления (назначения) груза о задержке вагона, а грузоотправитель (грузополучатель) обязан немедленно командировать своих представителей в пункт задержки. |
|  | Пункт 2.1.10 | Что обязан помещать в вагон грузоотправитель при перевозке жидких опасных грузов повагонными отправками на случай повреждения отдельных грузовых мест ? | При перевозке жидких опасных грузов повагонными отправками грузоотправитель обязан помещать в вагоны не менее 1% мест порожней тары на случай повреждений отдельных грузовых мест |
|  | Пункт 2.1.12 | Что входит в маркировку, характеризующую вид и степень опасности груза, наносимую на каждое грузовое место ? | На каждое грузовое место, кроме маркировки, предусмотренной [п. 2.1.11](#P126), отправитель обязан нанести маркировку, характеризующую вид и степень опасности груза и содержащую:  знаки опасности (форма и описание которых приведены в [Приложении 6](#P56513) в соответствии с Алфавитным указателем);  наименование груза согласно Алфавитному указателю (при совместной упаковке в одном грузовом месте нескольких опасных грузов наименование наносится для каждого груза);  классификационный шифр;  номер ООН. |
|  | Пункт 2.1.15 | В случае если груз обладает несколькими видами опасности, то какие знаки опасности обязан нанести грузоотправитель на упаковку ? | Если груз обладает несколькими видами опасности, то грузоотправитель обязан нанести на упаковку все знаки, соответствующие этим видам опасности. Номер класса в этом случае наносится только на основной знак опасности. |
|  | Пункт 2.1.17 | Нужно ли наносить знаки опасности на транспортные пакеты, в случае если в сформированном пакете знаки опасности, нанесенные на упаковку, не видны ? | 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. |
|  | Пункт 14  приложения № 6 | Должны ли быть нанесены знаки опасности на порожних вагонах и контейнерах для перевозки грузов навалом или насыпью, не прошедших очистку ? Если да, то какие ? | 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. |
|  | Пункт 23  приложения № 6 | Что обозначает буква «Х» в табличке оранжевого цвета перед кодом опасности ? | 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. |
|  | Пункт 11  приложения № 6 | Назовите места нанесения знаков опасности на контейнеры, в т.ч. контейнеры-цистерны ? | Знаки опасности на контейнерах, в т.ч. контейнерах- цистернах, наносятся с четырех сторон и сверху.  Если контейнер-цистерна имеют 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. |
|  | Пункты 15г, 24  приложения № 6 | Назовите способы размещения номера аварийной карточки ? | 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](#P56898). Перед номером аварийной карточки указываются буквы "АК". Номер аварийной карточки размещается в прямоугольнике на белом фоне (см. [п. 24](#P56898)). Высота цифр номера аварийной карточки и букв должна быть не менее 100 мм. В случае, когда груз обладает несколькими видами опасности, номер аварийной карточки должен быть указан только на основном знаке опасности.  (в ред. протоколов от [14.05.2010](consultantplus://offline/ref=7F713C47D8A7F8C2CA019664766C811215C0B7BDED7AA015FB2A71C52A8A3490915311EBB66583BF33F7B50889A7A958D4245D30FC124266B4PCJ), от [21.10.2010](consultantplus://offline/ref=7F713C47D8A7F8C2CA019664766C811215C1B2B6ED7BA015FB2A71C52A8A3490915311EBB66587BB37F7B50889A7A958D4245D30FC124266B4PCJ))  Если в соответствии с [п. 15 г)](#P56651) основной знак опасности не содержит номер аварийной карточки, 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. |
|  | Пункт 2.1.20 | Кем определяется пригодность всех вагонов и контейнеров под перевозку опасных грузов в коммерческом отношении ? | Пригодность всех вагонов и контейнеров под перевозку опасных грузов в коммерческом отношении определяется грузоотправителями. |
|  | Пункт 2.1.20 | В каком журнале или книге регистрируются результаты технического осмотра вагонов под погрузку опасных грузов ? | Результаты осмотра записываются в журнале формы ВУ-14 с указанием наименования груза, под перевозку которого этот вагон или контейнер предназначается. |
|  | Пункт 2.1.20 | Что является основанием для проведения технического осмотра вагона работником вагонного хозяйства ? | Технический осмотр и определение пригодности ходовых частей, колесных пар, буксового узла, рамы вагона, тормозных и ударно-тяговых устройств подвижного состава, принадлежащего грузоотправителям (грузополучателям) или арендованного ими, производится работниками вагонного хозяйства железных дорог по заявке грузоотправителя, подаваемой начальнику станции письменно или регистрируемой телефонограммой. |
|  | Пункт 2.1.20 | Кто определяет техническое состояние и пригодность под погрузку опасных грузов кузовов специализированных вагонов, корпусов контейнеров, а также их арматуры и оборудования ? | Техническое состояние и пригодность под перевозку опасных грузов кузовов специализированных вагонов, корпусов контейнеров, а также их арматуры и оборудования определяет грузоотправитель. |
|  | Пункт 2.1.20 | Кто определяет пригодность ходовых частей, колесных пар, буксового узла, рамы вагона, тормозных и ударно-тяговых устройств подвижного состава ? | Технический осмотр и определение пригодности ходовых частей, колесных пар, буксового узла, рамы вагона, тормозных и ударно-тяговых устройств подвижного состава, принадлежащего грузоотправителям (грузополучателям) или арендованного ими, производится работниками вагонного хозяйства железных дорог |
|  | Пункт 2.1.20 | Не позднее, какого срока с момента окончания технического обслуживания разрешено производить начало погрузки опасных грузов в порожние вагоны и контейнеры ? | Начало погрузки опасных грузов в порожние вагоны и контейнеры, в том числе специализированные контейнеры-цистерны разрешается производить не позднее 24 часов с момента окончания технического обслуживания. |
|  | Пункт 2.1.20 | На каких основаниях осуществляется техническое обслуживание подвижного состава (платформы, полувагоны, контейнеровозы), используемого для размещения контейнеров с опасными грузами ? | Техническое обслуживание подвижного состава (платформы, полувагоны, контейнеровозы), используемого для размещения контейнеров, в том числе специализированных контейнеров-цистерн с опасными грузами (в том числе при перегрузке), осуществляется на общих основаниях. |
|  | Пункт 2.1.20 | Какой документ, гарантирующий безопасность перевозки опасного груза, предъявляет грузоотправитель перед каждой погрузкой ? | Перед каждой погрузкой опасного груза в собственный или арендованный вагон или контейнер-цистерну грузоотправитель обязан предъявить на станции отправления уполномоченному работнику перевозчика свидетельство о техническом состоянии вагона или контейнера-цистерны, включая его арматуру и оборудование, гарантирующее безопасность перевозки этого груза [(Приложение 9)](#P57126). |
|  | Пункт 2.1.27 | Чьими силами и средствами производятся работы по погрузке, выгрузке, очистке, а в случае просыпания или пролива перевозимого опасного груза промывке или обезвреживанию (дегазации) ? | Все работы по погрузке, выгрузке, очистке, а в случае просыпания или пролива перевозимого груза промывке и обезвреживанию (дегазации) специализированных вагонов грузоотправителя/грузополучателя (или сданных железной дорогой в аренду) и специализированных контейнеров грузоотправителя/грузополучателя (или сданных железной дорогой в аренду) производятся силами и средствами грузоотправителя (грузополучателя). |
|  | Пункт 2.1.28 | Допускается ли наличие следов или остатков опасных грузов на наружной поверхности контейнера в груженом или порожнем состояниях ? | При перевозке специализированных контейнеров, в том числе специализированных контейнеров-цистерн как в груженом, так и в порожнем состоянии не допускается наличие следов и остатков опасных грузов на наружной поверхности контейнера, в том числе специализированного контейнера-цистерны. |
|  | Пункт 2.1.32 | В соответствии с чем производится размещение и крепление опасных грузов в крытых вагонах и контейнерах, а также контейнеров с опасными грузами на открытом подвижном составе ? | Размещение и крепление опасных грузов в крытых вагонах и контейнерах, в том числе специализированных контейнерах-цистернах, а также контейнеров, в том числе специализированных контейнеров-цистерн с опасными грузами на открытом подвижном составе производятся в соответствии с техническими условиями погрузки и крепления грузов и правилами перевозок грузов. |
|  | Пункт 2.1.32 | Кем разрабатываются и утверждаются способы размещения и крепления опасных грузов в специализированных контейнерах ? | Способы размещения и крепления опасных грузов в специализированных контейнерах разрабатывает и утверждает грузоотправитель. |
|  | Пункт 2.1.34 | Для каких грузов предусмотрена подготовка вагонов и контейнеров в противопожарном отношении ? | Отбор и подготовка вагонов (контейнеров) в противопожарном отношении под перевозку опасных грузов производятся в соответствии с [Приложением 7](#P56924) в случаях, предусмотренных настоящими Правилами, а также для грузов, указанных в [Приложении 7а](#P56950). |
|  | Пункт 2.1.35 | Кем осуществляется подготовка вагонов (контейнеров) в противопожарном отношении под перевозку конкретного груза ? | Подготовка вагонов (контейнеров) в противопожарном отношении под перевозку конкретного груза осуществляется грузоотправителем. |
|  | Пункт 2.1.35 | Кто должен проверить соответствие требований совместимости материалов, применяемых при подготовке вагонов (контейнеров), и перевозимого груза при подготовке вагона (контейнера) в противопожарном отношении ? | При этом грузоотправитель должен проверить соответствие требований совместимости материалов, применяемых при подготовке вагонов (контейнеров), и перевозимого груза. |
|  | Пункт 2.1.36 | Возможна ли погрузка и выгрузка опасных грузов на местах общего пользования ? | Опасные грузы предъявляют к перевозке на местах необщего пользования, в том числе расположенных на территории станции. Прием и выдача опасных грузов мелкими и контейнерными отправками осуществляется на местах как необщего, так и общего пользования. |
|  | Пункт 2.1.37 | По какому варианту выполняются прием и выдача опасных грузов на местах общего пользования ? | Прием и выдача опасных грузов на местах общего пользования выполняются, как правило, по прямому варианту "автомобиль - вагон", "вагон - автомобиль", под непосредственным контролем работников станции и грузоотправителей или грузополучателей. |
|  | Пункт 2.1.39 | Возможен ли прием мелкой отправки с опасным грузом к перевозке в случае неправильного указания грузоотправителем массы груза у одного грузового места ? | Если при приеме опасного груза мелкой отправкой хотя бы у одного места будет обнаружено несоответствие упаковки или маркировки настоящим Правилам, нарушение упаковки, неправильное указание массы груза отправителем, то эта отправка к перевозке не принимается, о чем составляется акт общей формы. |
|  | Пункт 2.1.39 | В какой срок грузоотправитель обязан вывезти со станции непринятый к перевозке опасный груз ? | Грузоотправитель обязан немедленно вывезти со станции непринятый груз. |
|  | Пункт 2.1.40 | В течение которого времени должны быть вывезены со станции прибывшие мелкие отправки и контейнеры с опасными грузами ? | Мелкие отправки и контейнеры, в том числе специализированные контейнеры-цистерны с опасными грузами должны быть вывезены со станции в течение 24 ч с момента получения грузополучателями уведомлений о прибытии грузов. |
|  | Пункт 2.1.40 | Имеют ли право грузополучатели отказаться от приема прибывших в их адрес опасных грузов ? | Грузополучатели не имеют права отказываться от приема прибывших в их адрес опасных грузов. |
|  | Пункт 2.1.41 | Возможна ли погрузка в один вагон или контейнер опасных грузов с разными классификационными шифрами ? | Запрещается погрузка в один вагон или контейнер опасных грузов с разными, а также некоторых опасных грузов с одинаковыми классификационными шифрами, не разрешенных к совместной перевозке согласно [Приложению 4](#P55801). |
|  | Пункт 2.1.43 | Какие опасные грузы относятся к «грузам в мелкой расфасовке» ? | Опасные грузы, отмеченные в Алфавитном указателе опасных грузов в графе 14 "Специальные условия" цифрой "1", предъявляемые к перевозке в мелкой расфасовке, т.е. массой нетто 1 кг, но не более 1 л, разрешается перевозить мелкими отправками и в контейнерах на общих основаниях как неопасный груз. В таких случаях отметки в накладной об опасности и прикрытии не делаются.  Остальные опасные грузы в мелкой расфасовке, кроме грузов, для которых предусмотрена перевозка только повагонными отправками (см. [параграф 2.2](#P256)), разрешается перевозить мелкими отправками и в универсальных контейнерах на условиях, установленных настоящими Правилами. |
|  | Пункт 2.1.48 | На каких условиях осуществляется перевозка порожней тары из-под опасного груза, перевозимого в специализированных вагонах ? | Порожняя тара из-под опасного груза, перевозимого в специализированных или арендованных вагонах, перевозится в вагонах, предназначенных для данного груза, после выгрузки этого груза грузополучателем. Перевозка такой тары в других вагонах запрещается. Порожняя тара перевозится очищенной снаружи, с плотно закрытыми пробками на условиях, предъявляемых к перевезенному в ней грузу.  В графе накладной "Наименование груза" отправитель обязан сделать отметку: "Тара порожняя из-под (указывается наименование перевозившегося в ней груза)". |
|  | Пункт 3.1.1 | Какие грузы относятся к взрывчатым материалам ? | К опасным грузам класса 1 относятся взрывчатые вещества, способные к химическому превращению при внешних механических, электрических, термических и других воздействиях, а также пиротехнические средства, составы и изделия, содержащие одно или несколько взрывчатых, пиротехнических веществ (далее - ВМ). |
|  | Пункт 3.1.14 | Допускается ли перевозка ВМ в прямом смешанном железнодорожно-водном и в прямом железнодорожном сообщении с участием узкой колеи? | Не допускается перевозка ВМ мелкими отправками в вагонах, а также в принадлежащих перевозчику универсальных контейнерах, в смешанном железнодорожно-водном, в прямом железнодорожном сообщении с участием линий узкой колеи, за исключением случаев перевозки ВМ мелкими отправками, предусмотренных в [пункте 3.1.13](#P487) настоящих Правил). |
|  | Пункт 3.1.16 | Кем разрабатываются и утверждаются схемы размещения и крепления ВМ в крытых вагонах, контейнерах, а также контейнеров на подвижном составе ? | Схемы размещения и крепления ВМ в вагонах и контейнерах разрабатываются отправителями этих ВМ и утверждаются в соответствии с национальным законодательством. |
|  | Пункт 3.2.2 | В каком случае разрешается не наносить на транспортный пакет маркировку, характеризующую транспортную безопасность ВМ ? | Каждое, подлежащее перевозке грузовое место ВМ, в том числе транспортный пакет ВМ, а также каждый вагон, контейнер, загруженный, должны, с учетом предусмотренных настоящими Правилами особенностей, иметь:  - маркировку, характеризующую ВМ, - согласно предусмотренной для него НД. |
|  | Пункт 3.2.4 | Назовите места нанесения маркировки, характеризующую транспортную опасность груза ВМ: на упаковку, транспортный пакет, контейнер, вагон ? | Маркировки указанных видов, включая являющиеся их неотъемлемой частью основные, дополнительные, информационные надписи и манипуляционные знаки должны быть, в зависимости от объекта места размещения каждого из видов маркировки, нанесены на бумажные, картонные, фанерные, металлические и другие таблички, знаки или непосредственно на тару, упаковку таким способом, чтобы содержание их, равно как и самих маркировок, сохранялось неизменным при воздействии на них любых, способных возникнуть в процессе перевозки природных явлений, механических соприкосновений с соседними грузовыми местами ВМ и обустройствами стен, потолка вагонов, контейнеров.  При перевозке на вагонах открытого типа ВМ, направляемых в железнодорожно-водном сообщении, а также мелкими отправками, указанные виды маркировок должны быть:  - изготовлены из материалов, обеспечивающих сохранность маркировок, распознаваемость их содержания;  - нанесены непосредственно на упаковку, тару, либо в виде знаков, прочно прикреплены на вагон, контейнер.  Маркировка транспортной опасности ВМ наносится в соответствии с касающимися маркировки грузов техническими нормативными правовыми актами в области стандартизации и согласно настоящих Правил контрастным цветом рядом с манипуляционными знаками транспортной маркировки на:  - содержащие ВМ упаковку и/или транспортный пакет;  - порожние тару, средство пакетирования из-под перевозившихся в них ВМ;  - контейнер (на наружные стороны одной из створок каждой из его дверей, на боковые стенки и, если позволяет конструкция, - на крышу контейнера);  - вагон (в центре наружных сторон дверей этого вагона).  Указанные в настоящих Правилах виды маркировок размещаются так, чтобы они и их содержание были отчетливо видны лицам, причастным к перевозке, к проведению погрузочно-разгрузочных, маневровых и аварийно-восстановительных работ. |
|  | Пункт 3.3.1 | Назовите срок подачи заявки на перевозку груза ВМ ? | Отправитель ВМ представляет заявку на перевозку груза для согласования в соответствующее подразделение перевозчика или через начальника станции отправления груза в сроки, по форме и в порядке, установленные законодательством и предусмотренные правилами перевозок грузов на железной дороге отправления. |
|  | Пункт 3.3.3 | Не позднее какого срока грузоотправитель должен предъявить на станцию отправления перевозочные документы на ВМ ? | В соответствии с согласованной перевозчиком заявкой, а также датой завоза и погрузки ВМ, отправитель не позднее, чем за 24 часа до начала погрузки таких ВМ, если иное не предусмотрено правилами перевозок грузов, оформляет и представляет перевозчику в порядке, предусмотренном настоящими Правилами, правилами перевозок грузов, а также в соответствии с утвержденным на 30 заседании Совета по железнодорожному транспорту Порядком оформления перевозочных документов при перевозке воинских грузов и опасных грузов класса 1 (Взрывчатые материалы), оригинал накладной на каждую повагонную, контейнерную отправку ВМ, на порожние вагоны, предназначенные для прикрытия вагонов с ВМ, на вагоны, предназначенные для проезда сопровождающих ВМ уполномоченных лиц и/или подразделений охраны. |
|  | Пункт 3.3.4 | Кем выдается разрешение на погрузку и завоз ВМ на специально выделенные места станций ? | Завоз ВМ к месту их погрузки производится в сроки, согласованные и указанные в накладной в порядке, предусмотренном в [пункте 3.3.2](#P644) настоящих Правил. Согласование даты завоза, погрузки ВМ, принадлежащих МО, МВД, Службе Безопасности, в специально выделенных местах на территориях станций, производится перевозчиком в сроки, предусмотренные правилами перевозок грузов.  Подтверждением согласования даты погрузки ВМ является отметка уполномоченного работника перевозчика в порядке, предусмотренном национальными правилами перевозок грузов в графе 15 "Наименование груза" листа N 4 предварительно оформленной отправителем ВМ транспортной железнодорожной накладной (далее - накладная) с указанием даты погрузки, времени завоза, начала и окончания погрузочных операций, если иное не предусмотрено международными правилами или национальным законодательством.  Время завоза ВМ на станцию отправления для погрузки согласовывается отправителем также:  - с соответствующим подразделением военных сообщений - в отношении ВМ, принадлежащих МО;  - с ОСП МВД - в отношении ВМ, принадлежащих МВД, Службе безопасности. |
|  | Пункт 3.3.5 | Какая информация должна быть указана грузоотправителем в графе «Наименование груза» накладной при перевозке груза ВМ ? | При оформлении отправителем ВМ листа N 1 накладной "Оригинал накладной" в графе 15 "Наименование груза" отправителем, наряду с предусмотренными правилами перевозок грузов сведениями, должны быть указаны также:  а) В случае оформления перевозки ВМ с указанием их условного номера - сведения, предусмотренные в [таблице П.10.2. Приложения N 10](#P57339) к настоящим Правилам:  - условный номер ВМ;  - "Взрывчатый материал...", его классификационный шифр;  - номер аварийной карточки.  б) В случае оформления перевозки ВМ с указанием их номера ООН-сведения, предусмотренные в [таблице П.10.1. Приложения N 10](#P57164) к настоящим Правилам:  - номер ООН;  - наименование груза;  - классификационный шифр;  - номер аварийной карточки.  в) Сведения о сопровождающих и охраняющих ВМ лицах:  - фамилия, имя, отчество уполномоченного отправителем (получателем) ВМ начальника караула МО (далее - караул) или наряда МВД (далее - наряд), или подразделения охраны, относящегося к организации перевозчика, связанной с сопровождением и охраной перевозимых грузов (далее - отряд охраны), а при сопровождении ВМ специалистом и/или охраняющим груз проводником, указываются, кроме того, номера паспорта или заменяющего паспорт документа, удостоверяющего личность специалиста и/или проводника, а также его командировочного удостоверения;  г) отметка: "С печным отоплением" - при наличии печного оборудования в вагонах, предназначенных для проезда уполномоченных для сопровождения и охраны ВМ лиц. |
|  | Пункт 3.3.5 | Какие штемпели красного цвета обязан проставить грузоотправитель в верхней части лицевой стороны накладной при перевозке груза ВМ ? | В верхнем правом углу лицевой стороны листа N 1 накладной "Оригинал накладной" отправитель ВМ обязан проставить штемпель красного цвета с буквами "ВМ", а при перевозке ВМ с условными номерами 119, 126, 137, 141, 179, 182 - штемпель красного цвета - "Особо опасно, ВМ N...".  Отправителем в зависимости от требуемых настоящими Правилами условий перевозки конкретного ВМ проставляются в графе 15 "Наименование груза" листа N 1 "Оригинал накладной" следующие штемпели красного цвета:  а) "Не спускать с горки" - при наличии этого требования в [таблицах П.10.1](#P57164) и [П.10.2 Приложения N 10](#P57339) к настоящим Правилам;  б) "Выключить тормоз" - для вагонов с ВМ, перевозка которых в соответствии с настоящими Правилами должна осуществляться с выключенными автотормозами, а также при перевозке таких ВМ в одном вагоне совместно с грузами, не требующими выключения автотормозов;  в) "Прикрытие" - при перевозке ВМ, требующих наличия вагонов прикрытия согласно положениям, предусмотренным в [разделе 3.6](#P819) настоящих Правил;  г) "Секция. Не расцеплять" - при перевозке ВМ в специализированных (в том числе рефрижераторных) вагонах, сформированных в составе транспортов в секции, сцепы по определенным, предусмотренным в НД для конкретного вида ВМ технологическим схемам (далее - секция (сцеп);  д) "В сопровождении специалиста" - при перевозке ВМ, в сопровождении уполномоченного отправителем (получателем) специалиста;  е) "Охрана..." (наименование организации в штемпеле в соответствии с национальным законодательством).  ж) "Охрана отправителя" - при перевозке ВМ, не принадлежащих МО, МВД, Службе безопасности, и подлежащих в соответствии с положениями [пункта 3.9.2](#P1018) настоящих Правил непрерывному сопровождению и охране ВМ уполномоченными отправителем (получателем) ВМ проводниками;  з) "Охрана ж.д." - при перевозке не принадлежащих МО, МВД, Службе безопасности ВМ, которые на основании [пункта 3.9.3](#P1019) настоящих Правил и в соответствии с правилами перевозок грузов, подлежат на всем пути их следования непрерывному сопровождению и охране уполномоченным отправителем (получателем) отрядом охраны, относящимся к организации железной дороги, связанной с сопровождением и охраной перевозимых грузов, на основании соответствующего договора с отправителем (получателем).  При перевозке ВМ в сопровождении специалистов и одновременно подразделения охраны, предусмотренной в [абзацах е)](#P689), [ж)](#P690), [з)](#P691) настоящего пункта Правил, отправителем ВМ, наряду со штемпелем, предусмотренным в [подпункте д)](#P688), проставляется штемпель, предусмотренный, соответственно, в [абзаце е)](#P689) или [ж)](#P690), или [з)](#P691) этого пункта настоящих Правил. |
|  | Пункт 3.3.6 | Что должен приложить грузоотправитель к перевозочному документу на перевозку ВМ ? | К накладной должна быть приложена ответственным представителем отправителя (получателя) ВМ Декларация |
|  | Пункт 3.3.6 | Кто подписывает декларацию, прилагаемую к накладной на перевозку груза ВМ ? | ответственный представитель отправителя |
|  | Пункт 3.4.1 | С каким сроком до проведения очередного периодического ремонта запрещено производить погрузку вагонов грузами ВМ ? | Погрузка ВМ должна производиться в исправные и чистые, пригодные в коммерческом отношении для перевозки такого груза, вагоны:  - у которых до истечения межремонтного норматива по календарному сроку или по пробегу остается более норм, предусмотренных Инструкцией по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (Инструкция осмотрщику вагонов), утвержденной 50 заседанием Совета по железнодорожному транспорту; |
|  | Пункт 3.4.1 | Назовите толщину тормозных колодок вагонов в которые разрешена погрузка ВМ ? | оборудованные роликовыми колесными парами и композиционными тормозными колодками, имеющими толщину не менее 30 мм. |
|  | Пункт 3.4.3 | Не позднее, какого срока с момента окончания технического обслуживания разрешено производить начало погрузки ВМ в порожние вагоны и контейнеры ? | Начало погрузки опасных грузов в порожние вагоны и контейнеры, в том числе специализированные контейнеры-цистерны разрешается производить не позднее 24 часов с момента окончания технического обслуживания. |
|  | Пункт 3.4.3 | Кто определяет техническое состояние и пригодность под перевозку ВМ кузовов вагонов (пол, обшивка стен, крыша, двери, крышки люков) ? | Техническое состояние и пригодность под перевозку опасных грузов кузовов специализированных вагонов, корпусов контейнеров, а также их арматуры и оборудования определяет грузоотправитель. |
|  | Пункт 3.4.7 | В каких случаях при перевозке ВМ у вагонов должны быть выключены автотормоза ? | При наличии в настоящих Правилах в отношении ВМ, подлежащего к перевозке в осматриваемом вагоне, требования о необходимости выключения автотормоза на вагоне, работник, произведший осмотр технической пригодности этого вагона, должен перекрыть на этом вагоне разобщительный кран и закрепить его в таком положении проволокой. |
|  | Пункт 3.4.7 | Как произвести маневровую работу вагонов с ВМ, перевозка которых осуществляется с выключенными автотормозами, на станции, где согласно ТРА станции маневры производятся только с включенными тормозами (при формировании и расформировании составов)? | При наличии в Примечаниях к [таблицам П.10.1](#P57164) и [П.10.2 Приложения N 10](#P57339) к настоящим Правилам требования в отношении подлежащего к перевозке конкретного ВМ о необходимости выключения автотормоза у вагона, погрузка в который этого ВМ осуществлена на подъездном пути, указанное выключение автотормоза производится в порядке, установленном инструкцией по обслуживанию подъездного пути, с учетом, предусмотренного в [пункте 3.4.4](#P714) настоящих Правил соответствующего требования и способа закрепления тормозного крана вагона в необходимом положении.  местная инструкция о порядке работы с вагонами, загруженными ВМ.  В указанной инструкции должен быть с учетом местных условий предусмотрен перечень и порядок выполнения регламентных работ, в том числе:  - порядок выключения, включения автотормозов у вагонов с ВМ при проведении с ними маневровой работы; |
|  | Пункт 3.4.8 | Каким документом установлен порядок выключения автотормозов, извещения работников службы вагонного хозяйства о необходимости их выключения, а также дополнительные меры безопасности при производстве маневровой работы с такими вагонами на путях необщего пользования локомотивом перевозчика ? | инструкцией по обслуживанию подъездного пути, с учетом, предусмотренного в [пункте 3.4.4](#P714) настоящих Правил соответствующего требования и способа закрепления тормозного крана вагона в необходимом положении. |
|  | Пункт 3.4.10 | Разрешается ли следование в помещении для сопровождающих цельнометаллического специализированного вагона грузоотправителя, загруженного ВМ ? | Для проезда сопровождающих и охраняющих ВМ лиц может, согласно предусмотренному в [пункте 3.4.1](#P706) настоящих Правил положению, использоваться имеющаяся в вагоне переходная площадка или специально выделенный и оборудованный вагон.  Проезд сопровождающих ВМ уполномоченных лиц и/или подразделения охраны в загруженном ВМ вагоне допускается только в случае наличия в этом вагоне отдельного помещения, предназначенного для нахождения в нем указанных уполномоченных. Такой проезд в этом вагоне разрешается независимо от загруженного в него вида ВМ.  Указанное помещение должно быть оборудовано приборами отопления, исключающими выброс искр в атмосферу и обеспечивающими автоматическое выключение приборов, имеющих электрическое отопление при их неисправности, а также снабжено средствами пожаротушения по нормам, установленным отправителем (получателем) ВМ. Конструкция приборов отопления и место их установки должны быть согласованы с подразделениями, ведающими на железной дороге, вопросами пожарной безопасности и вагонного хозяйства.  Электрооборудование, установленное в специализированных для перевозки ВМ вагонах, должно быть во взрывобезопасном исполнении.  При наличии в указанных вагонах электрооборудования, внесение в перевозочные документы предусмотренной в [пункте 3.3.5](#P660) настоящих Правил отметки о наличии в вагоне печного отопления, не требуется.  Крытые грузовые вагоны, выделяемые для проезда сопровождающих ВМ уполномоченных лиц и/или подразделения охраны, оборудуются в установленном порядке.  Отправитель обязан проверить перед погрузкой наличие и исправность указанных приборов и средств. |
|  | Пункт 3.4.10 | Разрешается ли следование воинских караулов (нарядов) и сопровождающих специалистов в вагоне, загруженного ВМ ? | Проезд сопровождающих ВМ уполномоченных лиц и/или подразделения охраны в загруженном ВМ вагоне допускается только в случае наличия в этом вагоне отдельного помещения, предназначенного для нахождения в нем указанных уполномоченных. Такой проезд в этом вагоне разрешается независимо от загруженного в него вида ВМ. |
|  | Пункт 3.4.10 | Кем предоставляются и оборудуются крытые четырехосные вагоны для размещения специалистов, воинских караулов и охраны грузоотправителя при перевозке ВМ ? | Крытые грузовые вагоны, выделяемые для проезда сопровождающих ВМ уполномоченных лиц и/или подразделения охраны, оборудуются в установленном порядке. Отправитель обязан проверить перед погрузкой наличие и исправность указанных приборов и средств. |
|  | Пункт 3.4.10 | Могут ли для размещения и сопровождения грузов ВМ использоваться вагоны, принадлежащие грузоотправителю/грузополучателю ? | Перевозка ВМ по железным дорогам осуществляется в универсальных вагонах, независимо от их принадлежности, а также в не принадлежащих перевозчику специализированных вагонах, при условии наличия возможности, предусмотренной в НД на этот ВМ, а также утвержденного в порядке, предусмотренном в [пункте 3.1.17](#P504) настоящих Правил, способа размещения и крепления ВМ в крытом вагоне. |
|  | Пункт 3.4.11 | Требуется ли предъявление свидетельства о технической исправности вагонов и контейнеров при перевозке взрывчатых материалов ? | При согласованной перевозчиком перевозке ВМ в не принадлежащих ему специализированных вагонах, контейнерах отправитель перед каждой погрузкой ВМ должен предъявлять на станции отправления уполномоченному работнику перевозчика свидетельство о техническом состоянии таких вагонов, контейнеров, подтверждающее исправность кузова вагона, корпуса контейнера (включая их арматуру, запорно-предохранительные устройства, оборудование) и гарантирующее безопасную перевозку в них конкретного ВМ, по форме, предусмотренной в [Приложении N 9](#P57126) к настоящим Правилам. |
|  | Пункты 3.5.1, 3.5.2 | На каких путях может производиться погрузка (выгрузка) ВМ ? | Погрузка, выгрузка, перегрузка ВМ должны производиться только на подъездных путях, принадлежащих отправителям (получателям) или арендованных ими и имеющих соответствующие склады, другие обустройства, обеспечивающие своевременность и безопасность проведения указанных грузовых операций с этими ВМ.  Погрузка, выгрузка, перегрузка ВМ, принадлежащих МО, МВД, Службе безопасности (кроме грузов с условными номерами 101, 115, 119, 121, 125, 126, 128, 130, 133, 134, 137, 141, 143, 148, 150, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 180, 182, 199, 301, 320), может производиться в специально выделенных для этой цели местах на территориях станций, перечень которых согласовывается, утверждается и объявляется в соответствии с порядком, предусмотренным в [пункте 3 Приложения N 12](#P60668) к настоящим Правилам. |
|  | Пункт 3.5.3 | Чьими средствами и силами производится погрузка и выгрузка вагонов с ВМ на специально выделенных открытых площадках железнодорожных станций ? | Погрузка, выгрузка, перегрузка ВМ, в том числе перевозимых мелкими отправками, в/из вагонов, контейнеров на подъездных путях, а также на предусмотренных в [пункте 3.5.2](#P735) настоящих Правил специально выделенных на территориях станций местах, производится круглосуточно силами и средствами отправителя (получателя) таких ВМ в соответствии с требованиями, предусмотренными в [Приложении N 12](#P60656) к настоящим Правилам. |
|  | Пункт 3.5.4 | Что обязаны сообщить грузоотправители (грузополучатели) начальнику станции до начала работ по погрузке и выгрузке на специально выделенных открытых площадках станций вагонов с ВМ, принадлежащих министерствам обороны, внутренних дел, службе безопасности ? | Технический осмотр и определение пригодности ходовых частей, колесных пар, буксового узла, рамы вагона, тормозных и ударно-тяговых устройств подвижного состава, принадлежащего грузоотправителям (грузополучателям) или арендованного ими, производится работниками вагонного хозяйства железных дорог по заявке грузоотправителя, подаваемой начальнику станции письменно или регистрируемой телефонограммой.  Подтверждением согласования даты погрузки ВМ является отметка уполномоченного работника перевозчика в порядке, предусмотренном национальными правилами перевозок грузов в графе 15 "Наименование груза" листа N 4 предварительно оформленной отправителем ВМ транспортной железнодорожной накладной (далее - накладная) с указанием даты погрузки, времени завоза, начала и окончания погрузочных операций, если иное не предусмотрено международными правилами или национальным законодательством.  В соответствии с согласованной перевозчиком заявкой, а также датой завоза и погрузки ВМ, отправитель не позднее, чем за 24 часа до начала погрузки таких ВМ, если иное не предусмотрено правилами перевозок грузов, оформляет и представляет перевозчику в порядке, предусмотренном настоящими Правилами, правилами перевозок грузов, а также в соответствии с утвержденным на 30 заседании Совета по железнодорожному транспорту Порядком оформления перевозочных документов при перевозке воинских грузов и опасных грузов класса 1 (Взрывчатые материалы), оригинал накладной на каждую повагонную, контейнерную отправку ВМ, на порожние вагоны, предназначенные для прикрытия вагонов с ВМ, на вагоны, предназначенные для проезда сопровождающих ВМ уполномоченных лиц и/или подразделений охраны.  Время завоза ВМ на станцию отправления для погрузки согласовывается отправителем также:  - с соответствующим подразделением военных сообщений - в отношении ВМ, принадлежащих МО;  - с ОСП МВД - в отношении ВМ, принадлежащих МВД, Службе безопасности. |
|  | Пункт 3.5.10 | Не позднее какого срока с момента прибытия грузополучатель обязан принять вагоны с ВМ ? | Получатель ВМ обязан принять вагоны с ВМ, в том числе в контейнерах, не позднее, чем через 2 часа, с момента получения от станции уведомления о прибытии ВМ и готовности подачи вагонов для выгрузки этого груза. |
|  | Пункт 3.6.1 | Разрешается ли включать вагоны с ВМ в тяжеловесные поезда ? | Перевозка ВМ в вагонах, контейнерах осуществляется отправками, сформированными с учетом необходимости обеспечения требуемого прикрытия таких вагонов, в предусмотренные графиком движения грузовые, в том числе в тяжеловесные, поезда с соблюдением норм по весу и длине поезда. |
|  | Пункт 3.6.1 | В каких поездах запрещена перевозка ВМ ? | Запрещается:  а) Перевозка ВМ в составе поездов:  - пассажирских и почтово-багажных (кроме перевозок табельного оружия и боеприпасов к нему), а также уполномоченных для сопровождения ВМ лиц и/или подразделений охраны;  - "людских", а также имеющих в составе поезда (кроме эшелонов) отдельные вагоны с людьми (кроме вагонов, в которых находится личный состав эшелона);  - "соединенных";  - имеющих вагоны с негабаритными грузами верхней третьей, нижней третьей и больших более высоких степеней, боковой четвертой и более высоких степеней негабаритности;  - имеющих длину, превышающую длину, установленную графиком движения таких поездов;  - ближних назначений, если по плану формирования для отправки этих вагонов предусмотрены более дальние поезда;  б) Прицепка к воинскому людскому поезду не принадлежащих эшелону вагонов с ВМ, негабаритными, радиоактивными грузами, а также цистерн с кислотами, сжиженными газами и из-под сжиженных газов, с легковоспламеняющимися жидкостями. |
|  | Пункты 3.6.7, 3.6.14 | На каком расстоянии от охраняемого вагона или группы вагонов с ВМ, подлежащих сопровождению нарядами военизированной охраны, должен находиться наряд охраны ?  Какие вагоны могут быть использованы в качестве прикрытия при сопровождении вагонов с ВМ ? | Вагоны с сопровождающими и охраняющими ВМ лицами размещаются на том же или на смежном с ним пути на расстоянии не более 50 метров от сопровождаемых ими вагонов с ВМ с учетом предусмотренного в [пункте 3.6.11](#P914) настоящих Правил ограждения охранными башмаками вагонов с ВМ.  Вагоны ("теплушки") с сопровождающими ВМ уполномоченными лицами и/или подразделениями охраны могут использоваться в качестве прикрытия вагонов с ВМ (кроме ВМ с условными номерами, указанными в [пункте 3.9.2](#P1018) настоящих Правил) при условии постановки их не ближе второго вагона от вагонов с ВМ.  В качестве прикрытия в поездах, в которых следуют вагоны с ВМ, должны ставиться вагоны с неопасными грузами, в том числе в контейнерах, или порожние вагоны, неочищенные вагоны-цистерны из-под неопасных грузов.  При этом, порожние или груженые платформы, в том числе указанные в [табл. 1](#P854) настоящих Правил, а также транспортеры, размещаются от вагонов с ВМ не ближе второго вагона. |
|  | Пункт 3.6.5 | Куда (считая от головы поеза) на станции формирования ставятся вагоны с легковоспламеняющимися жидкостями при наличии вагонов с ВМ ? | Вагоны с ВМ, а также контейнеры с ВМ, размещаются в формируемом составе поезда (считая от головы поезда) перед вагонами с легковоспламеняющимися жидкостями. |
|  | Пункт 3.6.9 | Чем должен быть обязательно оборудован маневровый локомотив и обеспечен составитель поездов при производстве маневровой работы с вагонами, загруженными  ВМ ? | Маневровый локомотив, осуществляющий маневровую работу, с вагонами загруженными ВМ, должен быть оборудован радиосвязью.  Составитель поездов, участвующий в проведении таких маневров, должен иметь исправное носимое переговорное устройство. |
|  | Пункт 3.6.10 | Можно ли пропускать вагоны с ВМ, имеющие штемпель «Не спускать с горки», через сортировочную горку ? | Пропуск этих вагонов через горку должен производиться только с отдельным локомотивом. |
|  | Пункт 3.6.10 | Максимально допустимая скорость соударения вагонов с ВМ при их сцеплении с другими вагонами или с локомотивом ? | . Скорость соударения вагонов с ВМ при их сцеплении с другими вагонами или с локомотивом не должна превышать 3 км/час. |
|  | Пункт 3.6.10 | Способы производства маневров вагонов с ВМ, имеющие штемпель «Не спускать с горки» ? | Если в перевозочных документах на вагоны с ВМ или на вагоны из состава транспорта имеется штемпель "Не спускать с горки", то маневры с ними должны проводиться способами "осаживания" или "съема" указанных вагонов локомотивом со стороны подгорочного парка с соблюдением норм прикрытия с особой осторожностью, без "толчков" и резких остановок |
|  | Пункт 3.6.10 | Расскажите как должны быть ограждены вагоны с ВМ после постановки на сортировочные пути со стороны горки или вытяжки ? | После постановки на сортировочные пути эти вагоны должны немедленно ограждаться со стороны горки, полугорки, "вытяжки" двумя охранными тормозными башмаками, устанавливаемыми "в шахматном порядке" на оба рельса через 25 метров друг от друга таким образом, чтобы общее расстояние от ограждаемых вагонов с ВМ до тормозного башмака, расположенного первым от парковой тормозной позиции, было не менее 50 метров. |
|  | Пункт 3.6.10 | Минимальное расстояние от ограждаемых вагонов с ВМ до тормозного башмака, расположенного первым от сортировочного устройства после постановки на сортировочные пути ? | После постановки на сортировочные пути эти вагоны должны немедленно ограждаться со стороны горки, полугорки, "вытяжки" двумя охранными тормозными башмаками, устанавливаемыми "в шахматном порядке" на оба рельса через 25 метров друг от друга таким образом, чтобы общее расстояние от ограждаемых вагонов с ВМ до тормозного башмака, расположенного первым от парковой тормозной позиции, было не менее 50 метров. |
|  | Пункт 3.6.10 | Как должны направляться последующие отцепы, если расстояние от вагонов с ВМ до конца парковой тормозной позиции со стороны горки менее 50 м ? | Если расстояние от вагона с ВМ до конца парковой тормозной позиции составляет менее 50 метров, но более 25 метров, охранные башмаки должны устанавливаться на оба рельса на расстоянии 25 метров от ограждаемого вагона с ВМ.  Если расстояние от вагона с ВМ до конца парковой тормозной позиции составляет менее 25 метров, то охранные башмаки должны устанавливаться на оба рельса перед концом парковой тормозной позиции со стороны охраняемого вагона с ВМ.  Последующие "отцепы" из вагонов, направляемые на эти пути, должны быть остановлены до места расположения охранных тормозных башмаков с накоплением группы, состоящей не менее, чем из 10 вагонов. Нормальный режим роспуска вагонов или их направление при маневрах "толчками" может восстанавливаться только после того, как вагоны с ВМ (включая вагоны, относящиеся к транспорту) соединены с вагонами указанной группы и находятся под ее прикрытием. |
|  | Пункт 3.6.11 | Максимально допустимая скорость соударения вагона загруженного ВМ, не имеющего штемпеля «Не спускать с горки», при сцеплении с другими вагонами ? | Вагоны с ВМ, в перевозочных документах на которые отсутствует штемпель "Не спускать с горки", допускаются к роспуску с горок и производству маневров "толчками". Скорость соударения таких вагонов при сцеплении с другими вагонами не должна превышать 5 км/час. |
|  | Пункт 3.6.11 | Должны ли информировать дежурные по станции, маневровые диспетчеры или дежурные по горке регулировщиков скорости движения вагонов, составителей поездов об отцепах или маневровой работе с вагонами, загруженными ВМ ? | В процессе такого роспуска дежурный по горке (оператор "распорядительного поста") или "горочный составитель" должен информировать операторов "исполнительных постов", регулировщиков скорости движения вагонов, дежурных "стрелочных постов" о каждом, готовящемся к спуску "отцепе" с вагонами, загруженными ВМ. |
|  | Пункт 3.6.17 | Запрещается или разрешается производить на вагонах с ВМ какие-либо меловые отметки и надписи о станции погрузки и выгрузке или характере груза ? | Запрещается наносить на вагоны, контейнеры с ВМ какие-либо меловые отметки и надписи, касающиеся наименований станций погрузки, сортировки, и выгрузки, а также характера этих ВМ. |
|  | Пункт 3.7.3 | Должен ли дежурный по станции сообщать заблаговременно поездному диспетчеру о наличии вагонов с ВМ в составе сформированного поезда ? | При передаче сообщений на соседнюю станцию и поездному диспетчеру о таких поездах дежурный по станции должен наряду с номером поезда также назвать (указать) буквы "ВМ". |
|  | Пункт 3.7.4 | Какие буквы добавляются к номеру поезда при наличии в нем вагонов с ВМ ? | буквы "ВМ". |
|  | Пункт 3.7.6 | Кому запрещается передавать сведения о поездах и вагонах с ВМ ? | Запрещается передавать сведения о поездах и вагонах с ВМ лицам, не предусмотренным настоящими Правилами. |
|  | Пункт 3.7.7 | На какие пути должны приниматься поезда, в составе которых имеются вагоны с ВМ ? | Поезда, в составе которых имеются вагоны с ВМ, должны приниматься на специально выделенные пути, указанные в ТРА станции |
|  | Пункт 3.8.2 | Разрешается ли разъединение вагонов с ВМ в эшелонах (транспортах) в пути следования при обнаружении коммерческих или технических неисправностей у одного из вагонов ? | При обнаружении возникших в пути следования эшелона, транспорта, в том числе состоящего из секций (сцепов), а также группы вагонов или одиночного вагона с ВМ, технических неисправностей вагона(-ов) с ВМ, либо ослабления или обрыва крепления, смещения груза, других коммерческих неисправностей, такой эшелон, транспорт, группа вагонов, одиночный вагон должны быть задержаны для устранения указанных неисправностей или замены неисправного(-ых) вагона(-ов) на исправный(-е). |
|  | Пункт 3.10.1 | Можно ли перевозить ВМ и другие опасные грузы в составе воинских эшелонов на открытом подвижном составе в кузовах автомашин и тормозных прицепах ? | В составе эшелона, транспорта ВМ могут перевозиться в размещенных в вагонах открытого типа, кузовах автомашин, на бронетанковой технике, самоходных артиллерийских установках (далее - артустановка), тягачах, и оснащенных тормозной системой прицепах в контейнерах и иных емкостях, а также на транспортных тележках и полуприцепах автопоездов (при размещении всего автопоезда на одном вагоне). |
|  | Пункт 3.10.2 | С кем должны быть согласованы чертежи и пояснительные записки с расчетами на перевозку техники с ВМ, принадлежащей воинскому эшелону, способ размещения и крепления которой не предусмотрен техническими условиями ? | Схемы размещения и крепления ВМ в вагонах и контейнерах разрабатываются отправителями этих ВМ и утверждаются в соответствии с национальным законодательством.  Размещение и крепление указанной техники, артустановок и автотехники, с ВМ, способ размещения и крепления которых не предусмотрен указанными наставлениями, должна производиться по чертежам, разработанным отправителем в соответствии с требованиями технических условий размещения и крепления грузов.  На чертежах и в пояснительной записке с расчетами должны быть подписи о согласовании их с МО.  Начальник станции или его заместитель лично проверяет соответствие фактического размещения и крепления по представленным чертежам. |
|  | Пункт 3.10.4 | Требуется ли прикрытие при перевозке вагонов с ВМ, размещенными в танках, бронетранспортерах и другой закрытой технике ? | Принадлежащие эшелону платформы и полувагоны с автомашинами, автопоездами, автоцистернами и другими специальными емкостями, а также бронетранспортерами открытого типа, в которые погружены ВМ, при следовании в поезде должны иметь прикрытие согласно [пунктам 3.6.6](#P848) - [3.6.8](#P906) настоящих Правил. |
|  | Пункт 4.1.5 | Кто несет ответственность за соответствие тары, маркировки и условий перевозки радиационных грузов? | Всю ответственность за соответствие тары и маркировки радиационных грузов требованиям соответствующих стандартов и настоящих Правил, а также за определение условий перевозки (в соответствии с Правилами или как неопасного груза) несет грузоотправитель в соответствии с действующим законодательством. |
|  | Пункт 4.3.10 | Имеет ли право железная дорога произвести контрольную дозиметрическую проверку при приеме радиационных упаковок ? | При приеме радиационных упаковок железная дорога может произвести контрольную дозиметрическую проверку и при обнаружении несоответствия полученных результатов с данными сопроводительных документов имеет право отказать в приеме их к перевозке. |
| Правила перевозок жидких грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума, утвержденные протоколом заседания Совета  по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества  от 21-22 мая 2009 № 50 | Пункт 1.2.2 | Дайте определение вагона-цистерны ? | Вагон-цистерна - вагон, предназначенный для перевозки и хранения газообразных, жидких, порошкообразных или гранулированных веществ, кузовом которого является котел. |
|  | Пункт 1.2.19 | Что такое «Номер ООН» ? | Номер ООН - четырехзначный идентификационный номер вещества или изделия, указанный в Типовых правилах перевозки опасных грузов ООН. |
|  | Пункт 1.4 | Какие грузы допускается перевозить наливом в вагонах-цистернах ? | Опасные грузы допускаются к перевозке наливом в вагонах-цистернах, если они поименованы в Алфавитном указателе опасных грузов, допущенных к перевозке железнодорожным транспортом (далее - Алфавитный указатель опасных грузов) [(Приложение 2](#Par1433) к Правилам перевозок опасных грузов по железным дорогам), и в графе "Род вагона, тип контейнера" для них проставлена запись "ВЦ".  Неопасные грузы допускаются к перевозке наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума, если они поименованы в Алфавитном указателе неопасных грузов, допущенных к перевозке наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа (далее - Алфавитный указатель неопасных грузов) [(Приложение 1](#Par650) к настоящим Правилам).  Пищевые грузы, поименованные в Алфавитном указателе неопасных грузов [(Приложение 1](#Par650) к настоящим Правилам), допускаются к перевозке наливом в вагонах-цистернах с соблюдением дополнительных условий, предусмотренных разделом 6. |
|  | Пункт 1.4 | В каких случаях могут устанавливаться особые условия перевозки ? | В случае, если груз не может быть отнесен отправителем к грузам, поименованным в вышеуказанных алфавитных указателях, а также вследствие особых обстоятельств (свойства груза, его состояние или предлагаемые грузоотправителем условия перевозок не предусмотрены настоящими Правилами), для данного груза могут устанавливаться особые условия перевозки. Перевозка грузов на особых условиях во внутригосударственном сообщении определяется национальным законодательством. В международном сообщении перевозка грузов на особых условиях устанавливается порядком, предусмотренным [Соглашением](consultantplus://offline/ref=BE619D06828CC0FC35AC7A64B4E5EE5C5D57C428D2E31B2E163A6AACAAD74BB7QCK) о перевозке грузов на особых условиях, утвержденном на 15-м заседании Совета по железнодорожному транспорту 05.04.1996 г. |
|  | Пункт 3.1.2 | Какими документами устанавливается порядок налива и слива жидких опасных грузов, перевозимых в специальных (специализированных) вагонах-цистернах ? | Порядок налива и слива жидких опасных грузов и пищевых продуктов, перевозимых в специальных (специализированных) вагонах-цистернах, устанавливается руководством по эксплуатации специального (специализированного) вагона-цистерны, а также инструкциями, разрабатываемыми предприятиями-отправителями или получателями этих грузов. |
|  | Пункт 3.1.3 | Какой документ, гарантирующий безопасность перевозки конкретного опасного груза, грузоотправитель представляет уполномоченному лицу перевозчика одновременно с техническим осмотром ? | При перевозке в собственном или арендованном вагоне-цистерне грузоотправитель одновременно представляет железной дороге свидетельство о техническом состоянии вагона-цистерны для перевозки опасного груза, подтверждающее техническую исправность котла, арматуры и универсального сливного прибора, гарантирующее безопасность перевозки конкретного опасного груза [(Приложение 2](#Par1433) к настоящим Правилам). Номер свидетельства отмечается в книге формы ВУ-14. |
|  | Пункт 3.1.3 | Не позднее какого срока разрешается производить начало погрузки опасных грузов в порожние вагоны – цистерны ? | Начало погрузки опасных грузов в порожние вагоны-цистерны разрешается производить не позднее 24 часов с момента окончания технического обслуживания. |
|  | Пункт 3.1.6 | Допускается ли эксплуатация вагонов – цистерн без знаков опасности, надписей, трафаретов и отличительной окраски ? | Эксплуатация вагонов-цистерн на железных дорогах без знаков опасности, надписей, трафаретов и отличительной окраски не допускается. |
|  | Пункты 3.2., 3.3.1 | Где производится налив и слив грузов, перевозимых в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа ? | Налив грузов, перевозимых в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа, производится на местах необщего пользования.  Места налива должны быть оборудованы взрывобезопасным освещением, обеспечивающим производство работ круглосуточно, а также снабжены противопожарными средствами в соответствии с установленными нормами. В местах налива легковоспламеняющихся жидкостей, не оборудованных электрическим освещением, в качестве осветительных приборов непосредственно у мест проведения указанных операций разрешается применять только электрические аккумуляторные фонари во взрывобезопасном исполнении. Курение и использование открытого огня на расстоянии ближе 100 м от мест налива опасных грузов запрещается.  Слив грузов, перевозимых в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа, производится на местах необщего пользования.  Места слива должны быть оборудованы взрывобезопасным освещением, обеспечивающим производство работ круглосуточно, а также снабжены противопожарными средствами в соответствии с установленными нормами. В местах слива легковоспламеняющихся жидкостей, не оборудованных электрическим освещением, в качестве осветительных приборов непосредственно у мест проведения указанных операций разрешается применять только электрические аккумуляторные фонари во взрывобезопасном исполнении. Курение и использование открытого огня на расстоянии ближе 100 м от мест слива опасных грузов запрещается. |
|  | Пункт 3.2.3 | Какие требования, предъявляются к цистернам для перевозки грузов наливом ? | Под налив должны подаваться исправные вагоны-цистерны и вагоны бункерного типа, соответствующие роду наливаемого продукта согласно Алфавитному указателю опасных грузов (Приложение 2 к Правилам перевозок опасных грузов по железным дорогам), Алфавитному указателю неопасных грузов [(Приложение 1](#Par650) к настоящим Правилам). Специальные и специализированные вагоны-цистерны разрешается использовать для перевозки только тех грузов, для которых они предназначены.  Разрешение на перевозку опасного груза в цистерне, не предназначенной для его перевозки, выдается установленным порядком железнодорожной администрацией страны отправления на основании ходатайства грузоотправителя с приложением материалов, документов, предусмотренных в п. 1.4. |
|  | Пункт 3.2.5 | Чьими средствами и за чей счет производится подготовка цистерн под налив ? | Подготовка под налив специальных (специализированных) вагонов-цистерн производится средствами и за счет грузоотправителя или другой организацией, выполняющей эти работы по договору с грузоотправителем. |
|  | Пункт 3.2.6 | Кто определяет пригодность цистерн в коммерческом отношении ? | Пригодность вагонов-цистерн и вагонов бункерного типа для перевозки конкретного груза в коммерческом отношении определяет грузоотправитель, который несет ответственность в соответствии с действующим законодательством за порчу груза в результате налива в несоответствующий или неочищенный вагон-цистерну, вагон бункерного типа, а также за последствия неправильного их использования. |
|  | Пункт 3.2.9 | В каких случаях не допускается налив груза в вагоны-цистерны ? | Не допускается налив груза в вагоны-цистерны, вагоны бункерного типа в случаях:  - если до истечения межремонтного норматива по календарному сроку или по пробегу остается менее норм, предусмотренных [Инструкцией](consultantplus://offline/ref=BE619D06828CC0FC35AC7A64B4E5EE5C5D57C428D3E21C23163A6AACAAD74BB7QCK) по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (Инструкция осмотрщику вагонов), утвержденной пятидесятым заседанием Совета по железнодорожному транспорту;  - если до наступления срока технического освидетельствования котла и арматуры остается менее 30 суток;  - отсутствия ясной видимости номера вагона, табличек завода-изготовителя;  - отсутствия или неисправности наружных лестниц (если они предусмотрены конструкцией вагона), переходных мостиков, рабочих площадок и их ограждений;  - течи котла вагона-цистерны, бункера вагона, неисправности запорно-предохранительной и сливоналивной арматуры, наличия пробоины паровой рубашки вагона-цистерны, вагона бункерного типа;  - наличия трещин, вмятин и других дефектов котла;  - трещины на крышках загрузочных и сливных люков;  - отсутствия или неисправности двух рядом стоящих (либо трех и более) откидных болтов для крепления крышки загрузочного люка колпака вагона-цистерны, отсутствия проушины для пломбирования крышки люка;  - отсутствия на крышке загрузочного люка вагона-цистерны уплотнительной прокладки.  (пункт дан в редакции, утв. на [58-м](consultantplus://offline/ref=62CB38B756A420818EE82A055F862EDE79EAF51596FC3B6084C045A0B49D1443BD9D7E2117804C58A7C9C0QFK) заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества) |
|  | Пункт 3.2.16 | Для каких грузов могут использоваться вагоны бункерного типа ? | Вагоны бункерного типа могут использоваться только для перевозки нефтебитума твердых марок. |
|  | Пункт 3.2.17 | Какую температуру груза нельзя превышать при наливе вагонов бункерного типа ? | Температура наливаемого груза не должна превышать 150°С. |
|  | Пункт 3.2.19 | Назовите способы определения массы грузов, перевозимых наливом в цистернах ? | Масса грузов, перевозимых наливом в вагонах-цистернах, определяется путем взвешивания или расчетным способом (замер высоты налива и объема груза с последующим определением массы). |
|  | Пункт 3.2.23 | Что обязан сделать грузоотправитель после окончания налива цистерны ? | По окончании налива грузоотправитель обязан:  - установить уплотнительную прокладку из материала, не вступающего в реакцию с перевозимым грузом, соответствующую диаметру крышки;  - герметично закрыть крышки загрузочного люка, бункера, сливоналивной арматуры, заглушек;  - опломбировать вагон-цистерну;  - удалить возникшие при наливе груза загрязнения с наружной поверхности котла (бункера), рамы, ходовых частей, тормозного оборудования вагона-цистерны (вагона бункерного типа);  - нанести знаки опасности, оранжевые таблички, надписи в соответствии с Приложением 6 к Правилам перевозок опасных грузов по железным дорогам;  - проверить наличие трафаретов и отличительной окраски согласно настоящим Правилам;  - при необходимости восстановить видимость трафаретов и маркировки на вагоне-цистерне.  В случае нарушения требований, изложенных в настоящем пункте, железная дорога имеет право не принимать от грузоотправителя вагон-цистерну или вагон бункерного типа до устранения выявленных нарушений. |
|  | Пункт 3.3.2 | В каком случае запрещено производить слив груза через нижний сливной прибор из-за возможности возникновения недопустимого вакуума в котле цистерны ? | Запрещается производить слив груза через нижний сливной прибор при закрытой крышке верхнего люка из-за возможности возникновения недопустимого вакуума в котле вагона-цистерны. |
|  | Пункт 3.3.7 | При наличии какого остатка (по замеру под колпаком цистерн с верхним сливом) нефтепродукты считаются полностью слитыми ? | Слив грузов из вагонов-цистерн и вагонов бункерного типа должен производиться полностью с удалением вязких продуктов с внутренней поверхности котла и бункера. Нефтепродукты считаются полностью слитыми из вагонов-цистерн с верхним сливом при наличии остатка не более 10 мм (по замеру под колпаком), в вагонах бункерного типа допускается остаток не более 30 мм (по замеру в средней части бункера). По соглашению между отправителем и получателем очистка внутренней поверхности собственных (арендованных) вагонов-цистерн может не производиться. |
|  | Пункт 3.3.8 | Действия при обнаружении на станции назначения после слива груза цистерн и вагонов бункерного типа с неочищенной поверхностью котла (бункера) ? | Железная дорога может проверить полноту слива вагонов-цистерн и вагонов бункерного типа. Проверка полноты слива вагонов-цистерн, отправляемых после слива за пломбами грузополучателя по полным перевозочным документам, не производится. При обнаружении на станции назначения после слива груза вагонов-цистерн и вагонов бункерного типа с остатками груза, а также с неочищенной внешней поверхностью котла (бункера) составляется акт общей формы и вагоны-цистерны, вагоны бункерного типа с остатками груза возвращаются получателю для очистки, если иное не предусмотрено национальным законодательством. |
|  | Пункт 3.3.9 | Что обязан сделать грузополучатель после слива (выгрузки) груза из цистерны ? | После слива (выгрузки) груза из вагона-цистерны, вагона бункерного типа грузополучатель обязан:  - полностью очистить котел (бункер) от остатков груза, грязи, льда, шлама;  - очистить наружную поверхность котла (бункера), рамы, ходовых частей, тормозного оборудования, а также трафареты на вагоне-цистерне;  - установить в транспортное положение детали сливоналивной, запорно-предохранительной арматуры, другого оборудования вагона-цистерны, плотно закрыть клапаны и заглушки сливного прибора;  - когда котел вагона-цистерны остыл после разогрева, установить на место уплотнительную прокладку, плотно закрыть крышку люка вагона-цистерны;  - установить и закрепить без перекоса как по отношению к плоскости рамы, так и по отношению друг к другу бункеры вагона бункерного типа;  - снять знаки опасности и оранжевую табличку, если вагон-цистерна после перевозки опасного груза очищен и промыт;  - опломбировать порожний вагон-цистерну, если он в соответствии с настоящими Правилами должен возвращаться по полным перевозочным документам.  Если после выгрузки опасного груза очистка, промывка вагона-цистерны не производились - восстановить до ясной видимости знаки опасности и оранжевые таблички.  При нарушении требований, изложенных в настоящем пункте, железная дорога имеет право не принимать от грузополучателей вагоны-цистерны и вагоны бункерного типа до устранения выявленных нарушений. |
|  | Пункт 3.3.11 | На каких условиях осуществляется перевозка порожних непромытых цистерн ? | Перевозка порожних непромытых вагонов-цистерн после слива нефти и нефтепродуктов осуществляется на условиях ранее перевозившегося в них опасного груза по пересылочным накладным в соответствии с разделом 3.5. Знаки опасности и оранжевые таблички с таких вагонов-цистерн после выгрузки не снимаются.  Перевозка порожних непромытых вагонов-цистерн после слива других грузов осуществляется на условиях ранее перевозившегося в них опасного груза по полным перевозочным документам в соответствии с разделом 3.5. Знаки опасности и оранжевые таблички с таких вагонов-цистерн после выгрузки не снимаются.  В случае промывки вагонов-цистерн на промывочно-пропарочных станциях (пунктах) снятие знаков опасности и оранжевых табличек производится на промывочно-пропарочных станциях (пунктах) в соответствии с договорами, заключенными с учетом требований национального законодательства. |
|  | Пункт 3.4.5 | На кого возложена обязанность по окраске цистерн, нанесению на них маркировки об опасности, отличительных полос и трафаретов о наименовании груза ? | Окраска вагонов-цистерн, нанесение на них маркировки об опасности, отличительных полос и трафаретов о наименовании груза должны осуществляться: новых вагонов-цистерн - предприятием-изготовителем, а находящихся в эксплуатации - их собственником или арендатором.  Отличительная окраска котлов, а также все необходимые надписи и трафареты, предусмотренные настоящими Правилами, наносятся на вагоны-цистерны красками. Знаки и надписи на вагонах осуществляются в соответствии с альбомом-справочником "Знаки и надписи на вагонах грузового парка колеи 1520 мм N 632-2000 ПКБ ЦВ", утвержденным Комиссией Совета по железнодорожному транспорту 25.04.2001. |
|  | Пункт 3.4.8 | Какую отличительную полосу или полосы должны иметь цистерны, предназначенные для перевозки пищевых грузов ? | Вагоны-цистерны, предназначенные для перевозки пищевых грузов, должны иметь по всей длине котла с обеих сторон по две полосы красного цвета шириной каждая 100 мм (промежуток между полосами 500 мм). В промежутке между полосами вправо от середины котла высотой букв 126 мм наносится черной краской трафарет с наименованием груза. |
|  | Пункт 3.5.3 | Какую отметку необходимо сделать грузоотправителю в графе «заявления отправителя» при оформлении перевозочных документов на перевозку опасных грузов ? | При оформлении перевозочных документов на перевозку опасных грузов грузоотправитель в соответствующей графе накладной (заявления отправителя) делает отметку: "Вагон (котел) и арматура исправны и соответствуют установленным требованиям." |
|  | Пункт 3.5.4 | Требуется ли приложение грузоотправителем паспорта качества на груз при перевозке нефтепродуктов ? | К каждой накладной на перевозку нефтепродуктов отправитель должен приложить паспорт качества (сертификат соответствия) на груз, если иное не предусмотрено соглашением с получателем. |
|  | Пункт 3.5.4 | Необходимое количество экземпляров паспорта качества на груз, прикладываемое грузоотправителем к каждой накладной, при перевозке нефтепродуктов маршрутами и группами вагонов по одному перевозочному документу ? | При перевозке нефтепродуктов маршрутами и группами вагонов по одной накладной паспорт качества (сертификат соответствия) прикладывается в количестве не менее пяти экземпляров, которые используются в случаях отцепки вагонов-цистерн (например, при "распылении" или из-за технической неисправности). |
|  | Пункт 3.5.6,  3.5.7, 3.5.8 | Особенности заполнения перевозочных документов на цистерны ? | Собственные или арендованные вагоны-цистерны и вагоны бункерного типа в порожнем состоянии перевозятся по полным перевозочным документам.  При этом в графе накладной "Наименование груза" отправитель порожнего вагона-цистерны указывает (после его очистки и промывки):  "Порожний вагон-цистерна из-под перевозки \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (указывается номер ООН, полное наименование груза)  Прибывшего по накладной N\_\_\_\_\_\_ со станции \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (указывается железнодорожная станция и железная дорога)  полностью слит, очищен/промыт/нейтрализован (ненужное зачеркнуть)".  При перевозке неочищенных вагонов-цистерн в накладной в графе "Наименование груза" должно быть указано: "Порожний вагон-цистерна", за которыми должны следовать слова "Последний груз" вместе с информацией о последнем перевозившемся грузе: код опасности/номер ООН, наименование груза в соответствии с Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам, знаки опасности, причем дополнительный знак опасности указывается в скобках, номер аварийной карточки".  (Абзац дан в ред., утв. на [64-м](consultantplus://offline/ref=62CB38B756A420818EE82A055F862EDE79EAF51492FE3C6484C045A0B49D1443BD9D7E2117804C59A0C9C0Q2K) заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества от 18-19.05.2016)  Например:  Порожний вагон-цистерна, последний груз: 33/ООН 3295 УГЛЕВОДОРОДЫ ЖИДКИЕ, Н.У.К. (1,2,3-Триметилбензол), 3, АК 328. Необходимые штемпеля: "Прикрытие 3/0-0-1-0", "Легко воспламеняется" проставляются в верхней части накладной.  (Абзац дан в ред., утв. на [64-м](consultantplus://offline/ref=62CB38B756A420818EE82A055F862EDE79EAF51492FE3C6484C045A0B49D1443BD9D7E2117804C59A0C9C0Q2K) заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества от 18-19.05.2016)  Порожние вагоны-цистерны, следующие по полным перевозочным документам, пломбируются отправителем.  Порожние вагоны-цистерны и вагоны бункерного типа, кроме собственных и арендованных, перевозятся по пересылочным накладным. Пересылочную накладную отправитель порожнего вагона-цистерны составляет на каждый вагон-цистерну, вагон бункерного типа и предъявляет ее станции одновременно с уведомлением об окончании слива. Без предъявления пересылочной накладной станция вагоны-цистерны, вагоны бункерного типа не принимает.  Перевозка порожних вагонов-цистерн из-под слива светлых нефтепродуктов осуществляется по пересылочным накладным формы ГУ-27дс, а перевозка порожних вагонов-цистерн из-под слива темных нефтепродуктов и вагонов бункерного типа - по пересылочным накладным формы ГУ-27дт. Формы пересылочных накладных приведены в [Приложении 6](#Par2180) к настоящим Правилам. Указанные накладные могут иметь определенные отличия в соответствии с требованиями национального законодательства.  Форма пересылочной накладной определяется на основании сведений о перевозимом грузе согласно Алфавитному указателю опасных грузов (Приложение 2 к Правилам перевозок опасных грузов по железным дорогам).  При перевозке неочищенных вагонов-цистерн по пересылочным накладным в графе после наименования последнего перевозимого груза указывается: код груза, код опасности/номер ООН, знаки опасности, причем дополнительный знак опасности указывается в скобках, номер аварийной карточки. Необходимые штемпели проставляются чернилами красного цвета в верхней части пересылочной накладной.  Одновременно с пересылочной накладной отправитель порожнего вагона-цистерны заполняет корешок пересылочной накладной, остающийся на станции отправления порожнего вагона.  Станция, получив от отправителя порожнего вагона-цистерны пересылочную накладную, проверяет правильность ее заполнения, наличие подписи и печати (штемпеля) отправителя в графе, подтверждающей полноту слива и очистки вагона-цистерны.  При выявлении остатков груза оборотная сторона пересылочной накладной, содержащая результаты осмотра порожнего вагона-цистерны или вагона бункерного типа, заполняется на станции новой погрузки. |
|  | Пункт 3.5.9 | В каком случае должен оформляться акт о недосливе вагона-цистерны, обнаруженного в пункте налива или на промывочно-пропарочной станции формы ГУ-7а ? | В случае выявления на промывочно-пропарочном пункте вагонов-цистерн и вагонов бункерного типа с остатками груза, превышающими допустимые нормы, составляется Акт о недосливе вагона-цистерны (вагона бункерного типа), обнаруженном в пункте налива или на промывочно-пропарочной станции по форме ГУ-7а. Этот акт вместе с пересылочной накладной, в которой делается соответствующая отметка о его составлении, является основанием для расследования и привлечения виновных к ответственности, а также для взыскания платы с грузополучателя за затраты, связанные с очисткой и нахождением вагонов-цистерн, вагонов бункерного типа под очисткой. |
|  | Пункт 5.3 | Порядок действий при обнаружении в пути следования неисправности вагона-цистерны с опасным грузом ? | О неисправности вагона-цистерны уполномоченным работником железной дороги с участием сопровождающего (если осуществляется сопровождение вагона-цистерны) составляется акт общей формы с указанием технического состояния вагона-цистерны, вида неисправности, принятых мер по устранению неисправности, а также о возможности дальнейшего следования вагона-цистерны. Один экземпляр акта общей формы прилагается к перевозочным документам.  В случае обнаружения в пути следования неисправного вагона-цистерны с опасным грузом перекачка опасного груза производится в присутствии уполномоченного работника железной дороги и лица, сопровождающего груз, если вагон-цистерна следует в сопровождении. |
| Технические условия размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах. Утверждены МПС России 27.05.2003 ЦМ-943 | Глава 1 раздел 1  пункт 1.1 | Что устанавливают «Технические условия размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах»? | Технические условия размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах (далее - ТУ) устанавливают порядок и условия размещения и крепления грузов в универсальных четырехосных вагонах (полувагоны, платформы) и в контейнерах при железнодорожных перевозках по территории Российской Федерации по железнодорожным путям, имеющим ширину колеи 1520 мм, со скоростью движения до 100 км/ч включительно. |
|  | Глава 1 раздел 1  пункт 1.2 | В соответствии с чем выполняется размещение и крепление грузов способами, которые не предусмотрены ТУ? | Размещение и крепление грузов способами, которые не предусмотрены настоящими ТУ, должны выполняться в соответствии со способами, установленными местными техническими условиями размещения и крепления грузов (далее - МТУ) согласно положениям, предусмотренным в [пунктах 7.1](#P1074), [7.2](#P1094) настоящей главы.  Размещение и крепление грузов способами, не разработанными ТУ и МТУ, должны выполняться в соответствии со способами, установленными непредусмотренными техническими условиями (далее - НТУ) согласно положениям [пункта 7.3](#P1107) настоящей главы. |
|  | Глава 1 раздел 1  пункт 1.5 | В соответствии с каким документом осуществляется размещение и крепление грузов, масса и габариты которых превышают нормы, установленные главой 1 ТУ? | Размещение и крепление грузов, масса и габаритные размеры которых превышают нормы, установленные настоящей [главой](#P10), следует осуществлять в соответствии с Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств - участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики (далее - Инструкция). |
|  | Глава 1 раздел 2  пункт 2.1 | Дайте определение «Габарит погрузки».  Какие виды габарита погрузки применяются на железнодорожном транспорте? | габарит погрузки - предельное поперечное (перпендикулярное линии, проходящей в плоскости поверхности катания рельсов на одинаковом расстоянии от их осей симметрии (далее - ось железнодорожного пути) очертание, в котором, не выходя наружу, должен размещаться груз (с учетом упаковки и крепления) на открытом железнодорожном подвижном составе при его нахождении на прямом горизонтальном железнодорожном пути;  Основной, льготный, зональный |
|  | Глава 1 раздел 2  пункт 2.2 | В какой графе и кем проставляются отметки о «Льготном габарите» или «Зональном габарите» в перевозочных документах? | В перевозочных документах на груз, погруженный в пределах льготного или зонального габарита погрузки, должны быть сделаны отметки соответственно "Льготный габарит" или "Зональный габарит":  - в оригинале транспортной железнодорожной накладной (далее - накладная) в графе "Место для особых отметок и штемпелей" - грузоотправителем;  - в вагонном листе в графе "Место для отметок" - уполномоченным перевозчиком лицом (в случае, когда перевозчик является одновременно владельцем инфраструктуры, - уполномоченным работником железнодорожной станции отправления). |
|  | Глава 1 раздел 2  пункт 2.3 | Как определяется база у одиночного вагона и у сцепа вагонов? | Базой вагона (или сцепа) называется расстояние между направляющими сечениями, за которые принимаются:  - у одиночного вагона - расстояние между вертикальными осями подпятников тележек;  - у сцепа вагонов при размещении груза с опиранием на два вагона - расстояние между серединами опор, на которые опирается груз. |
|  | Глава 1 раздел 3  пункты 3.1, 3.2 | Какие меры принимаются для подготовки вагона к перевозке? | 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 отправителем 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.  3.2. Разгрузочные люки полувагонов должны быть закрыты и заперты 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 платформ осажены вниз до упора, за исключением случаев, когда технология погрузки предполагает использование открытых бортов, дверей. |
|  | Глава 1 раздел 3  пункты 3.3-3.5 | Какие меры принимаются для подготовки вагона перед погрузкой грузов, длина (ширина) которых превышает длину (ширину) пола платформы?  Как и чем закрепляются откинутые борта платформы? | Перед погрузкой грузов, длина которых превышает длину пола платформы, полувагона, торцовые борта платформы должны быть откинуты на кронштейны, а двери полувагона - открыты и закреплены.  С целью исключения опирания груза на откинутые 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 грузоотправителем открыты и **закреплены за кольца, имеющиеся на продольных балках рамы платформы.** **В случае отсутствия колец противоположные секции бортов должны быть грузоотправителем скреплены увязкой из проволоки диаметром не менее 4 мм в две нити, которая пропускается под боковыми и хребтовыми балками.** В случаях, когда опущенные борта закрывают трафаретный номер платформы, он должен быть нанесен несмываемой белой краской на левых крайних секциях опущенных продольных бортов. Секции продольных бортов платформ сцепа также должны быть открыты, если они препятствуют естественному поперечному смещению груза при движении вагонов в криволинейных участках пути. |
|  | Глава 1 раздел 4 | Какие средства крепления применяются для крепления грузов в вагонах? | Для крепления грузов в вагонах применяются растяжки, обвязки, стяжки (в том числе многозвенные), увязки, деревянные стойки, бруски и щиты, упорные башмаки, "шпоры", каркасы, кассеты, пирамиды, ложементы, турникетные устройства. Средства крепления могут быть одноразового и многоразового использования (многооборотные).  При установке элементов крепления и крепежных устройств используются стандартные крепежные изделия, например болты, шпильки, гвозди, строительные скобы. |
|  | Глава 1 раздел 4  пункт 4.1 | Дайте определение понятиям:  «Растяжка»;  «Обвязка»;  «Стяжка»;  «Увязка». | **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 (как правило, растяжек, обвязок, стоек). **Увязка** - средство крепления, предназначенное для объединения отдельных единиц груза в одно грузовое место. |
|  | Глава 1 раздел 4  пункты 4.2-4.3 | Какие материалы используют для изготовления растяжек, обвязок, стяжек, увязок? | 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. |
|  | Глава 1 раздел 4  пункт 4.4 | Какие устройства полувагона и платформы используются для крепления растяжек и обвязок? | Для крепления растяжек и обвязок в вагонах используются:  - на платформах ([рис. 5](#P412) настоящей главы): боковые и торцовые стоечные скобы; опорные кронштейны на концевой балке; напольные увязочные устройства (при наличии); боковые скобы на платформах для крупнотоннажных контейнеров и колесной техники;  -в полувагонах ([рис. 6](#P419) настоящей главы): нижние увязочные устройства (косынки); средние увязочные устройства, находящиеся на стойках боковых стен на высоте 1100 - 1200 мм от пола; верхние увязочные устройства в виде скоб внутри и снаружи верхней обвязки кузова. |
|  | Глава 1 раздел 4  пункты 4.5-4.11 | Какими способами формируются растяжки, обвязки?  Какой длины должны быть концы проволоки для заделки?  Какие требования предъявляются к растяжкам? | Растяжки, обвязки формируют на вагоне следующими способами.  4.5.1. Способ 1. Растяжка, обвязка выполняется из одной непрерывной нити проволоки. Один конец проволоки ([рис. 7](#P427) настоящей главы) обводят два раза вокруг увязочного устройства вагона (груза) и закручивают не менее двух раз вокруг нити. Другой конец проволоки пропускают через увязочные устройства последовательно на грузе и вагоне, формируя растяжку, обвязку с необходимым числом нитей. Конец проволоки заделывают на увязочном устройстве вагона (или груза) порядком, указанным выше, обводя его вокруг половинного количества нитей растяжки, обвязки. Концы проволоки для заделки должны быть длиной не менее 500 мм. Направление обвода концов нитей при заделке должно быть таким, чтобы при последующем скручивании растяжки их заделка не ослаблялась. Нити растяжки, обвязки скручивают ломиком или другим приспособлением до натяжения.  4.5.2. Способ 2. Растяжка, обвязка изготавливается из одной непрерывной нити проволоки. Нить пропускают через увязочное устройство вагона (груза) и перегибают на нем, образовывая прядь из двух равных по длине нитей ([рис. 8](#P432) настоящей главы). Далее прядь заводят в увязочные устройства последовательно груза и вагона, формируя растяжку, обвязку с необходимым числом нитей. Конец пряди обводят два раза вокруг увязочного устройства вагона (груза), затем концы проволоки - по отдельности вокруг половинного количества нитей растяжки, обвязки. Требования к заделке концов и скручиванию растяжки, обвязки аналогичны [способу 1](#P425).  4.5.3. Способ 3. Растяжку, обвязку формируют из пряди, состоящей из двух непрерывных нитей проволоки ([рис. 9](#P437) настоящей главы). Прядь пропускают через увязочное устройство вагона (груза) и перегибают, оставляя концы для заделки длиной не менее 500 мм, один из которых закручивают не менее двух раз вокруг пряди. После формирования растяжки каждый конец пряди по отдельности закручивают аналогичным порядком вокруг разных прядей.    4.5.4. Установка проволочных растяжек, обвязок способами, отличными от описанных в [подпунктах 4.5.1](#P425) - [4.5.3](#P435) настоящей главы, допускается по согласованию с МПС России при условии подтверждения их надежности в порядке, предусмотренном для разработки МТУ в [разделе 7](#P1072) настоящей главы.  Концы проволоки для заделки должны быть длиной не менее 500 мм.  Скручивание растяжки, стяжки, обвязки между грузом и увязочным устройством вагона должно быть равномерным по всей длине.  Допускается при длине растяжки, стяжки, ветвей обвязки более 1,5 м скручивать ее в двух местах, не допуская раскручивания скрученного ранее участка.  Обвязки необходимо скручивать не менее чем в двух местах - на противоположных ветвях.  В растяжках, обвязках, имеющих перегибы ветвей на грузе, необходимо дополнительно скручивать участки между перегибами длиной более 300 мм ([рис. 10](#P446) настоящей главы).  При скручивании приспособление для скручивания должно устанавливаться в середине скручиваемого участка (между увязочным устройством вагона и груза, между увязочным устройством вагона и перегибом на грузе, местами перегиба на грузе).  4.7. При расчете растяжек, обвязок, стяжек, увязок число нитей проволоки и, соответственно, рабочее сечение и несущая способность определяются без учета концов заделки ([рис. 11](#P455) настоящей главы). Число нитей в этих средствах крепления должно быть четным.  4.8. Не допускается формировать на вагоне растяжки, обвязки, увязки, стяжки числом нитей более 8 при диаметре проволоки >=6 мм.  4.9. Не допускается касание между собой растяжек, обвязок при закреплении груза, имеющего возможность упругих колебаний относительно вагона, например обрессоренного.  4.10. Растяжки, обвязки, выполненные из прутка или из полосовой стали с натяжными устройствами, не должны касаться закрытого борта платформы. Если при закрытом борте этого избежать невозможно, борт должен быть опущен.  Рис. 11. Определение количества нитей проволоки  в растяжках, обвязках, стяжках  (не приводится)  4.11. Не допускается опирание растяжек, обвязок из проволоки на борт платформы, если угол между растяжкой и вертикальной плоскостью в точке касания с бортом платформы составляет более 15° ([рис. 12а](#P461) настоящей главы). При невозможности выполнить это условие растяжки и обвязки пропускают под боковыми бортами ([рис. 12б](#P461) настоящей главы) или борта платформы должны быть опущены ([рис. 12в](#P461) настоящей главы). |
|  | Глава 1 раздел 4  пункт 4.12 | Под каким углом между растяжкой и полом, углом между проекцией растяжки на пол вагона и продольной осью вагона следует располагать растяжки? | 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° ([рис. 13](#P469) настоящей главы).  В случаях, когда из-за конструктивных особенностей груза либо условий его размещения такая установка растяжек невозможна, допускается увеличение углов наклона растяжек с одновременным увеличением числа нитей проволоки в растяжках в соответствии с [таблицей 6](#P474) настоящей главы. |
|  | Глава 1 раздел 4  пункт 4.13 | Допускается ли применение проволочных средств крепления с заменой проволоки предусмотренного диаметра проволокой другого диаметра? Если да, то при каком условии? | Допускается применение проволочных средств крепления с заменой проволоки предусмотренного диаметра проволокой другого диаметра при условии обеспечения равнопрочности элемента крепления. В таких случаях параметры средства крепления должны определяться в соответствии с [таблицами 6](#P474) и [21](#P1895) настоящей главы, с учетом требований [пунктов 4.7](#P450) и [4.8](#P451) настоящей главы. |
|  | Глава 1 раздел 4  пункт 4.15 | Как формируется увязка? | Увязку формируют из непрерывной нити проволоки. Количество нитей проволоки в увязке определяют расчетным или экспериментальным путем. Скручивание нитей проволоки в увязке производят не менее чем в двух местах до натяжения, не допуская раскручивания скрученного ранее участка. Способ заделки концов проволоки в увязках аналогичен способу заделки концов проволоки в стяжках. |
|  | Глава 1 раздел 4  пункт 4.16 | Из каких материалов изготавливаются подкладки и прокладки?  Для каких целей применяют подкладки и прокладки?  Назовите минимальные размеры подкладок и прокладок (длина, высота, ширина).  На каком расстоянии от боковых стоек и от концов груза располагают поперечные прокладки, применяемые для разделения штабелей?  Из скольки частей по высоте и по длине допускается изготавливать составные подкладки прокладки? | 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 ([рис. 15](#P520) настоящей главы). 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.  Высота составных частей подкладок и прокладок, составных по ширине и по длине, должна быть одинаковой по всей длине.  В случаях, когда способ размещения и крепления груза предусматривает крепление подкладок к полу вагона, крепление частей подкладок должно производиться в следующем порядке:  Подкладки, составные по высоте. Нижнюю часть подкладки прибивают к полу необходимым количеством гвоздей, аналогичным образом прибивают верхнюю часть к нижней. Допускается части подкладки прибивать к полу необходимым количеством гвоздей, проходящих через обе части подкладки.  Подкладки, составные по ширине и составные по длине. Составные части соединяют между собой гвоздями, болтами, скобами в количестве, обеспечивающем их неподвижность друг относительно друга при укладке на вагоне. Каждую часть подкладки прибивают к полу гвоздями, количество которых должно составлять не менее 75% количества, необходимого для крепления подкладки. |
|  | Глава 1 раздел 4  пункт 4.17 | Из каких материалов изготавливают стойки?  Какую толщину должны иметь стойки из круглых лесоматериалов в нижнем и в верхнем отрубе?  Какое сечение должны иметь стойки из пиломатериалов?  На уровне верхнего обвязочного устройства стойки должны иметь толщину не менее …?  Сколько составляет высота боковых стоек над уровнем верхнего обвязочного бруса полувагона в пределах основного и зонального габарита?  На сколько должна выступать стойка за нижнюю кромку стоечной скобы платформы? | Стойки деревянные окоренные и неокоренные, применяемые для бокового и торцового ограждений штабельных грузов, изготавливают из круглых лесоматериалов либо 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 90 x 120 мм.  Толщина стоек, устанавливаемых в полувагон, должна быть не менее 100 мм на уровне верхнего обвязочного пояса полувагона. Боковые стойки должны устанавливаться следующими способами:  Способ 1. Стойку устанавливают на пол полувагона, пропуская ее через лесную скобу, и крепят к нижнему увязочному устройству увязкой из проволоки диаметром не менее 5 мм в две нити ([рис. 16а](#P532) настоящей главы).  Способ 2. Стойку устанавливают на пол полувагона вплотную к лесной скобе и нижнему увязочному устройству и крепят к ним увязками из проволоки диаметром не менее 5 мм в две нити ([рис. 16б](#P532) настоящей главы).  Способ 3. В полувагонах, оборудованных лесными скобами, развернутыми под углом 30°, стойку в наклонном положении вставляют в лесную скобу и устанавливают вертикально; нижний конец стойки устанавливают вплотную к нижнему увязочному устройству и крепят к нему увязкой из проволоки диаметром не менее 5 мм в две нити ([рис. 16в](#P532) настоящей главы).  Высота боковых стоек над уровнем верхнего обвязочного бруса полувагона должна быть не более:  а) при погрузке в пределах основного габарита погрузки:  - 900 мм - при высоте бортов 1880 мм;  - 700 мм - при высоте бортов 2060 мм;  б) при погрузке в пределах зонального габарита погрузки:  - 1466 мм - при высоте бортов 1880 мм;  - 1266 мм - при высоте бортов 2060 мм.  На железнодорожных платформах стойки устанавливают в предназначенные для этого боковые и торцовые стоечные скобы. Стойки из круглых лесоматериалов устанавливают комлем вниз. Нижний конец стойки должен быть затесан по внутренним размерам скобы. Стойка должна выступать за нижнюю кромку скобы на 100 - 200 мм. Зазор между стойкой и скобой допускается только со стороны боковой балки платформы не более 15 мм на уровне нижней кромки скобы. В этом случае стойка должна быть дополнительно закреплена клином ([рис. 17](#P546) настоящей главы). Клин должен быть плотно забит снизу и закреплен к стойке двумя гвоздями длиной 80 - 90 мм.  Короткие стойки устанавливают для увеличения несущей способности бортов платформы. Высота коротких стоек от уровня пола платформы должна быть больше высоты подкрепляемого борта не менее чем на 100 мм. Высокие стойки применяют для ограждения груза, имеющего высоту погрузки, значительно превышающую высоту бортов платформы.  Для увеличения несущей способности крепления противоположные стойки соединяют стяжками в верхней, а при необходимости - в верхней и средней по высоте частях ([рис. 18](#P553) настоящей главы).  Скрепление коротких стоек и верхнее скрепление высоких стоек должно быть выполнено таким образом, чтобы расстояние от стяжки до поверхности груза составляло 50 - 100 мм, расстояние от стяжки до верхнего обреза стоек - не менее 100 мм. Среднее крепление высоких стоек должно быть выполнено так, чтобы стяжка не касалась груза. |
|  | Глава 1 раздел 4  пункт 4.18 | Для чего применяются упорные и распорные бруски, распорные рамы?  Из каких материалов изготавливают упорные и распорные бруски?  Высота упорных и распорных брусков должна быть не менее …? | Упорные и распорные бруски, распорные рамы применяют для закрепления грузов от поступательных перемещений вдоль и поперек вагона, а также для передачи инерционных усилий от груза на элементы кузова вагона (боковые и торцовые борта платформ, торцовый порожек, угловые стойки, нижние обвязки кузова полувагона).  Бруски должны быть изготовлены из пиломатериалов хвойных пород не ниже третьего сорта в соответствии с ГОСТ 8486. Допускается использование в качестве упорных и распорных брусков и рам изделий из других материалов, прочность которых подтверждена соответствующими нормативными документами (ГОСТ, ТУ). Параметры деревянных брусков и рам принимаются в соответствии с нормативами настоящей [главы](#P10); параметры брусков и рам из других материалов должны определяться расчетным путем с последующей экспериментальной проверкой.  Деревянные элементы распорных рам соединяют гвоздями, строительными скобами, накладками, другими крепежными изделиями.  Высота упорных и распорных брусков должна быть не менее 50 мм. Типовые схемы установки упорных и распорных брусков показаны на [рисунке 19](#P562) настоящей главы. |
|  | Глава 1 раздел 4  пункт 4.19 | На сколько длина гвоздей должна быть больше высоты деталей крепления? | Длина гвоздей должна быть на 50 - 60 мм больше высоты деталей крепления. |
|  | Глава 1 раздел 4  пункт 4.22 | Допускается ли для соединения деталей крепления между собой и с грузом применять электросварку? | Допускается для соединения деталей крепления между собой и с грузом применять электросварку. Надежность сварных соединений обеспечивается грузоотправителем. При выполнении сварочных работ должны быть обеспечены меры безопасности, предусмотренные соответствующими правилами и инструкциями. Средство крепления (груз), на котором выполняется сварка, должно быть заземлено отдельным проводом. При этом не допускается использовать элементы конструкции вагона в качестве заземляющего устройства. |
|  | Глава 1 раздел 5  пункты 5.1, 5.2 | Какие меры должны приниматься грузоотправителем для подготовки грузов и вагонов к перевозке? | Предъявляемый к перевозке груз должен быть подготовлен таким образом, чтобы в процессе перевозки были обеспечены безопасность движения поездов, сохранность груза, вагонов и контейнеров. С этой целью грузоотправителем должны быть обеспечены:  - прочность узлов и деталей груза, предназначенных для установки средств крепления. При необходимости груз должен быть оборудован приспособлениями для его крепления;  - надежное закрепление груза внутри упаковки;  - подготовка автотракторной техники и сельскохозяйственных машин к перевозке в порядке, установленном соответствующими правилами перевозок железнодорожным транспортом;  - перед погрузкой грузов, содержащих мелкие фракции, дополнительные меры по уплотнению зазоров кузова вагона; поверхность груза после погрузки на открытый подвижной состав должна быть разровнена, а при необходимости и уплотнена.  5.2. В целях обеспечения сохранности вагонного парка грузоотправители и грузополучатели должны соблюдать требования ГОСТ 22235, в том числе:  - навалочные грузы, разгрузка которых предусматривается через разгрузочные люки полувагона, должны иметь размер отдельных кусков в любом измерении не более 400 мм;  - перед погрузкой или выгрузкой путем бокового заезда или съезда груза борта платформы должны быть опущены, а после окончания погрузки или выгрузки - подняты и закреплены клиновыми запорами;  - при погрузке и выгрузке автомобилей, тракторов и других колесных и тяжеловесных грузов должны применяться переходные мостики и другие приспособления, предохраняющие от повреждения борта платформ;  - при погрузке или выгрузке груза накатом с использованием слег они должны опираться на пол платформы или верхнюю обвязку кузова полувагона. |
|  | Глава 1 раздел 5  пункт 5.5 | Какие операции должны быть произведены с вагонами и контейнерами после выгрузки грузов? | После выгрузки грузов вагоны, контейнеры должны быть очищены внутри и снаружи, с них должны быть сняты элементы крепления грузов, за исключением несъемных. В случаях необходимости должна быть снята проволока с рукояток расцепных рычагов автосцепки, с запоров крышек разгрузочных люков, торцовых дверей полувагонов и бортовых запоров платформ; борта платформ, двери и крышки люков полувагонов - закрыты. Многооборотные инвентарные приспособления для крепления, в том числе турникеты, должны быть подготовлены к погрузке в соответствии с требованиями, предъявляемыми к подготовке грузов к перевозке. |
|  | Глава 1 раздел 6  пункт 6.2 | На сколько допускается выход крайней точки груза в продольном направлении за пределы концевой балки кузова вагона? | Выход в продольном направлении крайней точки груза за пределы концевой балки кузова вагона должен быть не более 400 мм. |
|  | Глава 1 раздел 6  пункт 6.3 | Как должен располагаться общий центр тяжести груза при размещении грузов на вагоне?  Как определяется величина допустимого продольного смещения общего центра тяжести и от чего она зависит?  Как определяется величина допустимого поперечного смещения общего центра тяжести и от чего она зависит? | При размещении грузов общий центр тяжести грузов (ЦТ ) гр  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  о  смещение ЦТ относительно плоскостей симметрии.  гр  о  6.3.1. Допускаемая величина смещения ЦТ в продольном  гр  направлении l (относительно поперечной плоскости симметрии  с  вагона) в зависимости от общей массы груза в вагоне  определяется в соответствии с [таблицей 10](#P706) настоящей главы.  Допускаемая величина смещения ЦТ в поперечном  гр  направлении b (относительно продольной плоскости симметрии  с  вагона) в зависимости от общей массы груза в вагоне и высоты  общего центра тяжести вагона с грузом ЦТ над уровнем головок  о  рельсов определяется в соответствии с [таблицей 11](#P744) настоящей главы.  При кососимметричном расположении двух мест груза ([рис. 22](#P880) настоящей главы) должны быть выполнены следующие условия:  - массы обоих мест груза должны быть равны;  - высота общего центра тяжести вагона с грузом ЦТ над УГР  о  должна быть не более 2300 мм;  - расстояния между центрами тяжести мест груза ЦТ и ЦТ  гр1 гр2  в продольном и поперечном направлениях должны быть не более  допускаемых величин, которые рассчитываются по [таблице 12](#P889)  настоящей главы в зависимости от общей массы грузов;  - ЦТ должен находиться на пересечении продольной и поперечной  о  плоскостей симметрии вагона.  Для промежуточных значений общей массы груза допускаемые расстояния определяют методом линейной интерполяции. |
|  | Глава 1 раздел 7  пункт 7.1 | Кем осуществляется разработка, утверждение и внесение изменений в ТУ?  Из каких частей состоит проект ТУ?  Какую информацию должна содержать описательная часть проекта ТУ?  Какую информацию должна содержать расчетно-пояснительная записка проекта ТУ?  В соответствии с какой главой производятся расчеты?  В каком случае разрабатывается эскиз размещения и крепления груза? | Разработка, утверждение ТУ и внесение в них изменений осуществляется МПС России.  7.1.1. Проект ТУ должен содержать описательную часть, схемы размещения и крепления груза, а также расчетно-пояснительную записку.  7.1.1.1. Описательная часть проекта ТУ должна содержать:  - характеристику груза (наименование, массогабаритные параметры, упаковка);  - порядок подготовки груза к перевозке;  - сведения о подвижном составе (тип подвижного состава и требования к нему);  - порядок размещения груза на железнодорожном подвижном составе;  - описание способа крепления груза с указанием всех элементов крепления и их расположения относительно груза и вагона;  - адаптированную схему (иллюстрацию) размещения и крепления груза в вагоне, поясняющую описание.  7.1.1.2. Расчетно-пояснительная записка проекта ТУ должна содержать:  - расчеты, обосновывающие предлагаемый способ размещения и крепления груза и отдельных его частей (грузовых единиц), особенно передвижных и поворотных;  - выбор типа и количества элементов крепления (растяжки, обвязки, бруски и др.);  - выбор допускаемых усилий на элементы вагона и груза, с которыми соединяются элементы крепления.  Расчеты должны выполняться в соответствии с требованиями [раздела 10](#P1160) настоящей главы. В расчетной части должны быть приведены необходимые рисунки и расчетные схемы.  7.1.1.3. В случае использования в предлагаемом способе погрузки многооборотных или инвентарных средств крепления к комплекту документов должна прилагаться утвержденная грузоотправителем конструкторская и эксплуатационная (паспорт, инструкция по эксплуатации) документация на них.  В комплект проекта ТУ должна входить схема размещения и крепления многооборотных или инвентарных средств крепления при их возврате в порожнем состоянии.  7.1.1.4. Проект ТУ рассматривается в МПС России. При положительных результатах рассмотрения проекта на основании указания МПС России осуществляется в соответствии с требованиями [раздела 12](#P3414) настоящей главы экспериментальная проверка предусмотренного проектом способа размещения и крепления груза.  Откорректированные по результатам проведенной проверки ТУ согласовываются с причастными подразделениями МПС России. ТУ могут иметь ограниченный МПС России либо неограниченный период действия.  Утвержденные ТУ регистрируются, объявляются для пользования и хранятся в МПС России.  7.1.1.5. В случае, когда способ размещения и крепления какого-либо наименования груза предусмотрен настоящими ТУ, но схема конкретного типоразмера такого груза отсутствует, грузоотправитель должен представить уполномоченному перевозчиком лицу (в случае, когда перевозчик является одновременно владельцем инфраструктуры, - на железнодорожную станцию отправления) эскиз размещения и крепления груза по настоящим ТУ. Эскиз разрабатывается в соответствии с требованиями [приложения N 3](#P9910) к настоящей главе в двух экземплярах. Эскиз должен быть утвержден грузоотправителем и согласован с перевозчиком. Один экземпляр эскиза настоящих ТУ хранится у перевозчика, второй - у грузоотправителя. |
|  | Глава 1 раздел 7  пункт 7.2 | Кем осуществляется разработка, утверждение и внесение изменений в МТУ?  Из каких частей состоит проект МТУ?  Какую информацию должна содержать описательная часть проекта МТУ?  Какую информацию должна содержать расчетно-пояснительная записка проекта МТУ?  В соответствии с какой главой производятся расчеты?  На какой срок утверждаются МТУ?  Кто может пользоваться утвержденным МТУ? | Разработка и утверждение МТУ.  Местные технические условия размещения и крепления грузов разрабатываются грузоотправителем в отношении груза, способы размещения и крепления которого не предусмотрены настоящими ТУ, и утверждаются перевозчиком.  Комплект документов МТУ должен содержать описательную часть с титульным листом, схемами размещения и крепления груза, схемами размещения и крепления используемых многооборотных или инвентарных средств крепления при их возврате в порожнем состоянии и расчетно-пояснительную записку.  7.2.1. Требования к содержанию описательной части и расчетно-пояснительной записке МТУ аналогичны требованиям, указанным в [пункте 7.1](#P1074) настоящей главы.  7.2.2. На схеме должно быть приведено упрощенное изображение подвижного состава с размещенным на нем грузом и элементами крепления. Обозначения на схемах должны соответствовать описанию способа размещения и крепления груза.  7.2.3. Утвержденный грузоотправителем проект МТУ представляется для рассмотрения уполномоченному перевозчиком лицу. Экспериментальная проверка проводится на основании указания перевозчика в соответствии с требованиями [раздела 12](#P3414) настоящей главы.  Откорректированный на основании результатов экспериментальной проверки проект МТУ, утвержденный руководством предприятия-грузоотправителя, согласовывается и утверждается перевозчиком. Согласующие и утверждающие подписи проставляются на титульном листе МТУ ([приложение N 4](#P9976) к настоящей главе, [рис. П4.1](#P10016)).  7.2.4. Утвержденные МТУ должны быть зарегистрированы в журнале регистрации МТУ ([приложение N 5](#P10043) к настоящей главе, [рис. П5.1](#P10065)) с присвоением номера, который проставляется на титульном листе. Штамп регистрации МТУ ([приложение N 4](#P9976) к настоящей главе, [рис. П4.2](#P10030)) проставляется на каждой странице МТУ, включая схемы.  МТУ доводятся перевозчиком до сведения обслуживаемых им отправителей соответствующего груза.  Копия МТУ направляется в МПС России.  7.2.5. МТУ могут использоваться всеми отправителями, обслуживаемыми перевозчиком, утвердившим МТУ.  7.2.6. Порядок внесения изменений в МТУ аналогичен порядку их разработки и утверждения. При этом необходимость проведения повторной экспериментальной проверки определяется перевозчиком, утвердившим МТУ.  7.2.7. Срок действия утвержденных МТУ - 7 лет. При выявлении недостатков в действующих МТУ они подлежат немедленной отмене перевозчиком. При отсутствии в течение этого срока замечаний по безопасности перевозок и сохранности грузов, погруженных по указанным МТУ, срок их действия по просьбе грузоотправителя может быть продлен перевозчиком на последующие 7 лет. Просьба грузоотправителя о продлении срока действия МТУ рассматривается уполномоченным перевозчиком лицом и при отсутствии противопоказаний. Продление срока действия МТУ оформляется приказом перевозчика без проведения экспериментальной проверки. |
|  | Глава 1 раздел 7  пункт 7.3 | Кем осуществляется разработка, утверждение и внесение изменений в НТУ?  Из каких частей состоит проект НТУ?  Какую информацию должна содержать описательная часть проекта НТУ?  Какую информацию должна содержать расчетно-пояснительная записка проекта НТУ?  В соответствии с какой главой производятся расчеты?  На какой срок утверждаются НТУ?  Кто может пользоваться утвержденным НТУ? | Разработка и утверждение НТУ, не предусмотренные настоящими ТУ и МТУ способы размещения и крепления грузов разрабатываются грузоотправителем для разовых либо нерегулярных перевозок грузов.  Комплект документов НТУ должен содержать схему размещения и крепления груза, схему размещения и крепления используемого многооборотного или инвентарного средства крепления при его возврате в порожнем состоянии и расчетно-пояснительную записку.  7.3.1. Схема должна разрабатываться в соответствии с требованиями [приложения N 3](#P9910) к настоящей главе.  7.3.2. Требования к разработке расчетно-пояснительной записки НТУ аналогичны требованиям, предусмотренным в [подпункте 7.1.1.2](#P1083) настоящей главы.  В случаях использования многооборотных или инвентарных средств крепления до согласования и утверждения НТУ должна быть проведена экспериментальная проверка предложенного способа размещения и крепления груза в соответствии с требованиями [раздела 12](#P3414) настоящей главы.  7.3.3. Утвержденный грузоотправителем проект НТУ в четырех экземплярах представляется перевозчику для согласования и последующего утверждения.  Согласование и утверждение НТУ, при положительном рассмотрении проекта, должно быть оформлено актом ([приложение N 6](#P10102) к настоящей главе, [рис. П6.1](#P10155)), который подписывают лица, участвовавшие в рассмотрении. Акт утверждается перевозчиком.  Фамилии согласовавших и утвердивших НТУ лиц и их подписи вносятся также в штамп утверждения ([приложение N 6](#P10102) к настоящей главе, [рис. П6.2](#P10177)), проставляемый непосредственно на схеме НТУ.  7.3.4. При перевозках грузов в прямом смешанном водно-железнодорожном сообщении грузоотправитель до представления проекта НТУ для согласования по месту отправления ([подпункт 7.3.3](#P1112) настоящей главы) представляет НТУ для согласования перевозчиком с перевозчиком водного вида транспорта.  7.3.5. НТУ должны быть зарегистрированы в журнале регистрации НТУ ([приложение N 5](#P10043) к настоящей главе, [рис. П5.2](#P10090)) с присвоением обозначения (номера) и направлены на станцию погрузки и грузоотправителю. Номер НТУ проставляется на схеме в штампе согласования и утверждения.  Пример обозначения НТУ: НТУ-17-001-17.04.03, где:  17 - присвоенный условный номер перевозчика;  001 - регистрационный номер акта согласования НТУ;  17.04.03 - число, месяц, год утверждения акта согласования НТУ.  Контрольный экземпляр НТУ, включая акты о результатах экспериментальной проверки (в случае ее выполнения), должен храниться у перевозчика, утвердившего НТУ. Один экземпляр НТУ направляется в МПС России.  7.3.6. Порядок внесения изменений в НТУ аналогичен порядку разработки и утверждения НТУ. При этом необходимость проведения экспериментальной проверки определяется подразделением перевозчика, утвердившего НТУ.  НТУ могут использоваться только тем грузоотправителем, для которого они разработаны.  7.3.7. Срок действия НТУ - 5 лет. Срок действия должен быть проставлен на схеме НТУ. При отсутствии замечаний по безопасности перевозок и сохранности грузов, перевозимых по данным НТУ, срок действия НТУ продлевается на последующие 5 лет по просьбе грузоотправителей.  Продление срока действия НТУ с использованием многооборотных и инвентарных средств крепления производится без проведения экспериментальной проверки.  Продление срока действия НТУ оформляется актом, аналогичным акту утверждения НТУ, и фиксируется на схеме НТУ в виде надписи (штампа) "Срок действия продлен до..." и подписью утвердившего акт согласования НТУ лица, заверенной печатью перевозчика. Экземпляры акта о продлении срока действия НТУ направляются перевозчиком причастным лицам и грузоотправителю. При выявлении недостатков в действующих НТУ сторона, обнаружившая недостатки, направляет грузоотправителю и согласовавшему НТУ лицу письменное уведомление об этом. |
|  | Глава 1 раздел 8  пункт 8.1 | Какая информация о соблюдении условий размещения и крепления груза удостоверяется грузоотправителем в перевозочных документах? | Обеспечение соблюдения условий размещения и крепления груза грузоотправитель удостоверяет записью на оборотной стороне накладной в графе 1. При размещении и креплении груза по настоящим ТУ запись в накладной должна содержать номера соответствующих главы, раздела и рисунка настоящих ТУ. В случае размещения и крепления груза по МТУ, НТУ запись должна содержать номер и дату утверждения соответственно МТУ, НТУ. Во всех случаях запись в накладной должна содержать перечень примененных средств крепления (наименование и количество) и подпись грузоотправителя (с указанием должности и фамилии), заверенную печатью грузоотправителя.  При отправке кранов, экскаваторов и других машин на колесном или гусеничном ходу, с навесным оборудованием и поворотными частями грузоотправитель на оборотной стороне накладной делает отметку о закреплении навесного оборудования и поворотных частей, например: "От разворота стрелы применены четыре растяжки из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити".  При отправке груза с использованием многооборотных средств крепления грузоотправитель на оборотной стороне накладной в графе 4 делает отметку о наименовании, количестве, заводских номерах многооборотных средств крепления.  При отправлении грузов, перевозка которых оформляется перевозочными документами, предусмотренными [Соглашением](consultantplus://offline/ref=881F765E7BC1AC70376DF8A92941F1C891D776B030763C1EC69B96EED8B3B5467AE00DC6B2A1C87A7121F6D472m8KBG) о международном грузовом сообщении (СМГС), сведения о размещении и креплении груза заносятся соответственно в графы 33 - 44 накладной и заверяются подписью и печатью грузоотправителя. |
|  | Глава 1 раздел 8  пункт 8.2 | Кем осуществляется проверка соблюдения грузоотправителем условий размещения и крепления груза?  Чем подтверждается правильность размещения и крепления груза? | Проверку соблюдения грузоотправителем условий размещения и крепления груза выполняет уполномоченное перевозчиком лицо (в случае, когда перевозчик является одновременно владельцем инфраструктуры, - уполномоченный работник железнодорожной станции).  Проверку правильности размещения и крепления кранов, экскаваторов и других технических средств на колесном или гусеничном ходу, с навесным оборудованием и поворотными частями, а также погруженных в соответствии с ТУ и МТУ грузов, крепление которых произведено с использованием многооборотных средств крепления, проводит уполномоченное перевозчиком лицо (в случае, когда перевозчик является одновременно владельцем инфраструктуры, - начальник железнодорожной станции или его заместитель).  Подтверждением правильности размещения и крепления груза являются: подпись проверяющего лица и штемпель железнодорожной станции в графе 1 накладной; отметка "Груз погружен и закреплен правильно. Наличие растяжек от разворота проверил", внесенная в вагонный лист проверяющим лицом, заверенная подписью с указанием должности и фамилии проверившего лица. |
|  | Глава 1 раздел 8  пункты 8.3, 8.4 | Какой документ прикладывается к перевозочным документам при использовании многооборотных средств крепления?  Какие отметки проставляются грузоотправителем и перевозчиком при использовании многооборотных средств крепления? | При использовании грузоотправителем многооборотных средств крепления грузоотправитель должен приложить к перевозочным документам на каждый такой вагон схему размещения и крепления многооборотных средств при возврате в порожнем состоянии. О приложении указанных документов грузоотправитель должен сделать соответствующую отметку в графе 4 на оборотной стороне накладной.  При неоднократном направлении грузов с использованием инвентарного несъемного оборудования в адрес одного и того же грузополучателя допускается при повторных отправках не прикладывать схему закрепления несъемного инвентарного оборудования при его возврате. При каждой отправке с использованием такого оборудования грузоотправитель помимо отметки о закреплении груза обязан сделать соответствующую отметку в графе 4 на оборотной стороне накладной отметку следующего содержания: "Схемы закрепления инвентарного несъемного оборудования для крепления груза с пояснительной запиской направлены \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (число) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (месяц) \_\_\_\_\_\_\_\_ (год) \_\_\_\_\_\_\_ с накладной N \_\_\_\_\_\_\_". Отметка заверяется подписью работника грузоотправителя, ответственного за погрузку груза, с указанием его должности и фамилии.  Грузополучатель после выгрузки груза должен выполнить подготовку многооборотных средств крепления к возврату в соответствии с приложенной схемой. При их возврате на оборотной стороне накладной в графе 1 грузоотправителем должна быть сделана отметка "Многооборотное средство крепления размещено и закреплено согласно схеме (или МТУ) N \_\_\_\_ от \_\_\_\_\_\_\_, утвержденной (утвержденным) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_. Для крепления применены следующие реквизиты (перечислить наименование и количество)". Отметка заверяется подписью ответственного за погрузку работника отправителя многооборотных средств крепления с указанием должности и фамилии.  8.4. Проверку правильности закрепления многооборотного средства крепления осуществляет уполномоченное перевозчиком лицо (в случае, когда перевозчик является одновременно владельцем инфраструктуры, - уполномоченный работник железнодорожной станции).  Правильность закрепления в вагоне инвентарного несъемного оборудования подтверждается отметкой в вагонном листе. Отметка заверяется подписью лица, осуществлявшего проверку, с указанием его должности и фамилии. |
|  | Глава 1 раздел 9 | В каком порядке проводится проверка знаний технических условий размещения и крепления грузов работниками, ответственными за размещение и крепление грузов в вагонах и контейнерах? | Работники, ответственные и непосредственно обеспечивающие погрузку, размещение, крепление и выгрузку грузов, должны проходить проверку знаний технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах.  Грузоотправители (грузополучатели) представляют уполномоченному перевозчиком лицу (в случае, когда перевозчик является одновременно владельцем инфраструктуры, - в товарные конторы железнодорожных станций отправления (назначения) копии своих приказов (распоряжений) о назначении ответственных за погрузку, выгрузку работников (с приложением паспортных данных и образцов подписей работников).  Представители грузоотправителей, ответственные за погрузку, размещение, крепление и выгрузку грузов, должны знать требования настоящей [главы](#P10), а также используемых грузоотправителем МТУ, НТУ.  9.2. Представители грузоотправителей (грузополучателей), ответственные за выгрузку, обеспечивают сохранность вагонов при погрузке и выгрузке грузов.  Порядок и сроки проведения проверки знаний устанавливаются МПС России.  За допущенное нарушение технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах ответственные за это лица отстраняются перевозчиком (в случае, когда перевозчик является одновременно владельцем инфраструктуры, - работниками ревизорского аппарата филиала, начальником железнодорожной станции отправления, иными уполномоченными перевозчиком лицами) от связанной с этим работы.  Грузоотправители (грузополучатели) в случаях отстранения своих работников от работы, связанной с размещением и креплением грузов и выгрузкой, обязаны немедленно представить уполномоченному перевозчиком лицу (в случае, когда перевозчик является одновременно владельцем инфраструктуры, - в товарные конторы железнодорожных станций отправления) соответствующие приказы (распоряжения). |
|  | Глава 1 раздел 10 | Какие силы и нагрузки действуют на груз?  В соответствии с какой главой, разделом производится расчет сил действующих на груз?  В соответствии с какой главой, разделом производится расчет параметров реквизитов крепления? | При определении способов размещения и крепления груза должны наряду с его массой учитываться следующие силы и нагрузки:  - продольная инерционная сила, возникающая при движении в процессе разгона и торможения поезда, при соударении вагонов во время маневров и роспуске с сортировочных горок;  - поперечная инерционная сила, возникающая при движении вагона и при вписывании его в кривые и переходные участки пути;  - вертикальная инерционная сила, вызывающаяся ускорением при колебаниях движущегося вагона;  - ветровая нагрузка;  - сила трения.  Точкой приложения инерционных сил является центр тяжести груза  (ЦТ ).  гр  Точкой приложения ветровой нагрузки принимается геометрический центр наветренной поверхности груза. Направление действия ветровой нагрузки принимается перпендикулярным продольной плоскости симметрии вагона.  Глава 1 раздел 10 |
|  | Глава 1 раздел 11  пункт 11.1 | Какие грузы относят к длинномерным? | К длинномерным относят грузы, которые при размещении на одном вагоне выходят за пределы одной или обеих концевых балок его рамы более чем на 400 мм. |
|  | Глава 1 раздел 11  пункт 11.2 | Как должен располагаться центр тяжести длинномерного груза? | Центр тяжести длинномерного груза, погруженного на сцеп из нескольких вагонов, должен располагаться на пересечении продольной и поперечной плоскостей симметрии сцепа. |
|  | Глава 1 раздел 11  пункт 11.4 | В каких случаях используются платформы прикрытия?  Допускается ли размещение груза на платформе прикрытия? | При выходе груза за пределы концевой балки рамы с одной стороны вагона более чем на 400 мм используется одна платформа прикрытия (рис. 39а настоящей главы).  При выходе груза за пределы концевых балок рам с обеих сторон вагона более чем на 400 мм используются две платформы прикрытия (рис. 39б настоящей главы).  Размещение длинномерных грузов на сцепе с опорой на один вагон производится без применения турникетов.  В этом случае наименьшее расстояние между длинномерным грузом, закрепленным на грузонесущей платформе, и грузом, размещенным на платформе прикрытия, должно быть не менее 270 мм.  В случае размещения длинномерных грузов по схеме, приведенной на [рисунке 40](#P2400) настоящей главы, наименьшее расстояние между длинномерными грузами над платформой, используемой в качестве прикрытия для обоих грузов, должно быть не менее 490 мм.  11.5. Размещение длинномерных грузов на сцепе с опорой на два вагона производится как с применением турникетов, так и без них ([рис. 41](#P2405) - [45](#P2440) настоящей главы). Необходимость использования платформ прикрытия определяется аналогично случаям, оговоренным в [пункте 11.4](#P2390) настоящей главы. |
|  | Глава 1 раздел 11  пункт 11.5 | С применением каких устройств производится размещение длинномерных грузов с опорой на два вагона?  Какие виды турникетов применяются при перевозке длинномерных грузов? | Размещение длинномерных грузов на сцепе с опорой на два вагона производится как с применением турникетов, так и без них ([рис. 41](#P2405) - [45](#P2440) настоящей главы).  Турникет - это комплект опорно-крепежных устройств (турникетных опор), предназначенный для компенсации всех видов усилий, действующих на груз в процессе перевозки, а также для обеспечения безопасного прохождения сцепа по криволинейным участкам пути и участкам с переломным профилем при различных режимах движения.  Применяются турникеты двух видов:  - неподвижные, обеспечивающие неподвижное закрепление груза в продольном направлении относительно одной из грузонесущих платформ;  - подвижные, обеспечивающие закрепление груза с возможностью ограниченного продольного перемещения груза относительно обеих грузонесущих платформ. |
|  | Глава 1 раздел 11  пункт 11.6 | Какие требования предъявляются к размещению длинномерных грузов на сцепе вагонов? | Требования к размещению длинномерных грузов на сцепе вагонов.  Сцеп для перевозки длинномерного груза должен быть сформирован таким образом, чтобы в порожнем состоянии высота продольных осей автосцепок грузонесущих вагонов от уровня верха головок рельсов была больше высоты осей автосцепок вагонов прикрытия на 50 - 100 мм.  В целях предотвращения разъединения сцепа в пути следования на боковых бортах состоящих в нем вагонов с обеих сторон грузоотправителем должна быть сделана надпись: "Сцеп не разъединять". Рукоятки расцепных рычагов автосцепок, соединяющих вагоны сцепа, должны быть прочно зафиксированы к кронштейнам увязками из проволоки.  Проверка правильности в техническом отношении формирования сцепа при подаче сцепа под погрузку и при предъявлении погруженного груза к перевозке осуществляется перевозчиком.  11.6.1. Размещение длинномерного груза на сцепе с опорой на один вагон с различным выходом концов груза за пределы концевых балок ([рис. 39](#P2394) настоящей главы) допускается при соблюдении следующих условий:  - груз имеет по всей длине одинаковое поперечное сечение и равномерно распределенную массу;  - один конец груза выступает за пределы концевой балки вагона не более чем на 400 мм;  Для промежуточных значений массы груза допускаемые длину груза и смещение центра тяжести груза определяют линейной интерполяцией  При размещении на сцепе с опорой на один вагон  длинномерного груза, имеющего неодинаковое по длине поперечное  о  сечение ([рис. 46](#P2544) настоящей главы), с расположением ЦТ в  гр  поперечной плоскости симметрии вагона, расстояние от середины  вагона до любого конца груза должно быть не более половины длины,  указанной соответственно в [таблицах 31](#P2453), [32](#P2487) настоящей главы.  11.6.3. При размещении длинномерного груза, имеющего по всей  длине одинаковое поперечное сечение, на сцепе платформ  длиной базы 9720 мм с использованием турникетов ([рис. 43](#P2418) - [45](#P2440)  настоящей главы) максимальная допускаемая длина груза в  зависимости от схемы размещения и типа турникетов определяется по  т  [таблице 33](#P2549) настоящей главы. При этом величина l должна быть не  пр  менее величины суммарного хода поглощающих аппаратов автосцепок,  расположенных между турникетными опорами, входящими в состав  турникета.  При размещении длинномерного груза с использованием турникетов отдельные грузовые единицы должны быть объединены в монолитный пакет.  11.6.5. Поперечные подкладки, применяемые при перевозке длинномерных грузов, должны удовлетворять требованиям [пункта 4.16](#P514) настоящей главы. При этом высота подкладок определяется в соответствии с требованиями [пункта 11.11](#P3115) настоящей главы.  11.6.6. Размещение подкладок и турникетных опор, используемых для крепления длинномерных грузов, должно удовлетворять требованиям подпунктов 6.5.1 и 6.5.2 настоящей главы. |
|  | Глава 1 раздел 11  пункт 11.12 | В соответствии с какой главой, разделом производится расчет сил действующих на длинномерный груз? | Глава 1 раздел 11  Особенности расчета сил, действующих на длинномерный груз и турникетные опоры, при размещении груза с опорой на два вагона.  При расчете сил должны учитываться особенности конкретного способа размещения груза и типа турникетных опор (в соответствии с [пунктом 11.11](#P3115) настоящей главы). В необходимых случаях должен быть также выполнен расчет на прочность крепления грузов к грузовым площадкам турникетных опор.  При разработке новых конструкций турникетов должны также рассчитываться собственно турникетные опоры и устройства их крепления к вагонам. Расчеты выполняются с учетом продольных, поперечных и вертикальных инерционных сил, а также сил трения и ветровой нагрузки. |
|  | Глава 1 раздел 11  пункт 11.13 | Какие основные технические и эксплуатационные требования предъявляются к турникетам?  Какими документами устанавливается способ размещения и закрепления на железнодорожном подвижном составе возвращаемых без груза турникетных устройств? | 11.13. Основные технические и эксплуатационные требования к турникетам.  Конструкция турникетов должна соответствовать ГОСТ 15.001 "Продукция производственно-технического назначения" и отвечать требованиям, предъявляемым к изделиям машиностроения в части их работоспособности, надежности и технико-экономических характеристик.  Турникеты для крепления грузов (с учетом сферы их применения) должны, как правило, изготавливаться в исполнении ХЛ по ГОСТ 15150.  Съемные турникеты должны обеспечивать установку и снятие их с платформы грузоподъемными механизмами с минимальными трудозатратами и без каких-либо нарушений конструкции платформы.  Конструкция турникетов должна обеспечивать доступ к узлам, требующим регулировки и технического обслуживания.  Турникеты должны сохранять работоспособность и не иметь повреждений при скоростях соударения сцепов до 9 км/ч.  Конструкция турникетов должна обеспечивать:  - сохранность груза и подвижного состава;  - безопасное движение в составе грузового поезда со скоростью до 100 км/ч;  - проход криволинейных участков пути малого радиуса (таблица 2.3.1 настоящей главы ГОСТ 22235);  - прохождение сцепа вагонов через горб сортировочной горки, для чего подвижная часть турникета должна иметь возможность поворота в вертикальной плоскости на угол не менее 5 град.;  - исключение скручивания груза при проходе сцепа вагонов по криволинейному участку пути с максимальным возвышением наружного рельса при максимальном расчетном угле поворота груза относительно продольной оси пути при входе на кривую не более 0,5 град.  После прекращения действия продольной инерционной силы, а также при снятии вертикальных нагрузок на опоры их подвижные части должны возвращаться в исходное (среднее) положение.  В конструкции турникетной опоры должны быть предусмотрены блокирующие устройства, исключающие возможность схода подвижных грузовых площадок с основания опоры при соударениях в процессе роспуска с горки, маневровых работах, в экстренных режимах движения поезда.  Для закрепления груза на турникетах рекомендуется использовать стандартные крепежные изделия (например, болты, винты, шпильки).  Размещение турникетов на платформе не должно приводить к возникновению в раме платформы при самых неблагоприятных сочетаниях внешних нагрузок и взаимном расположении деталей турникетов изгибающих моментов, превышающих приведенные в [разделе 2](#P25) настоящей главы.  Расчет максимальных изгибающих моментов в раме платформы производится в зависимости от схем нагружения по формулам, которые представлены на [рисунках 56](#P3388) - [62](#P3397) настоящей главы.  На каждый турникет и комплект крепления должны быть паспорт (формуляр) и руководство по их эксплуатации.  Руководство по эксплуатации турникетов и комплектов крепления, в котором должны быть изложены требования по техническому обслуживанию, осмотру, периодичности ремонтов, разрабатывает и утверждает грузоотправитель.  На видном месте каждого турникета (боковой балке основания) должен быть нанесен трафарет, на котором указывают: завод-изготовитель, пункт приписки (возврата), грузоподъемность турникета, инвентарный номер, дату изготовления и дату очередного освидетельствования.  Грузоотправитель обязан:  - проверить комплектность турникетных опор и устройств крепления;  - трущиеся поверхности пятника, подпятника промежуточной рамы в местах ее контакта с нижней и верхней рамами каждой турникетной опоры после удаления грязи смазать тонким слоем универсальной смазки УС-2 (ГОСТ 1033);  - сделать записи о результатах осмотра в документации в соответствии с руководством по эксплуатации.  Способ размещения и закрепления на железнодорожном подвижном составе возвращаемых без груза турникетных устройств устанавливается МТУ или НТУ, которые должны быть приложены к перевозочным документам при отправлении груза с использованием турникетных устройств.  В случае отсутствия чертежей на возврат турникетов грузополучатель обязан сам разработать чертежи и расчеты на размещение и крепление возвращаемых турникетов и утвердить их в установленном порядке. |
|  | Глава 1 раздел 12  пункт 12 | В соответствии с какой главой, разделом производится экспериментальная проверка проектов технических условий размещения и крепления грузов? | Глава 1 раздел 12  Методика проведения экспериментальной проверки проектов технических условий размещения и крепления грузов  этап). |
|  | Глава 1 раздел 12  пункт 12.1 | Какие этапы включает в себя экспериментальная проверка технических условий размещения и крепления грузов?  Кем принимается решение о необходимости проведения экспериментальной проверки? | 12.1. Общие положения.  12.1.1. Экспериментальная проверка включает три этапа:  - испытания на соударения (обязательный этап);  - поездные испытания. Проведение поездных испытаний способов размещения и крепления грузов с использованием многооборотных и инвентарных средств крепления является обязательным, в остальных случаях необходимость их проведения определяется комиссией;  - опытные перевозки (обязательный этап).  Основанием для проведения экспериментальной проверки проектов условий размещения и крепления грузов (ТУ, МТУ), а в случае использования многооборотных или инвентарных средств крепления - НТУ, является решение (указание) органов, в компетенцию которых входит утверждение ТУ, МТУ, НТУ ([раздел 7](#P1072) настоящей главы).  Этими органами устанавливаются состав комиссии, сроки и место (пути общего, необщего пользования) проведения экспериментальной проверки, порядок выделения и подачи предназначенных для проверки вагонов, контейнеров; определяется полигон (маршрут) для поездных испытаний, порядок сопровождения вагонов при поездных испытаниях.  Решение о проведении экспериментальной проверки проекта ТУ, МТУ, НТУ принимается не позднее 30 суток со дня получения указанным органом проекта ТУ, МТУ, НТУ. |
|  | Глава 1 раздел 12  пункт 12.2 | Какие этапы включают в себя испытания на соударение? | Проведение испытаний на соударение.  Подготовка к испытаниям включает в себя:  - размещение и крепление груза в вагоне, контейнере в соответствии с проектом ТУ, МТУ, НТУ (опытная погрузка);  - нанесение на груз и на вагон (контейнер) контрольных меток, фиксирующих начальное положение груза относительно вагона (контейнера). Контрольные метки должны быть нанесены в местах и способом, обеспечивающим их отчетливую различимость в процессе испытаний.  Испытания на соударения одиночных вагонов или сцепов с опорой груза на один вагон проводятся на прямом участке пути.  Испытания на соударения сцепов с опорой на два вагона проводятся на прямом, а затем - на кривом участке пути радиусом кривой 300 - 400 м.  Соударения испытуемых вагонов производятся с группой неподвижно стоящих на пути загруженных до полной грузоподъемности инертным грузом (например, песок, щебень) полувагонов ("стенкой"). "Стенка" должна состоять не менее чем из трех полувагонов. Вагоны "стенки" устанавливаются в конце контрольного участка пути в сцепленном состоянии, затормаживаются пневматическим тормозом. Первый полувагон со стороны соударения дополнительно затормаживается двумя тормозными башмаками. Контрольный участок предназначен для определения скорости соударения испытуемого вагона со "стенкой" и должен представлять собой прямолинейный горизонтальный отрезок пути длиной 10 м. Длина расчетного участка отсчитывается от оси автосцепки первого полувагона "стенки".  На прямом участке пути проводят 12 соударений в следующей последовательности:  - 4 соударения со скоростью от 4 до 5 км/ч;  - 3 соударения со скоростью от 5 до 6 км/ч;  - 2 соударения со скоростью от 6 до 7 км/ч;  - 1 соударение со скоростью от 7 до 8 км/ч;  - 2 соударения со скоростью от 8 до 9 км/ч.  На кривом участке проводится 10 соударений со скоростью от 4 до 8 км/ч.  При испытаниях сцепов с грузом, закрепленным неподвижно относительно одной из грузонесущих платформ, соударения проводят в обоих направлениях.  Соударениям подвергается каждый вагон или сцеп, погруженный по проекту ТУ, МТУ, НТУ. Испытуемый вагон или сцеп на достаточной длине пути перед контрольным участком разгоняется локомотивом до необходимой скорости и после расцепки накатывается на вагоны "стенки". В случаях использования локомотива без устройства саморасцепа автосцепка разъединяется перед началом разгона. Для проведения данного вида испытаний допускается использование специальных стендов горочного типа.  Скорость вагона перед соударением рассчитывается по формуле:  v = 36 / t, (103)  где t - время прохождения контрольного участка свободно движущимся вагоном, сек. Время (t) замеряется секундомером.  Допускается по решению комиссии использование других способов определения скорости вагонов перед соударением (в том числе с использованием специального оборудования).  После каждого соударения вагон (сцеп, контейнер), груз и все элементы крепления осматриваются членами комиссии.  Все замеченные дефекты в конструкции вагона (вагонов сцепа, контейнера), изменения положения груза, состояния элементов крепления фиксируются в акте. Сдвиг груза определяется по положению меток до и после соударения.  Если во время испытаний сдвиг груза или повреждение элементов крепления угрожает безопасности движения или сохранности груза и подвижного состава, испытания должны быть немедленно прекращены, о чем делается соответствующая запись в акте. Способ размещения и крепления груза считается выдержавшим испытания, если в результате 10 соударений (со скоростью до 8 км/ч) на прямом, а для сцепов - на прямом и кривом участках пути, реквизиты крепления груза не имели существенных дефектов, груз находился в закрепленном состоянии, пригодном для транспортирования, а после соударений со скоростью от 8 до 9 км/ч не зафиксировано повреждений вагона.  По результатам испытаний на соударения комиссия принимает решение о проведении последующих этапов экспериментальной проверки, при этом испытуемые вагоны могут быть полностью или частично перегружены, заменены все или некоторые элементы крепления. Результаты испытаний и выводы комиссии оформляются актом испытаний на соударение ([приложение N 9](#P10486) к настоящей главе). |
|  | Глава 1 раздел 12  пункт 12.3 | С какой целью проводятся поездные испытания? | Поездные испытания проводятся с целью определения в реальных условиях движения поезда надежности предусмотренного проектом ТУ, МТУ, НТУ способа размещения и крепления груза. |
|  | Глава 1 раздел 12  пункт 12.4 | С какой целью проводятся опытные перевозки? | Опытные перевозки проводятся с целью проверки в реальных условиях перевозок надежности предусмотренного проектом ТУ, МТУ, НТУ способа размещения и крепления груза. Опытные вагоны включают в поезда на общих основаниях. Опытные перевозки могут быть как однократные, так и многократные - назначаемые на определенный период. Многократные опытные перевозки назначаются по усмотрению комиссии, например, в случаях недостаточной для проверки надежности способа крепления груза в зимних и летних условиях дальности однократной перевозки. |
|  | Глава 2 раздел 1  пункт 1.1 | В пределах каких габаритов погрузки осуществляется размещение и крепление лесоматериалов?  Дайте определение понятиям:  «Пачка»;  «Пакет»;  «Штабель». | В настоящей главе предусмотрены способы размещения и крепления непакетированных и пакетированных лесоматериалов (круглых лесоматериалов и пиломатериалов) в пределах основного и зонального габаритов погрузки.  **Штабель**, сформированный из непакетированных и пакетированных лесоматериалов, должен иметь в пределах высоты стоек прямоугольное поперечное сечение. Расположенная выше стоек часть штабеля ("шапка") должна иметь поперечное сечение, имеющее форму равносторонней трапеции, размеры которой ограничены очертанием верхней (суженной) части соответствующего габарита погрузки. |
|  | Глава 2 раздел 1  пункт 1.3 | На сколько смежных размеров может отличаться толщина круглых лесоматериалов в прямоугольной части штабеля?  На сколько смежных размеров может отличаться толщина круглых лесоматериалов в «шапке» штабеля?  Назовите основные требования по размещению непакетированных пиломатериалов. | Штабель, сформированный из непакетированных и пакетированных лесоматериалов, должен иметь в пределах высоты стоек прямоугольное поперечное сечение. Расположенная выше стоек часть штабеля ("шапка") должна иметь поперечное сечение, имеющее форму равносторонней трапеции, размеры которой ограничены очертанием верхней (суженной) части соответствующего габарита погрузки.  Не допускается использование суженной части габарита погрузки для размещения непакетированных лесоматериалов длиной менее 1,6 м, а также лесоматериалов с невысохшим покрытием (пропиткой), за исключением пропитанных шпал.  Формируемые в штабель круглые лесоматериалы должны быть одинаковой длины в пределах допусков, установленных нормативными документами на соответствующую продукцию. В прямоугольной части штабеля допускается размещение круглых лесоматериалов, отличающихся толщиной не более чем на величину разности четырех смежных размеров в пределах допусков, установленных нормативными документами на соответствующую продукцию. В "шапке" штабеля допускается различие толщины круглых лесоматериалов не более чем на величину разности двух смежных размеров. Разность двух смежных размеров (градация) лесоматериалов составляет: при толщине до 140 мм включительно - 10 мм, при толщине свыше 140 мм - 20 мм.  Формируемые в штабель непакетированные пиломатериалы должны быть одной толщины в пределах допусков, установленных нормативными документами на пиломатериал. Ширина штабеля должна быть равна расстоянию между противоположными стойками при условии плотной укладки пиломатериала. В случаях, когда расстояние между стойками не кратно ширине пиломатериала, зазоры между штабелем и стойками заполняют таким же пиломатериалом, установленным на ребро. Не допускается укладывать пиломатериал внахлест. Допускается формирование ярусов штабеля из пиломатериалов различной длины, за исключением двух верхних ярусов штабеля, а также двух ярусов, расположенных непосредственно под прокладками, разделяющими штабель по высоте, и двух ярусов, расположенных непосредственно на прокладках. При этом пиломатериалы должны быть уложены встык (без зазора по длине). Торцы штабеля должны быть выровнены. Каждый такой штабель должен быть огражден не менее чем двумя парами боковых стоек и обрешеткой. Обрешетку выполняют от верхней кромки боковых стен полувагона (бортов платформы) до верхнего обреза стоек из досок толщиной не менее 25 мм либо горбыля толщиной не менее 30 мм, длиной не менее 3000 мм, которые закрепляют к стойкам со стороны штабеля вплотную друг к другу гвоздями длиной не менее 70 мм. |
|  | Глава 2 раздел 1  пункт 1.4 | Из каких материалов допускается изготавливать подкладки и прокладки?  Какие средства крепления применяются для создания уклона крайних штабелей к середине вагона?  Какое минимальное сечение должны иметь подкладки и прокладки при погрузке лесоматериалов?  Какое минимальное сечение должны иметь утолщенные подкладки и прокладки при погрузке лесоматериалов?  Какое минимальное сечение должны иметь удлиненные прокладки при погрузке лесоматериалов?.  Чему равна длина прокладок и удлиненных прокладок? | Штабеля, сформированные из непакетированных и пакетированных лесоматериалов, за исключением особо оговоренных в настоящей главе случаев, размещают на подкладках и разделяют по высоте на части прокладками. Для создания уклона крайних штабелей либо их частей к середине вагона применяют утолщенные подкладки или (и) прокладки, которые располагают со стороны наружных торцов крайних штабелей. Утолщенные прокладки располагают между нижней и второй снизу частями штабелей. "Шапку" штабеля формируют на удлиненных прокладках.  Допускается в полувагонах штабеля не разделять на части по высоте.  Каждый штабель из круглых лесоматериалов размещают на двух подкладках. Подкладки располагают:  - при длине лесоматериалов от 1,6 до 3,0 м включительно - на расстоянии от концов штабеля от 300 до 500 мм включительно;  - при длине лесоматериалов более 3,0 м - от 500 до 800 мм включительно.  Каждый штабель из пиломатериалов размещают:  - длиной до 3,0 м включительно - на двух подкладках;  - длиной более 3,0 м - на трех подкладках.  Крайние подкладки должны быть расположены на расстоянии от 300 до 800 мм от торцов штабеля.  Прокладки должны располагаться горизонтально в одной вертикальной плоскости с подкладками, перпендикулярно продольной плоскости симметрии полувагона.  Подкладки и прокладки изготавливают из обрезного либо необрезного пиломатериала сечением не менее: подкладки и прокладки - 50 x 150 мм; утолщенные подкладки и прокладки - 130 x 150 мм, удлиненные прокладки - 75 x 150 мм. Длина подкладок должна быть равна внутренней ширине вагона. Длина прокладок должна быть не менее ширины штабеля. Длина удлиненных прокладок должна превышать ширину штабеля на величину от 150 до 200 мм включительно. При погрузке лесоматериалов с разделением штабеля по высоте на три части и более прокладки под верхней частью должны быть изготовлены из обрезного пиломатериала. Допускается, за исключением особо оговоренных далее случаев, использовать для изготовления подкладок и прокладок деловой горбыль; при этом их минимальные по длине толщина и ширина должны быть не менее, соответственно, 50 мм и 150 мм. |
|  | Глава 2 раздел 1  пункт 1.5 | Из каких материалов изготавливают стойки?  Какую толщину должны иметь стойки из круглых лесоматериалов в нижнем и в верхнем отрубе?  На уровне верхнего обвязочного устройства стойки должны иметь толщину не менее …?  Допускается ли применение стоек из пиломатериала при перевозке лесоматериала?  Как устанавливаются стойки, при размещении их в стороне от лесных скоб? | Каждый штабель, сформированный из непакетированных и пакетированных лесоматериалов, должен быть огражден стойками, изготовленными и установленными в соответствии с требованиями [главы 1](#P10) настоящих ТУ. Применение стоек, изготовленных из пиломатериалов, не допускается. Стойки, ограждающие штабеля из лесоматериалов, устанавливают таким образом, чтобы расстояние от крайних стоек до конца штабеля составляло:  - для штабелей длиной до 3,0 м включительно - не менее 180 мм;  - для штабелей длиной более 3,0 м - не менее 250 мм.  Высота стоек над уровнем головки рельса должна быть не более:  - в полувагоне при размещении в пределах основного габарита погрузки - 4180 мм;  - в полувагоне при размещении в пределах зонального габарита погрузки - 4680 мм;  - на платформе при размещении в пределах основного габарита погрузки - 4100 мм.  Каждый штабель из лесоматериалов должен быть огражден не менее чем двумя парами стоек.  При размещении в полувагоне четырех и более штабелей допускается устанавливать стойки в стороне от лесных скоб. Такие стойки закрепляют на высоте расположения верхних лесных скоб и средних увязочных устройств (нижних лесных скоб) при помощи двух досок толщиной от 25 до 30 мм, шириной не менее 120 мм, закрепленных к лесным скобам проволокой диаметром не менее 3 мм в две нити либо к соседним стойкам, установленным в лесные скобы, гвоздями длиной не менее 120 мм ([рис. 1](#P3512) настоящей главы). В полувагонах, оборудованных только верхними лесными скобами, все стойки на высоте от 300 до 400 мм от пола вагона должны быть скреплены досками толщиной от 25 до 30 мм включительно и шириной не менее 120 мм.  В полувагонах с открытыми дверями крайние пары стоек устанавливают в промежуток между торцами створок дверей и гранями угловых стоек кузова полувагона и увязывают в двух местах за петли дверных навесов.  Противоположные боковые стойки должны во всех случаях иметь верхнее скрепление, а при погрузке круглых или полукруглых лесоматериалов на платформы - дополнительно среднее скрепление. Среднее скрепление должно устанавливаться:  - при разделении штабеля на две части по высоте - между частями;  - при разделении штабеля на три и более частей - между второй и третьей (снизу) частями.  Скрепление противоположных стоек выполняют с помощью многооборотных четырехзвенных и шестизвенных стяжек ([рис. 2](#P3528) настоящей главы).  Большое ушко стяжки надевают на стойку и фиксируют его от смещения вдоль стойки двумя гвоздями длиной от 70 до 80 мм включительно. Малое ушко крепят к противоположной стойке стяжкой из проволоки диаметром не менее 5 мм в четыре нити. Проволочную стяжку скручивают ломиком усилием одной руки (25 кгс) на плече 500 мм.  Допускается для скрепления противоположных стоек взамен четырехзвенных стяжек применять стяжки из проволоки диаметром 6 мм ([рис. 3](#P3534) настоящей главы).    В этом случае число нитей проволоки в скреплении определяется по [таблице 1](#P3542) настоящей главы.  Шестизвенные стяжки ([рис. 2](#P3528) настоящей главы) применяют как средство крепления лесоматериалов в вагоне. |
|  | Глава 2 раздел 1  пункт 1.6 | Допускается ли перевозка лесоматериалов с обледенением? | Перевозка лесоматериалов с обледенением допускается исключительно в полувагонах. При этом высота погрузки должна быть меньше высоты боковых стен полувагона не менее чем на 100 мм. |
|  | Глава 2 раздел 2  пункт 2.1 | Как происходит размещение и крепление непакетированных круглых лесоматериалов длиной более 3 метров?  Как формируется прямоугольная часть штабеля?  Как размещают удлиненные прокладки?  Допускается ли формирование прямоугольной части штабеля без применения прокладок?  Как формируется «шапка» штабеля?  Как размещают свежеокоренные лесоматериалы, а также лесоматериалы с невысохшим покрытием (пропиткой)?  Как изготавливают торцовый щит для ограждения прямоугольных частей штабеля? | Размещение и крепление непакетированных круглых лесоматериалов длиной более 3,0 м.  2.1.1. Формирование штабелей из таких лесоматериалов, применение и установка подкладок, прокладок и ограждающих стоек осуществляются в соответствии с требованиями [раздела 1](#P3487) настоящей главы. Круглые лесоматериалы в штабеле располагают комлями в противоположные стороны приблизительно в равных количествах. Удлиненные прокладки должны опираться на два-три круглых лесоматериала, расположенные в средней части яруса, и на круглые лесоматериалы, прилегающие к ограждающим стойкам. Крайние круглые лесоматериалы в ярусе, размещенном на прокладках, должны прилегать к стойкам. При размещении лесоматериалов в полувагоне с выходом за пределы концевых балок наружные концы крайних штабелей укладывают на торцовые порожки полувагона; в этом случае утолщенные подкладки и прокладки не применяют.  2.1.2. Количество штабелей из лесоматериалов в полувагоне в зависимости от их длины, а также соответствующее количество пар стоек, ограждающих каждый штабель, приведено в [таблице 2](#P3562) настоящей главы.  При ограждении каждого штабеля тремя парами стоек две из них устанавливают по концам штабеля, а третью - в одну из лесных скоб в середине штабеля.  2.1.3. Формирование прямоугольной части штабеля производят до уровня ниже верхнего обреза стоек на величину средней толщины круглых лесоматериалов в штабеле.  Формирование "шапки" производят следующим образом. На круглые лесоматериалы верхнего яруса прямоугольной части штабеля на расстоянии от 0,3 до 0,5 м включительно от его концов располагают две удлиненные прокладки так, чтобы концы их выступали с обеих сторон на величину от 75 до 100 мм ([рис. 9](#P3602) настоящей главы).  На удлиненных прокладках на расстоянии не менее 50 мм от их торцов должны быть выполнены зарубки глубиной от 10 до 15 мм. Увязку лесоматериалов в "шапке" выполняют с использованием многооборотных шестизвенных стяжек ([рис. 2](#P3528) настоящей главы) следующим образом. Большое ушко стяжки заводят на зарубки удлиненной прокладки и фиксируют на ней двумя гвоздями длиной от 70 до 80 мм включительно либо проволокой диаметром не менее 3 мм. Малое ушко закрепляют к другому концу прокладки стяжкой из проволоки диаметром 6 мм в две нити, при этом должны быть выполнены два оборота проволоки вокруг прокладки.  Вместо многооборотных шестизвенных стяжек допускается для скрепления "шапки" устанавливать поперечные увязки из проволоки диаметром 6 мм в две нити. Увязки закрепляют за выступающие концы удлиненных прокладок, при этом должны быть выполнены два оборота проволоки вокруг прокладки по зарубкам.  В середине штабеля между удлиненными прокладками поперек штабеля укладывают две скрученные между собой нити проволоки диаметром 6 мм средней увязки, длиной, достаточной для последующего формирования средней увязки "шапки" ([рис. 4](#P3582) - [8](#P3594) настоящей главы).  При формировании "шапки" должны соблюдаться требования [пункта 1.3](#P3493) настоящей главы, а также следующие дополнительные условия:  - толщина круглых лесоматериалов в "шапке" должна быть не более 300 мм;  - укладка круглых лесоматериалов в первом ярусе "шапки" между стойками должна быть без зазоров между бревнами и стойками. Возвышение примыкающих к стойкам круглых лесоматериалов над стойками не должно превышать 1/4 толщины этих круглых лесоматериалов;  - круглые лесоматериалы каждого яруса размещают во впадинах между соседними круглыми лесоматериалами нижележащего яруса;  - крайние круглые лесоматериалы ярусов "шапки" подбирают таким образом, чтобы толщина вышележащих круглых лесоматериалов не превышала толщины нижележащих круглых лесоматериалов;  - при размещении в пределах основного габарита погрузки угол откосов "шапки" (угол наклона к горизонту общей касательной к любым двум из крайних круглых лесоматериалов) должен быть не более 50 град.  2.1.4. При погрузке круглых лесоматериалов в полувагоны допускается формировать прямоугольную часть штабелей без применения прокладок ([рис. 10](#P3615) настоящей главы) при наличии согласия грузополучателя на такую отгрузку. В накладной в графе "Особые заявления и отметки отправителя" грузоотправитель должен сделать отметку с указанием вида и номера документа о согласии.    При формировании прямоугольной части штабеля без удлиненных прокладок скрепление боковых стоек многооборотными четырех- и шестизвенными стяжками не допускается. Скрепление должно производиться исключительно проволочными стяжками. Скрепление "шапки" производится тремя проволочными увязками в порядке, аналогичном изложенному в [подпункте 2.1.3](#P3598) настоящей главы, при этом две крайние увязки располагают на расстоянии от 500 до 800 мм от концов штабеля, третью увязку - посередине его длины.  2.1.5. Свежеокоренные лесоматериалы, а также лесоматериалы с невысохшим покрытием (пропиткой) формируют в штабеля только в пределах прямоугольной части габаритов погрузки (до высоты 4000 мм от УГР) и перевозят в полувагонах с закрытыми дверями.  Для ограждения прямоугольных частей штабелей применяют торцовые щиты ([рис. 11](#P3622) настоящей главы).  Щит изготавливают из стоек, аналогичных боковым стойкам, и досок сечением не менее 40 x 150 мм или горбылей сечением не менее 50 x 200 мм и длиной, равной внутренней ширине полувагона.  Доски 2 закрепляют к стойкам 1 гвоздями длиной не менее 120 мм. Допускается взамен досок использовать жерди толщиной от 60 до 80 мм, затесанные в местах соприкосновения со стойками. Зазоры между досками (жердями) должны быть не более половины их ширины (толщины). Высота h ([рис. 11](#P3622) настоящей главы) до нижней доски щита должна быть меньше высоты верхней обвязки полувагона на величину от 350 до 400 мм. На расстоянии от 100 до 150 мм от верха стоек к ним со стороны, противоположной доскам, закрепляют перекладину 3 из круглого подтоварника (бревно толщиной 130 мм и менее) толщиной не менее 100 мм и длиной, равной длине досок. Перекладину закрепляют гвоздями длиной не менее 150 мм, по два в каждое соединение, и увязками из проволоки диаметром не менее 6 мм в две нити. На перекладине на расстоянии от 80 до 100 мм включительно от ее концов выполняют зарубки глубиной от 15 до 20 мм включительно для закрепления растяжек. В нижней части стойки скрепляют связью 4 из доски, аналогичной доскам щита.  Собранный щит закрепляют двумя растяжками 2 из проволоки диаметром 6 мм в две нити за концы перекладины и за вторые от щита верхние увязочные устройства полувагона (рис. 12а настоящей главы) либо двумя досками сечением не менее 30 x 100 мм, которые закрепляют к крайним стойкам щита и соседним стойкам вагона гвоздями длиной не менее 100 мм, по три штуки в каждое соединение (рис. 12б настоящей главы).  В случаях, когда суммарная длина штабелей меньше внутренней длины полувагона более чем на 500 мм, один из торцовых щитов устанавливают вплотную к дверям, второй - вплотную к торцу последнего штабеля; зазор между этим щитом и дверями полувагона заполняют лесоматериалом, располагаемым горизонтально поперек полувагона до уровня ниже верхней обвязки полувагона на величину от 100 до 150 мм (рис. 12в настоящей главы). |
|  | Глава 2 раздел 2  пункт 2.2 | Как происходит размещение и крепление непакетированных круглых лесоматериалов длиной до 3 метров включительно?  Как формируется прямоугольная часть штабеля?  Как размещают удлиненные прокладки?  Как формируется «шапка» штабеля?  Как изготавливают торцовый щит для ограждения прямоугольных частей штабеля? | Размещение и крепление непакетированных круглых лесоматериалов длиной до 3,0 м включительно.  Непакетированные круглые лесоматериалы длиной до 3,0 м включительно размещают в полувагонах только в пределах основного габарита погрузки.  2.2.1. Размещение круглых лесоматериалов длиной от 1,8 до 3,0 м включительно производят с применением торцовых щитов ([рис. 13](#P3637) настоящей главы).  Торцовый щит изготавливают с использованием четырех стоек. Длина средних стоек должна быть не более 3700 мм. Другие требования к изготовлению и установке торцовых щитов аналогичны требованиям, изложенным в [подпункте 2.1.5](#P3619) настоящей главы.  Формирование и крепление штабелей выполняются в соответствии с требованиями [пункта 2.1](#P3558) настоящей главы. При этом должны соблюдаться следующие особенности ([рис. 14](#P3645) настоящей главы):  - "шапки" крайних штабелей должны быть расположены таким образом, чтобы удлиненные прокладки находились по отношению к ближайшим боковым стойкам со стороны середины полувагона;  - при погрузке круглых лесоматериалов длиной от 1,8 до 2,5 м включительно соседние удлиненные прокладки двух крайних штабелей с каждой стороны вагона должны быть скреплены между собой увязкой из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити.  Допускается штабеля лесоматериалов длиной свыше 2,5 м до 3 м включительно формировать без укладки удлиненных прокладок под "шапку" при соблюдении условий и требований [подпункта 2.1.4](#P3613) настоящей главы.  Допускается размещение лесоматериалов длиной свыше 1,6 м до 1,8 м с применением торцовых щитов и устройством ограждения боковых стен полувагона ([рис. 15](#P3651) настоящей главы) в следующем порядке.  Двери полувагона ограждают торцовыми щитами ([рис. 13](#P3637) настоящей главы). Ограждение боковых стен выполняют из круглых лесоматериалов 1, которые устанавливают вертикально в один ряд вплотную друг к другу. Круглые лесоматериалы, установленные у лесных скоб, закрепляют к ним увязками из проволоки диаметром 6 мм в две нити. В местах предполагаемого размещения удлиненных прокладок 3 круглые лесоматериалы ограждения не устанавливают. Прямоугольную часть штабеля формируют таким образом, чтобы ее высота была меньше высоты ограждения на величину от 250 до 300 мм, и разделяют по высоте на две-три части прокладками 2, 4. Зазор между щитами и дверями полувагона заполняют лесоматериалом, располагаемым горизонтально поперек полувагона до уровня ниже верхней обвязки полувагона на величину от 100 до 150 мм.  2.2.2. Размещение лесоматериалов длиной до 1,6 м включительно производят с установкой по всему периметру полувагона ограждения, выполняемого из круглого лесоматериала ([рис. 16](#P3657) настоящей главы).  высота ограждения от уровня боковых стен полувагона должна быть не более 0,4 длины круглых лесоматериалов. Ограждение устанавливают после размещения лесоматериалов до высоты от уровня пола полувагона не более 0,4L. Круглые лесоматериалы ограждения 1 дверей скрепляют друг с другом доской (горбылем) 2 толщиной не менее 30 мм и длиной от 2,9 до 3,0 м включительно. Доску (горбыль) укладывают с внутренней стороны ограждения с опорой на верхнюю обвязку полувагона и закрепляют к двум крайним и двум средним круглым лесоматериалам гвоздями длиной не менее 70 мм. Лесоматериалы укладывают горизонтально до уровня ниже верхнего уровня ограждения не менее чем на 50 мм. Зазор между торцовым ограждением и погруженными лесоматериалами заполняют круглыми лесоматериалами, располагаемыми горизонтально до уровня ниже верхней обвязки полувагона на величину от 100 до 150 мм.  Допускается выполнять ограждение из досок (горбылей) толщиной не менее 30 мм. При этом груз ограждают восемью парами боковых стоек и шестью торцовыми стойками ([рис. 17](#P3663) настоящей главы).  Доски (горбыли) ограждения закрепляют гвоздями длиной не менее 70 мм с внутренней стороны стоек. Длина досок (горбылей), прибиваемых к торцовым стойкам, должна быть не менее ширины полувагона. Крайние торцовые и боковые стойки скрепляют между собой проволокой диаметром 6 мм в две нити.  Допускается, с согласия грузополучателя, взамен досок использовать тонкомерные круглые лесоматериалы (подтоварник) толщиной от 100 до 130 мм включительно ([рис. 18](#P3669) настоящей главы), о чем грузоотправитель делает отметку в накладной в порядке, указанном в [подпункте 2.1.4](#P3613) настоящей главы.    Тонкомерные круглые лесоматериалы (подтоварник) объединяют в щиты 3, 7 с помощью увязок 5 из проволоки диаметром 6 мм в одну нить. Торцовые щиты дополнительно укрепляют двумя досками или горбылями толщиной не менее 25 мм, шириной не менее 100 мм и длиной, равной ширине щита. Длина торцового щита должна быть равна внутренней ширине полувагона. Боковое ограждение должно состоять из двух щитов либо трех щитов встык. При установке боковые щиты упираются в торцовые щиты. Каждый щит закрепляют в четырех местах к стойкам увязками из проволоки диаметром не менее 3 мм в одну нить. В местах верхнего крепления щита к стойке на ней выполняют зарубку для фиксации в ней проволоки. Противоположные боковые стойки должны быть скреплены в соответствии с требованиями [пункта 1.5](#P3508) настоящей главы.  2.2.3. При размещении непакетированных лесоматериалов длиной 1,0 м устанавливают несколько рядов ограждений груза по всему периметру полувагона ([рис. 19](#P3675) настоящей главы).  Перед установкой первого ограждения лесоматериалы размещают штабелями вдоль полувагона до высоты на 0,6 м ниже уровня верхней обвязки вагона. Затем на размещенные горизонтально круглые лесоматериалы устанавливают по периметру полувагона вплотную к стенам и дверям сплошной ряд 3 из круглых лесоматериалов одинаковой толщины. При этом лесоматериалы, используемые в качестве ограждения, не должны превышать верхней обвязки полувагона более чем на 400 мм. После установки первого ряда ограждения размещаемые в полувагоне круглые лесоматериалы укладывают горизонтально вплотную в пределах ограждения высотой 400 мм. Затем на размещенные горизонтально круглые лесоматериалы вплотную к первому ряду ограждения устанавливают второй сплошной вертикальный ряд 2 ограждения, который должен возвышаться над первым не более чем на 400 мм. После установки второго ряда ограждения размещаемые в полувагоне круглые лесоматериалы укладывают горизонтально вплотную по высоте ниже верхнего уровня второго ряда ограждения не менее чем на 50 мм.  Круглые лесоматериалы, установленные вертикально в качестве ограждения, должны быть скреплены между собой доской (горбылем) в порядке, указанном в [подпункте 2.2.2](#P3655) настоящей главы, плотно прижаты к боковым стенам и дверям полувагона горизонтально размещенными круглыми лесоматериалами. |
|  | Глава 2 раздел 2  пункт 2.4 | Как происходит размещение и крепление пакетированных круглых лесоматериалов?  С помощью каких материалов формируются пакеты из круглых лесоматериалов? | Размещение и крепление пакетированных круглых лесоматериалов длиной до 8,0 м включительно.  2.4.1. Пакеты из круглых лесоматериалов формируются с использованием многооборотных полужестких строп типа ПС-04 грузоподъемностью 3000 кг и типа ПС-05 грузоподъемностью 7500 кг.  2.4.2. Пакеты из круглых лесоматериалов, предназначенные для размещения в полувагонах, должны иметь параметры, приведенные в [таблице 3](#P3685) настоящей главы.  Значения ширины и высоты приведены для пакетов, находящихся в пакетоформирующем устройстве.  2. Пакеты шириной 2500 мм предназначены для размещения в дверном проеме полувагонов.  Пакеты из круглых лесоматериалов, предназначенные для размещения на платформах, должны иметь ширину 2700 мм и высоту 1750 мм.  Форма поперечного сечения пакетов лесоматериалов прямоугольной части штабеля и пакетов из круглых лесоматериалов "шапки" должна соответствовать [рисункам 20](#P3712) и [21](#P3716) настоящей главы.  Пакеты из круглых лесоматериалов, размещаемые в "шапке", формируются исходя из размеров очертания соответствующего габарита погрузки.  2.4.3. Пакеты из круглых лесоматериалов длиной от 1 до 6,5 м включительно и массой не более 15 т увязывают двумя стропами ПС-05. Стропы размещают на равном удалении от торцов пакета на расстоянии друг от друга не менее половины длины пакета.  Пакеты лесоматериалов длиной свыше 6,5 м и (или) массой более 15 т увязывают четырьмя стропами ПС-05. Стропы размещают парами на равном удалении от торцов пакета. Расстояние между стропами в паре - от 250 до 300 мм включительно; расстояние между внутренними стропами пар - от 3,0 до 3,5 м включительно ([рис. 22](#P3723) настоящей главы).  Замыкание стропа осуществляется пропуском свободного конца цепи в петлевой замок с последующей фиксацией конца цепи закруткой из проволоки диаметром 2 мм ([рис. 23](#P3730) настоящей главы). Стропы на пакете должны быть плотно затянуты.  2.4.4. Пакеты лесоматериалов размещают в полувагоне без применения подкладок и прокладок несколькими штабелями по его длине. Штабель формируется из двух пакетов по высоте.  2.4.5. Допускается формирование пакетов из круглых лесоматериалов длиной менее 1 м стыкованием по длине. В таких пакетах из круглых лесоматериалов по периметру поперечного сечения должны быть уложены круглые лесоматериалы длиной, равной суммарной длине пакета. Выход отдельных круглых лесоматериалов за торцы пакета не допускается.  2.4.6. Пакеты из круглых лесоматериалов длиной от 3,0 до 8,0 м включительно на платформе ([рис. 24](#P3737) настоящей главы) размещают в два яруса по высоте без подкладок и прокладок.  Каждый штабель ограждают стойками в соответствии с требованиями [подпункта 2.1.2](#P3560) настоящей главы. После размещения пакетов первого яруса на платформу каждую пару противоположных боковых стоек скрепляют многооборотной четырехзвенной стяжкой.  Допускается размещение на одной платформе пакетов из круглых лесоматериалов различной длины при условии, что суммарная длина пакетов не превышает 12,0 м. В этом случае пакеты из круглых лесоматериалов размещают по длине вагона таким образом, чтобы стык нижних пакетов из круглых лесоматериалов перекрывался одним из верхних пакетов круглых лесоматериалов. Суммарная длина верхних пакетов из круглых лесоматериалов должна быть не более суммарной длины нижних пакетов из круглых лесоматериалов.  2.4.7. Пакеты из неокоренных лесоматериалов длиной до 3 м включительно размещают в полувагонах с закрытыми дверями несколькими штабелями по его длине с установкой торцовых щитов ([рис. 25](#P3744) - [27](#P3750) настоящей главы).  Щиты изготавливают в соответствии с требованиями [подпункта 2.2.1](#P3635) настоящей главы. Крайние стойки щита должны иметь длину не более 3280 мм, средние - не более 3700 мм. Щиты устанавливают и закрепляют в полувагоне в соответствии с требованиями [подпункта 2.1.5](#P3619) настоящей главы.  В случаях, когда суммарная длина штабелей меньше внутренней длины полувагона более чем на 500 мм, один из торцовых щитов устанавливают вплотную к дверям, второй - вплотную к торцу последнего штабеля; зазор между этим щитом и дверями полувагона заполняют лесоматериалом, располагаемым горизонтально до уровня, ниже верхней обвязки полувагона на величину от 100 до 150 мм ([рис. 26](#P3747) настоящей главы), либо пакетом соответствующих размеров.  Допускается размещать в полувагоне один штабель, имеющий длину, меньшую, чем остальные, но не менее 1,5 м. Такой штабель должен быть размещен в средней части полувагона между более длинными штабелями ([рис. 27](#P3750) настоящей главы).  2.4.8. Пакеты из неокоренных лесоматериалов длиной свыше 3 м размещают в полувагонах без установки ограждающих торцовых щитов ([рис. 28](#P3756) настоящей главы).  Зазоры между штабелями, а также между штабелями и дверями (торцовыми стенами) полувагона должны быть не более 200 мм.  2.4.8.1. Допускается, с целью максимального использования вместимости полувагона, размещать один штабель меньшей, чем остальные штабеля, длины.  2.4.8.2. В случаях, когда суммарная длина штабелей меньше внутренней длины полувагона более чем на 500 мм, штабеля размещают вплотную друг к другу, зазор между крайним штабелем и дверями (торцовой стеной) заполняют лесоматериалом, располагаемым горизонтально до уровня на 150 - 200 мм ниже верхней обвязки полувагона ([рис. 29](#P3763) настоящей главы).  2.4.9. Пакеты из свежеокоренных либо с невысохшим покрытием (пропиткой) лесоматериалов независимо от длины размещают в полувагонах в соответствии с [подпунктом 2.4.7](#P3740) настоящей главы. |
|  | Глава 2 раздел 3  пункт 3.1, подпункт 3.1.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении непропитанных шпал на платформе?  Как размещают штабели из шпал в пределах прямоугольной части?  Как размещают штабели из шпал в «шапке»? | Непакетированные деревянные шпалы (ГОСТ 78) размещают в полувагоне и на платформе в пределах основного габарита погрузки.  3.1.1. Непропитанные шпалы на платформе размещаются в следующем порядке ([рис. 30](#P3773) настоящей главы).  Боковые борта платформы должны быть открыты и закреплены в соответствии с требованиями [главы 1](#P10) настоящих ТУ. В лесные скобы платформы устанавливают боковые стойки в соответствии с [пунктом 1.6](#P3539) настоящей главы. В торцовых частях платформы размещают вплотную друг к другу по два штабеля, сформированных из шпал, расположенных вдоль платформы, в середине платформы формируют штабель из шпал, расположенных поперек платформы. Штабеля формируют до высоты на 150 - 200 мм ниже верхнего обреза стоек, разделяя на две части по высоте прокладками 5.  Нижние штабеля из шпал размещают на двух подкладках 8 (6 и 8), обеспечивая уклон крайних штабелей из шпал к середине платформы. В зоне размещения среднего штабеля из шпал устанавливают ограждение 9 высотой, равной высоте среднего штабеля. Ограждение выполняют из досок толщиной не менее 35 мм, которые прибивают к двум центральным стойкам с внутренней стороны, начиная от уровня закрытых бортов, вплотную друг к другу гвоздями длиной не менее 70 мм, по одному в каждое соединение. Концы досок должны выступать за стойки не менее чем на 250 мм. Боковые стойки должны иметь верхнее и среднее поперечное крепления в соответствии с [пунктом 1.6](#P3539) настоящей главы.  На штабеля, погруженные в пределах прямоугольной части, размещают вплотную друг к другу четыре штабеля "шапок" симметрично относительно плоскостей симметрии полувагона. Каждый штабель "шапки" размещают на двух удлиненных прокладках 2, которые располагают на расстоянии 500 мм от концов шпал. По концам удлиненных прокладок на расстоянии не менее 50 мм от их торцов делают зарубки глубиной 10 - 15 мм. В "шапке" шпалы размещают семью ярусами по высоте. На удлиненные прокладки вплотную к боковым стойкам с обеих сторон платформы устанавливают ограждение "шапки" 3 из двух досок сечением толщиной 25 - 30 мм, шириной 250 мм, длиной 6 м, установленных на ребро. Вплотную к доскам ограждения укладывают на боковую сторону по одной шпале, остальные шпалы первого яруса размещают между ними на нижнюю часть вплотную друг к другу. Аналогичным образом укладывают шпалы в остальных ярусах, при этом крайние, установленные на боковую сторону, шпалы располагают вплотную к аналогичным шпалам нижележащего яруса. В седьмом ряду шпалы укладывают на нижнюю пласть между выступами крайних шпал шестого яруса. Имеющиеся зазоры между шпалами в каждом ярусе заполняют деревянными распорками по всей длине каждого штабеля "шапки". Шпалы "шапки" скрепляют двумя многооборотными шестизвенными стяжками в порядке, аналогичном изложенному в [подпункте 2.1.3](#P3598) настоящей главы. Изготовление и расположение подкладок 6, 8, прокладок 2, 5, ограждающих стоек 7 производятся в соответствии с требованиями [раздела 1](#P3487) настоящей главы. Допускается в качестве утолщенных подкладок использовать шпалы. |
|  | Глава 2 раздел 3  пункт 3.1, подпункт 3.1.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении непропитанных шпал в полувагоне?  Как размещают штабели из шпал по длине полувагона?  Как размещают штабели из шпал в пределах прямоугольной части?  Как размещают штабели из шпал в «шапке»?  Как происходит ограждение дверей полувагона?  Как происходит ограждение штабеля? | Непропитанные шпалы в полувагоне размещают в следующем порядке ([рис. 31](#P3781) настоящей главы).  Закрытые торцовые двери полувагона ограждают шпалами 4, которые укладывают нижней пластью друг на друга поперек вагона. К стоечным скобам устанавливают вертикально и закрепляют к ним увязкой из проволоки диаметром не менее 3 мм в две нити, по одной шпале нижней пластью к стене полувагона. Шпалы размещают четырьмя штабелями по длине полувагона. Каждый штабель формируют на двух подкладках 6. Крайние штабеля располагают на расстоянии от ограждения дверей, достаточном для установки ограждения штабеля 3. После укладки шпал до высоты от пола 1,0 м устанавливают вертикально вплотную друг к другу шпалы ограждения штабеля. Допускается использовать для ограждения штабеля шпальной вырезки толщиной не менее 40 мм. У боковых стен в местах расположения удлиненных прокладок шпалы ограждения штабеля не устанавливают. Прямоугольную часть штабелей формируют до уровня ниже верхнего торца ограждения на величину от 120 до 150 мм. Для обеспечения механизированной выгрузки каждый штабель разделяют по высоте на две-три части прокладками 5. Вблизи этих прокладок в один из крайних штабелей пропускают проволоку диаметром не менее 5 мм, концы которой выводят выше бортов и закрепляют вокруг шпал, расположенных вертикально. Проволока предназначена для заведения стропов при выгрузке. В "шапке" шпалы размещают шестью ярусами по высоте порядком, аналогичным порядку формирования и крепления "шапки" на платформе. |
|  | Глава 2 раздел 3  пункт 3.2, подпункт 3.2.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении непакетированных пиломатериалов длиной от 2,7 до 2,8 метра на платформе?  Как размещают штабели непакетированных пиломатериалов от 2,7 до 2,8 метра в пределах прямоугольной части?  Как размещают штабели непакетированных пиломатериалов длиной от 2,7 до 2,8 метра в «шапке»? | Непакетированные пиломатериалы длиной до 3 м включительно.  3.2.1. Пиломатериалы длиной от 2,7 до 2,8 м включительно, за исключением шпал, на платформе размещают в пределах основного габарита погрузки порядком, предусмотренным [подпунктом 3.1.1](#P3771) настоящей главы. При этом при формировании штабелей "шапки" по краям каждого яруса пиломатериалы устанавливают на узкую сторону по несколько штук пластью друг к другу. Количество этих единиц пиломатериала должно обеспечивать форму поперечного сечения "шапки", соответствующую габариту погрузки. Каждый штабель "шапки" скрепляют дополнительно средней увязкой из проволоки диаметром 6 мм в две нити, которую устанавливают в соответствии с требованиями [подпунктов 2.1.3](#P3598) и [2.1.4](#P3613) настоящей главы. |
|  | Глава 2 раздел 3  пункт 3.2, подпункт 3.2.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении непакетированных пиломатериалов длиной от 2,7 до 3,0 метров в полувагоне?  Как размещают штабели непакетированных пиломатериалов от 2,7 до 3,0 метров в пределах прямоугольной части?  Как размещают штабели непакетированных пиломатериалов длиной от 2,7 до 3,0 метров в «шапке»?  Как происходит ограждение дверей полувагона?  Как происходит ограждение штабеля? | Пиломатериалы длиной от 2,7 до 3,0 м включительно в полувагонах размещают в пределах основного габарита погрузки аналогично изложенному в [подпункте 3.1.2](#P3779) настоящей главы. При этом ограждение дверей выполняют с использованием пиломатериала, уложенного пластью друг на друга, либо пачек пиломатериала; ограждение прямоугольной части штабелей выполняют с использованием пиломатериала, установленного вертикально. Штабеля "шапки" формируют и скрепляют аналогично изложенному в [подпункте 3.2.1](#P3787) настоящей главы. |
|  | Глава 2 раздел 3  пункт 3.2, подпункт 3.2.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении пиломатериалов длиной менее 3,0 метров, а также шпальной вырезки и отходов деревообработки в полувагонах с нарощенными стенами? | Допускается погрузка пиломатериалов длиной менее 3,0 м, а также шпальной вырезки и отходов деревообработки (опилок, стружки, щепы) в полувагонах с нарощенными стенами до высоты от уровня головок рельсов 4680 мм ([рис. 32](#P3791) настоящей главы).  Наращивание стен производится следующим порядком. В полувагон устанавливают восемь пар боковых 2 и шесть торцовых 3 стоек высотой от уровня головок рельсов 4680 мм. Стойки должны быть изготовлены в соответствии с требованиями [главы 1](#P10) настоящих ТУ. Боковые стойки устанавливают и закрепляют в соответствии с требованиями [пункта 1.6](#P3539) настоящей главы. Каждую угловую торцовую стойку закрепляют к боковому верхнему увязочному устройству полувагона растяжкой 7 из проволоки диаметром 6 мм в две нити, а также скрепляют с соседней боковой стойкой увязкой 6 из проволоки диаметром 6 мм в две нити. Среднюю торцовую стойку скрепляют с каждой угловой стойкой на высоте от 300 до 400 мм от пола доской 4 толщиной от 25 до 30 мм. В верхней части торцовые стойки укрепляются перекладиной 5 (сортиментом толщиной не менее 100 мм и длиной, равной ширине полувагона между бортами). Сортимент крепят к каждой торцовой стойке двумя гвоздями длиной от 150 до 200 мм и проволокой диаметром 6 мм в две нити. Наращивание стен (обрешечивание) выполняют пиломатериалом толщиной от 25 до 30 мм после погрузки груза до уровня ниже верхней обвязки полувагона на величину от 150 до 200 мм. Доски прибивают к стойкам гвоздями длиной не менее 70 мм, изнутри вагона, без зазоров по высоте, начиная и заканчивая на расстоянии от 80 до 90 мм ниже соответственно верхней обвязки кузова полувагона и верха стоек. Наращивание стен над дверями должно выполняться только обрезным пиломатериалом длиной не менее ширины кузова.  Размещение пиломатериалов производят штабелями прямоугольного сечения до уровня ниже нарощенных бортов не менее чем на 50 мм.  Допускается размещение пиломатериалов длиной менее 1,6 м без применения подкладок и прокладок.  После погрузки каждую пару противоположных боковых стоек скрепляют между собой четырехзвенными стяжками или проволокой диаметром 6 мм в две нити. |
|  | Глава 2 раздел 3  пункт 3.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении непакетированных пиломатериалов длиной более 3 метров?  Как размещают штабели непакетированных пиломатериалов длиной более 3 метров в прямоугольной части?  Как размещают штабели непакетированных пиломатериалов длиной более 3 метров в «шапке»? | Непакетированные пиломатериалы длиной более 3 м.  3.3.1. Пиломатериалы в пределах основного габарита погрузки размещают в полувагонах и на платформах. Использование зонального габарита допускается только при размещении пиломатериалов в полувагонах. Каждый штабель пиломатериалов размещают ([рис. 33](#P3801) и [34](#P3804) настоящей главы) на три поперечные подкладки. Формирование штабелей производят в соответствии с требованиями [пункта 1.3](#P3493) настоящей главы.  Крайние подкладки должны быть расположены на расстоянии от 300 до 800 мм от торцов штабеля. Прямоугольную часть штабеля разделяют по высоте поперечными прокладками. При этом в крайних штабелях со стороны торцов вагона располагают утолщенные прокладки, обеспечивающие уклон верхних частей штабелей к середине вагона.  Каждый штабель пиломатериалов ограждают стойками:  - штабель длиной от 3000 до 4900 мм - двумя парами стоек;  - штабель длиной от 5000 до 7900 мм - тремя парами стоек;  - штабель длиной от 8000 до 12 000 мм - четырьмя парами стоек.  Высота стоек от уровня верха головок рельсов должна соответствовать требованиям [пункта 1.5](#P3508) настоящей главы. Высота прямоугольной части штабеля должна быть меньше высоты стоек на величину не менее чем на 100 мм для основного габарита погрузки, на 150 мм - для зонального габарита.  Концы штабеля должны выходить за стойки не менее чем на 400 мм.  Размещение штабелей, сформированных из состыкованных по длине пиломатериалов, допускается только в полувагонах с обрешечиванием боковых стен, выполненным в соответствии с требованиями [подпункта 3.2.3](#P3789) настоящей главы.  3.3.2. Формирование "шапки" производят следующим порядком ([рис. 35](#P3817) настоящей главы).  На прямоугольную часть штабеля укладывают три удлиненные прокладки 3, на которые размещают пиломатериалы в пределах верхней части габарита погрузки. При погрузке в основном габарите погрузки "шапку" разделяют на две части равной высоты посредством трех прокладок 5 сечением не менее 25 x 100 мм. На верхнюю плоскость "шапки" размещают поперечные бруски 1 сечением не менее 50 x 150 мм. Ширина "шапки" поверху должна определяться исходя из максимально допустимой длины поперечных брусков, которая должна быть не менее чем на 100 мм меньше ширины очертания соответствующего габарита погрузки. Удлиненные прокладки, прокладки "шапки" и поперечные бруски должны располагаться в вертикальных плоскостях, проходящих через прокладки прямоугольной части штабеля; их концы должны выступать за пределы штабеля с обеих сторон на величину от 75 до 100 мм на высоте их расположения. По концам удлиненных прокладок, прокладок и поперечных брусков на расстоянии не менее 50 мм от их торцов делают зарубки глубиной от 10 до 15 мм для закрепления проволочных обвязок. Каждый поперечный брусок прибивают к крайним единицам пиломатериала верхнего яруса двумя гвоздями длиной не менее 100 мм. Пиломатериалы в "шапке" скрепляют увязками из проволоки диаметром 6 мм в две нити с каждой стороны. Нити увязки помещают в зарубки удлиненных прокладок 3, прокладок 5 и поперечного бруска 1 и скручивают на участках между ними.  Максимально допускаемые размеры "шапки" приведены на [рисунке 36](#P3824) настоящей главы. Размер в скобках - для платформ.    Допускается формирование "шапки" из пиломатериалов различной длины с соблюдением требований [пункта 1.3](#P3493) настоящей главы; кроме того, все единицы пиломатериала, расположенные по периметру "шапки", должны иметь длину, равную длине штабеля. |
|  | Глава 2 раздел 3  пункт 3.4 | Какие средства применяются для формирования пакетов пиломатериалов?  В пределах какого габарита погрузки осуществляется размещение пакетов на платформах и в полувагонах? | Размещение и крепление пакетированных пиломатериалов.  Для формирования пакетов пиломатериалов применяют многооборотные стропы ПС-01, ПС-02, ПС-04, ПС-05 (ГОСТ 14110) или (и) одноразовые средства пакетирования (брусково-проволочную увязку, увязку из стальной ленты). Ответственность за надежность применяемых средств пакетирования несет грузоотправитель. При формировании пакетов должны соблюдаться общие требования ГОСТ 19041 и ГОСТ 21100, а также особые требования соответствующих пунктов настоящего раздела. |
|  | Глава 2 раздел 3  пункт 3.4,  подпункты 3.4.1-3.4.3 | Какие основные требования предъявляются к пакетам пиломатериалов?  В пределах какого габарита погрузки осуществляется размещение пакетов на платформах и в полувагонах?  Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении пакетированных с использованием стропов пиломатериалов в полувагоне? | 3.4.1. Пакеты, сформированные с применением стропов типа ПС.  3.4.1.1. Размеры и масса пакетов, марка применяемых для их формирования стропов должны соответствовать данным, приведенным в [таблице 4](#P3833) настоящей главы.  Допускаются минусовые отклонения размеров пакетов по ширине и высоте, не превышающие, соответственно, ширины и толщины пиломатериала, из которого сформирован пакет.  Формирование пакетов со стыкованием единиц пиломатериала по длине производится в соответствии с требованиями ГОСТ 19041 либо ГОСТ 21100. При этом в двух нижних, двух верхних ярусах, в двух ярусах, расположенных непосредственно под разделительными прокладками, двух ярусах, расположенных непосредственно на прокладках, а также в крайних стопах пакета должны быть расположены единицы пиломатериала длиной, равной длине пакета. Торцы пакета должны быть выровнены.  При формировании пакета "шапки" из досок ([рис. 38](#P3864) настоящей главы) вниз укладывают не менее двух ярусов досок общей высотой от 100 до 130 мм и общей шириной 2,6 м, поверх них размещают две поперечные прокладки, затем формируют трапециевидную часть пакета. Поперечные прокладки располагают в местах установки стропов. Пиломатериалы верхнего яруса пакета "шапки" возле стропов скрепляют двумя досками длиной от 1,2 до 1,25 м, прибиваемыми пятью гвоздями длиной не менее 100 мм.  3.4.1.2. Пакеты размещают в полувагонах, без установки стоек и подкладок, несколькими штабелями по его длине. Пакеты крайних штабелей не должны иметь уклона в направлении торцов полувагона. Штабель из пакетов шириной 2700 (2800) мм формируется из двух пакетов по высоте. При размещении пакетов размером 1350 x 1300 мм прямоугольную часть штабеля формируют из четырех пакетов, укладываемых двумя ярусами по два пакета по ширине полувагона. В "шапке" штабеля размещают пакет трапециевидной формы. Пиломатериалы, кроме пропитанных, а также с невысохшим покрытием, допускается размещать в полувагонах с открытыми торцовыми дверями; при этом крайние пакеты должны иметь длину не менее 1,5 м.  3.4.2. Размещение и крепление пакетов из непропитанных пиломатериалов длиной менее 1,5 м, а также пакетов пропитанных пиломатериалов (кроме шпал) независимо от длины производят в полувагонах с установкой торцовых щитов ([рис. 39](#P3872) настоящей главы) аналогично пакетам лесоматериалов длиной до 2,0 м ([подпункт 2.4.7](#P3740) настоящей главы) с соблюдением следующих дополнительных требований:  - пакеты должны плотно примыкать друг к другу;  - под наружные концы крайних верхних пакетов на расстоянии 300 - 400 мм от их торцов укладывают утолщенные прокладки 2 в соответствии с требованиями пункта 1.14 настоящей главы;  - наружные концы пиломатериала в крайних верхних пакетах скрепляют поверху поперечными досками (горбылями) 4 длиной, равной ширине пакета, которые крепят к пиломатериалу шестью гвоздями длиной не менее 100 мм;  - зазор между торцовым щитом и дверями полувагона заполняют узкими пакетами 1 или несвязанными пиломатериалами, уложенными поперек полувагона.  3.4.3. Пакеты длиной свыше 1,5 м, сформированные из пиломатериалов размером 1350 x 1300 мм, размещают в полувагоны несколькими штабелями по длине вагона ([рис. 40](#P3879) настоящей главы).  Пакеты "шапки" скрепляют с пакетами верхнего яруса прямоугольной части штабеля с помощью концов цепей стропа пакета "шапки", который пропускают через верхнюю проушину грузовой тяги нижележащего пакета и фиксируют закруткой 3 из проволоки диаметром не менее 4 мм. Концы проволоки должны быть скручены не менее трех раз. |
|  | Глава 2 раздел 3  пункт 3.4, подпункт 3.4.4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении пакетированных с использованием стропов пиломатериалов длиной 3 и более метров на четырехосной платформе?  В пределах какого габарита погрузки осуществляется размещение пакетов на платформах и в полувагонах? | На четырехосных платформах попускается перевозить пакеты пиломатериалов длиной 3 м и более. Платформу оборудуют боковыми стойками в соответствии с требованиями [пунктов 1.4](#P3497) и [1.5](#P3508) настоящей главы. Пакеты размещают без подкладок и прокладок до высоты боковых стоек и закрепляют порядком, предусмотренным для непакетированных пиломатериалов ([рис. 41](#P3885) настоящей главы). Пакеты "шапок" размещают и закрепляют тем же способом, как и в полувагонах. |
|  | Глава 2 раздел 3  пункт 3.4,  подпункт 3.4.5-3.4.7 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении пакетированных с использованием стропов шпал в полувагоне?  В пределах какого габарита погрузки осуществляется размещение пакетов на платформах и в полувагонах?  Каким способом ограждаются торцовые двери полувагонов?  В соответствии с чем определяется количество шпал в пакете? | Размещение и крепление пакетов деревянных пропитанных (непропитанных) шпал длиной 2,75 м (ГОСТ 78).  Для формирования пакетов шпал используют стропы ПС-04 и ПС-05. Пакеты формируют в карманах-накопителях. Стропы на пакетах должны быть плотно затянуты. Пакеты должны быть сформированы только из пропитанных или только из непропитанных шпал. В исключительных случаях допускается формирование пакетов нижнего яруса штабеля непосредственно в полувагоне. Каждый пакет обвязывают двумя стропами одного типа, которые размещают на расстояниях от торцов, равных 0,6 - 0,7 м.  3.4.6. Размещение пакетов деревянных шпал в пределах зонального габарита погрузки производят только в полувагонах.  Количество шпал в пакете, сформированном с использованием стропов ПС-05 из подсортированных по типам шпал, за исключением шпал из лиственницы, не должно превышать указанного в [таблице 5](#P3893) настоящей главы.  превышающем 90 штук (девять ярусов по 10 шпал).  Количество шпал в пакете, сформированном без подсортировки по типам независимо от породы древесины, не должно превышать 90 штук (девять ярусов по 10 шпал).  Количество шпал в пакетах, размещенных в одном вагоне, должно быть одинаковым.  Формирование пакетов шпал с использованием стропов типа ПС-04 осуществляют с учетом породы древесины, из которой они изготовлены.  Количество шпал в пакете не должно превышать указанного в [таблице 6](#P3912) настоящей главы.  Запрещается использование стропов типа ПС-04 для пакетирования шпал из лиственницы.  При формировании пакетов шпал с использованием стропов ПС-04 масса пакета не должна превышать 6 т.  Шпалы в пакетах размещают на нижнюю пласть.  Пакеты шпал размещают в полувагоне четырьмя штабелями по длине, двумя ярусами по высоте. Торцовые двери (стены) полувагона ограждают щитами.  Щит ([рис. 42](#P3932) настоящей главы) формируют из 10 - 12 вертикально установленных шпал 1, скрепленных тремя досками 2, имеющих сечение 40 x 150 - 200 мм. Доски крепят к шпалам гвоздями диаметром 5 - 6 мм и длиной 150 мм.  Нижней доской шпалы щита скрепляют со стороны пакетов. Верхние доски скрепляют между собой увязками 3, пропущенными между шпалами. Увязка состоит из проволоки диаметром не менее 4 мм в один оборот, с закруткой ее концов в три витка.  В полувагон с внутренней длиной кузова 12 088 мм ([рис. 43](#P3937) настоящей главы) у торцовых дверей (стен) вагона укладывают друг на друга по 6 - 8 шпал 3, каждая на боковую сторону нижней пластью к пакетам. Вплотную к ним на пол вагона укладывают друг на друга три шпалы 4 типа I и (или) II нижней пластью вниз для установки щита. Вплотную к этим шпалам ставят пакеты нижнего яруса и щиты 2. На пакеты нижнего яруса устанавливают четыре пакета верхнего яруса.    В полувагоне с внутренней длиной кузова 12 700 мм ([рис. 44](#P3943) настоящей главы) размещение пакетов шпал производят в аналогичном порядке.  При этом после установки пакетов нижних ярусов вплотную к ним укладывают три шпалы 4 нижней пластью вниз, на которые устанавливают второй щит 2. Пространство между этим щитом и торцовой стеной заполняют шпалами 5, уложенными друг на друга нижней пластью вниз до высоты на 200 - 250 мм ниже верхней обвязки кузова вагона. |
|  | Глава 2 раздел 3  пункт 3.4, подпункт 3.4.8 | Как формируются пакеты пиломатериалов с использованием брусково-проволочной обвязки?  Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении пакетированных с использованием брусково-проволочных обвязок пиломатериалов?  Как скрепляют соседние по ширине вагона пакеты пиломатериалов в «шапке»? | Пиломатериалы в пакетах, сформированных с использованием брусково-проволочной обвязки.  3.4.8.1. Обвязка состоит из верхнего и нижнего деревянных брусков 1 сечением не менее 50 x 100 мм и двух стяжек 2 из проволоки диаметром 6 мм в две нити, скрепляющих эти бруски по концам ([рис. 45](#P3967) настоящей главы).  Рис. 45  (не приводится)  Бруски укладывают поперек пакета пиломатериалов таким образом, чтобы их концы выступали на 50 мм за боковые поверхности пакета. По концам брусков на расстоянии не менее 25 мм от торцов делают зарубки глубиной от 10 - 12 мм для закрепления проволочных увязок.  3.4.8.2. Пакеты из пиломатериалов формируют в соответствии с требованиями ГОСТ 19041 и ГОСТ 21100, а также [подпункта 3.4.1.1](#P3831) настоящей главы. Скрепление единиц пиломатериала верхнего яруса пакета "шапки" досками не производят. Пакеты пиломатериалов длиной до 4 м включительно скрепляют двумя обвязками; пакеты длиной от 4 до 6,5 м включительно - тремя обвязками. Две крайние обвязки размещают на расстоянии от 300 до 900 мм от концов пакета, а третью - посередине пакета.  Пакеты из пиломатериалов размещают несколькими штабелями по длине вагона вплотную друг к другу ([рис. 46](#P3974) настоящей главы).  Рис. 46  (не приводится)  При размещении пакетов на платформе устанавливают стойки в соответствии с требованиями [пунктов 1.4](#P3497) и [1.5](#P3508) настоящей главы. Стойки 2 должны иметь верхнее поперечное скрепление 1 многооборотными четырехзвенными стяжками, выполняемое после формирования прямоугольной части штабеля.  В каждом ярусе штабеля размещают пакеты одной длины и высоты. Пакеты размещают несколькими ярусами по высоте со смещением в продольном направлении одного пакета относительно другого на 100 мм с тем чтобы бруски обвязок располагались вплотную друг к другу. Пакеты "шапки" каждого штабеля размещают на удлиненные прокладки 5 размером 50 x 150 x 2800 мм, располагаемые в непосредственной близости от брусков обвязок. Количество удлиненных прокладок должно быть равно количеству обвязок пакета. На удлиненные прокладки вплотную к стойкам укладывают продольные доски 3 сечением не менее 40 x 100 мм, которые закрепляют к удлиненным прокладкам и брускам обвязок верхних пакетов прямоугольной части штабеля гвоздями длиной не менее 100 мм, по два гвоздя в каждое соединение. Длина досок 3 должна быть достаточной для того, чтобы ими были скреплены каждые две соседние удлиненные прокладки. Пакеты "шапки" закрепляют от поперечного смещения упорными брусками 6 размером не менее 50 x 150 x 300 мм, которые укладывают на удлиненные прокладки и закрепляют к ним двумя гвоздями длиной не менее 100 мм, по два гвоздя в каждый брусок. Если в "шапке" размещены несколько пакетов по ширине вагона, соседние пакеты скрепляют между собой соединительными досками (горбылем) 4 сечением не менее 25 x 100 мм и длиной, равной ширине "шапки", которые укладывают на бруски обвязок и прибивают к этим брускам гвоздями длиной не менее 70 мм. |
|  | Глава 2 раздел 3  пункт 3.4,  подпункт 3.4.9.1-3.4.9.6 | Как формируются пакеты пиломатериалов с использованием стальной ленты?  В соответствии с чем определяются размеры пакетов?  Как закрепляются обвязки пакетов, размещаемых в «шапке» штабеля?  Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении пакетов пиломатериалов, сформированных с использованием стальной ленты? | .4.9.1. Пакеты формируют в соответствии с требованиями ГОСТ 19041 и ГОСТ 21100. Размеры пакетов, размещаемых в прямоугольной части штабеля, не должны превышать величин, приведенных в [таблице 8](#P3982) настоящей главы.  Размеры пакетов, размещаемых в "шапке" штабеля, не должны превышать:  - при размещении пакетов в пределах очертания основного габарита погрузки: ширина - 1100 мм, высота - 575 мм;  - при размещении пакетов в пределах очертания зонального габарита погрузки - величин, приведенных в [таблице 9](#P4006) настоящей главы.  Примечание. Множитель "2" означает, что пакеты указанной ширины размещают в два ряда по ширине вагона.  3.4.9.2. Для формирования пакетов пиломатериалов должны применяться обвязки с пломбовым соединением по ГОСТ 21214 (тип 1) из стальной холоднокатаной низкоуглеродистой нагартованной ленты нормальной точности изготовления по ГОСТ 3560, сечением не менее 0,5 x 20 мм, с временным сопротивлением разрыву не менее 600 Н/мм2 (60 кгс/см2). Обвязка должна иметь одно пломбовое соединение. Допускается для изготовления обвязок использование ленты, имеющей аналогичные физические свойства, иного поперечного сечения при условии обеспечения несущей способности обвязки, включая пломбовое соединение, не менее 6000 Н (600 кгс). В этом случае грузоотправитель представляет перевозчику сертификат на упаковочную ленту и нормативные документы, подтверждающие прочность ленты и обвязки в целом. Реквизиты указанных документов и размеры сечения ленты должны быть занесены грузоотправителем в накладную на груз. Усилие натяжения обвязки на пакете должно составлять не менее 2000 Н (200 кгс). Контроль усилия натяжения производится в соответствии с ГОСТ 19041 прибором ИН-400 либо по величине прогиба ленты под действием усилия 100 Н (10 кгс), приложенного в середине бокового (вертикального) участка обвязки перпендикулярно боковой грани пакета. Прогиб ленты не должен превышать 0,1 высоты пакета.  В пакетах, сформированных без стыковки пиломатериала по длине, число обвязок пакета должно быть равно количеству разделительных прокладок по длине:  - в пакетах длиной до 4 м включительно - 2 штуки;  - в пакетах длиной более 4 м до 5,5 м включительно - 3 штуки;  - в пакетах длиной более 5,5 м - 4 штуки.  Обвязки должны располагаться в плоскостях размещения прокладок либо в непосредственной близости от них.  Расстояния между прокладками по длине пакета должны быть равны.  В пакетах по ГОСТ 19041 крайние прокладки должны быть расположены на расстоянии: в пакетах из пиломатериала одной длины - от 300 до 900 мм от торцов пакета; в пакетах из пиломатериала различной длины - не более 300 мм от торцов наиболее коротких пиломатериалов.  В пакетах по ГОСТ 21100 крайние прокладки должны быть расположены следующим образом:  - в пакетах из пиломатериала одной длины: длиной до 3,0 м включительно - на расстоянии от торцов пакета, равном 1/4 его длины; длиной от 3,0 до 5,5 м включительно - на расстоянии 1/5 его длины; в пакетах длиной более 5,5 м - на расстоянии 1/6 его длины;  - в пакетах из деталей длиной менее 1 м, сформированных путем стыкования по длине, прокладки должны располагаться на расстоянии, равном 1/4 длины деталей.  3.4.9.3. Допускается применять укрытие пакетов от атмосферного воздействия и загрязнения в пути следования полиэтиленовой пленкой либо крафт-бумагой с армирующей стекловолокнистой сеткой, выполняемое перед установкой обвязок. В пакетах, размещаемых в "шапке" штабелей со стороны торцов вагона, укрывающий материал должен быть закреплен двумя вертикальными планками сечением не менее 15 x 60 мм, длиной, равной высоте пакета, расположенными на расстоянии 200 - 300 мм от боковых граней пакета. Каждая планка должна быть закреплена не менее чем тремя гвоздями длиной не менее 45 мм. Допускается закреплять укрывающий материал на торцах пакета металлическими скобками из проволоки диаметром 1 мм, шириной не менее 10 мм, высотой не менее 19 мм, в количестве не менее 20 штук на каждый торец. Скобки должны располагаться рядами: один ряд из пяти-шести скобок - горизонтально, на высоте, равной 2/3 высоты пакета, и три ряда по пять скобок - вертикально, на равных расстояниях друг от друга и от боковых граней пакета.  3.4.9.4. Каждая обвязка пакетов, размещаемых в "шапке" штабеля, должна быть закреплена на верхней плоскости пакета деревянной доской толщиной от 22 до 25 мм, шириной от 90 до 100 мм, длиной, превышающей ширину пакета на 100 мм, располагаемой симметрично оси ленты с выступанием концов за боковые грани пакета на 50 мм. Доска должна быть закреплена к пакету не менее чем шестью гвоздями длиной не менее 50 мм, расположенными на равных расстояниях друг от друга в шахматном порядке.  3.4.9.5. Размещение и крепление пакетов в пределах очертания основного габарита погрузки производятся в следующем порядке.  Ограждение штабелей пакетов в полувагонах и на платформах выполняется при помощи боковых стоек, в соответствии с требованиями [пункта 1.5](#P3508) настоящей главы.  Каждый штабель размещают ([рис. 47](#P4046) и [48](#P4049) настоящей главы) на две подкладки 1, со стороны торцов вагона под крайние штабеля во всех случаях укладывают по одной утолщенной подкладке 2.  Между ярусами штабеля размещают прокладки 4. Требования к подкладкам и прокладкам - в соответствии с [пунктом 1.4](#P3497) настоящей главы. Между утолщенными подкладками и торцовым порожком полувагона (торцовым бортом платформы) устанавливают упоры 3 из пиломатериала сечением не менее 75 x 150 мм. Упоры устанавливают на расстоянии от 500 до 800 мм от боковых стен полувагона (бортов платформы). Каждый торцовый упор в полувагоне крепят к утолщенным подкладкам двумя гвоздями диаметром 5 мм и длиной не менее 150 мм, на платформе - прибивают к полу платформы двумя такими же гвоздями.  В прямоугольной части штабеля пакеты размещают несколькими ярусами по два пакета по ширине вагона в каждом ярусе. В каждом ярусе должны быть размещены пакеты одинаковой высоты.  Общая высота прямоугольной части штабеля не должна превышать: в полувагоне - 4100 мм; на платформе - 4000 мм.  Пакеты размещают вплотную к боковым стойкам. Зазоры между пакетами в середине вагона не должны превышать 300 мм. Зазор величиной до 150 мм должен быть плотно заполнен пиломатериалом длиной, равной длине пакета; зазор величиной от 150 до 300 мм - пакетами (пачками) таких же пиломатериалов соответствующих размеров.  Штабеля должны размещаться вплотную друг к другу по длине вагона.  Каждая пара противоположных боковых стоек в полувагоне должна иметь верхнее поперечное крепление; на платформе стойки должны иметь верхнее и среднее поперечные скрепления. Скрепления стоек должны быть выполнены в соответствии с требованиями [пункта 1.5](#P3508) настоящей главы.  "Шапку" формируют ([рис. 49](#P4060) настоящей главы) из пакетов длиной не менее 4,0 м, имеющих размеры поперечного сечения, указанные в [подпункте 3.4.9.1](#P3980) настоящей главы, сформированные из пиломатериала длиной, равной длине пакета. Общая длина пакетов "шапки" не должна превышать длину прямоугольной части штабеля.  Пакеты первого яруса "шапки" размещают на удлиненные прокладки 5, пакеты второго яруса - на удлиненные прокладки 6. Размеры прокладок и расположение зарубок должны соответствовать требованиям [подпункта 2.1.3](#P3598) настоящей главы.  На пакеты второго яруса "шапки" в одной вертикальной плоскости с удлиненными прокладками размещают прижимные бруски 7 сечением не менее 50 x 150 мм. Концы прижимных брусков должны выступать с обеих сторон пакета на 75 мм и иметь зарубки, аналогичные зарубкам на удлиненных прокладках. Каждый брусок прибивают по концам к пакету двумя гвоздями длиной от 100 до 125 мм.  "Шапка" должна быть расположена симметрично относительно продольной оси вагона.  Пакеты пиломатериалов закрепляют с каждой стороны тремя увязками 9 из проволоки диаметром 6 мм в две нити, закрепляемыми за удлиненные прокладки 5 и 6 и прижимной брусок 7. Нити увязок помещают в зарубки каждой прокладки и бруска и туго скручивают между смежными по высоте прокладками и прокладкой и бруском. На удлиненные прокладки 5 с обеих сторон пакетов укладывают упорные доски 8 толщиной не менее 50 мм и такой ширины, чтобы они одной стороной упирались в боковые стойки, а другой - в пакеты. Длина распорных досок должна быть равна длине пакета. На удлиненные прокладки 6 вплотную к пакету укладывают аналогичные упорные доски шириной от 100 до 150 мм.  Упорные доски крепят к каждой прокладке с обеих сторон двумя гвоздями длиной от 100 до 120 мм.  3.4.9.6. Размещение и крепление пакетов в пределах очертания зонального габарита погрузки производятся в следующем порядке. Для ограждения и крепления штабелей пакетов пиломатериалов в полувагонах и на платформах устанавливают восемь пар стоек в соответствии с требованиями [пункта 1.5](#P3508) настоящей главы.  Размещение пакетов в пределах прямоугольной части штабеля аналогично их размещению по [подпункту 3.4.9.5](#P4042) настоящей главы. При этом расстояние от верха прямоугольной части штабеля до верхнего обреза стоек должно быть не менее 200 мм.  Пакеты "шапки" размещают на удлиненные прокладки длиной 3000 мм, толщиной от 50 до 100 мм, шириной 150 мм. Прокладки изготавливают в соответствии с требованиями [пункта 1.5](#P3508) настоящей главы.  Формирование "шапки" в зависимости от размеров поперечного сечения пакетов ([таблица 9](#P4006) настоящей главы) допускается производить способами, приведенными на [рисунках 50](#P4073) - [55](#P4088) настоящей главы. |
|  | Глава 2 раздел 4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении древесностружечных плит в полувагоне.  В соответствии с чем определяются параметры пакетов древесностружечных плит? | Древесностружечные плиты (далее - плита) размером 2750 x 1830 мм перед погрузкой формируют в пакеты с применением брусково-проволочной обвязки. Характеристики и количество размещаемых в полувагоне пакетов приведены в [таблице 10](#P4105) настоящей главы.  Размещение и крепление пакетов плит производят в следующем порядке ([рис. 56](#P4123) настоящей главы).  Рис. 56  (не приводится)  В стоечные скобы полувагона устанавливают шесть пар боковых стоек 1 высотой, равной высоте боковых стен полувагона. Стойки должны быть изготовлены и закреплены в соответствии с требованиями [главы 1](#P10) настоящих ТУ. Вплотную к торцовым дверям полувагона устанавливают щиты, сформированные из двух крайних стоек 2 высотой 2650 мм, трех средних стоек 3 высотой 3320 мм, двух досок 4 сечением не менее 50 x 150 мм и длиной, равной внутренней ширине полувагона, которые прибивают к стойкам, плиты размером 2750 x 1830 мм, которую прибивают к доскам, и плиты размером 1350 x 1830 мм, которую прибивают к средним стойкам от высоты борта полувагона до верха стоек. С наружной стороны щита к стойкам прибивают перекладину 6 из круглого лесоматериала толщиной не менее 140 мм. Щит закрепляют двумя растяжками 17 из проволоки диаметром 6 мм в две нити за ближайшие верхние увязочные устройства полувагона.  Нижний ярус пакетов размещают на подкладки 18 размером не менее 50 x 150 x 2800 мм, каждый пакет на две подкладки. Между пакетами N 1, расположенными плашмя, укладывают прокладки 10 размером не менее 50 x 150 x 1830 мм. В центральной части размещают пакет N 3 на двух подкладках сечением не менее 50 x 150 мм, длиной по месту. Пакеты "шапки" размещают на прокладки 10 вплотную к торцовым щитам.  Крепление пакетов "шапки" от продольного смещения производят вертикальными упорными брусками 7 сечением не менее 50 x 150 мм и распорными брусками 6 такого же сечения, длиной по месту, которые прибивают к брускам 7. Распорные бруски прибивают к упорным брускам двумя гвоздями диаметром 5 мм и длиной не менее 120 мм.  От поперечного смещения пакеты "шапки" с обеих сторон полувагона закрепляют упорными брусками 11 сечением не менее 50 x 150 мм и распорными брусками 13 такого же сечения. Упорные бруски укладывают по всей длине пакетов "шапки" на прокладки вплотную к боковым стойкам и прибивают к ним гвоздями диаметром 5 мм и длиной не менее 120 мм. Распорные бруски длиной по месту устанавливают между упорными брусками и пакетами "шапки" на прокладки и прибивают к каждой прокладке двумя гвоздями диаметром 5 мм и длиной не менее 120 мм.  От атмосферных воздействий верхние пакеты плит, расположенные в пределах кузова, защищают укрытием 15 из плит размером 500 x 2750 мм, которые укладывают вплотную к пакетам "шапки". Край плиты, расположенный у пакета "шапки", прибивают к доскам, а противоположный край - к боковым стойкам, по два гвоздя в каждую. Для крепления плит используют гвозди диаметром 5 мм и длиной не менее 120 мм. В середине полувагона зазор между пакетами "шапки" сверху и с боков защищают плитами ДСП размерами по месту, под которую подкладывают пергамин.  4.2. Плиты размером 3500 x 1750 мм перед погрузкой формируют в пакеты с применением брусково-проволочной обвязки. Характеристики и количество размещаемых в полувагоне пакетов приведены в [таблице 11](#P4133) настоящей главы.  Размещение и крепление пакетов плит производят в следующем порядке (рис. 57 настоящей главы).  Ограждение боковых стен и дверей полувагона производится аналогично [пункту 4.2](#P4131) настоящей главы.  На пол полувагона равномерно под крайние штабеля укладывают по три подкладки размером не менее 50 x 100 x 2800 мм, на которые вплотную к торцовым щитам и боковым стенам полувагона загружают по три пакета ДСП, состоящих из 54 плит каждый. Два пакета размещают на пласть с установкой между ними двух прокладок размером не менее 25 x 100 x 1750 мм и один пакет на ребро. После этого с наружной стороны щита к четырем стойкам на высоте 2600 мм прибивают поперечную жердь и закрепляют проволокой диаметром 6 мм в две нити, а к средним стойкам щита с внутренней стороны прибивают лист ДСП размером 1750 x 1500 мм. Щиты за средние стойки обвязывают растяжками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити, концы которых закрепляют за верхние увязочные устройства полувагона с наружной стороны без затяжки. Затем вплотную к торцовым щитам устанавливают по два пакета "шапки", и после этого растяжки закручивают.  Вплотную к нижним пакетам и пакетам "шапки" с двух сторон на подкладки ставят пакеты ДСП на торце и закрепляют проволокой диаметром 6 мм в две нити за внутренние верхние увязочные устройства полувагона и верхний брусок "шапки". Между установленными на торце пакетами загружают три пакета ДСП по 54 плиты в каждой, из них два "на пласть" с установкой между ними двух прокладок размером не менее 50 x 100 x 1750 мм и один пакет на ребро. Затем укладывают пакет "шапки".  Пакеты "шапки" от возможных смешений с обеих сторон полувагона закрепляют упорными брусками, которые укладывают вплотную к боковым стойкам на прокладки и прибивают к ним гвоздями диаметром 5 мм и длиной не менее 120 мм.  От атмосферных осадков пакеты ДСП, расположенные внутри полувагона, укрывают некондиционными плитами размером 3500 x 580 мм, которые укладывают вплотную к пакетам "шапки" на предварительно установленные доски и на борт полувагона. Край плиты, расположенный у пакета "шапки", прибивают к доскам, а противоположный край - к боковым стойкам гвоздями диаметром 5 мм и длиной не менее 120 мм, по два на каждую. Пакеты, установленные на торце, закрывают пергамином или водоотталкивающей бумагой и закрепляют рейками. |
|  | Глава 2 раздел 5  пункты 5.1-5.4 | Как производится установка торцовых металлических стенок типа ВО-162 и металлических боковых стоек ВО-118 на платформу?  Чем разделяются штабели по высоте? | На платформах, оборудованных с учетом зонального габарита погрузки торцовыми металлическими стенками типа ВО-162, металлическими боковыми стойками типа ВО-118 без увязочных цепей в верхней части перевозятся круглые лесоматериалы длиной от 3,0 до 13,5 м и пиломатериалы длиной от 3,0 до 6,5 м.  Адрес калькодержателя технической документации на изготовление и крепление к платформам стенок ВО-162 и стоек ВО-118: 620219, Свердловский научно-исследовательский институт лесной промышленности, г. Свердловск.  5.2. Оборудование ВО-162 и ВО-118 устанавливается на собственные или арендованные платформы. Перед установкой на платформы указанных стенок и стоек с платформ снимаются торцовые и боковые борта. Использование устройств ВО-162 и ВО-118 допускается только при наличии их технического паспорта и согласованных с МПС России их рабочих чертежей, руководства по эксплуатации.  Устройства ВО-162 и ВО-118 должны соответствовать рабочим проектам.  На оборудовании ВО-162 и ВО-118 должна быть установлена табличка (с каждой боковой стороны ВО-162 с учетом возможности чтения с двух боковых сторон платформы), предусмотренная инструкцией на эксплуатацию устройств.  5.3. Каждая торцовая стенка 1 ([рис. 58](#P4165) настоящей главы) устанавливается на раму платформы симметрично ее продольной плоскости симметрии вплотную к концевому листу 2 (верхняя обвязка концевой балки) или с выходом за концевую балку не более чем на 250 мм. При выходе стенки за концевую балку должна быть обеспечена сохранность ее верхней обвязки. Запрещается опирание стенки на верхнюю обвязку концевой балки.  При условии выхода за концевую балку платформы конструкция торцовой стенки должна обеспечивать ее упор в концевой лист.  Каждая стенка прикрепляется к платформе при помощи двух металлических плит 3 и восьми болтов 4, по одной плите и четыре болта с каждой стороны.  Рис. 58  (не приводится)  Между торцовыми стенками на раму платформы симметрично ее продольной плоскости симметрии устанавливаются шесть металлических рам, состоящих из двух стоек 5 и поперечной подкладки (гребенки) 6. Стойки и подкладка представляют собой единую металлическую монолитную конструкцию (ВО-118). Каждая стойка закрепляется в стоечной скобе платформы при помощи двух металлических плит 7 и четырех болтов 8. В верхней части каждая стойка имеет удлинитель (наконечник) 9 без каких-либо увязочных элементов (цепей, проволоки, троса и т.п.).  Высота торцовых стенок и стоек от УГР не должна превышать 4750 мм. Конфигурация стенок и стоек по внешнему очертанию должна обеспечивать вписывание в установленный зональный габарит для данной высоты по всему его периметру.  5.4. Перед погрузкой лесоматериалов на оборудованные платформы грузоотправитель обязан проверить исправность стоек и стенок, комплектов их крепления (болтов, гаек, металлических плит), сделать записи в своем журнале о результатах осмотра.  Лесоматериалы грузят штабелями вдоль платформы без прокладок.  Допускается разделение штабелей деревянными или тросовыми прокладками на 2 - 4 пачки. Число пачек в штабеле устанавливается грузоотправителями по согласованию с получателями. |
|  | Глава 2 раздел 5  пункт 5.5 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении круглых лесоматериалов длиной от 3,0 до 13,5 метров на оборудованных устройствами ВО-162 и ВО-118 платформах? | Круглые лесоматериалы длиной 3,0 - 13,5 м, кроме неровных кряжей, размещают в 1 - 4 пачки общей высотой, не превышающей 4650 мм от УГР, на 100 мм ниже от верха стоек и стенок.  Нижние пачки бревен в каждом крайнем штабеле должны укладываться вершинами к торцовым стенкам платформы, во всех промежуточных штабелях нижние пачки укладываются вершинами к середине платформы. Комли и вершины бревен последующих пачек каждого штабеля должны чередоваться поштучно или целыми пачками так, чтобы половина бревен в штабеле была комлями в одну сторону, а половина - в другую.  Размещение груза начинают с укладки крайних штабелей у торцовых стенок платформы, затем последовательно укладывают остальные штабеля ([рис. 59](#P4178) настоящей главы). Разность высоты обращенных друг к другу концов двух соседних штабелей допускается не более 2/3 диаметра бревен, уложенных в верхнем ярусе погрузки. Бревна в верхнем ярусе каждого штабеля должны быть уложены плотно друг к другу и выровнены. Запрещается укладка в этом ярусе свободно лежащих одиночных бревен.  Каждый штабель может быть разделен на 2 - 4 пачки деревянными прокладками из досок толщиной не менее 25 мм, шириной 150 - 200 мм и длиной, равной ширине штабеля ([рис. 59](#P4178) настоящей главы). Под пачки второго и третьего ярусов погрузки допускается использование нетесаного горбыля. Под пачки верхнего яруса прокладки должны укладываться только из досок или тесаного горбыля. Под каждую пачку укладываются две прокладки, каждая на расстоянии 0,3 - 0,5 м от концов пачки при ее длине 3 м, и на расстоянии 0,5 - 0,8 м - при длине пачки более 3 м.  Вместо деревянных прокладок допускается использование тросовых диаметром 19 - 22 мм. Прочность двух таких прокладок для одной пачки длиной 3 м и массой не более 6 т должна соответствовать двум стропам типа ПС-4, а для одной пачки длиной 3 - 13,5 м и массой до 15 т - двум стропам типа ПС-0,5. Под каждую пачку длиной свыше 6,5 м с массой более 15 т укладывают четыре тросовые прокладки, соответствующие четырем стропам типа ПС-0,5. В этом случае на вышеуказанном расстоянии от концов пачки укладываются по два троса рядом друг с другом.  Запрещается использование на одной платформе прокладок разных видов.  Каждый штабель круглых лесоматериалов должен быть расположен в пределах не менее чем двух пар стоек. Крайние от концов платформ пары стоек, соединенные с рамой и опорной площадкой (гребенкой) монолитно посредством поперечной прокладки, входят в конструкцию торцовых стенок. Концы штабеля должны выходить за стойки не менее чем на 250 мм. |
|  | Глава 2 раздел 5  пункт 5.6 | Как осуществляется размещение штабелей круглого лесоматериала на платформе с ВО-162 и ВО-118, если общая длина штабелей меньше внутренней длины платформы? | Общая длина погруженных штабелей должна быть равна внутренней длине платформы.  Если общая длина штабелей меньше внутренней длины платформы, то они могут быть размещены с раздвижкой друг от друга на расстоянии не более 200 мм.  Масса нетто погруженного круглого леса на одну платформу с учетом массы установленных торцовых стенок и боковых стоек с элементами крепления не должна превышать 61 т.  Допускается совместная погрузка на одну платформу штабелей различной длины. При этом в каждом штабеле лес должен быть одной длины. |
|  | Глава 2 раздел 5  пункт 5.7 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении пиломатериалов длиной от 3,0 до 6,5 метров на оборудованных устройствами ВО-162 и ВО-118 платформах? | Пиломатериалы (обрезные и необрезные) длиной 3 - 6,5 м, кроме пропитанных шпальных брусьев, размещают в 2 - 4 штабеля высотой на 100 мм ниже верхнего уровня стоек ([рис. 60](#P4190) настоящей главы). Высота всех размещенных на платформе штабелей не должна превышать 4650 мм.    Разность высоты двух соседних штабелей не должна превышать 100 мм. Погрузку пиломатериалов начинают от торцовых стенок к середине платформы. Затем последовательно друг за другом укладывают промежуточные штабеля.  Пиломатериалы размещают в штабеле так, чтобы они плотно прилегали друг к другу и к ограждающим стойкам. Если доски (брусья) не занимают всей полезной ширины погрузки и остается промежуток менее ширины доски (бруса), то этот промежуток заполняется досками (брусом), поставленными на ребро. Толщина досок или брусьев в каждом ярусе штабеля должна быть одинаковой (допускается разница, предусмотренная соответствующими ГОСТами).  Допускается внутри штабеля по его длине стыковая укладка пиломатериалов разной длины с ограждением их по всему периметру штабеля (снизу, с боковых сторон, сверху) пиломатериалами длиной, равной длине штабеля. Стыковка должна быть плотной, а торцы штабеля выровнены. Не допускается стыковка укладываемых в штабель пиломатериалов под прокладками и над ними. Под прокладками и над ними должны быть уложены два ряда пиломатериалов длиной, равной длине штабеля. В двух ярусах верхней части каждого штабеля стыковка загружаемых пиломатериалов не допускается. Пиломатериалы в этих ярусах штабеля должны быть выровнены, уложены вплотную друг к другу. Запрещается укладка в верхние ряды штабеля деформированных (кривых, изогнутых и т.п.) досок.  При укладке в штабель обрезных пиломатериалов толщиной менее 30 мм на верхнюю его часть укладывают один - два яруса необрезных пиломатериалов толщиной не менее 30 мм.  Допускается разделение каждого штабеля на 2 - 4 пачки деревянными или тросовыми прокладками. Требования к ним и порядок их размещения изложены в [пункте 5.4](#P4170) настоящей главы. При этом под каждую пачку второго, третьего и четвертого ярусов погрузки между крайними прокладками под серединой пачки укладывают третью аналогичную прокладку ([рис. 60](#P4190) настоящей главы).  Верхний ярус пиломатериалов досок каждого штабеля должен быть скреплен прижимными поперечными брусками сечением 50 (толщина) x 150 (ширина) мм, длиной не более 2960 мм. Прижимные бруски располагают от концов штабеля аналогично прокладкам. Каждый брусок прибивается к пиломатериалам в штабеле шестью гвоздями длиной 100 - 125 мм равномерно по всей длине бруска.  Высота всех погруженных на одну платформу пиломатериалов с учетом прижимных брусков не должна превышать 4700 мм от УГР.  Каждый штабель пиломатериалов должен быть расположен в пределах двух пар стоек. Концы штабеля должны выходить за стойки не менее чем на 250 мм.  Общая длина штабелей должна максимально использовать внутреннюю длину платформы. С этой целью допускается совместная погрузка на платформу штабелей различной длины.  Масса нетто погруженных пиломатериалов на одну платформу с учетом массы установленных торцовых стенок и боковых стоек с элементами крепления не должна превышать 61 т.  Запрещается использование под погрузку неисправных устройств ВО-162, ВО-118 и элементов их крепления.  5.10. После выгрузки груза платформы, оборудованные торцовыми стенками ВО-162 и боковыми стойками ВО-118, направляются под очередную погрузку по полным грузовым документам.  Размещение и закрепление указанного оборудования при возврате порожних платформ должно соответствовать отправлению их в груженом состоянии. Порожние платформы с неисправными торцовыми стенками, стойками, элементами их закрепления к платформам к перевозке не принимаются. |
|  | Глава 2 раздел 5  пункты 5.8-5.10 | Какие меры должны соблюдать грузоотправители и грузополучатели при погрузке и выгрузке грузов на платформе с устройствами ВО-162 и ВО-118? | Грузоотправитель при погрузке, а грузополучатель при выгрузке лесоматериалов обязаны не допускать ударов погрузочно-разгрузочными механизмами, лесоматериалами по раме платформы, торцовым стенкам и стойкам, элементам их крепления к платформе. Запрещается резкое опускание (без торможения) при погрузке лесоматериалов на платформу с высоты более 0,5 м.  5.9. Запрещается использование под погрузку неисправных устройств ВО-162, ВО-118 и элементов их крепления.  5.10. После выгрузки груза платформы, оборудованные торцовыми стенками ВО-162 и боковыми стойками ВО-118, направляются под очередную погрузку по полным грузовым документам.  Размещение и закрепление указанного оборудования при возврате порожних платформ должно соответствовать отправлению их в груженом состоянии. Порожние платформы с неисправными торцовыми стенками, стойками, элементами их закрепления к платформам к перевозке не принимаются. |
|  | Глава 2 раздел 6 | Какие меры должны соблюдать грузоотправители и грузополучатели при погрузке и выгрузке лесоматериалов на платформе модели 23-4000?  Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении непакетированных неокоренных круглых лесоматериалов на платформе модели 23-4000? | Размещение и крепление непакетированных неокоренных круглых лесоматериалов на платформе модели 23-4000  В целях обеспечения сохранности платформы грузоотправители обязаны при погрузке и выгрузке не допускать ударов пачками лесоматериалов по стойкам, торцовым стенкам и раме платформы. Запрещается резкое опускание без торможения пачек лесоматериалов на платформу с высоты более 0,5 м.  6.1. Размещение и крепление лесоматериалов длиной 4,0, 5,0, 6,5, 8,0, 10 м.  6.1.1. Платформы модели 23-4000 имеют следующие погрузочные размеры: длина - 21 170 мм, ширина - 2800 мм, высота - 2370 мм ([рис. 61](#P4216) настоящей главы), грузоподъемность - 55 т.  При размещении лесоматериалов погрузочная длина платформы должна использоваться полностью.  6.1.2. Лесоматериалы грузят штабелями вдоль платформы, укладывая нижний ярус на поперечные гребенки. Схема размещения лесоматериалов длиной 4 м дана на [рисунке 62](#P4219), длиной 5 м - на [рисунке 63](#P4222), длиной 6,5 м - на [рисунке 64](#P4225), длиной 10 м - на [рисунке 65](#P4228) настоящей главы.    Допускается размещение на одной платформе штабелей лесоматериалов различной длины по схеме 4 м - 6 м - 6 м - 4 м ([рис. 66](#P4236) настоящей главы) или 8 м - 4 м - 8 м ([рис. 67](#P4239) настоящей главы) с учетом полного использования погрузочной длины платформы.  Каждый штабель лесоматериалов должен ограждаться не менее чем двумя парами стоек, при этом конец штабеля должен выходить за стойки не менее чем на 250 мм.  Высота погруженных на платформу лесоматериалов не должна превышать 3870 мм от уровня головки рельсов и должна быть ниже верхнего уровня стойки не менее чем на 100 мм.  Погрузку лесоматериалов начинают с укладки крайних штабелей, которые размещают вплотную к торцовым стенкам.  6.2. Размещение и крепление хлыстов длиной до 20 м.  6.2.1. Хлысты укладывают на поперечные балки (гребенки) в один штабель с разделением на 2 - 4 пачки. Штабель располагают симметрично относительно поперечной и продольной плоскостей симметрии платформы.  Хлысты длиной до 20 м на платформе размещают ([рис. 68](#P4246) настоящей главы) таким образом, чтобы в каждом из концов штабеля находилось одинаковое количество комлей хлыстов.  6.2.2. Допускается разделение штабелей лесоматериалов на пачки деревянными прокладками размером 50 x 150 x 2800 мм. |
|  | Глава 2 раздел 7 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении древесины в хлыстах на специальных лесовозных платформах?  Какие меры должны соблюдать грузоотправители и грузополучатели при погрузке и выгрузке древесины в хлыстах на специальных лесовозных платформах? | Размещение и крепление древесины в хлыстах на специальных лесовозных платформах  7.1. Погрузка и крепление древесины в хлыстах (дерево с обрубленными сучьями) длиной 10 - 24 м производятся на специальных лесовозных платформах грузоподъемностью 56 т и длиной по осям автосцепки 25 080 мм.  Для закрепления хлыстов в верхней части несъемных металлических вертикальных стоек, жестко закрепленных на раме платформы, имеются поворотные кронштейны ([рис. 69](#P4256) настоящей главы) или цепи ([рис. 70](#P4259) настоящей главы).  После завершения погрузки, а также после разгрузки поворотные кронштейны должны быть установлены в среднее положение (в пределах габарита погрузки) и зафиксированы так, чтобы исключалась возможность их самопроизвольного поворота в пути следования.  Поворот и фиксирование кронштейна ([рис. 71](#P4265) настоящей главы) в определенном положении осуществляются с помощью воротка, вставляемого в отверстие горизонтальной оси валика механизма поворота. При повороте рычага поднимают Г-образный кронштейн и одновременно поворачивают его на 100 град.    Цепи противоположных стоек после загрузки и разгрузки платформы должны быть соединены между собой имеющимся на их концах специальным запирающим устройством ([рис. 70](#P4259) настоящей главы).  Для более устойчивого размещения хлыстов между каждой парой стоек установлены поперечные несъемные подкладки в виде металлических гребенок.  7.2. Хлысты размещают на поперечные подкладки (гребенки) в один штабель с разделением на 2 - 4 пачки. Штабель располагают симметрично относительно поперечной и продольной плоскостей симметрии платформы. Выход штабеля хлыстов за концевую балку платформы допускается не более 300 мм.  Размеры штабеля приведены на [рисунках 69](#P4256) и [70](#P4259) настоящей главы.  7.3. Хлысты на платформе располагают поштучно или пачками так, чтобы в штабеле половина комлей была в одну сторону, а половина - в другую (враскомлевку).  Разность высот погруженного штабеля, замеренная по его концам и посередине, не должна превышать 300 мм.  Возвышение хлыстов над стойками или кронштейнами не допускается. Каждый хлыст, уложенный на платформу у стоек, должен быть ограничен не менее чем тремя стойками. Выход концов этих хлыстов за стойки или поворотные кронштейны в продольном направлении должен быть не менее 1 м.  Укладка хлыстов, особенно в торцовой (комлевой) части, должна быть плотной, чтобы исключалась возможность выхода отдельных единиц хлыстов из штабеля в процессе перевозки и обеспечивалось полное использование вместимости платформы.  При размещении штабеля с выходом за концевую балку платформы смещение отдельных хлыстов относительно штабеля не допускается. Укладка в штабель хлыстов с необрубленными сучьями или хлыстов, имеющих значительную кривизну (при длине хлыста 24 м стрела прогиба более 1 м, при длине 10 - более 0,5 м), не допускается.  7.4. Для обеспечения механизированной выгрузки каждую пачку отделяют от нижележащей двумя деревянными поперечными прокладками высотой 80 - 100 мм и шириной не менее 150 мм или тросовыми прокладками диаметром 19 - 22 мм.  На одной платформе могут применяться только тросовые или только деревянные прокладки.  Деревянные прокладки должны иметь длину, равную ширине штабеля хлыстов, и укладываться на расстоянии не менее 300 мм от стоек. При этом они должны быть прижаты грузом так, чтобы исключалась возможность их выхода за пределы габарита штабеля в пути следования.  Концы тросовой прокладки должны быть прикреплены к хлыстам проволокой диаметром не менее 4 мм в одну нить. Концы этой увязки закручиваются не менее чем на три витка. Длина концов проволоки после скручивания не должна превышать 50 мм, и они должны быть повернуты в сторону хлыстов.  Прикрепление каждого конца тросовой прокладки к хлыстам производится не менее чем двумя гвоздями диаметром не менее 5 мм и длиной 120 - 150 мм. Гвозди вбивают на 1/3 длины в хлысты с размещением их внутри коуша (петли), вплотную к тросу, отгибая остальную часть гвоздя наружу ([рис. 69](#P4256) настоящей главы).  По согласованию грузоотправителя с грузополучателем погрузка хлыстов может быть произведена без прокладок.  7.5. На специальных лесовозных платформах, оборудованных наставками стоек, с использованием зонального габарита погрузки, древесину в хлыстах размещают согласно [пунктам 7.2](#P4270) - [7.4](#P4277) настоящей главы до высоты 4700 мм по всей длине штабеля ([рис. 72](#P4285) настоящей главы) с загрузкой платформы в пределах установленной ее грузоподъемности.  После окончания погрузки-выгрузки цепи противоположных нарощенных стоек должны быть соединены между собой имеющимся на их концах специальным запирающим устройством. Замковое кольцо рычага должно быть зафиксировано отожженной проволокой диаметром 3 - 4 мм. Выбор необходимой длины стяжки при погрузке осуществляется за счет фигурного звена.  7.6. В целях обеспечения сохранности платформы грузоотправители обязаны при погрузке и выгрузке не допускать ударов хлыстов по стойкам, поворотным кронштейнам и раме платформы. Запрещается резкое опускание без торможения пачек хлыстов на платформу с высоты более 0,5 м.  7.7. Грузоотправители обеспечивают правильность погрузки и крепления хлыстов, прокладок и техническое состояние крепежных устройств специальных платформ (стоек, кронштейнов цепей и гребенок), а грузополучатели - очистку, техническое состояние платформ после их выгрузки, а также правильную фиксацию поворотных кронштейнов и цепей в соответствии с [пунктами 7.1](#P4253) и [7.6](#P4289) настоящей главы. Использование под погрузку, а также предъявление к перевозке порожних платформ с неисправными крепежными устройствами не допускается.  7.8. Погрузка (разгрузка) хлыстов на указанный подвижной состав осуществляется на подъездных путях грузоотправителя (грузополучателя) и его средствами. |
|  | Глава 2 раздел 8  пункт 8 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении лесоматериалов на четырехосной лесовозной платформе модели 23-925?  Какими конструктивными особенностями обладает платформа 23-925? | Размещение и крепление лесоматериалов на четырехосной лесовозной платформе модели 23-925  8.1. Принадлежащие грузоотправителю (грузополучателю) четырехосные лесовозные платформы модели 23-925 предназначены для перевозки круглых лесоматериалов и пиломатериалов длиной от 2,0 до 22,0 м и хлыстов длиной от 6,0 до 22,0 м.  8.2. Платформы ([рис. 73](#P4298) настоящей главы) оборудованы несъемными торцовыми секциями 1 с установленными на них выдвижными щитами 7 и съемными передвижными секциями 2, средние вертикальные стойки 6 которых приспособлены для установки на них выдвижных щитов. В комплект оборудования каждой платформы входят два выдвижных щита массой по 0,42 т и шесть съемных передвижных секций массой по 1,03 т. Грузоподъемность платформы при наличии этого оборудования составляет 61 т. Места установки выдвижных щитов и передвижных секций на раме платформы определяют в зависимости от длины отгружаемых лесоматериалов и хлыстов и схемы погрузки. Количество установленных на платформе единиц оборудования в связи с этим может уменьшаться или увеличиваться по сравнению с входящим в комплект, при этом вес груза должен быть определен грузоотправителем в зависимости от веса фактически установленного оборудования. Установка дополнительных или снятие излишних передвижных секций и выдвижных щитов, а также, при необходимости, перестановки их на раме платформы в соответствии со схемой погрузки и длиной штабелей производятся грузоотправителем перед погрузкой, начиная с торцов платформы. Для закрепления передвижных секций вдоль платформы на опорной поверхности ее пола с шагом 239 +/- 2 мм расположены упоры 3 от продольных перемещений. Передвижные секции имеют поперечные упоры 4 и фиксаторы 5 с крюками, которые входят в зацепление с полками боковых балок рамы платформы и воспринимают поперечные и вертикальные инерционные и статические нагрузки. Эксцентрики фиксаторов после установки передвижной секции и закрепления ее на платформе увязывают с крюком фиксатора проволокой диаметром не менее 4 мм в один оборот с закруткой концов проволоки в три витка.  8.3. Погрузку лесоматериалов и хлыстов производят штабелями, расположенными вдоль платформы. Штабеля длиной до 5,2 м грузят с установленными по торцам выдвижными щитами, при этом погрузочная длина платформы составляет 21,6 м. При погрузке с торцовыми щитами крайние штабеля укладывают вплотную к выдвижным щитам, направляя к ним вершины нижних пачек; между соседними штабелями должен быть зазор не менее 100 мм. Нижние пачки внутренних штабелей укладывают комлями в разные стороны. Комли и вершины лесоматериалов и хлыстов в каждом погруженном штабеле должны чередоваться пачками или поштучно так, чтобы в штабеле половина комлей была направлена в одну сторону, а половина - в другую, и разность высот концов штабеля не превышала 200 мм для лесоматериалов и 300 мм для хлыстов.  Каждый штабель лесоматериалов длиной от 2,0 до 5,2 м ограждают двумя секциями, а длиной 5,2 м и более - двумя, тремя и большим количеством секций.  При наличии свободного пространства в центре платформы, недостаточного для размещения штабеля, на средних стойках секций, обращенных к свободному пространству, устанавливают дополнительные выдвижные щиты. В целях лучшего использования вместимости допускается размещение на одной платформе штабелей разной длины, при этом по торцам платформы размещают, как правило, более длинные штабеля или штабеля, имеющие длину не менее 3,5 м при погрузке с установленными торцовыми щитами.  Высота отгружаемых на платформе штабелей лесоматериалов и хлыстов определяется грузоотправителем в соответствии с количеством (объемом), породой и влажностью древесины с учетом максимального использования грузоподъемности платформы и допустимого перегруза. Высота всех штабелей должна быть одинаковой и не превышать верхнего уровня выдвижных щитов и секций, находящегося на расстоянии 2980 мм от пола платформы.  Выравнивание торцов, прилегание круглых лесоматериалов к стойкам секций, отклонение круглых лесоматериалов по длине и толщине в каждом штабеле, а также условия формирования штабелей из пиломатериалов должны соответствовать требованиям [раздела 1](#P3487) настоящей главы. Допускается разделение штабелей лесоматериалов и хлыстов на пачки деревянными прокладками. Прокладки должны укладываться со стороны обращенных внутрь штабеля вертикальных стоек ограждающих секций и должны быть прижаты грузом так, чтобы исключалась возможность их выхода за пределы габарита штабеля в пути следования.  8.4. Размещение круглых лесоматериалов и пиломатериалов длиной от 2,0 до 5,2 м ([рис. 74](#P4308) настоящей главы) осуществляют с размещением концов каждого штабеля на крайних поперечных балках передвижных (торцовых) секций. При этом наружные вертикальные ряды лесоматериалов должны прилегать к крайним вертикальным стойкам секций (с упором концов в выступающие внутрь средние стойки). Выход концов бревен (пиломатериалов) за стойки, к которым они прилегают, должен составлять не менее 200 мм, расстояние между средними стойками передвижных секций, ограждающих штабель, должно превышать длину штабеля на 100 - 500 мм. Не допускается прилегание крайних вертикальных рядов штабеля к средним стойкам передвижных секций, а также укладка в этих рядах более коротких бревен (пиломатериалов), чем остальные в штабеле.    8.5. Размещение круглых лесоматериалов и пиломатериалов длиной 5,2 м и более ([рис. 75](#P4319) настоящей главы) производят концами на поперечных балках передвижных секций с прилеганием наружных вертикальных рядов штабеля к средним вертикальным стойкам секций. Выход концов бревен (пиломатериалов) за указанные стойки должен составлять не менее 250 мм.  8.6. Грузоотправитель несет ответственность за правильность погрузки и крепления лесоматериалов и хлыстов, расстановку передвижных секций, выдвижных щитов, установку фиксаторов, техническое состояние крепежного оборудования, а грузополучатели - за техническое состояние оборудования после выгрузки и очистку вагонов.  8.7. Использование под погрузку, а также предъявление к перевозке платформ с неисправным оборудованием и крепежными элементами не допускается.  8.8. Погрузка хлыстов ([рис. 76](#P4327) настоящей главы) производится в соответствии с аналогичными требованиями, изложенными в [пунктах 7.3](#P4272), [7.4](#P4277), [7.7](#P4290) настоящей главы.  8.9. Допускается размещение и крепление круглых лесоматериалов и пиломатериалов с использованием других видов оборудования, которое предусматривает торцовое ограждение. Проекты на оборудование должны быть согласованы с МПС России в установленном порядке. |
|  | Глава 3 раздел 1  пункт 1.1 | Дайте определение понятиям:  «Пачка»;  «Связка»;  «Бухта»;  «Пакет»;  «Штабель». | В настоящей главе предусмотрены способы размещения и крепления листового и сортового черного металла, металлопродукции различных видов и профилей и лома черного металла на открытом подвижном составе.  1.1. Металлопродукция предъявляется к перевозке в пачках, связках, бухтах, пакетах, штабелях и отдельными единицами.  Пачка - укрупненная грузовая единица из листового металла мерной длины, обвязанная металлической упаковочной лентой или проволокой в соответствии со стандартами.  Связка - укрупненная грузовая единица, сформированная из сортового металла (пруток, уголок, др. профили) или стальных труб диаметром до 219 мм включительно, обвязанная металлической упаковочной лентой или проволокой в соответствии со стандартами.  Бухта - грузовая единица, сформированная из проволоки, ленты, узкой полосы и пр., смотанной в моток и скрепленной с помощью металлической упаковочной ленты или проволоки от разматывания.  Пакет - укрупненная грузовая единица, сформированная из нескольких грузовых единиц, скрепленных между собой с помощью одноразовых или многооборотных средств пакетирования.  Штабель - совокупность грузовых единиц, например пачек, пакетов, связок, размещаемых одним или несколькими ярусами по высоте; каждый ярус может состоять из одной грузовой единицы либо одного ряда грузовых единиц, размещенных вплотную друг к другу по ширине вагона.  Ответственным за прочность упаковки является грузоотправитель. |
|  | Глава 3 раздел 1  пункт 1.2 | На чем размещают металлопродукцию для обеспечения механизированной погрузки и выгрузки? | Для обеспечения механизированной погрузки и выгрузки металлопродукции на платформах и в полувагонах ее размещают, как правило, с применением подкладок и прокладок (при укладке в несколько ярусов и навале их на стенки полувагона - наклонные прокладки).  Длина поперечных подкладок должна быть равна внутренней ширине полувагона.  Сдвинутая с поперечной балки при погрузке металлопродукции подкладка дефектом погрузки не является. |
|  | Глава 3 раздел 1  пункт 1.3 | Какие средства дополнительно должны иметь связки и пачки сортового металла при размещении их без подкладок? | При размещении пачек или связок сортового металла равномерно по всей площади пола полувагона с закрытыми дверями допускается их погрузка без подкладок. При этом связки и пачки должны иметь дополнительные хомуты, обеспечивающие безопасное производство погрузочно-разгрузочных работ. |
|  | Глава 3 раздел 1  пункт 1.4 | Какие средства применяют для ограждения торцовых дверей полувагона при размещении металлопродукции? | При наклоне связок или пачек металла в сторону дверей полувагона, а также при погрузке связок или пачек металла с выходом в них отдельных единиц груза двери полувагона необходимо ограждать на высоту погрузки щитами из досок или горбыля толщиной не менее 30 мм и длиной, равной внутренней ширине полувагона, и брусков толщиной не менее 20 мм и шириной не менее 70 мм, скрепляемых гвоздями длиной 100 мм ([рис. 1](#P4353) настоящей главы).  Щиты устанавливают на пол вплотную к дверям и крепят монтажной проволокой диаметром 4 - 5 мм за верхние увязочные кольца или дверные петли. Вертикальные доски по концам щита располагают со стороны груза. Проволоку крепят к щиту гвоздями.  В остальных случаях погрузки металлопродукции вплотную к торцовым дверям у порожка концевой балки устанавливают на ребро деревянный брусок сечением не менее 60 x 100 мм и длиной, равной внутренней ширине полувагона. |
|  | Глава 3 раздел 1  пункт 1.5 | Как закрепляются люковые закидки полувагонов? | В случаях, предусмотренных последующими пунктами настоящей главы, люковые закидки полувагона фиксируют запорными секторами и увязывают вместе с запорными уголками проволокой диаметром 5 мм в один оборот с закруткой концов проволоки в три оборота при помощи воротка для закрутки дверей крытых вагонов. Длина концов проволоки должна быть не более 100 мм. Концы проволоки должны быть загнуты под вагон. |
|  | Глава 3 раздел 1  пункт 1.6 | Как осуществляется наращивание борта платформы, если высота погрузки превышает высоту торцового борта платформы? | Если груз размещается в пределах погрузочной длины платформы и высота погрузки металлопродукции на платформе превышает высоту торцового борта, то его наращивают до высоты, превышающей высоту погрузки на 100 мм, досками или горбылями толщиной не менее 50 мм, прибиваемыми вплотную друг к другу с внутренней стороны торцовых стоек. Доски (горбыли) по длине должны быть равны борту платформы. Каждую доску (горбыль) прибивают к торцовым стойкам четырьмя гвоздями - по 2 в каждое соединение. Длина гвоздей должна превышать толщину досок (горбылей) на 50 мм. |
|  | Глава 3 раздел 1  пункт 1.7 | Как укрепляются борта платформы при погрузке металлопродукции не выше продольных бортов?  Как осуществляется наращивание продольных бортов при погрузке металлопродукции выше бортов платформы? | При погрузке металлопродукции не выше продольных бортов платформы каждую из средних секций бокового борта усиливают двумя стойками, а каждую из крайних - одной стойкой, устанавливаемой во вторую стоечную скобу, считая от торцового борта платформы. Высота боковых стоек должна быть равной или выше боковых бортов не более чем на 200 мм.  При погрузке металлопродукции выше продольных бортов платформы борта обрешечивают в соответствии с [пунктом 17.2](#P5600) настоящей главы.  При соответствующем обосновании допускается грузить металлопродукцию на платформы в пределах средних секций боковых бортов, оборудованных клиновыми запорами, без установки боковых стоек. |
|  | Глава 3 раздел 1  пункт 1.8 | Допускается ли размещение пачек и связок металлопроката внахлест, если длина вагона допускает их размещение встык? | Не допускается размещение пачек и связок металлопроката на платформах и в полувагонах внахлест, если длина вагона допускает их размещение встык. |
|  | Глава 3 раздел 2  пункт 2.1 | Как осуществляется формирование проката сортовой стали в связки? | Прокат сортовой стали (например, полоса, круг, квадрат, шестигранник, уголок, швеллер, зет, тавровые и двутавровые балки, трубы диаметром до 219 мм включительно, арматурно-периодический и холоднокатаный профиль, фасонная сталь) перевозят связками. В связках отдельные единицы сортовой стали размещают параллельно без перекрещивания.  Каждую связку (профиль менее 180 мм) скрепляют поперечными увязками из проволоки диаметром не менее 6 мм в две нити при длине металла до 6000 мм включительно в двух местах, а при большей длине - в трех местах. Профиль 180 мм и более скрепляют поперечными увязками из проволоки диаметром 6 мм в две нити в двух местах при длине связки до 9000 мм включительно, а при большей длине - в трех местах.  Выход отдельных единиц проката из штабеля или связки допускается не более 200 мм.  Швеллеры, балки и прокат квадратной стали длиной более 5000 мм (профиль 50 мм и более) допускается перевозить без формирования в связки. |
|  | Глава 3 раздел 2  пункт 2.2, подпункт 2.2.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении стали профиля до 180 мм длиной до 6600 мм включительно в связках на платформе? | Связки длиной до 6600 мм включительно размещают на платформе одним или двумя ярусами по высоте.  Боковые борта платформ подкрепляют боковыми стойками 1 ([рис. 2](#P4377) настоящей главы), которые попарно скрепляют между собой проволокой диаметром 6 мм в шесть нитей. В случаях, когда груз размещается в пределах погрузочной длины платформы, торцовые борта ограждают торцовыми стойками 4.  На деревометаллический пол платформы под каждый штабель связок первого яруса укладывают по 2 - 3 подкладки, а под связки второго яруса - прокладки.  Связки длиной свыше 5000 мм до 6600 мм включительно размещают ([рис. 3](#P4380) настоящей главы) на платформах в два яруса: в первом ярусе вплотную к торцовым бортам укладывают два штабеля связок, во втором ярусе в середине платформы - один штабель связок.  При длине связок от 5000 до 6000 мм включительно боковые стойки устанавливают во вторые, третьи и четвертые стоечные скобы от торцов платформы.  При длине связок свыше 6000 мм до 6600 мм включительно боковые стойки устанавливают в первые и третьи стоечные скобы от торцов платформы.  В зависимости от массы связок и грузоподъемности платформы связки длиной свыше 5000 мм до 6600 мм включительно размещают на платформе в два яруса следующим образом. На полу платформы вплотную к торцовым бортам укладывают два штабеля связок, на них - два штабеля связок верхнего яруса ([рис. 4](#P4388) настоящей главы). В нижнем ярусе размещают более длинные связки. При этом концы штабелей связок верхнего яруса должны одинаково выступать за стойки, ограждающие боковые борта. Устанавливают шесть пар стоек 1 - в первые, вторые и четвертые скобы от торцов платформы. Каждую пару противоположных стоек скрепляют проволокой диаметром 6 мм в шесть нитей. |
|  | Глава 3 раздел 2  пункт 2.2, подпункт 2.2.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении стали профиля до 180 мм длиной от 6600 мм до 10 500 мм включительно в связках на платформе?  Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении стали профиля до 180 мм длиной от 10 500 до 13 300 мм включительно в связках на платформе? | Связки длиной свыше 6600 мм до 10 500 мм включительно размещают двумя ярусами: первый - вплотную к торцовым бортам, второй - внахлест посередине платформы.  При длине связки металла свыше 8000 мм до 10 500 мм включительно под наклонный ярус на расстоянии не менее 800 мм от конца нахлестной части ([рис. 5](#P4391) настоящей главы) размещают прокладку высотой 100 мм и длиной не менее наклонного яруса, чтобы обеспечивалось опирание на нее связок наклонного яруса.  Связки длиной свыше 10 500 мм до 13 300 мм включительно укладывают одним штабелем.  Каждую секцию боковых бортов платформы подкрепляют одной стойкой 3. Стойки устанавливают в первые и четвертые стоечные скобы. Противоположные стойки попарно скрепляют проволокой диаметром 6 мм в шесть нитей. |
|  | Глава 3 раздел 2  пункт 2.2, подпункт 2.2.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении стали профиля до 180 мм длиной от 13 300 до 13 800 мм включительно в связках на платформе? | Связки длиной свыше 13 300 мм до 13 800 мм включительно размещают на платформе с деревянным полом с откинутыми на кронштейны торцовыми бортами ([рис. 6](#P4400) настоящей главы). Связки укладывают в два яруса на две поперечные подкладки 5 сечением не менее 135 x 200 мм и длиной 2600 мм, которые размещают в створе первых от торцов боковых стоечных скоб. Подкладки закрепляют со стороны торцового борта тремя, а с противоположной стороны - двумя упорными брусками 4 сечением не менее 50 x 100 мм и длиной не менее 200 мм. Каждый брусок прибивают к полу платформы двумя гвоздями диаметром 6 мм и длиной 100 мм.  Весь штабель обвязывают в двух местах между подкладками проволокой диаметром 6 мм в четыре нити, закрепляя ее концы за костыли, вбитые в торцы установленных подкладок. Противоположные стойки, установленные в первые боковые скобы, скрепляют проволокой диаметром 6 мм в шесть нитей. |
|  | Глава 3 раздел 2  пункт 2.2, подпункт 2.2.4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении стали профиля до 180 мм длиной от 13 800 до 15 000 мм включительно в связках на платформе?  Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении стали профиля до 180 мм длиной от 13 800 до 14 000 мм включительно в связках на платформе? | Связки проката длиной свыше 13 800 мм до 15 000 мм включительно размещают на платформе с деревянным полом с откинутыми на кронштейны торцовыми бортами со свесами одинаковой длины. При этом грузоотправителем должно быть обеспечено прикрытие с двух сторон платформами с попутным грузом. Крепление связок на платформе осуществляется аналогично креплению, указанному в [пункте 2.2.3](#P4398) настоящей главы. При этом дополнительно в третьи стоечные скобы платформы устанавливают стойки и скрепляют их проволокой диаметром 6 мм в шесть нитей.  При длине связок свыше 13 800 мм до 14 000 мм включительно допускается погрузка со свесами разной длины. При свесе не более 400 мм платформа прикрытия с этой стороны не требуется. |
|  | Глава 3 раздел 2  пункт 2.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении стали профиля более 180 мм на платформе? | Размещение и крепление стали профиля более 180 мм на платформах.  2.3.1. Связки проката длиной, превышающей длину платформы, допускается размещать с выходами за концевые балки не более чем на 400 мм ([рис. 7](#P4411) настоящей главы).  Штабель укладывают на три поперечные подкладки 4 сечением не менее 50 x 100 мм: две подкладки укладывают над шкворневыми балками, а третью подкладку укладывают посередине и закрепляют к полу платформы каждую десятью гвоздями 5 x 100 мм. Штабель груза обвязывают в трех местах проволокой диаметром 6 мм в три оборота. Крайние увязки 3 располагают с внутренней стороны подкладок вплотную к ним.  Во все первые и вторые от торцов платформы стоечные скобы устанавливают деревянные стойки 1. Стойки скрепляют попарно между собой проволокой диаметром 6 мм в шесть нитей. |
|  | Глава 3 раздел 2  пункт 2.4, подпункт 2.4.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении стали профиля 180-280 мм длиной от 1100 до 1400 мм включительно в связках в полувагоне? | Связки длиной от 1100 до 1400 мм включительно (профиль менее 280 мм) перевозят в полувагонах только с глухим кузовом. Связки размещают без подкладок, непосредственно на пол, от торцовых стен полувагона к середине двумя штабелями. В штабелях связки размещают вплотную к боковым стенам полувагона в два ряда по ширине и несколько ярусов по высоте симметрично относительно поперечной плоскости симметрии полувагона ([рис. 8](#P4421) настоящей главы). Промежуток между штабелями заполняют связками, которые размещают также в два ряда с числом ярусов на один меньше, чем в основных штабелях. Связки в промежутке размещают на деревянных продольных подкладках 2 сечением не менее 100 x 150 мм - по две подкладки под каждый ряд связок. Допускается в качестве подкладок использовать горбыль толщиной не менее 100 мм.  При неполном использовании грузоподъемности вагона рекомендуется промежуток между продольными рядами заполнять связками, уложенными вдоль хребтовой балки. Люковые закидки полувагонов увязывают в соответствии с [пунктом 1.5](#P4359) настоящей главы. |
|  | Глава 3 раздел 2  пункт 2.4, подпункт 2.4.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении стали профиля более 180-280 мм длиной от 1400 до 2800 мм включительно в связках в полувагоне? | Связки длиной свыше 1400 мм до 2800 мм включительно (профиль менее 280 мм) размещают в полувагоне несколькими штабелями по длине от торцовых дверей, огражденных щитами 1, к середине симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии вагона ([рис. 9](#P4424) настоящей главы). В каждом штабеле связки 2 укладывают непосредственно на пол полувагона вдоль по всей его ширине, вплотную к боковым стенам.  В середине полувагона в свободном пространстве размещают связки 3, размещенные поперек вагона. Люковые закидки полувагонов увязывают в соответствии с [пунктом 1.5](#P4359) настоящей главы. |
|  | Глава 3 раздел 2  пункт 2.4, подпункт 2.4.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении стали профиля более 180-280 мм длиной от 2800 до 5900 мм включительно в связках в полувагоне? | Связки длиной свыше 2800 мм до 5900 мм включительно (профиль менее 280 мм) размещают вдоль полувагона без подкладок в один ярус по высоте, два и более штабелей по длине от торцовых бортов, огражденных щитами 1 ([рис. 10](#P4427) настоящей главы). |
|  | Глава 3 раздел 2  пункт 2.4, подпункт 2.4.4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении стали профиля более 180 мм длиной от 6000 до 8900 мм включительно в связках в полувагоне? | Связки длиной свыше 6000 мм до 8900 мм включительно, кроме швеллеров и балок, размещают в полувагоне без подкладок. Двери полувагона ограждают щитами. Половину связок в каждом ярусе погрузки размещают с упором в угловые стойки полувагона, а другую половину размещают с упором в порожек другого торца полувагона. Связки второго яруса укладывают в обратном порядке внахлест на связки первого яруса так, чтобы прилегающие к боковым стенкам вагона связки ложились вплотную к ним. |
|  | Глава 3 раздел 2  пункт 2.4, подпункт 2.4.5 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении стали профиля более 180 мм длиной от 9000 до 12 000 мм включительно в связках в полувагоне? | Связки длиной от 9000 до 12 000 мм включительно размещают в полувагоне в два яруса со смещением ярусов так, чтобы связки нижнего и верхнего ярусов упирались в противоположные торцовые щиты 1, ограждающие двери ([рис. 11](#P4433) настоящей главы). При этом связки первого яруса укладывают на четыре поперечные подкладки 2, расположенные над шкворневыми и промежуточными балками полувагона. |
|  | Глава 3 раздел 2  пункт 2.5, подпункт 2.5.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении проката стали круглого сечения диаметром от 140 до 280 мм включительно длиной от 1800 до 6000 мм включительно в связках в полувагоне? | Прокат длиной от 1800 до 6000 мм включительно размещают вдоль полувагона в два и более штабелей ([рис. 12](#P4436) настоящей главы). Штабель состоит из связок, уложенных несколькими рядами равномерно по всей ширине кузова полувагона на поперечных подкладках 2 сечением не менее 40 x 100 мм, которые устанавливают преимущественно на поперечных балках. Каждая связка должна размещаться не менее чем на двух подкладках.  Торцовые двери полувагонов ограждают деревянными щитами по высоте погрузки. |
|  | Глава 3 раздел 2  пункт 2.5, подпункт 2.5.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении проката стали круглого сечения диаметром от 140 до 280 мм включительно длиной от 4000 до 6000 мм включительно в связках в полувагоне? | Прокат длиной от 4000 до 6000 мм включительно допускается размещать в два штабеля, располагая их от торцовых щитов к середине полувагона. При этом свободное пространство в середине полувагона заполняют связками или отдельными единицами проката диаметром от 140 до 280 мм и длиной до 2800 мм включительно ([рис. 13](#P4446) настоящей главы). |
|  | Глава 3 раздел 2  пункт 2.5, подпункт 2.5.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении проката стали круглого сечения диаметром от 140 до 280 мм включительно различной длины в связках в полувагоне? | При погрузке проката различной длины в середине полувагона размещают связки длиной от 3000 до 6000 мм включительно, укладываемые на поперечные подкладки 2, а на них в наклонном положении размещают связки длиной от 4000 до 6000 мм включительно ([рис. 14](#P4449) настоящей главы). Под концы наклонно размещенных связок укладывают утолщенные поперечные деревянные подкладки 4 сечением не менее 50 x 150 мм и длиной, равной ширине кузова полувагона. |
|  | Глава 3 раздел 2  пункт 2.6, подпункт 2.6.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении проката стали квадратного сечения длиной от 3000 до 3600 мм включительно в связках в полувагоне? | Связки длиной от 3000 до 3600 мм включительно размещают по длине полувагона следующим образом: в середине вагона симметрично относительно поперечной плоскости симметрии вплотную друг к другу размещают два штабеля высотой от пола полувагона не более 300 мм ([рис. 15](#P4454) настоящей главы). Первые связки укладывают по хребтовой балке полувагона, крайние связки - вплотную к боковым стенкам полувагона. Еще два штабеля размещают концами на поперечные подкладки 2 из горбыля толщиной не менее 50 мм у торцовых порожков с упором в щиты ограждения 1 наклонно к дверям. При неполных вторых ярусах наклонно установленных штабелей крайние связки размещают вплотную к боковым стенам полувагона с упором в торцовый щит. |
|  | Глава 3 раздел 2  пункт 2.6, подпункт 2.6.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении проката стали квадратного сечения длиной от 3600 до 4000 мм включительно в связках в полувагоне? | Связки длиной свыше 3600 мм до 4000 мм включительно размещают тремя штабелями по длине полувагона и несколькими ярусами по высоте ([рис. 16](#P4459) настоящей главы). Погрузку ведут от хребтовой балки к боковым стенкам полувагона. При этом двери полувагона ограждают деревянными щитами 1. |
|  | Глава 3 раздел 2  пункт 2.6, подпункт 2.6.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении проката стали квадратного сечения длиной от 4000 до 5400 мм включительно в связках в полувагоне? | Связки длиной свыше 4000 мм до 5400 мм включительно размещают в полувагоне аналогично [рисунку 15](#P4454) настоящей главы, но в середине вагона размещают вместо двух один штабель высотой не более 300 мм. На горизонтально размещенный штабель с двух торцовых сторон наклонно размещают два штабеля концами на подкладки у торцовых порожков с упором в торцовые щиты. При неполных вторых ярусах наклонно размещенных штабелей связки размещают вплотную к боковым стенам полувагона с упором в торцовый щит. |
|  | Глава 3 раздел 2  пункт 2.6, подпункт 2.6.4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении проката стали со стороной от 60 до 150 мм включительно длиной от 5400 до 5850 мм включительно в связках или поштучно в полувагоне? | Прокат стали со стороной от 60 до 150 мм включительно в связках или поштучно длиной свыше 5400 мм до 5850 мм включительно размещают в полувагоне двумя штабелями от торцовых дверей по длине вагона и несколькими ярусами по высоте аналогично [рисунку 16](#P4459) настоящей главы. Неполное число связок в верхнем ярусе укладывают от боковых стен полувагона. Двери полувагона ограждают торцовыми щитами. |
|  | Глава 3 раздел 2  пункт 2.6, подпункт 2.6.5 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении проката стали со стороной от 60 до 150 мм включительно длиной от 5850 до 8000 мм включительно в связках или поштучно в полувагоне? | Прокат стали в связках или поштучно со стороной от 60 до 150 мм включительно и длиной свыше 5850 мм до 8000 мм включительно размещают в полувагоне двумя штабелями: один - горизонтально с упором в щит ограждения 1 двери, а другой - с наклоном к противоположной двери, концами на поперечную подкладку 3 у порожка из горбыля толщиной 50 мм и с упором в торцовый щит ([рис. 17](#P4464) настоящей главы). |
|  | Глава 3 раздел 2  пункт 2.6, подпункт 2.6.6 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении проката стали квадратного сечения длиной от 8000 до 11 800 мм включительно в связках или поштучно в полувагоне? | Прокат стали в связках или поштучно длиной свыше 8000 мм до 11 800 мм включительно размещают в полувагоне со смещением связок к дверям по ярусам ([рис. 18](#P4471) настоящей главы). Под верхний ярус на расстоянии 1 м от конца связок укладывают прокладку 3 толщиной от 100 до 120 мм включительно из горбыля или досок. Двери полувагона ограждают торцовыми щитами 1. |
|  | Глава 3 раздел 2  пункт 2.6, подпункт 2.6.7 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении проката стали квадратного сечения длиной от 11 800 до 12 000 мм включительно в полувагоне? | Прокат стали длиной свыше 11 800 мм до 12 000 мм включительно размещают в полувагоне одним штабелем по длине, несколькими ярусами по высоте и несколькими рядами по ширине полувагона ([рис. 19](#P4476) настоящей главы) симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии. Неполное количество рядов верхнего яруса размещают над хребтовой балкой. Двери полувагона ограждают торцовыми щитами. В полувагонах с длиной кузова 12 700 мм сталь длиной от 11 500 до 12 500 мм включительно размещают аналогичным образом. |
|  | Глава 3 раздел 2  пункт 2.7 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении проката сортовой стали любого профиля длиной от 12 000 до 12 500 мм включительно в связках? | Размещение и крепление проката сортовой стали любого профиля длиной от 12 000 до 12 500 мм включительно в связках.  2.7.1. Связки в полувагонах длиной до 12 700 мм включительно с глухими торцовыми стенами размещают без подкладок и щитов ограждения. Допускается размещение и крепление связок в два яруса на платформе согласно [рисункам 2](#P4377), [21](#P4496) настоящей главы.  2.7.2. Допускается размещать указанные связки в полувагонах с торцовыми дверями, с выходом концов груза с одного торца полувагона ([рис. 20](#P4483) настоящей главы). Штабель размещают на четыре подкладки. Утолщенную подкладку 1 сечением 140 x 140 мм размещают у открытых дверей вплотную к торцовому порожку с внутренней стороны кузова полувагона. Подкладки 3 сечением 40 x 100 мм размещают на шкворневую и промежуточные балки. Закрытые торцовые двери ограждают щитом 4 в соответствии с [пунктом 1.4](#P4356) настоящей главы. Штабель закрепляют двумя обвязками 2 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити за нижние увязочные устройства полувагона. |
|  | Глава 3 раздел 2  пункт 2.8 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении металлических шпунтовых свай длиной до 13 300 мм включительно на платформе? | Размещение и крепление металлических шпунтовых свай.  2.8.1. Металлические шпунтовые сваи длиной до 13 300 мм включительно размещают на платформе ([рис. 21](#P4496) настоящей главы) одним штабелем по длине и в несколько ярусов по высоте. Каждый ярус формируют следующим образом: сваи первого ряда размещают по всей ширине платформы вплотную друг к другу; на сваи первого ряда укладывают "в замок" второй ряд свай. Первый ярус свай размещают на трех подкладках 8 сечением не менее 30 x 100 мм и длиной, равной ширине платформы, которые укладывают над шкворнями тележек и в середине платформы. На первый ярус над подкладками 8 размещают прокладки 7 по размерам, аналогичным подкладкам. На прокладки укладывают второй ярус и в таком порядке - последующие ярусы. Штабель свай в трех местах скрепляют увязками 6 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей. Увязки располагают от прокладок на расстоянии от 100 до 150 мм включительно. Если погруженный штабель не превышает высоты боковых бортов платформы, то вместо увязок штабеля в первые и третьи от торца стоечные скобы платформы устанавливают деревянные стойки 5, которые попарно скрепляют между собой проволокой диаметром 6 мм в шесть нитей.  Если высота погруженного штабеля свай выше уровня торцовых бортов платформы, то последние дополнительно наращивают досками (горбылями) 2 до высоты, превышающей высоту погрузки на 100 мм, в соответствии с [пунктом 1.6](#P4360) настоящей главы. Торцовые стойки 1 закрепляют за вторые от торцов боковые стоечные скобы платформы растяжками 3 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей.  При массе штабеля свай на платформе более 35 т его дополнительно закрепляют с каждой стороны двумя упорными брусками 100 x 100 x 2700 мм, которые размещают вплотную к торцовым бортам и закрепляют каждый к полу двадцатью гвоздями 6 x 150 мм. |
|  | Глава 3 раздел 3  пункт 3.1, подпункт 3.1.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железнодорожных рельсов с болтовыми отверстиями длиной от 11 500 до 12 500 мм включительно на платформе? | На платформах рельсы длиной свыше 11 500 мм до 12 500 мм включительно с болтовыми отверстиями размещают аналогично [рисунку 21](#P4496) настоящей главы. На пол платформы размещают три поперечные подкладки из досок или горбылей сечением не менее 25 x 100 мм и длиной, равной ширине платформы. Две подкладки - над шкворнями тележек, а третью - посередине платформы.  Подошвы рельсов должны плотно прилегать друг к другу. Каждый ярус погрузки состоит из рельсов, располагаемых в нем поочередно подошвами вниз и вверх. Рельсы каждого яруса, укладываемые подошвами вверх, должны располагаться так, чтобы их головки не закрывали первых болтовых отверстий рельсов, уложенных подошвами вниз. Концы рельсов каждого яруса выравнивают по болтовым отверстиям с противоположной стороны. Рельсы в каждом последующем ярусе размещают так же, как в первом.  Между ярусами рельсов по уровню над подкладками укладывают три прокладки сечением не менее 25 x 100 мм и длиной, равной ширине погрузки.  Рельсы каждого яруса увязывают через болтовые отверстия проволокой диаметром не менее 6 мм в две нити. При этом проволоку, пропущенную в болтовые отверстия рельсов, расположенных подошвами вниз, одним концом выпускают у крайнего рельса наружу. Второй конец проволоки после выхода из болтового отверстия противоположного крайнего рельса перегибают по головкам четырех рельсов, затем пропускают в болтовые отверстия следующих рельсов и, не доходя четырех головок рельсов до конца, выпускают наверх по головкам крайнего рельса, где и увязывают с первым концом проволоки (рис. 22а настоящей главы).  Рельсы, размещаемые подошвами вверх, увязывают аналогично рельсам, размещенным подошвами вниз. Причем проволока после выхода из болтовых отверстий должна проходить по головкам рельсов внизу (рис. 22б настоящей главы). Если количество размещаемых в ярусе рельсов оказывается нечетным, рельсы указанным способом увязывают с обоих концов.  При погрузке рельсов на платформы устанавливают четыре пары стоек - во вторые и третьи стоечные скобы от торцов платформы. Расстояние от верхней поверхности груза до верхнего обреза стоек должно быть от 100 до 200 мм включительно. Противоположные стойки скрепляют попарно проволокой диаметром 6 мм в шесть нитей. В торцах платформы устанавливают по две короткие стойки.  Разрешается погрузка рельсов разной длины. В этом случае подошвами вниз укладывают рельсы одинаковой, наибольшей из числа предъявленных к перевозке рельсов длины. Короткие рельсы размещают в ярусе подошвами вверх. Причем рельсы, размещаемые подошвами вниз, увязывают через болтовые отверстия с обеих сторон.  При перевозке рельсов разной длины допускается их погрузка с рельсовыми накладками, прикрепленными болтами по концам. В таких случаях увязку производят через болтовые отверстия накладок. |
|  | Глава 3 раздел 3  пункт 3.1, подпункт 3.1.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железнодорожных рельсов с болтовыми отверстиями длиной до 11 500 мм включительно в полувагоне? | Рельсы длиной до 11 500 мм включительно размещают в полувагонах аналогично прокату сортовой стали длиной до 11 500 мм включительно. |
|  | Глава 3 раздел 3  пункт 3.1, подпункт 3.1.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железнодорожных рельсов с болтовыми отверстиями длиной от 11 500 до 12 500 мм включительно в полувагоне? | Рельсы длиной свыше 11 500 мм до 12 500 мм включительно размещают в полувагон с одной открытой торцовой дверью ([рис. 23](#P4518) настоящей главы). На шкворневые балки полувагона укладывают две подкладки длиной, равной ширине полувагона, при этом подкладка 3 со стороны закрытой торцовой двери должна иметь сечение не менее 40 x 100 мм, а со стороны открытой - 100 x 150 мм - утолщенная подкладка 4.  Размещение в полувагонах рельсов, подкладок и прокладок в штабеле, увязка рельсов через болтовые отверстия по рядам аналогичны размещению рельсов на платформе в соответствии с [подпунктом 3.1.1](#P4494) настоящей главы.  Закрытые торцовые двери полувагонов ограждают торцовым щитом 1.  Рельсы верхнего яруса со стороны открытой торцовой двери закрепляют через болтовые отверстия двумя растяжками 5 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити за нижние увязочные устройства полувагона. |
|  | Глава 3 раздел 3  пункт 3.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении трамвайных рельсов с болтовыми отверстиями на платформе? | Размещение и крепление трамвайных рельсов с болтовыми отверстиями.  Рельсы размещают на платформах в следующем порядке ([рис. 24](#P4521) настоящей главы).  На пол платформы укладывают три поперечные подкладки 7 сечением не менее 40 x 100 мм и длиной, равной ширине платформы. Две подкладки укладывают над шкворневыми балками платформы, а третью - посередине между ними.  На подкладки вплотную друг к другу по всей ширине платформы укладывают рельсы первого яруса подошвами вниз. Рельсы, уложенные в каждом ярусе, выравнивают и увязывают через болтовые отверстия проволокой в порядке, предусмотренном в [подпункте 3.1.1](#P4494) настоящей главы.  Все последующие ярусы также состоят из рельсов, укладываемых подошвами вниз. Между ярусами рельсов над подкладками укладывают прокладки 6 сечением не менее 25 x 100 мм и длиной, равной ширине штабеля. Два нижних яруса рельсов скрепляют в трех местах увязками 2 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити.  Верхние ярусы рельсов, начиная с третьего, закрепляют четырьмя парами растяжек 1 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити, формируя штабель. Растяжки крепят за болтовые отверстия на обоих концах крайних рельсов и за боковые стоечные скобы платформы. При этом растяжки должны быть расположены под углом не более 45 - 50 град. к полу платформы.  Штабель рельсов обвязывают в трех местах поперечными увязками 5 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити. Во вторые и третьи от торцов боковые стоечные скобы платформы устанавливают четыре пары стоек 4, противоположные стойки скрепляют попарно проволокой диаметром 6 мм в четыре нити. В торцах платформы устанавливают две короткие стойки. |
|  | Глава 3 раздел 3  пункт 3.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железнодорожных рельсов без болтовых отверстий длиной до 12 500 мм включительно на платформе? | Размещение и крепление железнодорожных рельсов без болтовых отверстий.  Рельсы длиной до 12 500 мм включительно размещают на платформах и закрепляют в следующем порядке ([рис. 21](#P4496) настоящей главы).  На пол платформы укладывают три подкладки сечением не менее 40 x 100 мм и длиной 2700 мм. Первый ярус формируют из рельсов, укладываемых поочередно подошвами вниз и подошвами вверх.  Каждый ярус рельсов скрепляют увязками из проволоки диаметром 6 мм в две нити в трех местах. Проволочные увязки располагают на расстоянии не более 100 мм от подкладки и прокладок. Между ярусами рельсов по уровню подкладок укладывают прокладки сечением не менее 25 x 100 мм и длиной, равной ширине погрузки.  Весь погруженный штабель рельсов скрепляют тремя поперечными увязками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити.  На платформе устанавливают четыре пары боковых стоек. Противоположные боковые стойки скрепляют попарно проволокой диаметром 6 мм в шесть нитей.  Если высота погруженного штабеля рельсов выше уровня торцовых бортов платформы, то последние дополнительно наращивают досками (горбылями) в соответствии с [пунктом 1.6](#P4360) настоящей главы, до высоты, превышающей высоту погрузки на 100 мм. Торцовые стойки закрепляют за вторые от торцов боковые стоечные скобы платформы растяжками из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей. |
|  | Глава 3 раздел 3  пункт 3.4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении остряковых рельсов длиной до 12 500 мм включительно на платформе? | Размещение и крепление остряковых рельсов длиной до 12 500 мм включительно.  Размещение рельсов на платформе осуществляется ярусами, в каждом из которых рельсы укладывают подошвами вниз. Первый ярус размещают на три подкладки 6 сечением не менее 25 x 100 мм и длиной, равной ширине платформы ([рис. 25](#P4546) настоящей главы). Рельсы каждого яруса размещают вплотную друг к другу без перекосов. Между соседними по высоте ярусами над подкладками укладывают поперечные прокладки 5 сечением не менее 25 x 100 мм и длиной, равной ширине погрузки. Каждые два яруса рельсов скрепляют тремя увязками 1 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити. Весь штабель рельсов обвязывают тремя увязками 2 из проволоки диаметром 6 мм в две нити. Крайние увязки располагают от концов штабеля на расстоянии от 1000 до 1500 мм включительно. На платформе устанавливают короткие торцовые стойки 7 и четыре пары боковых стоек 4 со скреплением противоположных стоек попарно проволокой диаметром 6 мм в шесть нитей.  Остряковые рельсы могут перевозиться на платформах связками массой до 5 т включительно. |
|  | Глава 3 раздел 4  пункт 4.1 | В какие укрупненные грузовые единицы формируется листовой металл для предъявления к перевозке?  Чем обвязывают пачки листового металла в продольном и в поперечном направлении?  Могут ли рулоны горячей смотки ленты толщиной 4 мм приниматься к перевозке без обвязок?  Допускается ли погрузка пачек разных размеров и разной массы в одном полувагоне в адрес одного грузополучателя? | Основные требования пакетирования и размещения.  4.1.1. Листовой металл предъявляется к перевозке:  - в пачках толщиной до 4,0 мм включительно;  - в пачках по согласованию с грузополучателем толщиной более 4 мм;  - в рулонах или связках рулонов (стопой) шириной до 400 мм включительно (лента);  - в рулонах шириной более 400 мм.  В пачке допускается укладка листов только одинаковых размеров.  4.1.2. Пачки обвязывают в продольном и поперечном направлении металлическими лентами равного сечения или проволокой диаметром 6 мм не менее чем в две нити. Для обвязки применяют металлическую ленту по ГОСТ 3560-73 "Лента стальная упаковочная" шириной не менее 30 мм и толщиной: мягкую (М) - 1,5 - 2,0 мм, нагартованную (Н) - 0,8 - 2,0 мм. Количество обвязок должно быть не менее, чем указано в [таблице 1](#P4557) настоящей главы.  В местах огибания обвязками кромок пачек листов под обвязки укладывают прокладки из листовой стали толщиной не менее 0,8 мм. Расстояние обвязки от края пачки должно быть от 300 до 500 мм включительно. Допускается прокладки не устанавливать при упаковке листов в пачки пакетовязальными машинами, а также пачек, упакованных в короба.  Рулоны горячей смотки ленты толщиной 4 мм при плотном прилегании наружного конца могут приниматься к перевозке без обвязок.  4.1.3. При перевозках листового металла толщиной до 10 мм каждая пачка может быть уложена на две подкладки из досок или горбылей сечением не менее 35 x 75 мм и обвязана металлической лентой. Подкладки располагают вдоль или поперек пачек.  При механизированной упаковке допускается обвязка пачек горячекатаных нетравленых листов только поперечными обвязками в количестве, равном сумме продольных и поперечных обвязок, в соответствии с ГОСТ 7566-81.  4.1.4. Для обеспечения механизации погрузочно-разгрузочных работ при размещении пачек листового металла вдоль и поперек полувагона допускается между пачками, а также между пачками и боковыми стенками полувагонов свободное расстояние до 80 мм, если иное не указано в нижеследующем описании способов размещения металла.  Под размещением пачки вдоль полувагона следует понимать размещение пачки длинной стороной вдоль полувагона, под размещением пачки поперек полувагона - размещение пачки длинной стороной поперек полувагона.  При креплении пачек проволочными растяжками (обвязками) должна применяться проволока диаметром не менее 6 мм.  Пачки размещают в верхнем ярусе только в том случае, если полностью используется площадь полувагона нижерасположенным ярусом с учетом размеров пачек и грузоподъемность полувагона позволяет дальнейшую загрузку. Если количество подлежащих размещению пачек в верхнем ярусе меньше, чем в нижерасположенном ярусе, то пачки металла верхнего яруса размещают двумя группами вплотную к торцовым дверям полувагона. Группа - это несколько пачек, расположенных вплотную друг к другу. Пачки верхнего яруса закрепляют к пачкам расположенного под ним яруса в соответствии с требованиями [таблицы 1](#P4557), если иное не предусмотрено конкретным способом. При общей массе пачек, расположенных в верхнем ярусе, менее 5 т крепление их к пачкам нижнего яруса не обязательно.  4.1.5. Допускается погрузка пачек разных размеров и разной массы в одном полувагоне для одного грузополучателя.  При погрузке листового металла отдельным грузополучателям для механизированной выгрузки грузоотправитель по согласованию с грузополучателем определяет необходимость применения подкладок, прокладок, а также массу отдельных мест.  4.1.6. При погрузке на платформы пачки листового металла укладывают вплотную друг к другу равномерно по площади пола платформы. Ограждение и наращивание торцовых бортов платформы должно быть в соответствии с [пунктом 1.6](#P4360) настоящей главы. Размещение пачек в последующие ярусы должно отвечать требованиям, указанным в [пункте 4.3](#P4676) настоящей главы. |
|  | Глава 3 раздел 4  пункт 4.2, подпункт 4.2.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении листового промасленного и непромасленного металла в пачках шириной от 500 до 900 мм включительно и длиной от 500 до 1000 мм включительно на салазках и без них в полувагоне? | Пачки шириной от 500 до 900 мм включительно и длиной от 500 до 1000 мм включительно промасленного и непромасленного металла на салазках и без них размещают в полувагонах начиная от торцовых дверей к середине. В продольном направлении пачки размещают вплотную. При этом если в середине полувагона возникает свободное пространство более 300 мм, то пачки закрепляют распорной клеткой ([рис. 26](#P4597) настоящей главы) или обвязками ([рис. 27](#P4600) настоящей главы).  При использовании обвязок под проволокой пропускают два бруска 2 сечением не менее 100 x 100 мм и длиной от 300 до 350 мм включительно, проволоку закрепляют к брускам двумя гвоздями длиной от 75 до 80 мм включительно ([рис. 27](#P4600) настоящей главы). Люковые закидки полувагонов увязывают в соответствии с [пунктом 1.5](#P4359) настоящей главы.  При установке распорной клетки ([рис. 28](#P4606) настоящей главы) сечение продольных и поперечных брусков, которые скрепляют четырьмя или шестью скобами, гвоздями или планками, должно быть не менее 100 x 100 мм. |
|  | Глава 3 раздел 4  пункт 4.2, подпункт 4.2.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении листового промасленного и непромасленного металла в пачках шириной от 600 до 900 мм включительно и длиной от 1200 до 2000 мм включительно на салазках и без них в полувагоне ? | Пачки шириной от 600 до 900 мм включительно и длиной от 1200 до 2000 мм включительно промасленного и непромасленного листового металла на салазках и без них размещают: пачки шириной от 600 до 690 мм включительно - в четыре ряда; шириной от 700 до 900 мм включительно - в три ряда по ширине полувагона. По длине полувагона пачки размещают следующим образом: при длине пачек от 1200 до 1300 мм включительно - в девять рядов; при длине 1400 мм - в восемь рядов; при длине от 1500 до 1600 мм включительно - в семь рядов; при длине от 1700 до 2000 мм включительно - в пять-шесть рядов.  Если количество рядов менее указанного, то в свободном пространстве устанавливают одну распорную клетку - при четном количестве рядов и две - при нечетном.  При размещении пачек промасленного металла во втором ярусе их закрепляют к пачкам первого яруса в соответствии с требованиями [таблицы 1](#P4557) настоящей главы. Если в середине вагона между пачками образуется свободное пространство более 300 мм, то их следует закреплять распорной клеткой ([рис. 26](#P4597), [28](#P4606) настоящей главы).  Допускается одновременное расположение пачек вдоль и поперек полувагона.  При размещении пачек на салазках, расположенных поперек полувагона, на пол полувагона укладывают продольные подкладки 2 сечением не менее 25 x 100 мм ([рис. 29](#P4611) настоящей главы).  В случае, когда салазки пачек расположены поперек полувагона, люковые закидки полувагонов увязывают в соответствии с [пунктом 1.5](#P4359) настоящей главы. |
|  | Глава 3 раздел 4  пункт 4.2, подпункт 4.2.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении листового промасленного и непромасленного металла в пачках шириной от 910 до 2000 мм включительно и длиной от 1500 до 2000 мм включительно без салазок в полувагоне? | Пачки шириной от 910 до 2000 мм включительно и длиной от 1500 до 2000 мм включительно промасленного и непромасленного металла без салазок размещают поперек полувагона ([рис. 30](#P4620) настоящей главы) начиная от торцовых дверей со смещением относительно друг друга. По хребтовой балке укладывают подкладки 2 сечением не менее 80 x 100 мм или горбыль высотой не менее 80 мм, а на расстоянии от 200 до 250 мм включительно от боковых стен - подкладки 1 сечением не менее 40 x 100 мм или горбыль высотой не менее 40 мм. При неполном заполнении полувагона в середине между пачками устанавливают распорные бруски 3 сечением не менее 80 x 100 мм и длиной по месту. Распорные бруски закрепляют к подкладкам десятью гвоздями 4 длиной не менее 125 мм.  Пачки длиной от 1500 до 2800 мм включительно на салазках размещают поперек полувагона без продольных подкладок аналогично пачкам без салазок.  При погрузке пачек в два яруса второй ярус закрепляют к пачкам первого яруса в соответствии с требованиями [таблицы 1](#P4557) настоящей главы.  Люковые закидки полувагонов увязывают в соответствии с [пунктом 1.5](#P4359) настоящей главы. |
|  | Глава 3 раздел 4  пункт 4.2, подпункт 4.2.4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении листового промасленного металла в пачках шириной 1000 мм включительно и длиной 2000 мм включительно на салазках и без них в полувагоне? | Пачки шириной 1000 мм и длиной до 2000 мм включительно промасленного металла на салазках и без салазок размещают в полувагоне в три и более ярусов ([рис. 31](#P4623) настоящей главы) по высоте, двумя продольными рядами по ширине от торцов полувагона. В середине полувагона размещают три штабеля пачек поперек вагона. Под последний верхний ярус укладывают поперечные прокладки 3 длиной, равной ширине полувагона, к которым закрепляют каждый четырьмя гвоздями длиной 100 мм распорные бруски 4 сечением не менее 40 x 100 мм. Длина брусков выбирается по месту.  Пачки шириной 1000 мм и длиной 2000 мм непромасленного листового металла на салазках и без салазок размещают в полувагоне двумя продольными рядами вдоль боковых стен ([рис. 32](#P4634) настоящей главы).  Люковые закидки полувагонов увязывают в соответствии с [пунктом 1.5](#P4359) настоящей главы. |
|  | Глава 3 раздел 4  пункт 4.2, подпункт 4.2.5 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении листового промасленного и непромасленного металла в пачках шириной от 1000 до 1350 мм включительно и длиной от 2700 до 6000 мм включительно без салазок в полувагоне? | Пачки шириной от 1000 до 1350 мм включительно и длиной от 2700 до 6000 мм включительно промасленного и непромасленного листового металла без салазок размещают несколькими группами по длине полувагона и тремя продольными рядами по ширине: в середине один ряд пачек укладывают горизонтально, а два других - вдоль боковых стен наклонно ([рис. 33](#P4639) настоящей главы). Под пачки, размещаемые наклонно, на расстоянии от 100 до 150 мм включительно от боковых стен полувагона устанавливают продольные подкладки 1 из досок сечением не менее 40 x 100 мм или из горбыля. Подкладки могут быть составными по длине.  При этом пачки длиной от 2710 до 2950 мм включительно промасленного и непромасленного листового металла без салазок размещают по длине полувагона четырьмя группами ([рис. 33](#P4639) настоящей главы), длиной от 3600 до 3900 мм включительно - тремя группами, длиной от 3910 до 6000 мм включительно - двумя группами. Каждая группа состоит из одной пачки, размещенной горизонтально, и двух других - вдоль боковых стен наклонно ([рис. 33](#P4639) настоящей главы). При размещении пачек тремя группами крепление их по длине полувагона осуществляется двумя распорными клетками, двумя или четырьмя группами - одной распорной клеткой.  Пачки могут располагаться по ширине полувагона двумя наклонными продольными рядами, уложенными вплотную к боковым стенам ([рис. 34](#P4644) настоящей главы). Если расстояние между рядами в середине вагона больше 200 мм, то под пачки на расстоянии от 200 до 250 мм включительно по обе стороны от хребтовой балки полувагона укладывают продольные подкладки 1 сечением не менее 100 x 100 мм или горбыль той же высоты для промасленного металла и сечением 40 x 100 мм (горбыль высотой 40 мм) - для непромасленного. Между подкладками размещают распорные бруски 3 сечением, аналогичным подкладкам. Подкладки и бруски скрепляют между собой строительными скобами.  Пачки длиной от 2710 до 6000 мм включительно на салазках, размещенных поперек пачек, размещают в вагоне двумя рядами по ширине с установкой подкладок ([рис. 34](#P4644) настоящей главы). При размещении таких пачек промасленного металла в несколько ярусов их увязывают в двух местах проволокой диаметром 6 мм в две нити. |
|  | Глава 3 раздел 4  пункт 4.2, подпункт 4.2.6 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении листового непромасленного металла в пачках шириной от 1000 до 1350 мм включительно и длиной от 6001 до 8000 мм включительно без салазок в полувагоне? | Пачки шириной от 1000 до 1350 мм включительно и длиной от 6001 до 8000 мм включительно непромасленного листового металла без салазок размещают в два ряда по ширине полувагона вплотную к боковым стенам и внахлест по длине полувагона ([рис. 35](#P4653) настоящей главы).  При погрузке пачек внахлест торцовые двери ограждают торцовыми щитами 1. |
|  | Глава 3 раздел 4  пункт 4.2, подпункт 4.2.7 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении листового металла в пачках шириной от 1360 до 1700 мм включительно и длиной от 1500 до 8000 мм включительно в полувагоне? | Пачки шириной от 1360 до 1700 мм включительно и длиной от 1500 до 8000 мм включительно размещают несколькими группами по длине полувагона и тремя продольными рядами по ширине: первый ряд в середине полувагона - горизонтально; второй - горизонтально со смещением вплотную к одной из боковых стен; третий, вдоль противоположной стены,- наклонно ([рис. 36](#P4656) настоящей главы). Высота пачек, размещенных в середине полувагона, не должна превышать 250 мм.  При этом пачки длиной от 1500 до 2700 мм включительно без салазок размещают по длине полувагона в количестве от 4 до 7 групп включительно ([рис. 36](#P4656) настоящей главы). Люковые закидки полувагонов должны быть увязаны в соответствии с [пунктом 1.5](#P4359) настоящей главы. При наличии свободного пространства вдоль полувагона между пачками более 300 мм устанавливают одну или две распорные клетки.  Пачки длиной от 2710 до 5950 мм включительно без салазок размещают вдоль полувагона четырьмя, тремя или двумя группами ([рис. 37](#P4659) настоящей главы). Если возникает по длине полувагона между группами свободное расстояние более 400 мм, то в середине полувагона размещают одну или две распорные клетки.  Пачки длиной от 5960 до 8000 мм включительно без салазок поперек полувагона размещают по одной из схем, представленных на [рисунках 34](#P4644), [35](#P4653) настоящей главы, а вдоль полувагона - внахлест.  Если по технологическим условиям выполнить размещение пачек поперек полувагона по указанным схемам невозможно, то пачки размещают посередине полувагона двумя штабелями внахлест ([рис. 38](#P4668) настоящей главы). При этом под верхние ярусы пачек штабелей и в месте нахлеста укладывают поперечные прокладки 4 сечением 25 x 100 мм и длиной, равной ширине полувагона. К этим прокладкам сверху и снизу по месту между грузом и боковыми стенками закрепляют распорные бруски 2 сечением 50 x 100 мм.  Пачки длиной более 5960 мм могут быть погружены без нахлеста, если позволяет внутренняя длина полувагона. |
|  | Глава 3 раздел 4  пункт 4.2, подпункт 4.2.8 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении листового металла в пачках шириной от 1710 до 2700 мм включительно и длиной от 4000 до 8000 мм включительно в полувагоне? | Пачки шириной от 1710 до 2700 мм включительно и длиной от 4000 до 8000 мм включительно размещают по ширине полувагона двумя продольными рядами: один ряд пачек располагают к одной из стен горизонтально, второй - наклонно к противоположной стене ([рис. 39](#P4671) настоящей главы). Под пачки, размещенные наклонно, на расстоянии от 150 до 200 мм включительно от их края на пачки, размещенные горизонтально, укладывают вдоль полувагона бруски 4 сечением не менее 100 x 100 мм или горбыль высотой 100 мм.  Пачки длиной от 4000 до 5950 мм включительно размещают вдоль полувагона двумя или тремя группами ([рис. 39](#P4671) настоящей главы). При наличии свободного пространства более 300 мм в середине полувагона между группами устанавливают одну или две распорные клетки ([рис. 28](#P4606) настоящей главы).  Пачки длиной от 5960 до 8000 мм включительно размещают в соответствии со схемой на [рисунке 38](#P4668) настоящей главы. |
|  | Глава 3 раздел 4  пункт 4.3, подпункт 4.3.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении листового непромасленного металла толщиной от 6 до 160 мм шириной от 1000 до 2700 мм включительно и длиной от 2800 до 11 700 мм включительно в полувагоне? | Размещение и крепление листового металла толщиной от 6 до 160 мм включительно в полувагонах.  Непромасленный металл шириной от 1000 до 2700 мм включительно и длиной от 2800 до 11 700 мм включительно размещают в полувагонах согласно схемам на рисунках, номера которых приведены в [таблице 2](#P4680) настоящей главы. |
|  | Глава 3 раздел 4  пункт 4.3, подпункт 4.3.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении листового металла толщиной от 6 до 160 мм шириной от 1000 до 1300 мм включительно и длиной от 2800 до 11 700 мм включительно в полувагоне? | Листы шириной от 1000 до 1300 мм включительно и длиной от 2800 до 11 700 мм включительно размещают в полувагоне симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии несколькими группами по длине. Каждая такая группа состоит из трех штабелей: одного горизонтального высотой от 100 до 200 мм включительно и двух других, расположенных вдоль боковых стен полувагона наклонно ([рис. 40](#P4708) настоящей главы).  При этом листы длиной от 2800 до 3000 мм включительно размещают четырьмя группами по длине полувагона ([рис. 40](#P4708) настоящей главы). При наличии в середине полувагона свободного пространства более 300 мм между группами устанавливают распорную клетку ([рис. 28](#P4606) настоящей главы).  Листы длиной от 3010 до 3900 мм включительно размещают вдоль вагона тремя группами. При наличии в середине полувагона свободного пространства более 300 мм между группами устанавливают две распорные клетки ([рис. 28](#P4606) настоящей главы).  Листы длиной от 3910 до 5950 мм включительно размещают двумя группами вдоль полувагона ([рис. 41](#P4716) настоящей главы). При наличии в середине полувагона свободного пространства более 300 мм между группами устанавливают распорную клетку ([рис. 28](#P4606) настоящей главы).  Листы длиной от 5960 до 11 700 мм включительно размещают вдоль полувагона симметрично относительно продольной плоскости симметрии полувагона двумя штабелями внахлест ([рис. 42](#P4719) настоящей главы), а затем вдоль боковых стен двумя штабелями наклонно, также внахлест. |
|  | Глава 3 раздел 4  пункт 4.3, подпункт 4.3.4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении листового металла толщиной от 6 до 160 мм шириной от 1310 до 1400 мм включительно и длиной от 3000 до 11 700 мм включительно в полувагоне? | Размещение листов шириной от 1310 до 1400 мм включительно в полувагоне:  - длиной от 3000 до 11 700 мм включительно - двумя рядами по ширине и в несколько штабелей по длине ([рис. 43](#P4727) настоящей главы);  - длиной от 3000 до 3600 мм включительно размещают по длине полувагона вдоль каждой боковой стены четырьмя штабелями: два штабеля посередине размещают горизонтально встык, а два - наклонно к торцовым дверям ([рис. 44](#P4732) настоящей главы). Торцовые двери ограждают щитами 1;  - длиной от 3610 до 3900 мм включительно размещают вдоль полувагона тремя штабелями ([рис. 45](#P4737) настоящей главы). При наличии свободного пространства более 300 мм между штабелями устанавливают две распорные клетки ([рис. 28](#P4606) настоящей главы);  - длиной от 3910 до 5950 мм включительно размещают вдоль полувагона тремя штабелями: один из них в середине полувагона размещают горизонтально, два других - наклонно к торцам вагона ([рис. 46](#P4742) настоящей главы). Торцовые двери ограждают щитами 1:  - длиной от 5960 до 7000 мм включительно размещают внахлест штабелями ([рис. 47](#P4747) настоящей главы) или внахлест через несколько листов ([рис. 48](#P4750) настоящей главы).  При погрузке листов длиной от 7010 до 8500 мм включительно и толщиной от 21 до 160 мм включительно под свободные концы наклонных штабелей на расстоянии от 900 до 1100 мм укладывают прокладки 4 толщиной от 40 до 80 мм включительно и длиной, равной ширине листа ([рис. 49](#P4755) настоящей главы). Торцовые двери ограждают щитами 1.  При погрузке листов длиной от 8510 до 11 700 мм включительно и толщиной от 21 до 160 мм включительно под каждый наклонный штабель укладывают со стороны торцовой двери на расстоянии от нее от 500 до 700 мм включительно подкладку 5 высотой от 80 до 100 мм включительно, а с противоположной стороны - прокладку 4 высотой от 40 до 80 мм включительно на расстоянии от 900 до 1100 мм включительно от торцов штабеля ([рис. 50](#P4758) настоящей главы). |
|  | Глава 3 раздел 4  пункт 4.3, подпункт 4.3.5 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении листового металла толщиной от 6 до 160 мм шириной от 1410 до 1700 мм включительно и длиной от 3000 до 11 700 мм включительно в полувагоне? | Листы шириной от 1410 до 1700 мм включительно и длиной от 3000 до 11 700 мм включительно размещают в полувагоне по ширине полувагона вдоль одной стены горизонтально, вдоль другой - наклонно ([рис. 51](#P4765) настоящей главы).  При этом листы длиной от 3000 до 3900 мм включительно размещают тремя штабелями горизонтально вдоль одной стены, начиная от торцов равномерно по длине вагона, потом вдоль второй стены укладывают на них наклонно три штабеля. При наличии свободного пространства вдоль полувагона более 300 мм между штабелями устанавливают две распорные клетки.  Листы длиной от 3910 до 5950 мм включительно размещают горизонтально двумя штабелями вдоль одной стены полувагона, затем наклонно двумя штабелями вдоль противоположной стены (рис. 51а настоящей главы). Между штабелями в середине полувагона устанавливают распорную клетку ([рис. 28](#P4606) настоящей главы).  Листы длиной от 5960 до 11 700 мм включительно размещают вдоль одной стены полувагона двумя горизонтальными штабелями внахлест (рис. 51б настоящей главы), а вдоль противоположной стены - двумя наклонными штабелями внахлест.  Листы толщиной от 10 до 20 мм включительно могут размещаться внахлест через несколько листов. |
|  | Глава 3 раздел 4  пункт 4.3, подпункт 4.3.6 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении листового металла толщиной от 6 до 160 мм шириной от 1710 до 2700 мм включительно и длиной от 3000 до 11 700 мм включительно в полувагоне? | Листы шириной от 1710 до 2700 мм включительно и длиной от 3000 до 11 700 мм включительно размещают по ширине полувагона вдоль одной стены горизонтально, вдоль другой - наклонно ([рис. 52](#P4776) настоящей главы). Под наклонно размещенные штабеля на расстоянии от 200 до 350 мм включительно от их края укладывают прокладки 4 сечением 100 x 100 мм.  При этом листы длиной от 3000 до 3900 мм включительно размещают вдоль полувагона тремя группами (рис. 52а настоящей главы), длиной от 3910 до 5950 мм включительно - двумя.  Листы длиной от 5960 до 8500 мм включительно размещают вдоль полувагона внахлест (рис. 52б настоящей главы).  При размещении в полувагонах листового металла длиной от 5960 до 11 700 мм включительно на расстоянии от 3700 до 4300 мм включительно от каждой торцовой двери размещают по одной подкладке сечением не менее 40 x 100 мм и длиной, равной ширине полувагона. Лист размещается по ширине полувагона одним штабелем внахлест. Верхнюю часть листов толщиной от 100 до 120 мм включительно в трех местах по длине полувагона от поперечного смещения закрепляют аналогично схеме на [рисунке 38](#P4668) настоящей главы. |
|  | Глава 3 раздел 4  пункт 4.4, подпункт 4.4.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении листового металла толщиной от 30 до 160 мм шириной от 2500 до 2700 мм включительно и длиной от 11 800 до 13 000 мм включительно на платформе? | Листы длиной от 11 800 до 13 000 мм включительно, шириной от 2500 до 2700 мм включительно, толщиной 30 мм и более размещают одним штабелем вдоль платформы симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии платформы ([рис. 53](#P4785) настоящей главы).  Допускается совместная укладка листов разных размеров в одном штабеле при условии размещения листов меньших размеров в средней его части. Отдельные листы не должны выходить за пределы штабеля.  По торцам штабеля вплотную к нему укладывают по одному упорному бруску 3 шириной не менее 200 мм, высотой, равной высоте штабеля груза, и длиной, равной ширине платформы. Каждый упорный брусок 3 закрепляют к полу платформы четырьмя гвоздями длиной 200 мм (по два гвоздя с каждого конца бруска). Бруски 3 в местах забивания гвоздей должны иметь высоту не более 140 мм.  В распор между упорными брусками 3 и торцовыми бортами платформы напротив торцовых стоек устанавливают по два распорных бруска 2 сечением не менее 150 x 200 мм. Каждый из них закрепляют к полу платформы четырьмя гвоздями длиной 200 мм.  В торцовые стоечные скобы устанавливают короткие деревянные стойки 1. Во вторые, третьи и четвертые от торцов боковые стоечные скобы устанавливают стойки 4, которые попарно скрепляют проволокой диаметром 6 мм в четыре нити. |
|  | Глава 3 раздел 4  пункт 4.4, подпункт 4.4.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении листового металла толщиной от 10 до 30 мм шириной до 2700 мм включительно и длиной от 13 010 до 14 200 мм включительно на платформе? | Листы длиной от 13010 до 14200 мм включительно, шириной до 2700 мм включительно и толщиной от 10 до 30 мм включительно размещают на платформе с откинутыми (при необходимости) на кронштейны торцовыми бортами ([рис. 54](#P4791) настоящей главы). Листы укладывают на две поперечные подкладки 1 сечением не менее 60 x 100 мм и длиной, равной ширине пола платформы. Подкладки располагают над шкворневыми балками и закрепляют каждую к полу четырьмя гвоздями длиной от 100 до 120 мм включительно.  Поверх листов на расстоянии 300 мм от его боковых кромок вдоль платформы укладывают восемь продольных деревянных брусков 2 (по четыре с каждой боковой стороны штабеля) высотой 50 мм, шириной от 100 до 150 мм включительно и длиной от 1000 до 1500 мм включительно. На каждую пару продольных брусков укладывают по одному поперечному бруску 3 сечением не менее 135 x 150 мм и длиной 3150 мм, размещаемому над третьими и четвертыми от торца платформы парами боковых стоечных скоб. На поперечных брусках 3 на расстоянии от 70 до 100 мм включительно от каждого конца делают зарубки глубиной от 10 до 15 мм включительно для предотвращения соскальзывания проволочных увязок 4.  Каждый поперечный брусок 3 с обеих сторон платформы закрепляют за боковые стоечные скобы увязками 4 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити. До закручивания проволочных увязок сверху на листы рядом с каждым бруском крепления для уплотнения штабеля листов поочередно устанавливают груз весом от 3 до 5 т включительно, снимаемый после натяжения увязок. В местах закрутки увязок вставляют деревянные колышки, закрепляемые от выпадения.  Допускается взамен поперечных брусков использовать круглые лесоматериалы диаметром не менее 180 мм, тех же пород, у которых опорную сторону стесывают на плоскость.  В первые и вторые от торцов стоечные скобы бортов платформы устанавливают стойки 5. Каждую пару противоположных боковых стоек скрепляют попарно проволокой диаметром 6 мм в четыре нити. Против вторых, третьих и четвертых боковых стоечных скоб между бортами платформы и грузом плотно пригоняют распорки шириной не менее 200 мм и высотой, равной высоте погруженного штабеля листов. Каждую распорку закрепляют к полу платформы двумя гвоздями. |
|  | Глава 3 раздел 5  пункт 5.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении стальных и чугунных слитков массой до 2,8 т включительно на платформе? | Слитки массой до 2,8 т включительно размещают на платформе с деревометаллическим полом симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии платформы в количестве 26 штук ([рис. 55](#P4803) настоящей главы). У торцовых бортов, укрепленных короткими деревянными стойками 2, и вплотную к слиткам с обеих сторон каждой группы укладывают упорные бруски 4 размером 100 x 100 x 2750 мм. Каждый брусок закрепляют к полу десятью гвоздями 11 длиной 150 мм и диаметром 6 мм. Между упорными брусками, расположенными над шкворнями тележек и у торцовых бортов, укладывают по три распорных бруска 5 размером 100 x 100 x 140 мм. Между распорными брусками, расположенными в середине вагона, также укладывают по три бруска 7 сечением 100 x 100 мм и длиной по месту. Все крайние распорные бруски закрепляют к полу гвоздями 11 - по пять штук на каждый брусок. Все средние бруски скрепляют с упорными брусками скобой 6 из прутка диаметром 10 мм. От поперечного смещения слитки закрепляют шестью распорными брусками 8 и четырьмя упорными брусками 9 размером 70 x 80 мм и длиной по месту, которые между собой скрепляют скобами 6. От продольного смещения все слитки закрепляют четырьмя парами растяжек 3 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити. Кроме того, крайние слитки закрепляют обвязкой 10 из проволоки диаметром 6 мм в две нити. Все продольные борта платформы укрепляют короткими деревянными стойками 1. |
|  | Глава 3 раздел 5  пункт 5.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении стальных и чугунных слитков массой от 6 до 8 т включительно на платформе? | Слитки массой от 6 до 8 т включительно на платформе с деревометаллическим полом размещают в количестве 9 и 11 штук соответственно ([рис. 56](#P4808), [57](#P4811) настоящей главы) симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии платформы равномерно по всей длине. У торцовых бортов, укрепленных короткими деревянными стойками 1, укладывают упорный брусок 2 размером 100 x 100 x 2750 мм. Между упорным бруском и крайним слитком укладывают по два распорных бруска 3 сечением 100 x 150 мм и длиной, равной расстоянию между упорным бруском и крайним слитком. Каждый распорный брусок 3 закрепляют к полу пятью гвоздями длиной 150 мм и диаметром 6 мм. Упорные бруски 2 скрепляют с распорными брусками 3 строительными скобами из прутка диаметром 10 мм. От поперечного смещения каждый слиток закрепляют двумя распорными брусками 4 сечением 50 x 100 мм и длиной, равной расстоянию между продольным бортом и слитком. Каждый брусок 4 закрепляют к полу четырьмя гвоздями длиной 100 мм и диаметром 6 мм. Кроме того, от продольного смещения стальные слитки закрепляют восемью парами растяжек 5 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей с пропуском их через цапфы слитков и стоечные скобы платформы. |
|  | Глава 3 раздел 5  пункты 5.3-5.4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении стальных и чугунных слитков массой до 8 т включительно и длиной не менее 2000 мм в полувагоне и на платформе? | Слитки массой до 8 т включительно и длиной не менее 2000 мм размещают в полувагоне в количестве 9 ([рис. 58](#P4814) настоящей главы) и 10 ([рис. 59](#P4819) настоящей главы) штук. Каждый слиток размещают на двух поперечных подкладках 2 сечением не менее 40 x 150 мм и длиной, равной ширине полувагона. У торцовых дверей размещают упорные бруски 5 сечением не менее 80 x 100 мм и длиной, равной ширине полувагона.  Слитки, размещенные над хребтовой балкой, размещают вплотную друг к другу ([рис. 58](#P4814) настоящей главы).  От поперечных смещений слитки закрепляют распорными брусками 3 сечением не менее 50 x 150 мм и длиной по месту, которые закрепляют к подкладкам тремя гвоздями длиной не менее 100 мм.  Слитки весом 8 т на платформе с деревометаллическим полом размещают симметрично относительно продольной плоскости симметрии вагона тремя группами: по три слитка над шкворнями тележек и два - в середине платформы ([рис. 60](#P4826) настоящей главы). У торцовых бортов, укрепленных короткими деревянными стойками 1, укладывают упорный брусок 2 размером 100 x 100 x 2750 мм. Между упорным бруском 2 и крайним слитком устанавливают по два распорных бруска 3 сечением 100 x 100 мм и длиной, равной расстоянию между упорным бруском 2 и крайним слитком, и закрепляют к полу каждый пятью гвоздями длиной 150 мм и диаметром 6 мм. Упорные бруски 2 скрепляют с распорными брусками 3 строительными скобами из прутка диаметром 10 мм. От продольного смещения каждую группу слитков закрепляют двумя упорными брусками 4 размером 100 x 100 x 350 мм, которые закрепляют к полу тремя гвоздями длиной 150 мм и диаметром 6 мм. От поперечного смещения каждый слиток закрепляют распорными брусками 5 сечением 50 x 100 мм и длиной, равной расстоянию между бортом платформы и слитком, которые закрепляют к полу двумя гвоздями длиной 100 мм и диаметром 6 мм. Кроме того, от продольного смещения слитки закрепляют шестью парами растяжек 6 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити с пропуском их через цапфы слитков и стоечные скобы платформы.    Размещение указанных слитков на платформе с деревянным полом осуществляют тремя группами по три слитка над шкворнями тележек и два-три - в середине платформы ([рис. 61](#P4829) настоящей главы). У торцовых бортов, укрепленных короткими деревянными стойками, укладывают упорный брусок 1 сечением 70 x 80 мм и длиной, равной ширине платформы. Брусок закрепляют к полу пятью гвоздями длиной 120 мм. Между упорным бруском и крайним слитком укладывают по два распорных бруска 2 сечением 70 x 80 мм и длиной по месту и закрепляют к полу пятью гвоздями длиной 120 мм. Кроме того, от продольного смещения каждую группу слитков закрепляют двумя упорными брусками 3 размером 50 x 100 x 450 мм, прибиваемыми к полу пятью гвоздями длиной 100 мм.  5.4. Слитки весом до 8 т включительно размещают поперек платформы с деревянным полом равномерно по ее длине симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии ([рис. 62](#P4837), [63](#P4840) настоящей главы). У торцовых бортов размещают упорные бруски 2 сечением не менее 100 x 100 мм и длиной, равной ширине платформы, которые закрепляют к полу пятью гвоздями длиной 150 мм.  Между крайними слитками и упорными брусками 2 устанавливают два-три распорных бруска 3 сечением не менее 100 x 100 мм. Каждый брусок закрепляют к полу платформы четырьмя гвоздями длиной 150 мм.  Продольные борта платформы укрепляют деревянными боковыми стойками 4 ([рис. 62](#P4837), [63](#P4840) настоящей главы), которые попарно скрепляют проволокой диаметром 6 мм в восемь нитей. Торцовые борта платформы укрепляют стойками 1.  От поперечных смещений каждый слиток закрепляют двумя распорными брусками 6 ([рис. 63](#P4840) настоящей главы) сечением 50 x 100 мм и длиной по месту, которые закрепляют к полу платформы четырьмя гвоздями длиной 100 мм. |
|  | Глава 3 раздел 5  пункт 5.5 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении стальных и чугунных слитков массой от 8 до 9 т включительно и длиной не менее 2000 мм в полувагоне? | Слитки массой от 8 до 9 т включительно и длиной не менее 2000 мм размещают вдоль полувагона симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии полувагона ([рис. 64](#P4846), [65](#P4849) настоящей главы). При недоиспользовании грузоподъемности в середине полувагона симметрично относительно продольной плоскости симметрии размещают дополнительно по одному слитку, как показано на [рисунках 58](#P4814) и [64](#P4846) настоящей главы.  Слитки размещают на подкладках 2 сечением не менее 40 x 150 мм и длиной, равной ширине полувагона. Нижняя поверхность слитков, соприкасающаяся с подкладками, должна быть ровной, без приливов. У торцовых дверей укладывают упорные бруски 5 сечением не менее 80 x 100 мм и длиной, равной ширине полувагона. Вплотную к упорным брускам 5 и торцам слитков укладывают распорные бруски 1 сечением не менее 100 x 150 мм и длиной по месту. Допускается скрепление упорно-распорных брусков между собой скобами.  От поперечных смещений каждую группу слитков закрепляют двумя парами распорных брусков 3 сечением 50 x 150 мм и длиной по месту, которые закрепляют к подкладке 2 тремя гвоздями длиной не менее 100 мм. |
|  | Глава 3 раздел 5  пункт 5.6 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении стальных и чугунных слитков весом до 70 кг включительно в полувагоне и на платформе? | Чугунные слитки весом до 70 кг включительно грузят в полувагоны и на платформы навалом с равномерным распределением груза по всей площади пола. При перевозке слитков на платформах борта последних наращивают до высоты погрузки. |
|  | Глава 3 раздел 6  пункт 6.1, подпункт 6.1.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении изложниц массой до 1,5 т включительно на платформе с деревянным полом? | Изложницы массой каждая до 1,5 т включительно размещают ([рис. 66](#P4861) настоящей главы) в шесть рядов по ширине и в восемь рядов по длине платформы. Ряды изложниц размещают с равномерными зазорами по длине платформы. Между собой все изложницы закрепляют обвязками 1 из проволоки диаметром 6 мм в две нити. Дополнительно изложницы, размещенные у торцовых бортов, закрепляют обвязками 4 из проволоки диаметром 6 мм в восемь нитей. У каждого торцового борта платформы укладывают по одному упорному бруску 3 сечением не менее 100 x 100 мм и длиной, равной ширине платформы. Каждый брусок закрепляют к полу десятью гвоздями длиной не менее 150 мм. Торцовые и боковые борта платформы подкрепляют стойками. |
|  | Глава 3 раздел 6  пункт 6.1, подпункт 6.1.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении изложниц массой 4,6 т на платформе с деревянным полом? | Изложницы массой 4,6 т в количестве 15 штук размещают симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии платформы с равномерными зазорами между ними ([рис. 67](#P4866) настоящей главы). Размещают изложницы длинной стороной поперек платформы в количестве 11 штук, а вдоль вагона - 4 штук. Изложницы размещают на расстоянии от 400 до 500 мм включительно от торцовых бортов платформы. Секции продольных бортов, а также торцовые борта платформы укрепляют короткими стойками 2, вдоль торцовых бортов укладывают упорные бруски 1 сечением не менее 100 x 100 мм и длиной, равной ширине платформы. Каждый брусок закрепляют к полу десятью гвоздями длиной не менее 150 мм. В зазор между упорными брусками 1 и крайними изложницами устанавливают по два распорных бруска 3 сечением 100 x 100 мм и длиной по месту, каждый из которых закрепляют к полу пятью гвоздями длиной 150 мм.  Противоположные боковые стойки скрепляют между собой проволокой диаметром 6 мм в восемь нитей. |
|  | Глава 3 раздел 6  пункт 6.1, подпункт 6.1.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении изложниц массой свыше 4,6 до 6,7 т включительно на платформе с деревянным полом? | Изложницы массой свыше 4,6 т до 6,7 т включительно размещают поперек платформы вплотную друг к другу симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии платформы на две продольные подкладки 1 сечением не менее 25 x 200 мм ([рис. 68](#P4873), [69](#P4878) настоящей главы). Допускается применение подкладок, составных по ширине и длине. Составные части подкладок по длине должны быть не менее 2000 мм, каждую из них закрепляют к полу платформы тремя гвоздями длиной не менее 75 мм. С наружных сторон крайние изложницы закрепляют двумя упорными брусками 2 сечением не менее 150 x 200 мм и длиной от 400 до 500 мм включительно, которые затесывают на клин. Эти бруски закрепляют к подкладкам и полу каждый четырьмя гвоздями длиной не менее 150 мм. Каждую крайнюю изложницу закрепляют двумя растяжками 5 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей. Растяжки закрепляют одним концом за приливы изложницы, другим - за вторые от торцов стоечные скобы платформы.  Каждые первую и третью от торцов изложницы скрепляют между собой увязкой 4 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей, которую пропускают через внутреннее отверстие изложниц и перекрещивают поверху над средней изложницей ([рис. 68](#P4873) настоящей главы).  Допускается увязывать три крайние изложницы между собой горизонтальными увязками 4 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей за верхние приливы ([рис. 69](#P4878) настоящей главы).    В стоечные скобы продольных бортов устанавливают деревянные стойки 3. Противоположные стойки скрепляют между собой проволокой диаметром 6 мм в восемь нитей. |
|  | Глава 3 раздел 6  пункт 6.1, подпункт 6.1.4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении изложниц массой свыше 6,7 до 12,5 т включительно на платформе с деревянным полом? | Изложницы массой свыше 6,7 т до 12,5 т включительно размещают вдоль платформы вплотную друг к другу, в один ряд по ширине, симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии платформы ([рис. 70](#P4884) настоящей главы).  Допускается размещать в середине платформы две изложницы ([рис. 71](#P4887) настоящей главы).  Каждую изложницу размещают на две поперечные подкладки 1 сечением не менее 25 x 150 мм и длиной, равной ширине платформы, каждую из которых закрепляют к полу двумя гвоздями длиной не менее 75 мм.  Каждую изложницу закрепляют четырьмя распорными брусками 2 сечением не менее 100 x 150 мм, которые закрепляют к полу платформы (через подкладку) каждый пятью гвоздями длиной не менее 175 мм.  Все изложницы скрепляют между собой с двух сторон за приливы увязкой 4 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити.  От продольных перемещений изложницы закрепляют четырьмя парами растяжек 3 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей. |
|  | Глава 3 раздел 6  пункт 6.1, подпункт 6.1.5 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении изложниц боковая поверхность которых не имеет плоской опоры на платформе с деревянным полом? | Изложницы, боковая поверхность которых не имеет плоской опоры, размещают по 5 - 6 штук вертикально над хребтовой балкой вплотную друг к другу симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии платформы ([рис. 72](#P4897) настоящей главы).  От продольного смещения изложницы закрепляют с каждой стороны двумя упорными брусками 1 сечением не менее 100 x 150 мм и длиной от 800 до 1000 мм включительно, каждый из которых закрепляют к полу 10 гвоздями длиной 150 мм. Кроме этого крайние изложницы закрепляют четырьмя парами растяжек 2 из проволоки диаметром 6 мм в восемь нитей за верхние боковые цапфы и стоечные скобы платформы.  Изложницы между собой по обеим сторонам скрепляют за нижние цапфы увязкой 3 из проволоки диаметром 6 мм в восемь нитей.  От поперечного смещения каждую изложницу закрепляют двумя парами распорных брусков 4 сечением не менее 50 x 100 мм и длиной по месту. Каждый брусок закрепляют к полу платформы пятью гвоздями длиной 100 мм. |
|  | Глава 3 раздел 6  пункт 6.2, подпункт 6.2.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении изложниц массой до 1,5 т включительно на платформе с деревометаллическим полом? | Изложницы массой до 1,5 т включительно размещают в шесть рядов по ширине и в шесть рядов по длине платформы ([рис. 73](#P4906) настоящей главы). Изложницы размещают с равномерными зазорами по длине платформы. Изложницы, уложенные у торцовых бортов платформы, скрепляют между собой увязкой 3 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей, остальные - из проволоки диаметром 6 мм в две нити. У торцовых бортов платформы, укрепленных короткими деревянными стойками 1, размещают по одному упорному бруску 2 размером 100 x 100 x 2750 мм.  От продольного смещения изложницы закрепляют восемью парами растяжек 4 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей за цапфы изложниц и стоечные скобы платформы. Секции продольных бортов укрепляют деревянными стойками 5. |
|  | Глава 3 раздел 6,  пункт 6.2, подпункт 6.2.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении изложниц массой от 1,5 до 4,6 т включительно на платформе с деревометаллическим полом? | Изложницы массой свыше 1,5 т до 4,6 т включительно в количестве 15 штук размещают симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии платформы ([рис. 74](#P4912) настоящей главы): поперек платформы - 11 штук, вдоль платформы - 4 штуки.  Изложницы размещают на расстоянии от 400 до 500 мм включительно от торцовых бортов платформы. Вдоль торцовых бортов укладывают упорные бруски 2 сечением 100 x 100 мм и длиной, равной ширине платформы. Между упорными брусками 2 и крайними изложницами укладывают по два распорных бруска 3 сечением 100 x 100 мм и длиной по месту, которые закрепляют к полу пятью гвоздями длиной 150 мм и диаметром 6 мм. Упорный брусок 2 скрепляют с распорными брусками 3 строительными скобами из прутка диаметром 10 мм.  Изложницы скрепляют между собой увязками 4 из проволоки диаметром 6 мм в две нити. От продольного смещения изложницы закрепляют восемью парами растяжек 5 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей за цапфы изложниц и стоечные скобы платформы.  От поперечного смещения среднюю и крайние от торцов платформы изложницы закрепляют распорными брусками 6 сечением 50 x 100 мм и длиной по месту, которые закрепляют к полу четырьмя гвоздями длиной 100 мм и диаметром 6 мм.  Торцовые борта и секции продольных бортов платформы укрепляют деревянными стойками 1 и 7 соответственно. |
|  | Глава 3 раздел 6  пункт 6.2, подпункт 6.2.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении изложниц массой от 4,6 до 6,7 т включительно на платформе с деревометаллическим полом? | Изложницы массой свыше 4,6 т до 6,7 т включительно размещают поперек платформы вплотную друг к другу, симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии ([рис. 75](#P4921) настоящей главы). Вдоль торцовых бортов укладывают упорные бруски 2 сечением 100 x 100 мм и длиной, равной ширине платформы. Между крайними изложницами и упорными брусками 2 устанавливают по два распорных бруска 3 сечением 100 x 150 мм и длиной по месту, каждый из которых закрепляют к полу пятью гвоздями длиной 150 мм и диаметром 6 мм. Упорный брусок 2 скрепляют с распорными брусками 3 строительными скобами из прутка диаметром 10 мм. Крайние и третьи от торцов изложницы скрепляют между собой за цапфы увязками 4 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей. От продольного смещения изложницы закрепляют восемью парами растяжек 5 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей за цапфы изложниц и стоечные скобы. От поперечного смещения каждую изложницу закрепляют двумя распорными брусками 6 сечением не менее 60 x 100 мм и длиной по месту, каждый из которых закрепляют к полу пятью гвоздями длиной 110 мм и диаметром 6 мм. Торцовые борта платформы укрепляют короткими деревянными стойками 1. |
|  | Глава 3 раздел 6  пункт 6.2, подпункт 6.2.4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении изложниц массой от 6,7 до 12,5 т включительно на платформе с деревометаллическим полом? | Изложницы массой свыше 6,7 т до 12,5 т включительно размещают на платформе симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии ([рис. 76](#P4926), [77](#P4929) настоящей главы). Вдоль торцовых бортов платформы на пол укладывают упорные бруски 2 размером 100 x 100 x 2750 мм. Между упорным бруском 2 и крайней изложницей укладывают по два распорных бруска 3 сечением 100 x 100 мм. Распорные и упорные бруски скрепляют между собой скобами 8 из прутка диаметром 10 мм, а между собой распорные бруски 3 скрепляют соединительными планками 4 сечением 25 x 100 мм и длиной, равной ширине платформы, которые закрепляют двумя гвоздями длиной 80 - 100 мм и диаметром 6 мм на каждый распорный брусок. Изложницы скрепляют между собой с двух сторон за цапфы увязкой 6 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити. От продольного смещения изложницы закрепляют восемью парами растяжек 7 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей за цапфы изложниц и боковые стоечные скобы платформы. От поперечного смещения каждую изложницу закрепляют двумя парами распорных брусков 5 сечением не менее 60 x 100 мм и длиной по месту, каждый из которых закрепляют к полу пятью гвоздями длиной 110 мм и диаметром 6 мм. Торцовые борта платформы укрепляют короткими деревянными стойками 1. |
|  | Глава 3 раздел 6  пункт 6.2, подпункт 6.2.5 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении изложниц, имеющих форму усеченного конуса, на платформе с деревометаллическим полом? | Изложницы, имеющие форму усеченного конуса, размещают вдоль хребтовой балки вплотную друг к другу симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии платформы ([рис. 78](#P4934), [79](#P4937) настоящей главы). Торцовые борта платформы укрепляют короткими деревянными торцовыми стойками 1. Вдоль торцовых бортов укладывают упорные бруски 2 размером 100 x 100 x 2750 мм. Между упорным бруском и крайней изложницей укладывают на расстоянии друг от друга от 150 до 200 мм включительно два распорных бруска 3 сечением 100 x 150 мм. Каждый распорный брусок 3 скрепляют с упорным бруском скобами 8 из прутка диаметром 10 мм, а между собой распорные бруски 3 скрепляют соединительными планками 4 сечением 25 x 100 мм и длиной, равной ширине платформы, которые закрепляют двумя гвоздями длиной от 80 до 100 мм включительно и диаметром 6 мм на каждый распорный брусок. От продольного смещения изложницы закрепляют восемью парами растяжек 7 в шесть нитей из проволоки диаметром 6 мм за верхние цапфы и боковые скобы платформы. Между собой изложницы скрепляют за нижние цапфы двумя увязками 6 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити. От поперечного смещения каждую изложницу закрепляют двумя парами распорных брусков 5 сечением 50 x 100 мм и длиной по месту. Каждый брусок закрепляют пятью гвоздями длиной 100 мм и диаметром 6 мм. |
|  | Глава 3 раздел 6  пункт 6.3, подпункт 6.3.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении изложниц  массой 8,5 т в полувагоне? | Изложницы массой 8,5 т в количестве 7 - 8 штук размещают группами ([рис. 80](#P4943), [81](#P4946) настоящей главы) симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии полувагона. У торцовых дверей с каждой стороны полувагона укладывают по упорному бруску 1 сечением 100 x 150 мм и длиной, равной внутренней ширине полувагона. Вплотную к этим брускам укладывают по две изложницы поперек полувагона, располагая их на трех продольных подкладках 2 сечением не менее 30 x 150 мм и длиной от 2000 до 2200 мм включительно. Среднюю подкладку 2 располагают над хребтовой балкой, а крайние - посередине крышек люков. Изложницы средней группы устанавливают вдоль полувагона на две поперечные подкладки 3 сечением не менее 30 x 150 мм и длиной, равной ширине полувагона, которые располагают на поперечных балках и между гофрами крышек люков.  Допускается в середине полувагона устанавливать две изложницы ([рис. 81](#P4946) настоящей главы).  От поперечного смещения изложницы средней группы закрепляют распорными брусками 4 сечением не менее 50 x 150 мм и длиной по месту. Распорные бруски 4 размещают на поперечных подкладках 3 и закрепляют к ним тремя гвоздями длиной 80 мм.  Торцовые двери полувагона ограждают щитами 5. |
|  | Глава 3 раздел 6  пункт 6.3, подпункт 6.3.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении изложниц массой от 14 до 16 т включительно в полувагоне? | Изложницы массой от 14 до 16 т включительно размещают вдоль полувагона симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии ([рис. 82](#P4954) настоящей главы). Изложницы устанавливают на поперечные подкладки 1 сечением не менее 50 x 150 мм и длиной, равной ширине полувагона.  Между каждым торцовым порожком и изложницей укладывают упорный брусок 4 сечением не менее 100 x 100 мм и длиной, равной ширине полувагона.  От поперечного смещения каждую изложницу закрепляют двумя парами распорных брусков 3 сечением не менее 50 x 100 мм и длиной по месту, которые закрепляют к подкладкам 1 тремя гвоздями длиной 100 мм.  От продольного смещения изложницы закрепляют распорными брусками 2 сечением не менее 100 x 100 мм и длиной, равной зазору между средними изложницами. Распорные бруски 2 закрепляют двумя поперечными соединительными планками сечением не менее 25 x 100 мм и длиной, равной ширине полувагона, которые и закрепляют к брускам двумя гвоздями длиной от 100 до 120 мм включительно. |
|  | Глава 3 раздел 7  пункт 7.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении слябов толщиной от 100 до 200 мм включительно, длиной 1700 и шириной 600 мм в полувагоне? | Слябы толщиной от 100 до 200 мм включительно, длиной 1700 и шириной 600 мм размещают в полувагоне в два яруса ([рис. 83](#P4965) настоящей главы). Каждый ярус слябов грузят симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии полувагона.  В первом ярусе 26 слябов: по 12 вдоль боковых стен и по одному поперек полувагона с обеих сторон. Вдоль торцовых дверей укладывают упорные бруски сечением 100 x 150 мм и длиной, равной ширине кузова полувагона, на высоту погрузки слябов, и распорные бруски 2 длиной по месту. Во втором ярусе размещают 24 сляба, по 12 в каждом ряду, причем группы слябов по 6 штук размещают вплотную к упорным брускам у торцовых дверей. В середине полувагона укладывают распорные бруски 4 и закрепляют их планками 3. Если полная грузоподъемность полувагона не используется, то слябы размещают в третьем ярусе у торцовых дверей ([рис. 84](#P4970) настоящей главы).  При погрузке в полувагоны слябы длиной более 3600 мм размещают на деревянных подкладках сечением 40 x 100 мм и длиной, равной ширине полувагона, правильными рядами вдоль полувагона с раздвижкой от продольной плоскости симметрии полувагона к боковым стенкам. Подкладки располагают на концевых, шкворневых, промежуточных балках полувагона. |
|  | Глава 3 раздел 7  пункт 7.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении слябов толщиной от 100 до 200 мм включительно, шириной от 1000 до 1250 мм включительно, длиной от 2600 до 3500 мм включительно в полувагоне? | Слябы толщиной от 100 до 200 мм включительно, шириной от 1000 до 1250 мм включительно, длиной от 2600 до 3500 мм включительно размещают на подкладках 1 двумя продольными рядами по ширине полувагона ([рис. 85](#P4976), [86](#P4979) настоящей главы). |
|  | Глава 3 раздел 7  пункт 7.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении слябов толщиной от 200 до 250 мм включительно, шириной от 950 до 1100 мм включительно, длиной от 4250 до 12 000 мм включительно в полувагоне? | Слябы шириной от 950 до 1100 мм включительно и толщиной от 200 до 250 мм включительно размещают в полувагонах:  - длиной от 8500 до 12 000 мм включительно в количестве 4 штук ([рис. 87](#P4985) настоящей главы) вдоль полувагона симметрично относительно его продольной и поперечной плоскостей симметрии: два сляба - горизонтально, два вдоль боковых стен - наклонно;  - длиной от 4250 до 6000 мм включительно в количестве 8 штук вдоль полувагона ([рис. 88](#P4990) настоящей главы) симметрично относительно его продольной и поперечной плоскостей симметрии: четыре сляба - горизонтально, четыре вдоль боковых стен - наклонно.  Длина слябов, установленных горизонтально и наклонно, должна быть одинаковой. При этом наклонно устанавливают слябы равной ширины и высоты. Ширина и высота слябов, установленных наклонно и горизонтально, может быть различной.  Для предотвращения продольных смещений в торцовых частях полувагона устанавливают распорные рамы, состоящие из упорного бруска 3 размером 100 x 120 x 2850 мм и распорных брусков 4 сечением не менее 100 x 120 мм и длиной по месту. Упорный брусок 3 и распорные бруски 4 скрепляют между собой строительными скобами из прутка диаметром от 6 до 8 мм включительно или гвоздями длиной 150 мм, которые забивают под углом 45 град. Соединительные планки 5 размером 25 x 100 x 2850 мм закрепляют к распорным брускам 4 гвоздями длиной 80 мм - по два в каждое соединение. Допускается использовать распорные бруски 4, составные по высоте. |
|  | Глава 3 раздел 7  пункт 7.4, подпункт 7.4.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении слябов толщиной от 200 до 250 мм включительно, шириной от 950 до 1370 мм включительно, длиной от 4700 до 6200 мм включительно в полувагоне? | Слябы длиной от 4700 до 6200 мм включительно размещают в полувагонах ([рис. 89](#P5001) настоящей главы) симметрично относительно его продольной и поперечной плоскостей симметрии.  Один сляб размещают горизонтально в середине полувагона. В торцах полувагона размещают подкладки 1 размером 40 x 100 x 2850 мм, в середине которых устанавливают бруски 2 длиной 1000 мм и сечением не менее 100 x 160 мм. Бруски 2 закрепляют к подкладкам 1 четырьмя гвоздями 3. Длина гвоздей должна превышать высоту брусков 2 не менее чем на 50 мм. Четыре сляба размещают наклонно, вплотную к торцовым порожкам и боковым бортам полувагона, с опорой на сляб, установленный горизонтально, и бруски 2.  Допускается бруски 2 изготавливать составными по высоте из двух брусков сечением не менее 100 x 80 мм, которые скрепляют между собой четырьмя гвоздями длиной не менее 120 мм. |
|  | Глава 3 раздел 7  пункт 7.4, подпункт 7.4.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении слябов толщиной от 200 до 250 мм включительно, шириной от 950 до 1370 мм включительно, длиной от 6500 до 9400 мм включительно в полувагоне? | Слябы длиной от 6500 до 9400 мм включительно размещают в количестве 4 штук ([рис. 90](#P5008) настоящей главы) двумя продольными рядами по ширине в полувагоне симметрично относительно его продольной и поперечной плоскостей симметрии.  Два сляба размещают горизонтально, каждый вплотную к противоположным торцовым порожкам, которые ограждают упорными брусками 1 размером 80 x 100 x 2850 мм, и боковым стенам полувагона. Каждый сляб устанавливают на три подкладки 2 размером 40 x 100 x 2850 мм. Затем размещают два наклонных сляба, располагая их над горизонтальными слябами. Наклонные слябы устанавливают вплотную к противоположным упорным брускам 1, на торцы горизонтальных слябов, составную прокладку 3 размером 160 x 200 x 2850 мм и дополнительную подкладку 4 сечением не менее 50 x 100 мм и длиной, равной ширине сляба. Составную прокладку 3 изготавливают из четырех брусков размером 80 x 100 x 2850 мм, которые скрепляют между собой гвоздями К6 x 120.  От поперечных смещений слябы закрепляют распорными брусками 5 сечением не менее 80 x 100 мм и длиной по месту, которые устанавливают на подкладки 2 и составную прокладку 3, в распор между слябами. Каждый распорный брусок 5 закрепляют к подкладкам 2 и составной прокладке 3 тремя гвоздями 6 К6 x 120. |
|  | Глава 3 раздел 7  пункт 7.4, подпункт 7.4.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении слябов толщиной от 200 до 250 мм включительно, шириной от 950 до 1370 мм включительно, длиной от 8500 до 12 000 мм включительно в полувагоне? | Слябы длиной от 8500 до 12 000 мм включительно размещают в полувагонах в количестве 3 штук ([рис. 91](#P5015) настоящей главы) симметрично относительно его продольной и поперечной плоскостей симметрии. В полувагонах с длиной кузова 12 300 мм размещают слябы длиной не менее 8800 мм. В полувагонах с длиной кузова 12 700 мм размещают слябы длиной не менее 9200 мм.  Один сляб 1 устанавливают горизонтально. Его длина не должна превышать длины слябов 2, размещенных наклонно. Слябы, размещенные наклонно, должны быть равной ширины и высоты.  Для предотвращения продольных смещений в торцовых частях полувагона устанавливают распорные рамы, состоящие из упорного бруска 3 размером 100 x 120 x 2850 мм и распорных брусков 4 сечением не менее 100 x 120 мм и длиной по месту.  Упорный брусок 3 и распорные бруски 4 скрепляют между собой строительными скобами из прутка диаметром от 6 до 8 мм включительно или гвоздями длиной 150 мм, которые забивают под углом 45 град. Соединительные планки 5 размером 25 x 100 x 2850 мм закрепляют к распорным брускам 4 гвоздями длиной 80 мм - по два в каждое соединение. Допускается использовать распорные бруски 4, составные по высоте. |
|  | Глава 3 раздел 7  пункт 7.5, подпункт 7.5.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении слябов толщиной от 200 до 250 мм включительно, шириной от 1025 до 1370 мм включительно, длиной от 4900 до 5500 мм включительно в полувагоне? | Слябы длиной от 4900 до 5500 мм включительно размещают в полувагоне ([рис. 92](#P5023) настоящей главы) в следующем порядке.  Первые два сляба размещают горизонтально вдоль хребтовой балки симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии полувагона, остальные четыре сляба 2 - наклонно, вплотную к боковым стенам и угловым стойкам полувагона. Наклонно размещают слябы равной ширины и высоты. Ширина и высота слябов, размещенных наклонно и горизонтально, может быть различной.  Для предотвращения продольных смещений в торцовых частях полувагона устанавливают распорные рамы, состоящие из упорного бруска 3 размером 100 x 120 x 2850 мм и распорных брусков 4 сечением не менее 100 x 120 мм и длиной по месту.  Упорный брусок 3 и распорные бруски 4 скрепляют между собой строительными скобами из прутка диаметром от 6 до 8 мм включительно или гвоздями длиной 150 мм, которые забивают под углом 45 град. Соединительные планки 5 размером 25 x 100 x 2850 мм закрепляют к распорным брускам 4 гвоздями длиной 80 мм - по два в каждое соединение. Допускается использовать распорные бруски 4, составные по высоте. |
|  | Глава 3 раздел 7  пункт 7.5, подпункт 7.5.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении слябов толщиной от 200 до 250 мм включительно, шириной от 1025 до 1370 мм включительно, длиной от 5500 до 6000 мм включительно в полувагоне? | Слябы длиной свыше 5500 мм до 6000 мм включительно размещают ([рис. 93](#P5032) настоящей главы) в торцовых частях полувагона симметрично относительно его продольной и поперечной плоскостей симметрии. Два сляба устанавливают горизонтально вплотную к упорным брускам 1 размером 80 x 100 x 2850 мм. С каждой стороны горизонтально установленных слябов наклонно размещают по одному слябу с опорой на боковые стены полувагона.  Для предотвращения продольных смещений в середине полувагона устанавливают распорную раму, состоящую из четырех распорных брусков 2 сечением не менее 80 x 100 мм и длиной по месту и четырех соединительных планок 3 размером 25 x 100 x 2850 мм.  Соединительные планки 3 закрепляют к распорным брускам 2 гвоздями 4 К5 x 80 мм - по два в каждое соединение. Допускается использовать распорные бруски 2, составные по высоте.  При погрузке слябов длиной от 5900 до 6000 мм включительно распорная рама не устанавливается. |
|  | Глава 3 раздел 7  пункт 7.6 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении слябов толщиной 250 мм, шириной от 1250 до 1350 мм включительно, длиной от 5500 до 5900 мм включительно в полувагоне? | Слябы шириной от 1250 до 1350 мм включительно, толщиной 250 мм и длиной от 5500 до 5900 мм включительно размещают в полувагоне в количестве 4 штук ([рис. 94](#P5040) настоящей главы) горизонтально двумя продольными рядами по ширине полувагона симметрично относительно его продольной и поперечной плоскостей.  Слябы устанавливают на подкладки 1 размером 40 x 100 x 2850 мм вплотную к боковым стенам и торцам полувагона.  От поперечных смещений слябы закрепляют распорными брусками 2 сечением не менее 80 x 100 мм и длиной по месту, каждый из которых устанавливают на подкладки 1 в распор между слябами. Каждый распорный брусок 2 закрепляют к подкладкам 1 двумя гвоздями 5.  От продольного смещения каждый сляб закрепляют двумя распорными брусками 3 сечением не менее 100 x 160 мм и длиной по месту, которые скрепляют между собой соединительной планкой 4 размером 40 x 100 x 2850 мм. Соединительную планку 4 закрепляют к распорным брускам 3 гвоздями 5 К6 x 120 - по два в каждое соединение. |
|  | Глава 3 раздел 7  пункт 7.7 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении слябов толщиной от 200 до 250 мм включительно, шириной от 1350 до 1500 мм включительно, длиной от 7000 до 8000 мм включительно в полувагоне? | Слябы шириной от 1350 до 1500 мм включительно, толщиной от 200 до 250 мм включительно и длиной от 7000 до 8000 мм включительно размещают в полувагоне в количестве 3 штук ([рис. 95](#P5048) настоящей главы) симметрично относительно продольной плоскости симметрии полувагона. Один сляб размещают горизонтально вплотную к торцовому бруску 1 размером 100 x 150 x 2850 мм на подкладки 2 размером 25 x 100 x 2850 мм.  В противоположном торце полувагона устанавливают распорную раму, состоящую из упорного бруска 7 сечением не менее 100 x 150 мм и длиной 2850 мм и двух распорных брусков 6 сечением не менее 150 x 150 мм и длиной по месту. Упорный брусок 7 и распорные бруски 6 скрепляют между собой строительными скобами из прутка диаметром от 6 до 8 мм включительно или гвоздями длиной 150 мм, которые забивают под углом 45 град. Распорные бруски 6 дополнительно скрепляют соединительными планками 5 размером 25 x 50 x 2850 мм гвоздями 8 К4 x 50 - по два в каждое соединение.  Два других сляба устанавливают вплотную к распорной раме наклонно с опорой на горизонтальный сляб, подкладку 4 размером 50 x 100 x 2850 мм и упорный брусок 3 сечением не менее 25 x 100 мм и длиной по месту.  От поперечных смещений горизонтально установленный сляб закрепляют распорными брусками 3, каждый из которых закрепляют к подкладкам 2 тремя гвоздями 8. |
|  | Глава 3 раздел 7  пункт 7.8 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении слябов толщиной 200 мм, шириной от 1450 до 1550 мм включительно, длиной от 8500 до 12 000 мм включительно в полувагоне? | Слябы шириной от 1450 до 1550 мм включительно, толщиной 200 мм и длиной от 8500 до 12 000 мм включительно размещают в полувагоне в количестве 3 штук ([рис. 96](#P5056) настоящей главы) симметрично относительно поперечной плоскости симметрии полувагона. Первый сляб устанавливают горизонтально в середине полувагона симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии полувагона на подкладки 4 размером 40 x 100 x 2850 мм, второй сляб устанавливают горизонтально со смещением к одной из боковых стен полувагона, третий - наклонно к противоположной боковой стене полувагона с опорой на два горизонтально размещенных сляба, вплотную к упорному бруску 5 сечением не менее 80 x 100 мм и длиной 300 мм. Упорные бруски 5 закрепляют к подкладкам 4 гвоздями 7 К6 x 110 мм - по два в каждое соединение.  Для предотвращения продольных смещений в торцовых частях полувагона устанавливают распорные рамы, состоящие из упорных брусков 1 размером 80 x 100 x 2850 мм и четырех распорных брусков 2 сечением 80 x 100 мм и длиной по месту.  Упорные бруски 1 и распорные бруски 2 скрепляют между собой строительными скобами из прутка диаметром от 6 до 8 мм включительно или гвоздями длиной 150 мм, которые забивают под углом 45 град. Соединительные планки 3 размером 25 x 100 x 2850 мм закрепляют к распорным брускам 2 гвоздями 6 К5 x 80 мм - по два в каждое соединение. Допускается использовать распорные бруски 3, составные по высоте.  При погрузке-выгрузке слябов магнитными грузозахватными устройствами допускается подкладки 4 и упорные бруски 5 не устанавливать.  При погрузке слябов длиной от 11 900 до 12 000 мм включительно бруски 2 не устанавливаются. |
|  | Глава 3 раздел 7  пункт 7.9 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении слябов толщиной от 200 до 250 мм включительно, шириной от 1515 до 1550 мм включительно, длиной от 7000 до 8200 мм включительно в полувагоне? | Слябы шириной от 1515 до 1550 мм включительно, толщиной от 200 до 250 мм включительно и длиной от 7000 до 8200 мм включительно размещают в полувагоне в количестве 3 штук ([рис. 97](#P5065) настоящей главы) симметрично относительно продольной плоскости симметрии полувагона. Первый сляб размещают горизонтально в середине полувагона симметрично относительно его продольной и поперечной плоскостей симметрии на две подкладки 1 размером 40 x 100 x 2850 мм, второй сляб размещают на первый сляб горизонтально со смещением к торцу полувагона вплотную к торцовому щиту 2 из брусков размером 50 x 100 x 600 мм и досок размером 40 x 200 x 2850 мм и опорой на подкладку 3 размером 160 x 300 x 2850 мм. Подкладку 3 допускается изготавливать составной по высоте и ширине. Третий сляб размещают наклонно к противоположному торцу полувагона вплотную к бруску 4 размером 80 x 100 x 2850 мм с опорой на подкладку 1, прокладку 5 размером 50 x 100 x 2850 мм и торцы горизонтально размещенных слябов. От поперечных смещений слябы закрепляют распорными брусками 6 сечением не менее 50 x 100 мм и длиной по месту, каждый из которых закрепляют тремя гвоздями 8 К4 x 90 мм к подкладкам 1, 3 и прокладке 5 с обеих сторон сляба.  Для предотвращения смещений прокладку 5 скрепляют с подкладкой 1 доской 7 сечением 40 x 100 мм и длиной по месту гвоздями 8 - по три в каждое соединение. Подкладки 1 и упорные бруски 6 в торцовой части наклонного сляба также скрепляют доской 7, которую закрепляют гвоздями 8 - по три в каждое соединение. |
|  | Глава 3 раздел 7  пункт 7.10, подпункт 7.10.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении слябов толщиной от 200 до 250 мм включительно, шириной от 1550 до 1850 мм включительно, длиной от 5100 до 5900 мм включительно в полувагоне? | Слябы длиной от 5100 до 5900 мм включительно размещают ([рис. 98](#P5074) настоящей главы) вдоль хребтовой балки симметрично относительно продольной плоскости симметрии полувагона. В середине полувагона горизонтально устанавливают сляб на подкладки 2 размером 40 x 100 x 2850 мм, уложенные над промежуточными балками полувагона. В торцах полувагона размещают упорные бруски 1 размером 80 x 100 x 2850 мм. Два других сляба размещают вплотную к упорному бруску 1 наклонно, с опорой на торец горизонтального сляба и прокладки 5 размером 80 x 100 x 2850 мм.  От поперечных смещений горизонтальный сляб закрепляют распорными брусками 3 сечением не менее 40 x 100 мм и длиной по месту, каждый из которых закрепляют к подкладкам 2 тремя гвоздями 4 К5 x 80 мм. Наклонно установленные слябы закрепляют от поперечных смещений распорными брусками 3, которые закрепляют к торцовым упорным брускам 1 и прокладкам 5, каждый тремя гвоздями 4.  Для предотвращения смещения прокладок 5 к распорным брускам 3, размещенным на подкладках 2 и прокладках 5, закрепляют соединительную доску 6 сечением не менее 40 x 100 мм и длиной по месту гвоздями 4 - по три в каждое соединение. Допускается заменять соединительную доску 6 увязкой из проволоки диаметром 6 мм в две нити. |
|  | Глава 3 раздел 7  пункт 7.10, подпункт 7.10.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении слябов толщиной от 200 до 250 мм включительно, шириной от 1550 до 1850 мм включительно, длиной от 7000 до 7500 мм включительно в полувагоне? | Слябы длиной от 7000 до 7500 мм включительно размещают ([рис. 99](#P5081) настоящей главы) вдоль хребтовой балки симметрично относительно продольной плоскости симметрии полувагона. Один сляб размещают горизонтально вплотную к упорному бруску 1 размером 80 x 100 x 2850 мм на подкладки 2 размером 40 x 200 x 2850 мм. Второй сляб устанавливают вплотную к противоположному упорному бруску 1, наклонно с опорой на торец горизонтального сляба, подкладку 2 и прокладку 4 размером 80 x 100 x 2850 мм.  От поперечных смещений слябы закрепляют распорными брусками 3 сечением 50 x 200 мм и длиной по месту, каждый из которых закрепляют к подкладкам 2 и прокладке 4 тремя гвоздями 6 К5 x 80.  Для предотвращения смещений прокладки 4 ее соединяют с подкладкой 2 доской 5 сечением 40 x 100 мм и длиной по месту. Доску закрепляют двумя гвоздями 6 в каждое соединение. |
|  | Глава 3 раздел 7  пункт 7.10, подпункт 7.10.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении слябов толщиной от 200 до 250 мм включительно, шириной от 1550 до 1850 мм включительно, длиной от 8500 до 12 000 мм включительно в полувагоне? | Слябы длиной от 8500 до 12 000 мм включительно размещают в полувагоне в количестве двух штук ([рис. 100](#P5088) настоящей главы) симметрично относительно поперечной плоскости симметрии полувагона.  Первый сляб 1 размещают горизонтально со смещением к одной из боковых стен полувагона, второй сляб 2 - наклонно к противоположной боковой стене полувагона с опорой на первый сляб.  Для предотвращения продольных смещений в торцовых частях полувагона устанавливают распорные рамы, состоящие из упорных брусков 3 размером 100 x 120 x 2850 мм и четырех распорных брусков 4 сечением не менее 100 x 120 мм и длиной по месту.  Упорные и распорные бруски скрепляют между собой строительными скобами из прутка диаметром от 6 до 8 мм включительно или гвоздями длиной 150 мм, которые забивают под углом 45 град. Соединительные планки 5, имеющие размер 25 x 100 x 2850 мм, закрепляют к распорным брускам 4 гвоздями длиной 80 мм - по два в каждое соединение. Допускается использовать распорные бруски 3, составные по высоте.  При погрузке слябов длиной от 11 900 до 12 000 мм включительно бруски 2 не устанавливаются. |
|  | Глава 3 раздел 7  пункт 7.11, подпункт 7.11.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении слябов толщиной от 200 до 250 мм включительно, шириной от 950 до 1290 мм включительно, длиной от 4700 до 6000 мм включительно в полувагоне? | Слябы шириной от 950 до 1290 мм, толщиной от 200 до 250 мм и длиной от 4700 до 6000 мм включительно в зависимости от массы размещают в количестве 5 либо 6 штук (соответственно [рис. 101](#P5099), [102](#P5102) настоящей главы).  При размещении по схеме [рисунка 101](#P5099) настоящей главы для обеспечения устойчивости наклонно уложенных слябов на расстоянии не более 500 мм от упорной балки 1 устанавливают поперечный брусок 2 высотой 160 мм, шириной не менее 160 мм и длиной, равной ширине горизонтально установленного сляба.  При размещении по схеме [рисунка 102](#P5102) устанавливают поперечный брусок 2 сечением 100 x 80 мм и длиной, на 200 мм меньшей ширины горизонтально установленного сляба. |
|  | Глава 3 раздел 7  пункт 7.11, подпункт 7.11.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении слябов толщиной от 200 до 250 мм включительно, шириной от 950 до 1370 мм включительно, длиной от 8100 до 11 800 мм включительно в полувагоне? | Слябы шириной от 950 до 1370 мм включительно, толщиной от 200 до 250 мм включительно и длиной от 8100 до 11 800 мм включительно размещают в количестве 3 штук ([рис. 103](#P5109) настоящей главы).  При погрузке слябов шириной от 1300 до 1370 мм включительно для обеспечения устойчивости наклонно установленных слябов на сляб, установленный горизонтально, укладывают бруски 2 сечением 100 x 80 мм и длиной по месту. |
|  | Глава 3 раздел 7  пункт 7.11, подпункт 7.11.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении слябов толщиной от 200 до 250 мм включительно, шириной от 1440 до 1550 мм включительно, длиной от 4700 до 6000 мм включительно в полувагоне? | Слябы шириной от 1440 до 1550 мм включительно, толщиной от 200 до 250 мм включительно и длиной от 4700 до 6000 мм включительно размещают в количестве 4 штук ([рис. 104](#P5115) настоящей главы).  Первые два сляба размещают горизонтально со смещением к одной из боковых стен платформы, третий и четвертый - наклонно к противоположной боковой стене платформы с опорой на первых два сляба. |
|  | Глава 3 раздел 7  пункт 7.11, подпункт 7.11.4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении слябов толщиной от 200 до 250 мм включительно, шириной от 1440 до 1550 мм включительно, длиной от 8100 до 11 800 мм включительно в полувагоне? | Слябы шириной от 1440 до 1550 мм включительно, толщиной от 200 до 250 мм включительно и длиной от 8100 до 11 800 мм включительно размещают в количестве 2 штук ([рис. 105](#P5121) настоящей главы).  Первый сляб размещают горизонтально со смещением к одной из боковых стен платформы, второй - наклонно к противоположной боковой стене платформы с опорой на первый сляб.  Ширина слябов, размещенных наклонно и горизонтально ([рис. 104](#P5115), [105](#P5121) настоящей главы), может быть различной. При этом наклонно размещают слябы равной ширины. |
|  | Глава 3 раздел 8  пункт 8.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении блюмсов длиной до 5900 мм включительно на платформе? | Размещение и крепление блюмсов на платформах.  8.1.1. Блюмсы длиной до 5900 мм включительно размещают на платформах с деревянным полом ([рис. 106](#P5132) настоящей главы). На пол платформы вплотную к обоим торцовым бортам укладывают плашмя по одному упорному бруску сечением 50 x 100 мм и длиной, равной расстоянию между боковыми бортами платформы. Каждый из этих брусков крепят к полу платформы четырьмя гвоздями длиной 100 мм. Груз укладывают правильными рядами вдоль платформы в один или два яруса.  Блюмсы, размещенные у торцовых бортов платформы, должны прилегать вплотную к упорным брускам. Каждую секцию боковых бортов и каждый торцовый борт платформы подкрепляют двумя короткими стойками 3 и 2 соответственно. Противоположные стойки у боковых бортов попарно скрепляют проволокой диаметром 6 мм в восемь нитей. При погрузке блюмсов длиной от 3600 до 5900 мм скрепляют только стойки, вставленные в первые и третьи стоечные скобы от торцовых бортов платформы. |
|  | Глава 3 раздел 8  пункт 8.2, подпункт 8.2.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении блюмсов длиной от 1150 до 1400 мм включительно в полувагоне? | Блюмсы длиной от 1150 до 1400 мм включительно ([рис. 107](#P5139) настоящей главы) размещают в два-три яруса по высоте двумя продольными рядами по ширине. Блюмсы размещают поперек полувагона вплотную к боковым бортам и торцовым дверям. В случае, если верхние ярусы будут неполными, блюмсы размещают над тележками полувагона.  Под нижний ярус вплотную к торцовым дверям размещают по четыре продольных подкладки 1 размером 25 x 100 x 2700 мм, а между ярусами размещают также по четыре прокладки 2 такого же размера.  Люковые закидки полувагонов должны быть увязаны в соответствии с [пунктом 1.5](#P4359) настоящей главы. |
|  | Глава 3 раздел 8  пункт 8.2, подпункт 8.2.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении блюмсов длиной 2600 мм включительно в полувагоне? | Блюмсы длиной 2600 мм ([рис. 108](#P5146) настоящей главы) размещают тремя штабелями вдоль полувагона на шести подкладках 2, размещенных на промежуточных и шкворневых балках полувагона, четыре блюмса размещают поперек полувагона по два вплотную к каждой торцовой двери. Торцовые двери ограждают щитами 1. |
|  | Глава 3 раздел 8  пункт 8.2, подпункт 8.2.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении блюмсов длиной от 2800 до 2900 мм включительно в полувагоне? | Блюмсы длиной от 2800 до 2900 мм включительно ([рис. 109](#P5154) настоящей главы) размещают вдоль полувагона четырьмя штабелями на подкладках 2. Торцовые двери полувагона по высоте погрузки ограждают щитами 1. Люковые закидки полувагонов должны быть увязаны в соответствии с [пунктом 1.5](#P4359) настоящей главы. |
|  | Глава 3 раздел 8  пункт 8.2, подпункт 8.2.4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении блюмсов длиной от 2900 до 4000 мм включительно в полувагоне? | Блюмсы длиной свыше 2900 мм до 4000 мм включительно размещают вдоль полувагона тремя штабелями на подкладках 2. Две крайние подкладки размещают между гофрами крышек люков в концевой части полувагона, при этом концы их опираются на полки продольных угольников нижней обвязки полувагона ([рис. 110](#P5157) настоящей главы).  Торцовые двери по всей высоте погрузки ограждают торцовыми щитами 1. |
|  | Глава 3 раздел 8  пункт 8.2, подпункт 8.2.5 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении блюмсов шириной 360 мм, высотой 300 мм, длиной от 4000 до 5900 мм включительно, массой от 3,4 до 4,4 т в полувагоне? | Блюмсы шириной 360 мм, высотой 300 мм, длиной свыше 4000 мм до 5900 мм включительно, массой свыше 3,4 т до 4,4 т включительно, в количестве 16 штук размещают вдоль полувагона на четыре поперечные подкладки, расположенные на шкворневых и промежуточных балках, со смещением в сторону ближайших стен или дверей, их заменяющих, в один ярус по высоте в наклонном положении ([рис. 111](#P5162) настоящей главы). Если крайний блюмс (один или два) не вписывается по ширине полувагона, то его размещают узкой стороной (рис. 111а настоящей главы) или на ребро с упором в угловую стойку полувагона (рис. 111б настоящей главы). |
|  | Глава 3 раздел 8  пункт 8.2, подпункт 8.2.6 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении блюмсов шириной 360 мм, высотой 300 мм, длиной от 4300 до 5900 мм включительно, массой от 4,5 до 5 т в полувагоне? | Блюмсы шириной 360 мм, высотой 300 мм, длиной от 4300 до 5900 мм включительно, массой от 4,5 до 5 т включительно, в количестве 14 штук размещают вдоль полувагона на четыре поперечные подкладки, расположенные на шкворневых и промежуточных балках, со смещением в сторону ближайших стен или дверей, их заменяющих, в один ярус по высоте в наклонном положении, с боков блюмсы закрепляют брусками, которые крепятся к поперечным подкладкам гвоздями ([рис. 112](#P5165) настоящей главы). |
|  | Глава 3 раздел 9  пункт 9.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении бандажей на платформе? | Бандажи размещают на платформе следующим образом ([рис. 113](#P5177) настоящей главы).  При ширине бандажей не более 135 мм у торцового борта платформы в каждом ряду размещают плашмя друг на друга по три бандажа, которые в двух местах связывают проволокой диаметром 6 мм в две нити; два нижних бандажа размещают гребнями вниз, а третий (верхний) - с некоторым смещением к середине платформы; четвертый бандаж устанавливают наклонно под углом не более 45 град. к полу платформы с опорой на уложенные плашмя бандажи. Все остальные бандажи размещают также наклонно до середины платформы. Таким же способом размещают бандажи от противоположного торцового борта до середины платформы.  Соседние ряды бандажей должны укладываться вплотную друг к другу без зазоров между ними.  При ширине бандажей более 135 мм у торцовых бортов платформы в каждом ряду размещают плашмя по два бандажа, в остальном бандажи размещают так же, как указано выше.  Наклонно бандажи размещают в несколько продольных рядов с одинаковыми промежутками между ними, а крайние ряды бандажей устанавливают к боковым бортам платформы. Между наклонными рядами бандажей на пол платформы размещают бандажи в вертикальном положении кругами катания вдоль платформы.  Каждый ряд наклонно размещенных бандажей ограждают брусками 1 сечением не менее 50 x 100 мм, которые размещают вдоль платформы вплотную к бандажам. Допускается применение брусков, составленных по длине из отдельных частей длиной не менее 2000 мм. Каждый брусок крепят к полу платформы четырьмя гвоздями длиной 100 мм.    В боковые и торцовые стоечные скобы устанавливают короткие стойки. Против стоек между бортами и продольными брусками плотно пригоняют по месту деревянные распорные бруски 3 толщиной не менее 35 мм, которые крепят гвоздями длиной не менее 85 мм.  Со стороны торцовых бортов и в середине платформы вплотную к вертикально расположенным бандажам размещают поперечные бруски 5 сечением не менее 50 x 100 мм и длиной по месту. Между поперечными брусками в середине платформы, а также между крайними брусками и торцовыми бортами (у торцовых стоек) плотно пригоняют по два деревянных распорных бруска 2 сечением не менее 50 x 100 мм ([рис. 114](#P5185) настоящей главы). Каждый поперечный и распорный брусок должны быть прибиты к полу двумя гвоздями длиной не менее 100 мм.  В двух крайних рядах каждый полуряд наклонно уложенных бандажей увязывают проволокой диаметром 6 мм в две нити, которую пропускают через отверстия бандажей и закрепляют за стоечные скобы. Концы одной из увязок закрепляют за стоечные скобы на одной боковой стороне платформы, концы другой увязки - на другой. Бандажи, размещенные вертикально вдоль платформы, взаимно увязывают во всех местах соприкосновения их друг с другом гребнями и поверхностями катания. Ближайшие к торцовым бортам платформы бандажи (из числа размещенных вертикально) увязывают за кронштейны на концевых балках рамы ([рис. 114](#P5185) настоящей главы).  Бандажи, размещенные вертикально, увязывают проволокой диаметром 6 мм в четыре нити. В местах перегиба проволоки во избежание перетирания ее бандажами применяют подкладки из листового металла толщиной от 1 до 2 мм включительно. |
|  | Глава 3 раздел 9  пункт 9.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении бандажей и цельнокатаных колес в полувагоне? | Колеса и бандажи размещают в полувагоне тремя продольными рядами ([рис. 115](#P5188) настоящей главы). При этом в крайних рядах колеса и бандажи размещают поперек вагона вплотную к боковым бортам, а в среднем - вдоль полувагона.  Средний ряд состоит из секций по четыре колеса, которые размещают вплотную к торцовым дверям полувагона, которые ограждают щитами 1. Гребни одной секции колес направлены в одну сторону, а гребни следующей секции - в противоположную.  Колеса в крайних рядах размещают наклонно, причем первые колеса размещают плашмя, а следующие - с постепенным подъемом колес до 85 град., и замыкают четырьмя-пятью колесами под углом 45 град.  В крайние секции из четырех колес среднего ряда вставляют в отверстия ступиц стойки диаметром от 150 до 160 мм включительно и длиной 1000 мм.  Люковые закидки полувагонов увязывают в соответствии с [пунктом 1.5](#P4359) настоящей главы. |
|  | Глава 3  раздел 10 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении металлических прокатных валков массой до 27 т включительно, диаметром до 1200 мм включительно, диаметром шеек валков до 800 мм включительно и длиной не менее их диаметра? | Металлические прокатные валки массой до 27 т включительно, диаметром до 1200 мм включительно, диаметром шеек валков до 800 мм включительно и длиной не менее их диаметра размещают вдоль платформы симметрично относительно ее продольной плоскости симметрии.  В зависимости от массы и размеров отдельных валков их размещают по ширине платформы по несколько штук в ряду или по одному в один или несколько рядов по длине платформы (соответственно [рис. 116](#P5203) и [117](#P5208) настоящей главы).  Валки массой до 2 т включительно, длиной опорной поверхности каждого из них не менее 500 мм, а также валки массой свыше 2 т до 15 т включительно, длиной опорной поверхности не менее 5000 мм размещают непосредственно на пол платформы. Валки указанной массы с меньшей длиной опорной поверхности, а также валки массой более 15 т независимо от длины опорной поверхности размещают на поперечные упорные подкладки так, чтобы между нижней кромкой валков и полом платформы оставался зазор не менее 30 мм.  Допускается размещение на платформе прокатных валков с одинаковой массой и размерами вплотную друг к другу. Прокатный валок или группу прокатных валков, размещенных вдоль платформы, закрепляют с торцовых сторон платформы поперечными упорными брусками длиной от 2600 до 2700 мм включительно ([рис. 116](#P5203), [117](#P5208) настоящей главы). Упорные бруски должны плотно прилегать к каждой торцовой грани валка по всей длине соприкосновения с ними. В зависимости от массы одного или нескольких валков, прилегающих к поперечным упорным брускам, сечения последних должны иметь следующие минимальные размеры: при массе валков до 8 т включительно - 75 x 100 мм; свыше 8 т до 15 т включительно - 100 x 150 мм. В местах соприкосновения упорных брусков с опорными поверхностями шеек валков делают выемки глубиной от 20 до 25 мм включительно полукруглой формы.  Во всех случаях размещения и крепления прокатных валков применяют продольные распорные бруски сечением не менее 75 x 100 мм, которые располагают параллельно продольной плоскости симметрии платформы. Со стороны торцовых бортов платформы против коротких стоек размещают по одному распорному бруску между торцовым бортом платформы и подкладками.  При размещении прокатных валков в два ряда и более вдоль платформы между каждыми двумя смежными рядами размещают по два распорных бруска на расстоянии один от другого (по ширине платформы), равном расстоянию между торцовыми стойками. Распорные бруски должны плотно прилегать концами к поперечным упорным брускам или подкладкам смежных рядов груза.  Каждый валок или несколько валков, размещенных в одном ряду вплотную один к другому, закрепляют не менее чем четырьмя поперечными упорными клиньями (по два клина с каждой стороны валка или группы валков). При размещении валков на подкладках упорные клинья укладывают на верхние бруски подкладок вплотную к шейкам каждого валка с обеих сторон и закрепляют к подкладкам скобами. Каждый такой клин должен быть прикреплен к подкладкам не менее чем двумя строительными скобами диаметром стержня не менее 10 мм. Скобы забивают с боковых сторон клина под углом 40 - 45 град. к полу платформы ([рис. 116](#P5203), [117](#P5208) настоящей главы).  При размещении валков непосредственно на пол платформы упорные клинья укладывают вплотную к валкам поперек платформы и крепят к полу гвоздями. Клинья размещают от торцов валков на расстоянии, равном 1/4 их длины.  Валки длиной 7000 мм и более, которые размещают на пол платформы, дополнительно крепят каждый четырьмя упорными клиньями (по два с каждой стороны).  Допускаемые сечения (высота и ширина) поперечных упорных клиньев определяются в зависимости от диаметра валков:  Сечение упорных клиньев, мм 75 x 100 100 x 150 134 x 200  Радиус валка, мм до 300 300 x 450 451 x 600.  Необходимое число гвоздей для крепления одного распорного бруска, подкладки и клина определяют в зависимости от массы одного или группы валков, размещенных в ряду ([таблица 3](#P5226) настоящей главы).  В тех случаях, когда общая масса валков в каждом смежном ряду различна, число гвоздей, необходимых для крепления распорных брусков между этими рядами, определяется по большей общей массе валков в одном из смежных рядов. |
|  | Глава 3 раздел 11 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении стрелочных переводов марок 1/9 и 1/11 (типы рельсов Р43, Р50, Р65, Р75) в разобранном виде, комплектами с рамными рельсами длиной 12 500 мм на платформе? | Размещение и крепление стрелочных переводов  Стрелочные переводы марок 1/9 и 1/11 (типы рельсов Р43, Р50, Р65, Р75) в разобранном виде, комплектами с рамными рельсами длиной 12 500 мм размещают на платформе ([рис. 118](#P5264) настоящей главы) следующим способом. Крестовины перевозят в собранном виде. Остряки стрелок скрепляют с рамными рельсами у пера и посередине длины обвязкой из проволоки диаметром 6 мм в один оборот. У стрелок лафетного типа рамные рельсы и остряки со всеми относящимися к ним деталями должны быть смонтированы на лафетных листах.  Стрелочные переводы размещают вплотную к торцовым бортам платформы на подкладки сечением не менее 50 x 150 мм и длиной 2700 мм или аналогичной длины горбыли толщиной не менее 50 мм. На пол платформы вплотную к доскам или горбылям размещают двумя группами в равных количествах (или с разницей на одну крестовину) крестовины головками вверх с чередованием концов.  Поверх каждой группы крестовин устанавливают по две прокладки из досок сечением не менее 25 x 150 мм и длиной 2700 мм или горбылей толщиной не менее 25 мм. На эти прокладки (во втором ярусе погрузки) вплотную к торцовым бортам платформы размещают контррельсы. Прокладки должны быть расположены на расстоянии от 800 до 1000 мм включительно от концов контррельсов.  Контррельсы грузят сболченными попарно с вкладышами и деталями, уложенными между ними, упорами с прикрепленными болтами. Допускается также грузить одиночные контррельсы с вкладышами и упорами с прикрепленными к ним болтами. В обоих случаях контррельсы необходимо укладывать на подошву.  При погрузке сболченных попарно контррельсов смежные пары контррельсов должны быть сдвинуты по длине одна относительно другой так, чтобы упоры одной пары заходили за упоры соседней пары. Одиночные контррельсы размещают таким же способом. Вкладыши или упоры соседних контррельсов должны заходить друг за друга. Стрелочные подушки, мостики крестовины, стандартные путевые подкладки в связках и другие мелкие детали стрелочных переводов размещают на пол платформы и крестовины в свободной средней части платформы после погрузки крестовин и контррельсов.  Рамные рельсы (с остряками) безлафетных стрелочных переводов можно грузить двумя способами. При применении обоих способов погрузки каждый ярус рамных рельсов укладывают на четыре подкладки.  При погрузке рамных рельсов по первому способу две прокладки толщиной не менее 25 мм устанавливают под корневыми мостиками, а две другие (средние) прокладки толщиной не менее 50 мм - под рамными рельсами у перьев остряков. Прокладки должны иметь ширину не менее 150 мм и длину 2700 мм. Прокладки размещают одну над другой.  Рамные рельсы (с остряками) в третьем, четвертом и пятом ярусах размещают головками вверх один над другим. Перья остряков у соседних рамных рельсов, находящихся в одном ярусе, должны быть направлены в противоположные стороны. Перья остряков рамных рельсов, расположенных один над другим в указанных трех ярусах погрузки, должны быть обращены в одну сторону.  В третьем ярусе на прокладке размещают восемь рамных рельсов (с остряками). При погрузке 9 - 11 комплектов безлафетных стрелочных переводов в четвертом ярусе укладывают восемь рамных рельсов аналогично третьему. Оставшиеся рамные рельсы в равных количествах располагают на боковых сторонах пятого яруса погрузки с оставлением его середины свободной.  Восемь комплектов безлафетных стрелочных переводов в четвертом и пятом ярусах размещают по четыре рамных рельса, которые должны быть размещены, как и в предыдущем случае, в равных количествах на боковых сторонах этих ярусов погрузки.  При погрузке рамных рельсов по второму способу все перья остряков, находящиеся в одном ярусе, должны быть обращены в одну сторону. В смежных ярусах погрузки перья остряков направляют в противоположные стороны. При этом в каждом ярусе погрузки под корневыми мостиками устанавливают прокладки толщиной 250 мм, а под рамными рельсами и остряками - по три прокладки толщиной 50 мм на равных расстояниях.  Каждый ярус лафетных листов (при погрузке лафетных стрелочных переводов) со смонтированными на них рамными рельсами и остряками размещают на четыре прокладки шириной не менее 150 мм и длиной 2700 мм. Две прокладки толщиной 25 мм устанавливают против вторых стоечных скоб, считая от торцовых бортов платформы. Две другие прокладки толщиной 50 мм устанавливают вплотную к торцовым кромкам лафетных листов, обращенных к торцовым бортам платформы. В третьем и четвертом ярусах погрузки укладывают по пять лафетных листов (с рамными рельсами и остряками), в пятом ярусе - четыре-пять, в шестом ярусе - два - пять лафетных листов.  Если необходимо грузить переводные механизмы, то для их размещения оставляют свободное пространство в средней части пятого и шестого ярусов.  Ручные переводные механизмы размещают в верхней части штабеля между рамными рельсами одной или двумя группами.  В торцовые скобы платформы устанавливают стойки. Расстояние от верхних рамных рельсов до верхнего обреза стоек должно быть от 100 до 200 мм включительно. Торцовые борта платформы наращивают досками сечением не менее 50 x 150 мм или горбылями толщиной не менее 50 мм и длиной 2700 мм, которые крепят со стороны груза к торцовым стойкам гвоздями длиной не менее 100 мм.  Торцовые стойки укрепляют растяжками из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей за первые стоечные скобы платформы от торцов. Через болтовые отверстия на обоих концах рамных рельсов, уложенных в верхнем ярусе штабеля, пропускают растяжки из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити.  Переводные механизмы закрепляют двумя увязками из проволоки диаметром 6 мм в две нити за рамные рельсы. При этом проволоку необходимо пропускать через отверстия в рамных рельсах или в упорах, прикрепленных к ним, или в лафетных листах. Обе указанные увязки скручиваются.  В первые и третьи боковые стоечные скобы, считая от торцовых бортов платформы, устанавливают четыре пары стоек. Расстояние от верхних рамных рельсов до верхнего обреза стоек должно быть от 100 до 200 мм включительно. Противоположные боковые стойки скрепляют проволокой диаметром 6 мм в шесть нитей. |
|  | Глава 3 раздел 12  пункт 12.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении вагонных колесных пар на платформе? | Вагонные колесные пары в количестве до 22 единиц с буксовыми узлами и без буксовых узлов размещают на платформе в один ярус ([рис. 119](#P5285) настоящей главы). Первую колесную пару размещают у торцового борта платформы со смещением к одному из боковых бортов и закрепляют со стороны торцовых бортов упорными брусками 2 сечением 100 x 100 мм и длиной 2000 мм. Между упорным бруском и торцовым бортом платформы напротив торцовых скоб устанавливают два распорных бруска 1 сечением 100 x 100 мм и длиной по месту исходя из имеющегося зазора. Бруски 1 и 2 скрепляют между собой строительными скобами из прутка не менее 8 мм. В торцовые скобы платформы устанавливают короткие стойки 6. Последующие колесные пары размещают вплотную друг к другу с поочередным смещением к противоположным боковым бортам симметрично относительно продольной плоскости симметрии платформы. Каждое колесо с обеих сторон укрепляют клиньями 5 высотой 50 мм, шириной 100 мм и длиной 250 мм (под колеса крайних колесных пар клинья ставят с внутренней стороны). Упорный брусок 2 закрепляют восемью гвоздями, клин 5 - двумя гвоздями диаметром 6 мм, длиной не менее 150 мм. Крайние колесные пары закрепляют с двух сторон растяжками 3 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити за стоечные скобы и за технологические отверстия в колесах либо за средние части оси вблизи колес. Каждые три крайние колесные пары скрепляют между собой увязкой 4 из проволоки диаметром 6 мм в две нити. |
|  | Глава 3 раздел 12  пункт 12.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении колесных пар думпкаров, чугуновозов и паровозов на платформе? | Колесные пары думпкаров, чугуновозов и паровозов размещают на платформе в один ярус в количестве от 16 до 18 штук включительно ([рис. 120](#P5292) настоящей главы). Размещение и крепление их аналогично вагонным колесным парам. При погрузке колесных пар весом 1,9 т и более каждый упорный брусок 2 закрепляют десятью гвоздями, клин 5 - пятью гвоздями диаметром 6 мм и длиной 150 мм. Фигурные клинья 5 размещают вплотную друг к другу так, чтобы колесо опиралось на два клина и обеспечивалась сохранность пола платформы от повреждений гребнями колес. |
|  | Глава 3 раздел 12  пункт 12.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении колесных пар электровозов и тепловозов на платформе? | Колесные пары электровозов и тепловозов (соответственно рис. 121а и 121б настоящей главы) размещают на платформе в один ярус на предварительно уложенные симметрично относительно продольной плоскости симметрии платформы продольные подкладки 2 сечением не менее 40 x 100 мм, которые закрепляют к полу платформы 15 гвоздями длиной 100 мм.  Первую колесную пару размещают на расстоянии не более 650 мм от торцового борта платформы, подкрепленного короткими деревянными стойками 6. Последующие колесные пары размещают вплотную друг к другу внакат за гребень. Крайние колесные пары укрепляют со стороны торцового борта платформы упорным бруском 1 сечением 100 x 100 мм и длиной 2000 мм. Между упорным бруском и торцовым бортом напротив скоб размещают два продольных распорных бруска 7 сечением 100 x 100 мм и длиной по месту. Бруски 1 и 7 скрепляют между собой строительными скобами из прутка не менее 8 мм.  Каждое колесо с обеих сторон укрепляют клиньями 3 размером не менее 75 x 100 x 250 мм, упорный брусок 1 закрепляют десятью гвоздями, клин - тремя или четырьмя соответственно для тепловозных или электровозных колесных пар длиной 150 мм.  Перед погрузкой колесных пар, не оборудованных буксовыми узлами, осевые шейки должны быть защищены от коррозии и повреждений. |
|  | Глава 3 раздел 13  пункт 13.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении четырехосных тележек для изложниц на платформе? | Четырехосные тележки для изложниц перевозят на платформах по 2 штуки вверх колесами. Перед погрузкой щеколды сцепов тележек должны быть сняты. Тележки размещают непосредственно на пол платформы вплотную друг к другу ([рис. 122](#P5306) настоящей главы).  Со стороны торцовых бортов платформы вплотную к рамам тележек размещают упорные бруски 3 сечением 150 x 200 мм и длиной, равной ширине платформы. Каждый брусок закрепляют к полу платформы восемью гвоздями длиной 200 мм. Кроме упорных размещают также четыре распорных бруска 1 сечением 50 x 100 мм против каждой торцовой стойки платформы. Бруски 1 и 3 скрепляют между собой строительными скобами из прутка не менее 8 мм. Во все боковые и торцовые скобы платформы устанавливают короткие стойки 2 и 4. |
|  | Глава 3 раздел 13  пункт 13.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении шестиосных тележек для изложниц на платформе? | Шестиосную тележку для изложниц устанавливают вверх колесами на две поперечные подкладки 2 на расстоянии 4500 мм друг от друга, симметрично относительно поперечной плоскости симметрии платформы ([рис. 123](#P5309) настоящей главы). Каждую подкладку, составленную из двух досок размером 40 x 150 x 2700 мм, закрепляют к полу платформы восемью гвоздями длиной 100 мм. Такую тележку закрепляют по торцам восемью упорными брусками 1 размером 100 x 150 x 1000 мм, каждый из которых закрепляют к полу платформы 12 гвоздями длиной 150 мм. Раму тележки закрепляют к стоечным скобам платформы 16 продольными и четырьмя поперечными растяжками 4 и 5 соответственно из проволоки диаметром 6 мм в восемь нитей. Растяжки закрепляют к отверстиям в раме тележки либо к специально приваренным уголкам 3 75 x 75 мм длиной 100 мм. Уголки приваривают по всей их длине к предварительно зачищенным поверхностям сварочным швом с катетом 8 мм. Крепление растяжек за боковины или колесные пары тележек не допускается. |
|  | Глава 3 раздел 14 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении стального проката в бунтах диаметром от 1200 до 1400 мм включительно, толщиной бунта от 450 до 650 мм включительно и массой от 700 до 850 кг включительно в полувагоне?  На сколько допускается выход бунтов верхнего яруса над уровнем верхней обвязки полувагона?  От чего зависит выбор схемы размещения бунтов в полувагоне? | Прокат толщиной от 5,5 до 24 мм включительно в бунтах диаметром от 1200 до 1400 мм включительно, толщиной бунта от 450 до 650 мм включительно и массой от 700 до 850 кг включительно размещают в полувагонах с глухими торцовыми стенами ([рис. 124](#P5323) - [126](#P5329) настоящей главы).  Бунты допускается грузить в бухтах - от трех до пяти бунтов в бухте.  Выступающая часть бунтов верхнего яруса над уровнем верхней обвязки полувагона не должна превышать 1/3 диаметра бунта.  В зависимости от грузоподъемности полувагона, спецификации на сталь и массы отправляемого груза размещение бунтов в полувагоне производится по одной из трех нижеприведенных схем.  Бунты размещают в полувагоне ([рис. 124](#P5323) настоящей главы) в два ряда по ширине и в два яруса по высоте. В нижнем ярусе, со стороны каждого торца полувагона, размещают по 12 бунтов (6 в каждом ряду), устанавливая их к противоположным боковым бортам полувагона. Затем во втором ярусе размещают равное первому ярусу количество бунтов, укладывая их к борту, противоположному нижнему ярусу. В середине полувагона в нижнем ярусе размещают 16 бунтов (по 8 в каждом ряду) с раздвижкой их поперек полувагона к боковым бортам, а во второй ярус укладывают один ряд бунтов между бунтами первого яруса, в "седло".  14.2. Бунты размещают в полувагоне в два ряда по ширине и два яруса по высоте полувагона ([рис. 125](#P5326) настоящей главы). В нижнем ярусе бунты размещают вплотную от торцов к середине полувагона. Верхний ярус бунтов размещают на бунты нижнего вплотную к противоположному борту полувагона.  14.3. Бунты размещают в полувагоне ([рис. 126](#P5329) настоящей главы) симметрично относительно его продольной и поперечной плоскостей симметрии в два яруса по высоте. В нижнем ярусе бунты устанавливают в два ряда по ширине вплотную к боковым бортам вагона. Бунты верхнего яруса устанавливают в один ряд, в "седло" между бунтами нижнего яруса. |
|  | Глава 3 раздел 15  пункт 15.1, подпункт 15.1.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении неупакованных рулонов полосовой стали массой до 2,5 т включительно и стальной ленты толщиной до 6 мм включительно и шириной до 700 мм включительно на платформе? | Рулоны полосовой стали массой до 2,5 т включительно и стальной ленты толщиной до 6 мм включительно и шириной до 700 мм включительно размещают по ширине платформы продольными рядами в следующем порядке. Рулоны с наружным диаметром от 600 до 650 мм включительно размещают в четыре ряда, диаметром свыше 650 мм до 900 мм включительно - в три ряда ([рис. 127](#P5339) настоящей главы), диаметром свыше 900 мм до 1300 мм включительно - в два ряда. Ряды рулонов размещают симметрично относительно продольной плоскости симметрии платформы.  В каждом ряду рулоны размещают наклонно или вертикально, а у торцовых бортов платформы размещают горизонтально на две продольные подкладки 3 сечением не менее 100 x 100 мм и длиной, равной длине платформы. Подкладки располагают одну от другой на расстоянии, равном половине диаметра устанавливаемого на них рулона. Подкладку закрепляют 17 гвоздями длиной не менее 150 мм. Подкладки могут быть составленными по длине из нескольких частей, укладываемых встык. Каждую составную часть подкладки независимо от ее длины закрепляют не менее чем двумя гвоздями.  На продольные подкладки вплотную к обоим торцовым бортам платформы укладывают по одному упорному бруску 2 сечением 50 x 150 мм и длиной не менее 2000 мм, прикрепляемому к каждой подкладке 3 двумя гвоздями длиной не менее 125 мм.  Оба продольных ряда рулонов, наклонно или вертикально размещенных, а также уложенных у торцового борта платформы горизонтально, скрепляют увязками 4 и 5 из проволоки диаметром 6 мм в две нити, при этом проволоку пропускают через отверстия рулонов. Если между полурядами наклонно размещенных рулонов посередине платформы остается зазор, то на каждую продольную подкладку укладывают вдоль платформы распорные бруски сечением не менее 75 x 100 мм и длиной, равной величине зазора. Каждый распорный брусок закрепляют к полу платформы тремя гвоздями длиной не менее 125 мм. Во все стоечные скобы устанавливают короткие стойки 1. |
|  | Глава 3 раздел 15  пункт 15.1, подпункт 15.1.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении неупакованных рулонов листовой и полосовой стали, стальной ленты массой до 2 т включительно в полувагонах?  Как закрепляются люковые закидки полувагонов? | Рулоны массой до 2 т включительно размещают в полувагонах на четырех подкладках 1 сечением не менее 50 x 100 мм двумя продольными рядами симметрично относительно его продольной и поперечной плоскостей симметрии в два яруса. В середине полувагона размещают один рулон ([рис. 128](#P5349) настоящей главы). Подкладки могут быть сплошными по всей длине полувагона или составными, при этом стык должен находиться на поперечных балках полувагона. Расстояние между подкладками должно быть не менее 700 мм, а от подкладки до боковой стены и хребтовой балки полувагона - не более 400 мм.  Зазоры между рулонами вдоль и поперек вагона не должны превышать 30 мм. Торцовые двери ограждают щитами 2. Люковые закидки полувагонов увязывают в соответствии с [пунктом 1.5](#P4359) настоящей главы. |
|  | Глава 3 раздел 15  пункт 15.1, подпункт 15.1.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении неупакованных рулонов листовой и полосовой стали, стальной ленты диаметром до 1400 мм включительно и массой от 3,5 до 4,5 т включительно в полувагоне?  Как закрепляются люковые закидки полувагонов? | Рулоны диаметром до 1400 мм включительно и массой от 3,5 до 4,5 т включительно размещают в полувагоне вертикально на подкладках 2 сечением не менее 50 x 100 мм в один ярус по высоте, в два-три ряда по ширине симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии полувагона ([рис. 129](#P5352) настоящей главы). При наличии между двумя группами рулонов свободного пространства посередине полувагона на подкладки размещают распорные бруски 1. Каждый распорный брусок 1 закрепляют к подкладкам 2 не менее чем восемью гвоздями длиной 150 мм. Торцовые двери ограждают щитами 3. Люковые закидки полувагонов увязывают в соответствии с [пунктом 1.5](#P4359) настоящей главы. |
|  | Глава 3 раздел 15  пункт 15.1, подпункт 15.1.4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении неупакованных рулонов листовой и полосовой стали, стальной ленты диаметром до 1400 мм включительно и массой от 9,0 до 11,0 т включительно в полувагоне?  Как закрепляются люковые закидки полувагонов? | Рулоны диаметром до 1400 мм включительно, массой от 9,0 до 11,0 т включительно размещают по длине полувагона тремя группами, расположенными в торцовых и средней частях кузова ([рис. 130](#P5358) настоящей главы). При перевозке рулонов в полувагонах с разгрузочными люками между поперечными балками размещают выравнивающие подкладки 1 сечением 50 x 150 мм и длиной, равной ширине кузова, опирающиеся на гофры люков, хребтовую балку и угольники нижней обвязки. Выравнивающие подкладки 1 размещают симметрично относительно плоскости симметрии рулона на расстоянии между продольными осями, равном половине наружного диаметра рулона. На выравнивающие подкладки 1 параллельно друг другу вдоль полувагона размещают пять подкладок 2 сечением 50 x 150 мм. При этом среднюю подкладку размещают над хребтовой балкой полувагона. Три средние подкладки размещают по всей длине кузова полувагона, а крайние - по длине, превышающей длину групп рулонов на величину, необходимую для установки упорных (ограждающих) брусьев. Средние подкладки должны быть составными по длине из двух частей. Расстояние между продольными осями подкладок - от 450 до 500 мм включительно. Подкладки 2 закрепляют к выравнивающим подкладкам 1 гвоздями длиной 100 мм - по два гвоздя на каждое соединение. Вплотную к торцовым порожкам полувагона на подкладки 2 размещают упорные бруски 4 сечением не менее 90 x 90 мм и длиной, равной ширине кузова полувагона, которые закрепляют к подкладкам гвоздями длиной 150 мм - по два гвоздя на каждую подкладку. Рулоны размещают, по возможности, вплотную к торцовому упорному бруску 4 и друг к другу, при этом у торцового порожка полувагона размещают один рулон. Зазоры между соседними рулонами, а также между рулоном и торцовым упорным бруском должны быть не более 30 мм. От продольных перемещений группы рулонов закрепляют упорными брусками 4, аналогичными торцовым по размерам и креплению. Упорные бруски подкрепляются продольными брусками 3 сечением не менее 50 x 150 мм, устанавливаемыми в распор между упорными брусками и прибиваемыми к каждой продольной подкладке гвоздями длиной 120 мм - по шесть на каждый брусок. Центральный рулон закрепляется упорными брусками 4 сечением не менее 90 x 90 мм и длиной не менее общей ширины расположения центральных подкладок.  Люковые закидки полувагонов увязывают в соответствии с [пунктом 1.5](#P4359) настоящей главы. |
|  | Глава 3 раздел 15  пункт 15.1, подпункт 15.1.5 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении неупакованных рулонов листовой и полосовой стали, стальной ленты диаметром от 1450 до 1600 мм включительно и массой от 9,0 до 15,0 т включительно в полувагоне?  Как закрепляются люковые закидки полувагонов? | Рулоны диаметром от 1450 до 1600 мм включительно, массой от 9,0 до 15,0 т включительно размещают по длине полувагона тремя группами, расположенными в торцовых и средней частях кузова полувагона ([рис. 131](#P5367) настоящей главы).  Рулоны размещают по возможности вплотную к торцовому упорному бруску 4, бортам полувагона и друг к другу. Среднюю подкладку 2 размещают над хребтовой балкой полувагона, а остальные - параллельно средней на расстоянии от 300 до 350 мм включительно и от 650 до 700 мм включительно друг от друга. Подкладки 2 могут быть составными по длине (при стыковании их на поперечных балках). Дополнительно упорные бруски 4 центрального рулона также подкрепляются продольными брусками 3, как и упорные бруски рулонов группы.  Люковые закидки полувагонов увязывают в соответствии с [пунктом 1.5](#P4359) настоящей главы. |
|  | Глава 3 раздел 15  пункт 15.1, подпункт 15.1.6 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении неупакованных рулонов листовой стали массой от 3,0 до 10,0 т включительно, шириной полосы от 1000 до 1600 мм включительно, наружным диаметром от 860 до 1350 мм включительно в полувагоне с использованием рам? | Размещение и крепление в полувагонах рулонов листовой стали массой от 3,0 до 10,0 т включительно, шириной полосы от 1000 до 1600 мм включительно, наружным диаметром от 860 до 1350 мм включительно может производиться с использованием комплекта из двух металлических рам, сделанных по проекту 005Д-1В АО "Северсталь" ([рис. 132](#P5370) настоящей главы).  Металлические рамы являются многооборотной возвратной тарой. Указанные рамы изготавливаются из сварных балок коробчатого сечения. На верхние плоскости продольных балок по длине 4200 мм приварены угольники размером 70 x 70 x 5 мм, которые образуют три ложемента (секции) для укладки рулонов на образующую. Масса рамы 1100 кг. Для погрузки рулонов рамы размещают в полувагоне вплотную к торцовым порожкам симметрично относительно продольной плоскости симметрии полувагона. Зазоры более 50 мм между торцами поперечных балок рамы и бортами полувагона должны быть заполнены брусками сечением не менее 50 x 50 мм и длиной не менее 500 мм, прикрепляемыми к раме. В свободное пространство между рамами размещают три продольных распорных бруска сечением не менее 90 x 90 мм, которые фиксируются двумя поперечными скрепляющими досками сечением 25 x 100 мм и длиной, равной ширине полувагона. Скрепляющие доски закрепляют к распорным брускам гвоздями длиной 120 мм - по два гвоздя в каждое соединение.  Рулоны размещают продольными рядами в ложементы рам симметрично относительно продольной плоскости симметрии полувагона. Размещение рулонов на рамах должно производиться в соответствии с требованиями к расположению общего центра тяжести груза в полувагоне. Варианты размещения рулонов приведены на [рисунке 133](#P5376) настоящей главы. Размещение рулонов должно производиться начиная от торцовых дверей полувагона. В крайние секции шириной 800 мм допускается размещать рулоны диаметром не менее 960 мм. Рулоны в крайних ячейках центральной секции размещают вплотную к концевым поперечным балкам. Крайние рулоны рядов, а также всей группы на раме должны быть размещены вплотную к концевым поперечным балкам соответствующей секции. Пространство величиной 50 мм и более между торцами рулонов должно быть заполнено брусками сечением (50 - 100) x 100 мм и длиной не менее 900 мм, которые укладываются на угольники ложементов.  Исправное техническое состояние металлических рам обеспечивает грузоотправитель.  Схема погрузки металлических рам при возврате приведена на [рисунке 134](#P5379) настоящей главы. |
|  | Глава 3 раздел 15  пункт 15.1, подпункт 15.1.7 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении неупакованных рулонов листовой стали массой от 5,0 до 18,0 т включительно, шириной полосы от 900 до 1800 мм включительно, наружным диаметром от 1100 до 1600 мм включительно в полувагоне с использованием рам? | Размещение и крепление в полувагонах рулонов листовой стали массой от 5,0 до 18,0 т включительно, шириной полосы свыше 900 мм до 1800 мм включительно, наружным диаметром свыше 1100 мм до 1600 мм включительно может производиться с использованием комплекта из двух металлических рам, сделанных по проекту 14775-1.1СБ АО "Северсталь" ([рис. 135](#P5387) настоящей главы).  Металлические рамы являются многооборотной возвратной тарой. Указанные рамы изготавливаются из сварных балок коробчатого сечения, которые образуют продольный ложемент для укладки рулонов на образующую. Рамы имеют одну упорную торцовую стенку и передвижные поперечные балки, предназначенные для закрепления рулонов по торцам. Балки фиксируются на верхней плоскости рамы вертикальными фиксаторами, устанавливаемыми в отверстия рамы. Отверстия расположены с шагом 90 мм. Масса рамы 2200 кг.  Исправное техническое состояние металлических рам обеспечивает грузоотправитель.  Для погрузки рулонов рамы размещают в полувагоне вплотную к торцовым порожкам полувагона торцами с упорными стенками. В свободное пространство между рамами размещают три продольных распорных бруска сечением не менее 90 x 90 мм, которые фиксируются двумя поперечными скрепляющими досками сечением 25 x 100 мм и длиной, равной ширине полувагона.  Скрепляющие доски закрепляют к распорным брускам гвоздями длиной 120 мм - по два гвоздя в каждое соединение.  Варианты размещения рулонов приведены на [рисунке 136](#P5390) настоящей главы. Рулоны должны быть размещены симметрично относительно поперечной плоскости симметрии полувагона. Размещение рулонов на рамах должно производиться в соответствии с требованиями к расположению общего центра тяжести груза в полувагоне. Погрузка рулонов должна производиться начиная от торцовых дверей полувагона (вплотную к упорным стенкам рам). Рулоны должны размещаться по возможности вплотную друг к другу. Группы рулонов на каждой раме закрепляют от продольного смещения передвижными балками, располагаемыми по возможности вплотную к торцам рулонов. Зазоры величиной 40 мм и более между рулонами или между рулоном и балкой, образующиеся из-за дискретности расположения балок, должны быть заполнены брусками сечением (40 - 90) x 90 мм и длиной не менее 2000 мм, которые укладываются на верхнюю плоскость рамы.  Допускается с целью максимального использования грузоподъемности полувагона размещать рулоны на концах рам без упорных стенок (рис. 136а настоящей главы). В этом случае рулон ограждается дополнительной передвижной балкой, а пространство между рулонами, размещенными таким образом, должно быть заполнено поперечными брусками сечением не менее 90 x 90 мм и длиной 2800 мм, которые должны быть прибиты к продольным распорным брускам, уложенным между рамами.  Допускается также размещение одного рулона в центре полувагона с опорой на обе рамы (рис. 136д, е настоящей главы). В этом случае рулон ограждается двумя дополнительными передвижными балками с соблюдением вышеизложенных требований.  Схема погрузки металлических рам при возврате приведена на [рисунке 137](#P5401) настоящей главы.  Рамы размещаются в полувагоне двумя штабелями по длине, в четыре яруса по высоте, вплотную к торцовым порожкам. Передвижные поперечные балки должны быть закреплены на рамах фиксаторами на расстоянии от 700 до 1000 мм включительно от свободного торца; фиксаторы должны быть закреплены на балке увязками из проволоки диаметром 4 мм в две нити. В каждом штабеле рамы скрепляют двумя обвязками из проволоки диаметром 6 мм в две нити. В свободное пространство между штабелями на пол полувагона размещают три продольных распорных бруска сечением не менее 90 x 90 мм, которые фиксируются двумя поперечными скрепляющими досками сечением 25 x 100 мм и длиной, равной ширине полувагона. Скрепляющие доски закрепляют к распорным брускам гвоздями длиной 120 мм - по два гвоздя в каждое соединение. |
|  | Глава 3 раздел 15  пункт 15.1, подпункт 15.1.8 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении неупакованных рулонов листовой стали массой от 5,0 до 30,0 т включительно, шириной полосы от 1100 до 1800 мм включительно, наружным диаметром от 1300 до 2150 мм включительно в полувагоне с использованием рам? | Размещение и крепление в полувагонах рулонов листовой стали массой от 5,0 до 30,0 т включительно, шириной полосы свыше 1100 мм до 1800 мм включительно, наружным диаметром свыше 1300 мм до 2150 мм включительно может производиться с использованием комплекта из двух металлических рам, сделанных по проекту 64295-1.1СБ АО "Северсталь" ([рис. 138](#P5406) настоящей главы).  Металлические рамы являются многооборотной возвратной тарой. Указанные рамы изготавливаются из сварных балок коробчатого сечения и листового металла и имеют продольный ложемент для укладки рулонов на образующую. Рамы имеют одну упорную торцовую стенку и передвижные упорные балки, предназначенные для закрепления рулонов по торцам. Балки закрепляются на верхней плоскости рамы штырями-фиксаторами, вставляемыми в отверстия рамы. Отверстия расположены с шагом 80 мм. Шаг фиксации упорных балок - 40 мм. Масса рамы - 3140 кг.  Исправное техническое состояние металлических рам обеспечивает грузоотправитель.  Для погрузки рулонов рамы следует размещать в полувагоне торцами с упорными стенками вплотную к торцовым порожкам. Зазор между рамами в центре полувагона величиной менее 350 мм заполняют пакетом брусков сечением (50 - 90) x 90 мм, скрепленных между собой гвоздями длиной 120 мм непосредственно либо с помощью накладок из доски сечением 25 x 100 мм; при этом по крайней мере один брусок должен иметь длину не менее 2700 мм, остальные - не менее 1900 мм.  Варианты размещения рулонов приведены на [рисунке 139](#P5416) настоящей главы. Рулоны должны быть размещены симметрично относительно поперечной плоскости симметрии полувагона. Размещение рулонов на рамах должно производиться в соответствии с требованиями к расположению общего центра тяжести груза в полувагоне. Погрузка рулонов должна производиться начиная от торцовых дверей полувагона (вплотную к упорным стенкам рам). Рулоны следует размещать по возможности вплотную друг к другу. Группы рулонов на каждой раме закрепляют от продольного смещения передвижными упорными балками, располагаемыми по возможности вплотную к торцам рулонов. Зазоры величиной 40 мм и более между торцами рулонов или между рулоном и балкой должны быть заполнены брусками сечением 40 x 90 мм и длиной не менее 2000 мм, которые укладывают на верхнюю плоскость рамы.  При величине зазора более 350 мм в него устанавливают центральную распорную клетку из брусков сечением не менее 90 x 90 мм (рис. 139б, в, г, д настоящей главы), при этом поперечные бруски должны иметь длину, равную ширине кузова, а продольные - по месту; расстояние между крайними продольными брусками - 1800 мм. Между рамами и бортами полувагона напротив боковых стоек размещают боковые распорные клетки из брусков сечением не менее 90 x 90 мм; длина клеток (вдоль полувагона) - не менее 500 мм, ширина - по месту. Между торцами боковых упорных угольников рам и бортами полувагона устанавливают боковые распорные бруски сечением не менее 90 x 90 мм и длиной не менее 230 мм. Боковые распорные клетки и бруски должны быть закреплены от продольного смещения.  Допускается с целью максимального использования грузоподъемности полувагона размещение одного рулона в центре полувагона с опорой на обе рамы (рис. 139в, г, д настоящей главы). В этом случае рулон ограждается двумя дополнительными передвижными балками с соблюдением вышеизложенных требований.  Схема размещения металлических рам при возврате приведена на [рисунке 140](#P5421) настоящей главы. Рамы размещаются в полувагоне двумя штабелями по длине, в три яруса по высоте, вплотную к торцовым порожкам. Передвижные поперечные балки должны быть закреплены на рамах штырями-фиксаторами; штыри-фиксаторы должны быть закреплены на балке увязками из проволоки диаметром 4 мм в две нити. В каждом штабеле рамы скрепляют двумя обвязками из проволоки диаметром 6 мм в две нити. В свободное пространство между штабелями на пол полувагона размещают пакет брусков или распорную клетку так же, как и при погрузке рулонов. |
|  | Глава 3 раздел 15  пункт 15.1, подпункт 15.1.9 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении неупакованных рулонов листовой стали массой от 2,0 до 21,0 т, наружным диаметром от 1000 до 2000 мм включительно, внутренним диаметром 750 мм, высотой от 470 до 1600 мм включительно в полувагоне с использованием рам? | Размещение и крепление в полувагонах рулонов листовой стали массой от 2,0 до 21 т, наружным диаметром от 1000 до 2000 мм включительно, внутренним диаметром 750 мм, высотой от 470 до 1600 мм включительно может осуществляться с использованием многооборотных металлических рам конструкции ОАО "НЛМК", г. Липецк (ТУ 14-106-586-97, проект 69581-002) ([рис. 141](#P5427) настоящей главы).  Металлическая рама представляет собой стальную сварную конструкцию из трубчатого профиля прямоугольного сечения. Рама состоит из четырех продольных балок 1, усиленных приваренной стальной полосой 5, торцовой 2 и концевой 3 упорных балок, промежуточных поперечных балок 4. В верхних полках балок 1, 3 и 4 выполнены отверстия для установки упоров. Масса рамы составляет 1000 кг, длина - 5950 мм, ширина - 2780 мм.  Грузоотправитель отвечает за соответствие металлических рам требованиям технической документации и их исправное техническое состояние.  Упор ([рис. 142](#P5430) настоящей главы) для закрепления рулонов на раме представляет собой сварную конструкцию, включающую палец 1 и направляющую втулку 2, объединенные пластиной 3 и ребрами 4 и 5. Расстояние между осями пальца и направляющей втулки равно шагу отверстий в балках рамы.  Для погрузки рулонов рамы размещают в полувагоне симметрично относительно его продольной и поперечной плоскостей симметрии торцовыми упорными балками вплотную к торцовым порожкам (за исключением особо описанных случаев). Зазоры более 50 мм между рамами в центре полувагона должны быть заполнены брусками высотой не менее 80 мм и длиной не менее 2700 мм.  При использовании полувагона длиной кузова более 12 080 мм (за исключением особо описанных случаев) между многооборотными рамами 1 в середине полувагона должна быть размещена распорная деревянная рама ([рис. 143](#P5438) настоящей главы), состоящая из трех распорных брусков 3 сечением не менее 80 x 90 мм, скрепленных между собой двумя досками 2 сечением не менее 25 x 100 мм. Каждую доску закрепляют к брускам гвоздями длиной не менее 100 мм - по два в каждое соединение.  С целью обеспечения возможности использования полувагонов с длиной кузова более 12 080 мм, а также исключения необходимости увязки рам в полувагонах длиной кузова 12 080 мм при длине погрузки на каждой раме менее 3000 мм целесообразно размещать в центре полувагона, с опорой на обе рамы, рулоны суммарной массой не менее 20% общей массы (рис. 144п, 144т - 144ф настоящей главы). В случаях, когда длина погрузки рулонов на каждой раме составляет менее 3000 мм и отсутствует возможность выполнения вышеприведенного условия, использование полувагонов длиной кузова более 12 080 мм не допускается. Также при размещении в полувагонах с длиной кузова 12 080 мм, в случаях, когда длина погрузки рулонов на каждой раме менее 3000 мм и отсутствует возможность выполнения вышеприведенного условия, рамы размещают вплотную друг к другу. Концевые упорные балки рам в центре полувагона должны быть соединены двумя увязками из проволоки диаметром 6 мм в две нити либо стальной ленты сечением не менее 1,0 x 30 мм. Зазоры более 50 мм между рамами и торцовыми порожками полувагона должны быть заполнены брусками высотой не менее 80 мм и длиной не менее 2700 мм.  Размещение рулонов следует производить начиная от торцов полувагона вплотную к торцовым упорным балкам рам. Каждый рулон должен опираться не менее чем на две продольные балки рамы. На каждой раме рулоны размещают по возможности вплотную друг к другу симметрично относительно продольной плоскости симметрии полувагона по количеству, массе и расположению. Зазоры между соседними рулонами, а также между рулоном и упором должны быть не более 40 мм, сумма зазоров в последовательном ряду (цепочке) рулонов от торцовой балки до соответствующего упора должна быть не более 250 мм. Допускается такое размещение, при котором отдельные рулоны одной рамы расположены кососимметрично относительно рулонов другой рамы при условии обеспечения симметричности масс рулонов относительно продольной плоскости симметрии в пределах каждой рамы. Суммарные массы рулонов на каждой раме должны быть равны.  С целью наиболее полного использования грузоподъемности полувагона допускается размещение одиночного рулона в центре кузова с опорой на обе рамы.  При размещении по схемам, приведенным на рисунках 144а, б, д, е, и, л, о - х настоящей главы, должна быть обеспечена устойчивость рулонов от опрокидывания в продольном направлении. С этой целью рулоны, имеющие отношение высоты к наружному диаметру H/Dн более 0,85, должны быть объединены увязками из стальной ленты сечением не менее 1 x 30 мм в количестве трех штук или проволоки диаметром 6 мм в две нити, расположенные на расстоянии 100 - 300 мм от верхнего торца рулона. Примеры установки увязок приведены на рисунках 144о, х настоящей главы.  Количество рулонов на каждой раме должно определяться исходя из грузоподъемности полувагона с учетом массы рам.  Закрепление рулонов на раме обеспечивают установкой упоров таким образом, что палец упора помещается в ближайшее к поверхности рулона отверстие, а направляющая втулка - в соседнее отверстие на той же балке. При закреплении в продольной направлении упор должен быть установлен на продольной балке, при креплении в поперечном направлении - на поперечной балке.  Комплекты рулонов диаметром от 1000 до 1300 мм включительно, а также смешанные комплекты, состоящие из рулонов диаметром от 1000 до 1300 мм включительно и рулонов диаметром от 1000 до 1650 мм включительно, размещают и закрепляют на рамах в шахматном порядке (рис. 144а - 144з настоящей главы). Рулоны большего диаметра должны располагаться на продольной плоскости симметрии полувагона. При необходимости осуществления неполной загрузки полувагона рулоны диаметром от 1000 до 1300 мм включительно могут быть размещены также по схемам (рис. 144о, т, х настоящей главы). Группы рулонов на обеих рамах должны быть закреплены упорами; одиночный рулон в центре полувагона (рис. 144б настоящей главы) закрепляют при возможности установки упоров.  Рулоны диаметром свыше 1300 мм до 1430 мм включительно размещают и закрепляют в соответствии со схемами (рис. 144и - 144к настоящей главы) двумя продольными рядами вплотную к боковым стенам. Смешанные комплекты, состоящие из рулонов диаметром свыше 1300 мм до 1430 мм включительно и рулонов других диаметров, размещают и закрепляют в соответствии со схемами (рис. 144л - 144п настоящей главы). Рулоны диаметром свыше 1300 мм до 1430 мм включительно размещают двумя продольными рядами вплотную к боковым стенам, рулоны других диаметров - вплотную к ним на продольной плоскости симметрии полувагона. При необходимости осуществления неполной загрузки полувагона рулоны диаметром свыше 1300 мм до 1430 мм включительно могут быть размещены также по схемам рисунков 144т, х настоящей главы. Группы рулонов на обеих рамах должны быть закреплены упорами; одиночный рулон в центре полувагона (рис. 144б настоящей главы) закрепляют при возможности установки упоров.  Комплекты рулонов диаметром свыше 1430 мм до 1650 мм включительно размещают и закрепляют на рамах в соответствии со схемами рисунков 144р, с настоящей главы, а при необходимости осуществления неполной загрузки полувагона - также по схемам рисунков 144т - 144х настоящей главы.  Рулоны наружным диаметром до 2000 мм включительно размещают и закрепляют в соответствии со схемами рисунков 144т - 144х настоящей главы.  Допускается размещение и крепление пакетов из двух рулонов одинакового диаметра, закрепленных на поддоне с опорой на торец. Ответственность за надежность крепления рулонов и пакетов рулонов к поддонам несет грузоотправитель.  Строповка рам при погрузке и выгрузке производится за проушины одной из продольных балок.  Размещение металлических рам в полувагоне при возврате выполняют в соответствии со схемой, приведенной на [рисунке 145](#P5461) настоящей главы. Высота погрузки рам не должна превышать высоты бортов полувагона. |
|  | Глава 3 раздел 15  пункт 15.1, подпункт 15.1.10 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении неупакованных рулонов листовой стали массой от 3,5 до 20,0 т включительно, шириной полосы от 1000 до 1800 мм включительно, наружным диаметром от 1000 до 1600 мм включительно на платформе с использованием рам? | Размещение и крепление рулонов листовой стали массой от 3,5 до 20 т включительно, шириной полосы от 1000 до 1800 мм включительно, наружным диаметром от 1000 до 1600 мм включительно может производиться на платформах, оборудованных специальными рамами по проектам 76329 и 76347 ОАО "НЛМК". Рамы закреплены на платформе посредством сварки. Борта платформы демонтированы. Рамы представляют собой сварную конструкцию из стальных профилей и листовой стали и имеют продольный ложемент для укладки рулонов на образующую. Рамы имеют упорные торцовые стенки и передвижные поперечные балки, предназначенные для закрепления рулонов в продольном направлении. Балки фиксируются на верхней плоскости рамы вертикальными фиксаторами, устанавливаемыми в отверстия балки и рамы. Отверстия расположены с шагом 100 мм.  В зависимости от массы рулонов их размещают в количестве от 3 до 10 штук включительно. Четное число рулонов располагают на раме двумя группами (рис. 146а - 146г настоящей главы); при нечетном числе рулонов один рулон размещают посередине рамы (рис. 146д - 146з настоящей главы).  Общая масса погруженных рулонов с учетом массы оборудования и за вычетом массы демонтированных бортов не должна превышать грузоподъемности платформы.  Допускается размещение в каждой группе рулонов различной массы и размеров при условии соблюдения требований [главы 1](#P10) настоящих ТУ к расположению общего центра тяжести груза.  Размещение рулонов должно производиться начиная от торцовых частей платформы (вплотную к упорным стенкам рамы). Рулоны большей массы размещают в торцовых частях платформы. Рулоны должны размещаться по возможности вплотную друг к другу. Группы рулонов 1 на раме 2 закрепляют от продольного смещения передвижными балками 3, располагаемыми по возможности вплотную к торцам рулонов. Центральный рулон закрепляют с обеих сторон двумя дополнительными балками. Фиксаторы передвижных балок должны быть зашплинтованы проволокой диаметром не менее 4 мм в один оборот с закруткой концов проволоки в три оборота. Длина скрученных концов проволоки должна быть не более 100 мм. Зазоры между балками и рулонами должны быть заполнены наборами досок длиной, равной длине балки. Доски, предохраняющие торцы рулонов от повреждений, закрепляют к вертикальной плоскости передвижных поперечных балок гвоздями.  При невозможности размещения для крепления рулонов в продольном направлении двух упорных балок между группами рулонов разрешается размещать в центре одну балку или производить погрузку по всей длине платформы без применения упорных балок. При этом имеющиеся зазоры между рулонами выбирают с помощью деревянных брусков.  Зазоры величиной 40 мм и более между рулонами или между рулоном и балкой, образующиеся из-за дискретности расположения балок, должны быть заполнены брусками сечением (20 - 80) x 100 мм, которые укладываются на верхнюю плоскость ложементов рамы.  Исправное техническое состояние рам обеспечивает грузоотправитель. |
|  | Глава 3 раздел 15  пункт 15.2 | Какие основные требования предъявляются при размещении рулонов на поддонах? | Размещение и крепление упакованных рулонов на поддонах.  15.2.1. Рулоны массой от 3,0 до 3,5 т включительно, диаметром от 780 до 1150 мм включительно, шириной полосы не более 1000 мм на деревянных поддонах размером 800 x 800 мм и 1000 x 1000 мм размещают в полувагонах. Каждый рулон защищен кожухом от атмосферных осадков и закреплен к поддону ленточной увязкой ([рис. 147](#P5477) настоящей главы).  Поддоны изготавливают из деревянных брусков сечением 80 x 100 мм, которые скрепляют между собой гвоздями длиной 150 мм - по два в каждый стык. Дополнительно бруски скрепляют пластинами и фигурными уголками из листа толщиной 2 мм.  Рулоны размещают начиная от торцов полувагона с соблюдением следующих требований. Полозы поддонов, размещаемых рядами, должны быть ориентированы вдоль полувагона. Зазоры между соседними рулонами (или их поддонами) должны быть не более 80 мм. Каждую группу рулонов от продольного смещения закрепляют усиленными щитами. В случаях опирания рулона на крышку люка всей площадью поддона рулон должен быть установлен на две поперечные подкладки сечением 40 x 80 м и длиной 1400 мм, опирающиеся на хребтовую балку и угольник нижней обвязки полувагона. Подкладки должны быть расположены на расстоянии от 100 до 150 мм включительно от края поддона. На поперечную балку, если расстояние от края поддона до балки не превышает 300 мм, под рулон на крышку люка должна быть уложена одна подкладка. Если расстояние составляет более 300 мм, допускается подкладку не устанавливать. При погрузке рулонов в глуходонные полувагоны подкладки не устанавливают.  Размещение и крепление рулонов массой до 3,5 т производится с использованием металлических щитов ([рис. 148](#P5482) настоящей главы), выполненных по проектам ОАО "НЛМК" (проекты 11.71.98 и 11.71-99-01).  15.2.2. Рулоны массой до 3,5 т включительно на поддонах размером 1000 x 1000 мм размещают и закрепляют в количестве 20 штук ([рис. 149](#P5490) настоящей главы). Вплотную к торцовым металлическим щитам 1 устанавливают два рулона с раздвижкой их к боковым стенам полувагона.  Между ними размещают один рулон, поворачивая его так, чтобы диагональ поддона была параллельна продольной плоскости симметрии полувагона. Чередуя таким образом, размещают с каждой стороны полувагона восемь рулонов. Последние два рулона каждой группы устанавливают вплотную друг к другу в середине полувагона.  Каждую группу из десяти рулонов закрепляют от продольного смещения усиленными металлическими щитами 2, между которыми в специальные направляющие на щитах устанавливают распорные бруски 7 сечением 80 x 100 мм, и закрепляют их гвоздями длиной не менее 80 мм через отверстия в направляющих. Всего устанавливают четыре бруска - по два напротив каждой поперечной балки щита. Дополнительно щиты фиксируют растяжками 5 диаметром 6 мм в четыре нити за средние увязочные устройства полувагона.  От продольного смещения рулоны каждой группы, расположенные у боковых стен полувагона, раскрепляют между собой распорными брусками 3 сечением 80 x 100 мм и длиной по месту, предварительно прикрепленными к планке 4 сечением 25 x 100 мм двумя гвоздями. Концы планки закрепляют к поддонам - каждый двумя гвоздями.  15.2.3. Рулоны массой до 3 т включительно на поддонах размером 800 x 800 мм размещают в полувагоне в количестве 22 и 24 штук (соответственно [рис. 150](#P5498) и [151](#P5501) настоящей главы).  После размещения первых пяти рулонов (три рулона - в один ряд поперек полувагона и два рулона - с поворотом поддонов) их ограждают металлическим щитом 1, который фиксируют растяжками 3 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей за средние и нижние увязочные устройства полувагона.  После погрузки оставшихся рулонов устанавливают усиленные металлические щиты 2 для удержания группы рулонов от продольного смещения, закрепляя каждый проволочными растяжками 3 диаметром 6 мм в шесть нитей за средние и нижние увязочные устройства полувагона. |
|  | Глава 3 раздел 15  пункт 15.2, подпункт 15.2.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении упакованных рулонов листовой и полосовой стали, стальной ленты массой от 3,0 до 3,5 т включительно, диаметром от 780 до 1150 мм включительно, шириной полосы не более 1000 мм на деревянных поддонах размером 800х800 мм и 1000х1000 мм с использованием металлических щитов в полувагоне? | Рулоны массой от 3,0 до 3,5 т включительно, диаметром от 780 до 1150 мм включительно, шириной полосы не более 1000 мм на деревянных поддонах размером 800 x 800 мм и 1000 x 1000 мм размещают в полувагонах. Каждый рулон защищен кожухом от атмосферных осадков и закреплен к поддону ленточной увязкой ([рис. 147](#P5477) настоящей главы).  Поддоны изготавливают из деревянных брусков сечением 80 x 100 мм, которые скрепляют между собой гвоздями длиной 150 мм - по два в каждый стык. Дополнительно бруски скрепляют пластинами и фигурными уголками из листа толщиной 2 мм.  Рулоны размещают начиная от торцов полувагона с соблюдением следующих требований. Полозы поддонов, размещаемых рядами, должны быть ориентированы вдоль полувагона. Зазоры между соседними рулонами (или их поддонами) должны быть не более 80 мм. Каждую группу рулонов от продольного смещения закрепляют усиленными щитами. В случаях опирания рулона на крышку люка всей площадью поддона рулон должен быть установлен на две поперечные подкладки сечением 40 x 80 м и длиной 1400 мм, опирающиеся на хребтовую балку и угольник нижней обвязки полувагона. Подкладки должны быть расположены на расстоянии от 100 до 150 мм включительно от края поддона. На поперечную балку, если расстояние от края поддона до балки не превышает 300 мм, под рулон на крышку люка должна быть уложена одна подкладка. Если расстояние составляет более 300 мм, допускается подкладку не устанавливать. При погрузке рулонов в глуходонные полувагоны подкладки не устанавливают.  Размещение и крепление рулонов массой до 3,5 т производится с использованием металлических щитов ([рис. 148](#P5482) настоящей главы), выполненных по проектам ОАО "НЛМК" (проекты 11.71.98 и 11.71-99-01). |
|  | Глава 3 раздел 15  пункт 15.2, подпункт 15.2.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении упакованных рулонов листовой и полосовой стали, стальной ленты массой до 3,5 т включительно на деревянных поддонах размером 1000х1000 мм с использованием металлических щитов в полувагоне? | Рулоны массой до 3,5 т включительно на поддонах размером 1000 x 1000 мм размещают и закрепляют в количестве 20 штук ([рис. 149](#P5490) настоящей главы). Вплотную к торцовым металлическим щитам 1 устанавливают два рулона с раздвижкой их к боковым стенам полувагона.  Между ними размещают один рулон, поворачивая его так, чтобы диагональ поддона была параллельна продольной плоскости симметрии полувагона. Чередуя таким образом, размещают с каждой стороны полувагона восемь рулонов. Последние два рулона каждой группы устанавливают вплотную друг к другу в середине полувагона.  Каждую группу из десяти рулонов закрепляют от продольного смещения усиленными металлическими щитами 2, между которыми в специальные направляющие на щитах устанавливают распорные бруски 7 сечением 80 x 100 мм, и закрепляют их гвоздями длиной не менее 80 мм через отверстия в направляющих. Всего устанавливают четыре бруска - по два напротив каждой поперечной балки щита. Дополнительно щиты фиксируют растяжками 5 диаметром 6 мм в четыре нити за средние увязочные устройства полувагона.  От продольного смещения рулоны каждой группы, расположенные у боковых стен полувагона, раскрепляют между собой распорными брусками 3 сечением 80 x 100 мм и длиной по месту, предварительно прикрепленными к планке 4 сечением 25 x 100 мм двумя гвоздями. Концы планки закрепляют к поддонам - каждый двумя гвоздями. |
|  | Глава 3 раздел 15  пункт 15.2, подпункт 15.2.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении упакованных рулонов листовой и полосовой стали, стальной ленты массой до 3,0 т включительно на деревянных поддонах размером 800х800 мм с использованием металлических щитов в полувагоне? | Рулоны массой до 3 т включительно на поддонах размером 800 x 800 мм размещают в полувагоне в количестве 22 и 24 штук (соответственно [рис. 150](#P5498) и [151](#P5501) настоящей главы).  После размещения первых пяти рулонов (три рулона - в один ряд поперек полувагона и два рулона - с поворотом поддонов) их ограждают металлическим щитом 1, который фиксируют растяжками 3 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей за средние и нижние увязочные устройства полувагона.  После погрузки оставшихся рулонов устанавливают усиленные металлические щиты 2 для удержания группы рулонов от продольного смещения, закрепляя каждый проволочными растяжками 3 диаметром 6 мм в шесть нитей за средние и нижние увязочные устройства полувагона. |
|  | Глава 3 раздел 16 | Как осуществляется формирование стальных труб, в том числе с полиэтиленовым покрытием, диаметром до 159 мм включительно в связки?  Допускается ли увязывать в связки трубы диаметром свыше 159 мм до 219 мм включительно? | Размещение и крепление труб  Стальные трубы, в том числе с полиэтиленовым покрытием, диаметром до 159 мм включительно увязывают в связки в соответствии с [пунктом 2.1](#P4368) настоящей главы.  Допускается увязывать в связки трубы диаметром свыше 159 мм до 219 мм включительно.  При размещении в одном вагоне труб различного диаметра сначала размещают трубы меньшего диаметра, а затем на них укладывают более крупные, либо трубы меньшего диаметра размещают между трубами большего диаметра.  Размещение и крепление труб в полувагонах.  Стальные трубы длиной от 10 500 до 12 000 мм включительно диаметром от 530 до 1420 мм включительно размещают симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии полувагона.  Погрузку первого (нижнего) яруса труб (кроме труб диаметром 720 и 1420 мм) производят на две подкладки сечением 40 x 100 мм и длиной, равной ширине кузова полувагона, которые размещают над шкворневыми балками. |
|  | Глава 3 раздел 16  пункт 16.1, подпункт 16.1.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении труб диаметром 530 мм в полувагоне? | Трубы диаметром 530 мм размещают пятью продольными рядами в количестве 27 штук ([рис. 152](#P5520) настоящей главы). |
|  | Глава 3 раздел 16  пункт 16.1, подпункт 16.1.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении труб диаметром 630 мм в полувагоне? | Трубы диаметром 630 мм размещают четырьмя продольными рядами в количестве 19 штук ([рис. 153](#P5523) настоящей главы). |
|  | Глава 3 раздел 16  пункт 16.1, подпункт 16.1.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении труб диаметром 720 мм в полувагоне? | Трубы диаметром 720 мм размещают в полувагоны с объемом кузова до 70,0 м3 включительно в количестве 15 штук и с объемом кузова более 70,0 м3 - в количестве 17 штук (соответственно [рис. 154](#P5526) и [155](#P5529) настоящей главы).  При погрузке 15 труб на каждую шкворневую балку поперек полувагона вплотную к бортам размещают два деревянных бруска размером 150 x 180 x 450 мм. |
|  | Глава 3 раздел 16  пункт 16.1, подпункт 16.1.4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении труб диаметром 820 мм в полувагоне? | Трубы диаметром 820 мм размещают тремя продольными рядами в количестве 11 штук ([рис. 156](#P5532) настоящей главы). |
|  | Глава 3 раздел 16  пункт 16.1, подпункт 16.1.5 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении труб диаметром 1020 мм в полувагоне? | Трубы диаметром 1020 мм размещают в количестве 6 штук ([рис. 157](#P5535) настоящей главы).  Перед погрузкой шестой трубы на среднюю (третью) трубу укладывают две деревянные прокладки высотой 120 мм и шириной не менее 150 мм. |
|  | Глава 3 раздел 16  пункт 16.1, подпункт 16.1.6 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении труб диаметром 1220 мм в полувагоне? | Трубы диаметром 1220 мм размещают в количестве 5 штук ([рис. 158](#P5546) настоящей главы).  После размещения первого яруса труб над шкворневыми балками полувагона размещают две прокладки сечением 25 x 150 мм и длиной, равной ширине кузова полувагона, на которые прибивают по четыре клина размером 150 x 150 x 300 мм тремя гвоздями длиной 175 мм. |
|  | Глава 3 раздел 16  пункт 16.1, подпункт 16.1.7 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении труб диаметром 1420 мм в полувагоне? | Трубы диаметром 1420 мм размещают в количестве 4 штук ([рис. 159](#P5549) настоящей главы). Первый (нижний ярус) труб укладывают непосредственно на пол полувагона.  После размещения первого яруса труб над шкворневыми балками полувагона размещают две прокладки сечением не менее 25 x 150 мм и длиной, равной ширине кузова полувагона, на которые прибивают по четыре клина размером 150 x 150 x 300 мм тремя гвоздями длиной 175 мм. |
|  | Глава 3 раздел 16 пункт 16.1 подпункт 16.1.8 | Как закрепляют трубы от продольного и поперечного смещения в «шапке» и трубы выступающие над уровнем бортов полувагонов? | От продольного и поперечного смещений трубы закрепляют тремя проволочными обвязками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити (для труб, уложенных в верхней суженной части габарита погрузки - "шапке") и двумя обвязками для труб, выступающих над уровнем бортов полувагона не более половины их диаметра.  Обвязки закрепляют за верхние или нижние увязочные устройства, расположенные на шкворневых и промежуточных стойках полувагона.  Трубы, погруженные в "шапке", закрепляют в следующем порядке ([рис. 160](#P5552) настоящей главы).  Перед погрузкой последнего яруса труб диаметром 720 мм (при размещении их в полувагоне в количестве 15 штук), 820, 1220 мм, а также при размещении труб диаметром 530, 620, 720 мм (при погрузке их в полувагоне в количестве 17 штук) перед погрузкой верхних двух ярусов размещают нижнюю плеть проволоки диаметром 6 мм в две нити с пропуском петли через увязочное устройство полувагона, расположенное на шкворневой стойке ([рис. 160](#P5552), позиция 1, настоящей главы). После погрузки верхнего яруса труб размещают верхнюю плеть проволоки диаметром 6 мм в две нити с пропуском петли через верхнее увязочное устройство полувагона, расположенное на шкворневой стойке. После погрузки верхнего яруса труб кладут верхнюю плеть проволоки диаметром 6 мм в две нити с пропуском петли через верхнее увязочное устройство полувагона, расположенное на промежуточной стойке, при этом концы верхней плети проволоки заводят в петлю нижней, а концы нижней - в петлю верхней плети проволоки крепежных узлов ([рис. 160](#P5552), позиция 2, настоящей главы).  Свободные концы плетей проволоки загибают и скручивают около увязочных устройств полувагона ([рис. 160](#P5552), позиция 3, настоящей главы) с последующим скручиванием верхних и нижних плетей проволоки в седловине между трубами до полного натяжения ([рис. 160](#P5552), позиция 4, настоящей главы). |
|  | Глава 3 раздел 16  пункт 16.1, подпункт 16.1.9 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении труб диаметром 1420 мм и длиной от 10 500 до 11 800 мм включительно в полувагоне с шириной кузова 2878 мм?  Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении труб диаметром 1420 мм и длиной от 10 500 до 11 800 мм включительно в полувагоне с шириной кузова 2900 мм? | Стальные трубы диаметром 1420 мм и длиной от 10 500 до 11 800 мм включительно с изоляционным полиэтиленовым покрытием размещают в полувагоне в количестве 4 штук.  Размещение указанных труб в полувагоне с шириной кузова 2878 мм производится в следующем порядке ([рис. 161](#P5563) настоящей главы).  Перед погрузкой на пол полувагона размещают две деревянные комбинированные подкладки. Каждая подкладка состоит из двух брусков сечением не менее 80 x 100 мм и длиной, равной внутренней ширине полувагона, которые скрепляют между собой тремя строительными скобами. При этом скобы не должны располагаться в местах опирания труб на подкладки. Бруски располагают по обе стороны шкворневых балок полувагона. На край брусков 1 устанавливают брусок 2 сечением 90 x 150 мм и длиной 1200 мм. Каждый брусок 2 закрепляют к брускам 1 четырьмя гвоздями длиной 150 мм.  На каждой из боковых стен полувагона против стоек устанавливают и закрепляют шесть боковых вертикальных брусков (стоек) 3 сечением 40 x 150 мм и высотой на 100 мм более высоты стен полувагона.  Со стороны торцовых дверей полувагона размещают деревянные щиты, каждый из которых состоит из двух вертикальных брусков 4 сечением не менее 100 x 100 мм и высотой 2060 мм и двух горизонтальных брусков 5, 6 сечением не менее 40 x 150 мм и длиной 2870 мм. Нижний горизонтальный брусок 5 соединяют с вертикальными брусками 4 на высоте 650 мм от пола полувагона, верхний горизонтальный брусок 6 соединяют с вертикальными брусками 4 на высоте 1500 мм от пола полувагона. Вертикальные бруски 4 располагают напротив угловых стоек полувагона.  Горизонтальные бруски 5, 6 закрепляют к вертикальным упорным брускам 16 гвоздями длиной 120 мм - по четыре в каждое соединение.  Боковые стойки и торцовые щиты закрепляют проволокой диаметром 4 мм в две нити или пеньковой веревкой за верхние увязочные устройства полувагона.  Нижние трубы размещают симметрично относительно плоскостей симметрий полувагона. Одну трубу верхнего ряда размещают с упором в один щит, а другую - с упором в противоположный щит.  Между трубами первого и второго ярусов над подкладками размещают две прокладки 7 с сечением 25 x 150 мм и длиной, равной внутренней ширине полувагона. К прокладкам закрепляют два клина 8 размером 150 x 150 x 300 мм и один клин 11 в середине размером 150 x 150 x 1070 мм. Каждый клин закрепляют к прокладкам четырьмя гвоздями длиной 150 мм. Гвозди должны быть забиты снизу через прокладку. К прокладкам с нижней стороны должны быть прибиты деревянные бруски 2.  Для предохранения изоляционного покрытия труб верхнего яруса под проволочные обвязки помещают два коврика 9 размером 2840 x 400 мм. Каждый коврик состоит из 20 брусков сечением 40 x 40 мм, соединенных между собой двумя металлическими или тканевыми лентами и гвоздями диаметром 1,8 мм и длиной 32 мм. Трубы закрепляют двумя обвязками 10 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей. Обвязки закрепляют за верхние наружные увязочные устройства полувагона.  Бруски ковриков закрепляют к проволочной обвязке четырьмя гвоздями длиной 70 мм. При этом гвозди должны входить в брусок на глубину не более 25 мм. Головки гвоздей загибают над проволочной обвязкой.  Разрешается применять резиновые прокладки (коврики) шириной не менее 150 мм. К резиновым прокладкам закрепляют два бруска длиной 150 мм и сечением 40 x 40 мм для последующего крепления их к проволочным обвязкам гвоздями, как указано выше.  16.1.9.2. Указанные в [пункте 16.1.9](#P5557) настоящей главы трубы размещают в полувагоне шириной кузова 2900 мм и более следующим образом ([рис. 162](#P5578) настоящей главы).  Перед погрузкой на пол полувагона размещают две деревянные комбинированные подкладки 1. Подкладка состоит из двух брусков сечением не менее 80 x 100 мм и длиной, равной внутренней ширине полувагона, которые располагают по обе стороны шкворневых балок и закрепляют между собой тремя строительными скобами. При этом скобы не должны располагаться в местах опирания труб на подкладки.  На каждой из боковых стен полувагона против стоек устанавливают и закрепляют шесть боковых вертикальных брусков 2 сечением 40 x 150 мм и высотой на 100 мм более высоты стен полувагона.  Со стороны торцовых дверей полувагона размещают деревянные щиты, каждый из которых состоит из двух вертикальных брусков 3 сечением 100 x 100 мм и высотой 2150 мм и двух горизонтальных брусков 4 сечением не менее 40 x 150 мм и длиной, равной внутренней ширине кузова. Нижний горизонтальный брусок 4 соединяют с вертикальными брусками 3 на высоте 650 мм от пола полувагона, верхний горизонтальный брусок 4 соединяют с вертикальными брусками 3 на высоте 1500 мм от пола. Вертикальные бруски щита размещают на расстоянии 600 мм от боковых стен полувагона. Вертикальные и горизонтальные бруски щита закрепляют между собой 16 гвоздями длиной 120 мм - по четыре в каждое соединение.  Боковые стойки и торцовые щиты закрепляют проволокой диаметром 4 мм в две нити или пеньковой веревкой за верхние увязочные устройства полувагона.  Нижние трубы размещают на подкладки симметрично относительно плоскостей симметрии полувагона. Две верхние трубы размещают на две прокладки 5 сечением 25 x 150 мм, расположенные над подкладками, с упором одной трубы в один торцовый щит, другой - в противоположный щит. По концам прокладок прибивают два клина 6 размером 150 x 150 x 300 мм и один клин 9 размером 150 x 150 x 1070 мм - в середине. Клинья закрепляют к прокладкам четырьмя гвоздями длиной 150 мм. Гвозди должны быть забиты снизу через прокладку.  Трубы закрепляют двумя обвязками 7 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити. Под обвязки укладывают коврики 8 из резины или деревянных брусьев, устанавливаемых аналогично тому, как указано в пункте 16.9 настоящей главы. |
|  | Глава 3 раздел 17  пункт 17.1 | Какой документ должен прикладываться к накладной при предъявлении лома к перевозке?  Как закрепляются люковые закидки полувагонов? | Размещение и крепление лома черных металлов  17.1. Лом черных металлов (далее - лом) предъявляют к перевозке в состоянии, обеспечивающем максимальное использование грузоподъемности и вместимости вагонов. Люковые закидки полувагонов увязывают в соответствии с [пунктом 1.5](#P4359) настоящей главы.  При предъявлении лома к перевозке к каждой накладной в соответствии с требованиями ГОСТ 2787-75 прилагают удостоверение о приведении груза в безопасное для перевозки состояние и об обезвреживании металлолома от огневзрывоопасных материалов. |
|  | Глава 3 раздел 17  пункт 17.2 | Как обрешечивают борта платформы при размещении лома выше бортов платформы? | При размещении лома на платформе в пределах высоты боковых бортов торцовые борта наращивают до уровня боковых бортов досками толщиной не менее 40 мм или горбылями толщиной не менее 50 мм, шириной от 150 до 200 мм включительно и длиной, равной ширине платформы.  Доски закрепляют к торцовым стойкам со стороны груза гвоздями длиной 80 мм.  Лом размещают равномерно по всей площади пола платформы.  При размещении лома выше боковых бортов платформы борта обрешечивают следующим образом. Во все боковые и торцовые скобы платформы устанавливают стойки. Расстояние от верхней поверхности груза до верхнего обреза стоек должно быть от 100 до 150 мм включительно. К стойкам со стороны груза закрепляют доски толщиной не менее 40 мм или горбыли толщиной не менее 50 мм и шириной не менее 150 мм, образующие обрешетку вдоль бортов по всему периметру платформы. Доски (горбыли) обрешетки прибивают к каждой из стоек гвоздями длиной не менее 80 мм. При погрузке лома, содержащего мелкие предметы, обрешетка должна быть сплошной, без зазоров между досками, а при погрузке крупных предметов металлолома толщиной и шириной не менее 100 мм - с зазорами между досками, величина которых не должна превышать половины наименьшей толщины или ширины погруженных предметов.  Торцовые стойки укрепляют растяжками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити за вторые боковые стоечные скобы платформы от торца. Противоположные боковые стойки при высоте их от пола платформы не более 1500 мм скрепляют проволокой диаметром 6 мм в четыре нити. Стойки высотой более 1500 мм скрепляют проволокой диаметром 6 мм в четыре нити в двух местах: посередине высоты погрузки и сверху погрузки. Лом массой одной единицы более 100 кг запрещается устанавливать вплотную к доскам обрешетки. Такой лом размещают в нижней части погрузки, преимущественно на полу платформы. |
|  | Глава 3 раздел 17  пункт 17.3 | Как обрешечивают борта полувагона при размещении лома выше бортов полувагона? | При размещении лома в полувагоне выше боковых бортов производят их обрешечивание из досок или горбыля к стойкам, которые устанавливают в лесные скобы. Доски или горбыль закрепляют к стойкам способом, указанным в [пункте 1.4](#P4356) настоящей главы. При этом противоположные боковые стойки дополнительно скрепляют проволокой диаметром 6 мм в четыре нити. |
|  | Глава 4 раздел 1 | Дайте определение понятию «Штабель железобетонных изделий».  Какие основные требования предъявляются к штабелю железобетонных изделий?  Какие основные требования предъявляются к подкладкам и прокладкам при размещении железобетонных изделий?  За какие элементы груза закрепляются растяжки? | 1. Общие положения  В настоящей главе предусмотрены способы размещения и крепления в вагонах железобетонных изделий и конструкций (например, шпалы, колонны, блоки, плиты покрытий и перекрытий, изделия крупнопанельного домостроения), а также асбестоцементных труб.  В вагонах изделия размещают с закреплением либо каждого изделия, либо штабеля. В данной главе под штабелем понимается совокупность изделий, уложенных одним либо несколькими ярусами по высоте; ярус может состоять из одного изделия, либо одного ряда изделий, размещенных вплотную друг к другу по ширине вагона. Во всех ярусах штабеля, за исключением верхнего, должно размещаться одинаковое количество изделий. В верхнем ярусе допускается размещение меньшего, чем в нижележащих ярусах, количества изделий. Расположение изделий в ярусах и штабелей в целом должно обеспечивать симметричность размещения груза относительно плоскостей симметрии вагона. Каждое изделие либо штабель размещают на двух поперечных или двух продольных подкладках из досок или горбыля шириной не менее 100 мм. Толщина подкладок в наименьшем сечении должна быть не менее 25 мм. На платформах с дерево-металлическим настилом и в полувагонах должно быть обеспечено прилегание поперечных подкладок к полу по всей длине подкладки ([рис. 1](#P5617) настоящей главы).  При размещении груза на платформе допускается выполнять выборку в средней части подкладки 3 по размерам выступающей части настила 2 (рис. 1а настоящей главы) либо устанавливать в зазоры выравнивающие прокладки 4 соответствующей толщины (рис. 1б настоящей главы). Выравнивающие прокладки должны изготавливаться из пиломатериалов, фанеры или других материалов, жесткость и прочность на смятие которых должны быть не менее чем у подкладок. Подкладки вместе с выравнивающими прокладками должны быть закреплены к полу гвоздями 5. При размещении груза в полувагоне допускается выполнять выборку в средней части подкладки по размерам выступающей части хребтовой балки (рис. 1в настоящей главы). Допускается железобетонные изделия с плоской опорной поверхностью, размещаемые в пределах платформы с деревянным настилом, укладывать непосредственно на пол, если это не противоречит требованиям нормативных документов на отгружаемую продукцию.  Между ярусами штабеля, как правило, должны быть размещены прокладки. Продольные оси прокладок и подкладок должны находиться в одной вертикальной плоскости. Ширина прокладок должна быть не менее 100 мм. Толщина прокладок должна быть достаточной для того, чтобы зазор между обращенными друг к другу выступающими закладными деталями и монтажными петлями составлял не менее 5 мм. Допускается по согласованию с грузополучателем размещение железобетонных плит с утопленными монтажными петлями без прокладок, если это не противоречит требованиям нормативной документации на изделие. При вертикальном или наклонном размещении изделий между офактуренными (имеющими отделку) поверхностями устанавливают прокладки. Толщина прокладок должна обеспечивать сохранность поверхности изделия и определяется грузоотправителем. Допускается размещать горизонтальные и вертикальные прокладки между штабелями или отдельными элементами груза. Прокладки должны быть закреплены от падения.  На изделиях растяжки закрепляют за монтажные петли или специальные строповочные отверстия. Допускается применять специальные закладные детали или строповочные кольца ([рис. 2](#P5622) настоящей главы). Прочность средств крепления и строповочных узлов должна быть не менее прочности растяжек. За выполнение данного требования ответственность несет грузоотправитель.  При размещении в ярусах штабеля нескольких изделий по ширине вагона толщина изделий должна быть одинаковой. При этом в верхнем ярусе и в ярусах, закрепленных растяжками, смежные изделия должны быть скреплены между собой проволочными увязками за монтажные петли.  Для предотвращения порчи железобетонных изделий элементами креплений (например, растяжками, обвязками, увязками) отправитель должен устанавливать между креплением и грузом прокладки и закреплять их от выпадения.  Состояние дверей полувагонов, бортов платформ после погрузки должно соответствовать требованиям [раздела 3 главы 1](#P385) настоящих ТУ.  При предъявлении к перевозке груза, способ размещения и крепления которого предусмотрен пунктами настоящей главы, отмеченными звездочкой (\*), перевозчик на станции отправления вправе потребовать от грузоотправителя эскиз размещения и крепления груза. |
|  | Глава 4 раздел 2  пункт 2.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных шпал для железных дорог колеи 1520 мм на платформе грузоподъемностью 66 т и менее? | На платформе грузоподъемностью 66 т и менее шпалы размещают четырьмя одинаковыми штабелями ([рис. 3](#P5636) настоящей главы) симметрично относительно плоскостей симметрии платформы. Каждый штабель формируют из девяти ярусов: восьми полных ярусов по восемь шпал, уложенных вплотную друг к другу продольной осью вдоль платформы, и девятого яруса из двух шпал, уложенных поперек платформы. Шпалы 1 размещают подрельсовыми площадками вверх. Каждый штабель шпал размещают симметрично относительно стоечных скоб платформы на двух поперечных подкладках 4 сечением не менее 50 x 100 мм и длиной, равной внутренней ширине платформы. Подкладки размещают на расстоянии 1500 мм друг от друга на равном расстоянии от концов шпал и закрепляют каждую к полу восемью гвоздями размером не менее 6 x 150 мм. Между ярусами шпал на подрельсовых площадках располагают прокладки 2 сечением 40 x 100 мм и длиной 2500 мм. Восемь полных ярусов до погрузки двух верхних шпал увязывают обвязкой 5 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити.  После укладки двух верхних шпал каждый штабель закрепляют двумя парами растяжек 3 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей. Растяжки закрепляют за стоечные скобы платформы и за концы верхних поперечных шпал. Нити растяжки обводят вокруг шпалы таким образом, чтобы они огибали болты с внутренней стороны. При отсутствии в шпалах болтов для предотвращения соскальзывания растяжек в отверстия подрельсовых площадок верхних шпал должны быть забиты клинья 6. |
|  | Глава 4 раздел 2  пункт 2.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных шпал для железных дорог колеи 1520 мм на платформе грузоподъемностью свыше 66 т? | На платформе грузоподъемностью свыше 66 т средние штабеля формируют и закрепляют в порядке, предусмотренном [пунктом 2.1](#P5633) настоящей главы. При этом крайние штабеля формируют аналогичным порядком из десяти ярусов: девяти полных ярусов и десятого яруса, состоящего из двух поперечных шпал. Крайние штабеля закрепляют растяжками из проволоки диаметром 6 мм в восемь нитей. |
|  | Глава 4 раздел 2  пункт 2.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных шпал для железных дорог колеи 1520 мм в полувагоне? | В полувагоне шпалы размещают четырьмя штабелями симметрично относительно плоскостей симметрии вагона ([рис. 4](#P5646) настоящей главы).  В каждом ярусе размещают по 8 шпал вплотную друг к другу поперек вагона. Количество ярусов в штабеле - не более 8, общая высота штабеля должна быть не более высоты стен полувагона. Перед размещением груза вплотную к торцовым порожкам полувагона устанавливают упорные брусья 5 сечением не менее 100 x 100 мм и длиной 2800 мм либо распорные рамы:  - при длине кузова не более 12 080 мм - по одному брусу;  - при длине кузова 12 228 - 12 324 мм - по два бруса;  - при длине кузова 12 700 - 12 750 мм - распорные рамы, состоящие из двух аналогичных упорных брусьев и четырех распорных брусьев размером не менее 100 x 100 x 200 мм, располагаемых равномерно по ширине кузова. Брусья рамы скрепляют между собой строительными скобами из прутка диаметром 8 - 10 мм. Крайние штабеля размещают вплотную к упорным брусьям или распорным рамам. Средние штабеля размещают на расстоянии не менее 300 мм друг от друга симметрично относительно поперечной плоскости симметрии полувагона. Допускается размещать в верхних ярусах штабелей менее 8 шпал. Каждый штабель шпал устанавливают на две поперечные подкладки сечением не менее 50 x 100 мм и длиной, равной внутренней ширине полувагона, расположенные на расстоянии 1500 мм друг от друга на равном расстоянии от концов шпал. Между ярусами шпал на подрельсовые площадки размещают прокладки размером 40 x 100 x 2500 мм. Каждый штабель закрепляют обвязкой из проволоки диаметром 6 мм в восемь нитей за нижние увязочные устройства полувагона. |
|  | Глава 4 раздел 3  пункт 3.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных плит и панелей без арматурных выпусков на платформе?  При каких условиях допускается на одной платформе размещать штабеля изделий различной длины и ширины?  В соответствии с чем определяют параметры растяжек для крепления штабелей железобетонных плит и панелей? | Плиты и панели без арматурных выпусков (за исключением упомянутых в [пункте 3.5](#P5756) настоящего раздела), перевозка которых допускается в горизонтальном положении, размещают на платформе следующим порядком:  - длиной от 2,4 до 3,3 м включительно - четырьмя штабелями ([рис. 5](#P5661) настоящей главы);  - длиной от 3,3 до 4,4 м включительно - тремя штабелями ([рис. 6](#P5664) настоящей главы);  - длиной от 4,4 до 6,5 м включительно - двумя штабелями ([рис. 7](#P5667) настоящей главы);  - длиной более 6,5 м - одним штабелем ([рис. 8](#P5676), [9](#P5679) настоящей главы).  Суммарная ширина изделий в ярусе не должна превышать ширины платформы.  Максимальное количество ярусов в штабелях определяется грузоподъемностью платформы.  Допускается размещать на платформе совместно штабеля изделий различной длины и ширины при следующих условиях:  - максимальная длина любого из штабелей должна быть не более 7,2 м, а суммарная длина штабелей - не более внутренней длины платформы;  ширина всех ярусов штабеля должна быть одинаковой;  - ширина штабеля должна быть не менее 2,2 м;  - в штабеле допускается размещение изделий только двух различных значений ширины, при этом стыки изделий каждого яруса должны перекрываться изделиями смежных ярусов;  - более короткие и (или) узкие штабеля должны быть размещены между более длинными и (или) широкими.  Первый ярус каждого штабеля плит, панелей размещают на две поперечные подкладки 4 сечением не менее 40 x 100 мм, которые закрепляют к полу платформы гвоздями размером 6 x 150 мм из расчета один гвоздь на 1 т груза, но не более 20 штук на одну подкладку. Второй и последующие ярусы размещают на прокладках 2 сечением 25 x 100 мм и длиной, равной ширине погрузки, размещаемых над подкладками. При размещении на платформе одного штабеля плит, панелей длиной более 6,5 м ширина подкладок и прокладок должна быть не менее 150 мм.  Прокладки и подкладки должны быть расположены на расстоянии 100 - 200 мм от расположенных на плитах монтажных петель в направлении их торцов.  Каждый штабель в зависимости от способа размещения закрепляют:  - по [рисунку 5](#P5661) настоящей главы - двумя парами проволочных растяжек;  - по [рисунку 6](#P5664) настоящей главы - крайние штабеля закрепляют тремя парами растяжек, средний - четырьмя;  - по [рисунку 7](#P5667) настоящей главы - четырьмя парами растяжек;  - по [рисункам 8](#P5676) и [9](#P5679) настоящей главы - восемью парами растяжек. При этом крайние растяжки плит или панелей длиной более 10 м закрепляют за опорные кронштейны платформ у торцовых бортов ([рис. 9](#P5679) настоящей главы).  Для изготовления растяжек используют проволоку диаметром 6 мм. Число нитей проволоки в растяжках в зависимости от массы штабеля принимают по [таблице 1](#P5690) настоящей главы.  При размещении в ярусах нескольких изделий по ширине платформы изделия верхнего яруса, а также ярусов, закрепленных растяжками 3, скрепляют между собой за монтажные петли двумя поперечными увязками 5 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити.  Плиты и панели, расположенные согласно [рисункам 5](#P5661), [6](#P5664), [8](#P5676), [9](#P5679) настоящей главы в верхних неполных ярусах, закрепляют за монтажные петли изделий нижележащего полного яруса четырьмя увязками 6 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити. |
|  | Глава 4 раздел 3  пункт 3.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении подфундаментальных железобетонных плит шириной от 2,75 до 3,0 м включительно на платформе? | Подфундаментные плиты шириной от 2,75 до 3,0 м включительно (включая арматурные выпуски) перевозят на четырехосных платформах с открытыми боковыми бортами ([рис. 10](#P5715) и [11](#P5718) настоящей главы).  Плиты размещают двумя штабелями по длине платформы в пределах ее внутренней длины. Количество ярусов в штабелях определяется грузоподъемностью платформы. На платформах с деревометаллическим полом первые ярусы размещают на подкладки сечением не менее 50 x 100 мм и длиной, равной ширине плит. Каждую подкладку закрепляют к полу гвоздями размером не менее 6 x 150 мм: при общей массе плит до 66 т включительно - четырнадцатью гвоздями, при общей массе плит более 66 т - шестнадцатью гвоздями. На платформах с деревянным полом допускается размещение плит без подкладок.  Между ярусами размещают прокладки размером (40 - 50) x min 100 x 2750 мм. Каждый штабель в зависимости от суммарной массы плит закрепляют восемью парами растяжек из проволоки диаметром 6 мм:  - при суммарной массе плит до 63 т включительно - в шесть нитей;  - при суммарной массе плит более 63 т - в восемь нитей.  Растяжки закрепляют за монтажные петли верхних плит и стоечные скобы платформы.  При размещении согласно [рисунку 10](#P5715) настоящей главы в верхнем ярусе одной плиты с опиранием на оба штабеля ее закрепляют независимо от крепления штабелей двумя парами растяжек из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей за монтажные петли и стоечные скобы платформы. |
|  | Глава 4 раздел 3  пункт 3.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных плит покрытий и перекрытий длиной от 4,5 до 6,0 м и шириной от 3,0 до 3,2 м включительно на платформе? | Плиты покрытий и перекрытий длиной от 4,5 до 6,0 м и шириной от 3,0 до 3,2 м включительно перевозят на платформе с открытыми боковыми бортами. Плиты размещают двумя штабелями по длине платформы ([рис. 12](#P5728) и [13](#P5731) настоящей главы). Первый ярус штабеля размещают на двух продольных подкладках сечением не менее 40 x 100 мм и длиной, равной длине плит, располагаемых на расстоянии 300 мм от продольного края платформы. Каждую подкладку закрепляют к полу платформы пятью гвоздями размером 6 x 150 мм. Плиты последующих ярусов размещают на двух продольных прокладках длиной, равной длине плит.  Каждый штабель в зависимости от суммарной массы плит закрепляют восемью парами растяжек из проволоки диаметром 6 мм:  - при суммарной массе плит до 63 т включительно - в шесть нитей;  - при суммарной массе плит более 63 т - в восемь нитей.  Растяжки закрепляют за монтажные петли верхних плит и стоечные скобы платформы.  В случае размещения согласно [рисунку 13](#P5731) настоящей главы в верхнем ярусе одной плиты с опиранием на два штабеля ее закрепляют независимо от крепления штабелей двумя парами растяжек из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити за монтажные петли и стоечные скобы платформы. |
|  | Глава 4 раздел 3  пункт 3.4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении корытообразных и плоских железобетонных плит размером 1,5х6 м и 3х6 м на платформе? | Корытообразные и плоские плиты размером 1,5 x 6 м и 3 x 6 м для покрытий и перекрытий перевозят на четырехосной платформе с открытыми боковыми бортами.  Плиты размещают двумя штабелями по длине. Ярусы формируют из одной либо из двух плит по ширине платформы ([рис. 15](#P5749) настоящей главы). Суммарная масса плит на платформе не должна превышать 50 т, а высота штабелей от уровня пола должна быть не более 2630 мм.  Перед погрузкой плит в крайние и средние боковые стоечные скобы платформы устанавливают и закрепляют болтами, гайками и контргайками восемь специальных съемных металлических скоб и четыре с каждой стороны ([рис. 14](#P5743) настоящей главы).  Корытообразные плиты размещают продольными кромками вниз. Первый ярус размещают на двух поперечных подкладках 4 длиной 3200 мм, сечением не менее 100 x 200 мм (высота x ширина) - для корытообразных плит, не менее 60 x 80 мм - для плоских плит. Подкладки располагают на расстоянии 500 - 600 мм от торцов плит и прибивают к полу платформы пятью гвоздями размером 6 x 150 мм каждую. Допускается размещать корытообразные плиты на подкладках, изготовленных составными по ширине из двух частей, скрепленных между собой скобами из прутка диаметром 10 мм, которые забивают в торцы подкладок по одной с каждой стороны. Плиты второго и последующих ярусов размещают на двух прокладках размером не менее 50 x 150 x 3200 мм. В специальные скобы устанавливают боковые стойки высотой от уровня пола платформы не более 2710 мм в соответствии с требованиями [главы 1](#P10) настоящих ТУ. Противоположные боковые стойки стягивают между собой между вторым и третьим ярусами и выше верхнего яруса увязками из проволоки диаметром 6 мм в две нити.  Между закрытыми торцовыми бортами платформы и штабелями устанавливают распорные рамы, состоящие из двух упорных (поперечных) и двух распорных (продольных) брусков сечением не менее 100 x 200 мм (ширина x высота) - для корытообразных плит, не менее 100 x 120 мм - для плоских плит, которые скрепляют между собой в каждом соединении одной строительной скобой из прутка диаметром не более 8 мм. Длина упорных брусков у торцовых бортов платформы должна быть: не менее 1500 мм на платформах с деревянным полом; не менее чем на 400 мм больше ширины металлического настила при его наличии; длина упорных брусков, примыкающих к плитам, равна ширине штабеля плит. Распорные бруски располагают напротив торцовых стоечных скоб. Длину распорных брусков уточняют по месту. Каждый брусок закрепляют к полу платформы четырьмя гвоздями: размером 8 x 250 мм - для брусков сечением 100 x 200 мм, размером 6 x 150 мм - для брусков сечением 100 x 120 мм. В торцовые стоечные скобы устанавливают короткие деревянные стойки.  Плиты предпоследнего в каждом штабеле яруса скрепляют между собой за монтажные петли двумя поперечными увязками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити.  Каждый штабель плит закрепляют растяжками из проволоки диаметром 6 мм:  - второй сверху ярус - двумя парами продольных растяжек в четыре нити;  - верхний ярус - тремя парами продольных растяжек в шесть нитей и двумя парами поперечных растяжек в четыре нити. |
|  | Глава 4 раздел 3  пункт 3.5, подпункт 3.5.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных плит типа ПК, ПДП, и ПАГ длиной от 5,65 до 6,28 м и шириной от 0,9 до 2,0 м включительно на платформе?  При каких условиях допускается размещение плит без подкладок на платформах? | На платформах плиты размещают симметрично относительно плоскостей симметрии платформы двумя штабелями по длине ([рис. 16](#P5763) - [18](#P5775) настоящей главы). В ярусах размещают одну либо две плиты в зависимости от их ширины. Первый ярус каждого штабеля размещают на двух поперечных подкладках 4 сечением не менее 50 x 100 мм и длиной, равной внутренней ширине платформы. Каждую подкладку закрепляют к полу гвоздями размером 6 x 150 мм и количеством:  - при суммарной массе плит менее 53 т - 12 штук;  - при суммарной массе плит от 53 до 63 т включительно - 14 штук;  - при суммарной массе плит от 63 т - 16 штук.  При наличии согласия в письменной форме грузополучателя допускается размещение плит без подкладок на платформах с исправным деревянным полом.  Между ярусами размещают прокладки сечением не менее 25 x 100 мм и длиной, равной ширине погрузки.  Подкладки и прокладки размещают: при погрузке плит типа ПК - на расстоянии 100 - 200 мм от монтажных петель в направлении торцов плит, при погрузке плит типа ПДП и ПАГ - на расстоянии 1000 мм от торцов.  Допускается согласно [рисунку 17](#P5772) настоящей главы размещение в ярусе двух различных по ширине плит, суммарная ширина которых не превышает ширины платформы. При этом плиты размещают кососимметрично таким образом, чтобы плиты вышележащего яруса перекрывали продольные стыки между плитами в нижележащем ярусе. Смежные плиты, за которые закрепляют растяжки, скрепляют между собой за монтажные петли увязками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити.  Допускается согласно [рисунку 18](#P5775) настоящей главы размещать плиты типа ПДП и ПАГ в штабелях без прокладок.  От продольного и поперечного смещения плиты закрепляют двенадцатью растяжками из проволоки диаметром 6 мм в восемь нитей, а также распорными рамами, составленными из двух упорных брусков размером не менее 100 x 100 x 2750 мм и двух распорных брусков такого же сечения, длиной - по месту. Распорные бруски располагают напротив торцовых стоечных скоб. Каждый упорный брусок прибивают к полу шестью гвоздями, каждый распорный брусок - двумя гвоздями размером 6 x 150 мм. На платформах с металлическим настилом у торцовых бортов упорные бруски, примыкающие к борту, скрепляют с распорными брусками строительными скобами из прутка диаметром не более 8 мм по одной в каждом соединении. В торцовые стоечные скобы устанавливают короткие деревянные стойки. |
|  | Глава 4 раздел 3  пункт 3.5, подпункт 3.5.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных плит типа ПК, ПДП, и ПАГ длиной от 5,65 до 6,28 м и шириной от 0,9 до 2,0 м включительно в полувагоне? | В полувагонах плиты размещают симметрично относительно плоскостей симметрии двумя штабелями по длине.  Внутренняя длина полувагона должна обеспечивать установку между грузом и порогом полувагона упорных брусков.  Первый ярус каждого штабеля ([рис. 19](#P5782) настоящей главы) размещают на двух подкладках 4 сечением не менее 50 x 150 мм и длиной, равной внутренней ширине полувагона. Плиты второго и последующих ярусов размещают на прокладках 2 сечением не менее 25 x 100 мм и длиной, равной ширине погрузки. Подкладки и прокладки размещают: для плит типа ПК - на расстоянии 100 - 200 мм от монтажных петель в сторону торцов изделий, для плит типа ПДП и ПАГ - на расстоянии 1000 мм от торцов плит.  При размещении в ярусе двух по ширине полувагона плит разных типов плиты в вышележащем ярусе располагают таким образом, чтобы перекрывался продольный стык между плитами в нижележащем ярусе. При этом в соседних штабелях изделия одного типа размещают кососимметрично ([рис. 20](#P5785) настоящей главы). Смежные плиты, расположенные в двух верхних ярусах, скрепляют между собой за монтажные петли увязками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити.  Допускается размещение плит без прокладок ([рис. 21](#P5788) настоящей главы).  Для крепления плит применяют растяжки из проволоки диаметром 6 мм, предварительно скрученные машинным способом или вручную. Растяжки закрепляют одним концом за нижние или средние увязочные устройства полувагона, другим - за монтажные петли плит ([рис. 22](#P5795) настоящей главы).  К увязочному устройству полувагона растяжку 3 закрепляют посредством спирального кольца 7, которое заводят в петлю растяжки после пропуска ее в отверстие увязочного устройства ([рис. 23](#P5795) настоящей главы). При этом все витки кольца должны быть заведены в петлю. Спиральное кольцо изготавливают из проволоки того же диаметра, что и растяжки, а количество витков спирали должно быть равно количеству нитей растяжки. К монтажной петле плиты растяжку закрепляют посредством стяжки 5.  Каждый штабель плит закрепляют: при суммарной массе плит до 60 т включительно - двумя парами растяжек в шесть нитей за нижние увязочные устройства и одной парой растяжек в четыре нити за средние увязочные устройства полувагона ([рис. 19](#P5782) настоящей главы); при суммарной массе плит более 60 т - дополнительно одной парой растяжек в четыре нити за средние увязочные устройства ([рис. 20](#P5785) настоящей главы).  В случаях, когда верхний ярус плит находится на уровне или ниже средних увязочных устройств полувагона, все растяжки закрепляют за нижние увязочные устройства ([рис. 21](#P5788) настоящей главы).  В распор между плитами нижнего яруса и торцовым порожком полувагона устанавливают в зависимости от длины плит и внутренней длины полувагона упорный брусок размером 60 x 100 x 2850 мм или распорную раму, составленную из двух упорных брусков такого же размера и четырех распорных брусков сечением 100 x 100 мм и длиной - по месту. Упорные и распорные бруски скрепляют между собой строительными скобами из стержня диаметром 6 мм. |
|  | Глава 4 раздел 3  пункт 3.6 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении арочных панелей длиной от 5 до 6 м включительно на платформе? | Арочные панели длиной от 5 до 6 м включительно на платформе размещают вдоль платформы двумя штабелями ([рис. 24](#P5804) настоящей главы). Количество ярусов в штабелях определяется грузоподъемностью платформы. В каждом ярусе штабеля размещают 1 - 3 панели по ширине. Расстояния между штабелями и между каждым штабелем и торцовым бортом платформы должны быть равны.  Первые ярусы обоих штабелей размещают на 18 продольных подкладках сечением не менее 100 x 150 мм, располагаемых в пределах деревянного настила пола. Подкладки у торцовых бортов должны упираться в борт. Длина подкладок подбирается таким образом, чтобы их концы заходили под панель не менее чем на 200 мм. На подкладки вплотную к панелям укладывают упорные бруски сечением не менее 50 x 150 мм и длиной - по месту. Каждый упорный брусок вместе с подкладкой закрепляют к полу платформы гвоздями диаметром 6 мм и длиной не менее 200 мм в количестве:  - расположенные у торцовых бортов - 3 штуки;  - расположенные в середине платформы: при суммарной массе панелей до 63 т включительно - 3 штуки; от 63 до 66 т включительно - 4 штуки; более 66 т - 5 штук.  Между ярусами панелей размещают с упором в монтажные петли две поперечные прокладки сечением не менее 50 x 150 мм.  Панели каждого яруса скрепляют между собой за строповочные петли поперечными увязками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити. Каждый штабель панелей закрепляют четырьмя парами растяжек из проволоки диаметром 6 мм в восемь нитей за строповочные петли верхних панелей и стоечные скобы платформы. Если количество размещенных в верхнем ярусе панелей меньше, чем в других ярусах, и их общая ширина не превышает половины ширины погрузки, растяжки закрепляют за строповочные петли изделий второго сверху яруса. Верхний ярус в этом случае закрепляют растяжками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити за монтажные петли изделий нижележащего полного яруса.  Каждый штабель панелей ограждают двумя парами боковых стоек длиной 1,8 м. Противоположные стойки увязывают между собой попарно проволокой диаметром 6 мм в четыре нити. Торцовые борта платформы подкрепляют деревянными стойками. |
|  | Глава 4 раздел 4  пункт 4.1, подпункт 4.1.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных колонн, свай, прогонов, подножников длиной до 6,5 м включительно на платформе? | На платформах груз размещают:  - длиной менее 3,3 м - четырьмя штабелями ([рис. 25](#P5823) настоящей главы);  - длиной от 3,3 до 4,4 м включительно - тремя штабелями ([рис. 26](#P5826) настоящей главы);  - длиной от 4,4 до 6,5 м включительно - двумя штабелями ([рис. 27](#P5829) настоящей главы).  Каждую подкладку закрепляют к полу платформы гвоздями диаметром 6 мм, длиной не менее 120 мм ([таблица 2](#P5832) настоящей главы).  Штабеля закрепляют растяжками 3 из проволоки диаметром 6 мм. Параметры крепления штабелей приведены в [таблице 3](#P5847).  Верхние неполные ярусы закрепляют к нижележащим увязками 6 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити ([рис. 27](#P5829) настоящей главы). |
|  | Глава 4 раздел 4  пункт 4.1, подпункт 4.1.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных колонн, свай, прогонов, подножников длиной до 6,2 м включительно в полувагоне? | В полувагоне размещают изделия длиной до 6,2 м включительно. При этом внутренняя длина полувагона должна обеспечивать установку упорных брусков 5 между грузом и торцовыми порожками. Торцовые двери полувагона должны быть закрыты.  Изделия в зависимости от их длины размещают:  - длиной до 3,1 м включительно - четырьмя штабелями;  - длиной от 3,1 до 4,1 м включительно - тремя штабелями ([рис. 28](#P5875) настоящей главы);  - длиной от 4,1 до 6,2 м включительно - двумя штабелями ([рис. 29](#P5890) настоящей главы).  У торцовых порогов полувагонов устанавливают упорные бруски 5 сечением не менее 100 x 100 мм ([рис. 29](#P5890) настоящей главы) или распорные рамы ([рис. 28](#P5875) настоящей главы). Рамы формируют из двух упорных 5 и четырех распорных 6 брусков того же сечения, которые скрепляют между собой скобами из прутка диаметром не более 8 мм.  Каждый штабель закрепляют растяжками из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей:  - при погрузке четырьмя штабелями - двумя парами растяжек;  - при погрузке тремя штабелями - крайние штабеля закрепляют тремя парами растяжек, средний - двумя парами;  - при погрузке двумя штабелями - четырьмя парами растяжек.  Верхние неполные ярусы закрепляют к нижележащим увязками 8 ([рис. 28](#P5875) настоящей главы) аналогично [подпункту 4.1.1](#P5817) настоящей главы. |
|  | Глава 4 раздел 4  пункт 4.1, подпункт 4.1.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных колонн, свай, прогонов, подножников длиной от 6,2 до 6,5 м включительно в полувагоне? | Допускается размещение изделий длиной от 6,2 до 6,5 м включительно двумя штабелями в полувагоне с открытыми дверями ([рис. 30](#P5893) настоящей главы).  Каждый штабель изделий длиной от 6,2 до 6,5 м включительно закрепляют в полувагонах шестью парами растяжек из проволоки диаметром 6 мм:  - четырьмя парами в восемь нитей, закрепляемыми за нижние увязочные устройства;  - двумя парами, закрепляемыми за средние увязочные устройства: в четыре нити - при суммарной массе груза в полувагоне до 63 т включительно; в шесть нитей - при суммарной массе груза от 63 т.  Верхний неполный ярус закрепляют растяжками 3 за средние увязочные устройства полувагона, если последние расположены ниже изделий верхнего яруса. |
|  | Глава 4 раздел 4  пункт 4.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных колонн, сваи, ригели, балки прямоугольного сечения длиной от 6,5 до 14,2 м включительно на платформе? | Колонны, сваи, ригели, балки прямоугольного сечения длиной от 6,5 до 14,2 м включительно на платформе размещают одним штабелем ([рис. 31](#P5900), [32](#P5903) настоящей главы).  Штабель изделий располагают на двух подкладках 4 сечением не менее 50 x 150 мм и длиной, равной ширине платформы. Каждую подкладку закрепляют к полу десятью гвоздями размером 6 x 150 мм. По обе стороны от подкладок размещают вплотную к ним вдоль платформы на расстоянии 500 мм от бортов упорные бруски 6 размером не менее 40 x 100 x 400 мм, по четыре бруска на каждую подкладку. Бруски закрепляют к полу каждый шестью гвоздями размером 6 x 150 мм. Между ярусами изделий размещают прокладки 2 сечением не менее 50 x 100 мм и длиной, равной ширине штабеля. Изделия в каждом ярусе скрепляют между собой за монтажные петли двумя поперечными увязками 5 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити.  Штабель изделий длиной до 12 м включительно закрепляют ([рис. 31](#P5900) настоящей главы) к боковым лесным скобам восемью парами растяжек 3 из проволоки диаметром 6 мм:  - при суммарной массе груза до 63 т включительно - четырьмя парами растяжек в восемь нитей, закрепляемых за монтажные петли изделий второго сверху яруса, и четырьмя парами растяжек в шесть нитей, закрепляемых за монтажные петли изделий верхнего яруса;  - при суммарной массе груза от 63 до 71 т включительно - восемью парами аналогично установленных растяжек в восемь нитей.  При длине изделий более 12 м крайние растяжки закрепляют за опорные кронштейны у торцовых бортов ([рис. 32](#P5903) настоящей главы).  Если в верхнем ярусе размещают изделий меньше, чем в других, и их общая ширина не превышает половины ширины штабеля, то растяжки закрепляют за монтажные петли второго и третьего сверху ярусов. Верхний ярус в этом случае закрепляют за монтажные петли изделий второго сверху яруса ([рис. 32](#P5903) настоящей главы) четырьмя увязками 7 из проволоки диаметром 6 мм:  - при суммарной массе груза до 6 т включительно - в четыре нити;  - при суммарной массе груза от 6 до 9 т включительно - в шесть нитей;  - при суммарной массе груза от 9 до 12 т включительно - в восемь нитей. |
|  | Глава 4 раздел 4  пункт 4.3, подпункт 4.3.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных колонн, сваи, ригели, балки прямоугольного сечения длиной от 6,5 до 9,5 м включительно в полувагоне? | Изделия длиной до 9,5 м включительно размещают в штабеле со смещением по длине симметрично относительно продольной плоскости симметрии полувагона: изделия длиной до 8,1 м включительно - по схеме, приведенной на [рисунке 33](#P5921) настоящей главы; длиной от 8,1 до 9,5 м включительно - по схеме, приведенной на [рисунке 34](#P5924) настоящей главы. В этом случае количества смещенных в противоположные стороны изделий должны быть равны. Подкладки располагают вплотную к шкворневым и промежуточным балкам полувагона.  Изделия, размещаемые у продольных бортов, укладывают на подкладки 4 сечением не менее 50 x 150 мм, а размещаемые в средней части вагона - на составные утолщенные в месте опирания изделий подкладки 6 сечением не менее 100 x 150 мм.  Между ярусами изделий размещают прокладки 2 сечением 50 x 100 мм и длиной, равной ширине погрузки соответствующей части штабеля. В каждом ярусе изделия скрепляют между собой поперечными увязками 5 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити.  Изделия закрепляют растяжками 3 из проволоки диаметром 6 мм:  - при суммарной массе груза до 56 т включительно - десятью парами: восемью парами в восемь нитей за нижние увязочные устройства и двумя парами в четыре нити за средние увязочные устройства;  - при суммарной массе груза от 56 до 63 т включительно - двенадцатью парами: восемью парами в восемь нитей за нижние увязочные устройства и четырьмя парами в четыре нити за средние увязочные устройства;  - при суммарной массе груза от 63 т - четырнадцатью парами: восемью парами в восемь нитей за нижние увязочные устройства и шестью парами в четыре нити за средние увязочные устройства. Размещаемые в верхнем ярусе единичные изделия закрепляют за монтажные петли предыдущего яруса четырьмя увязками 7 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити. |
|  | Глава 4 раздел 4  пункт 4.3, подпункт 4.3.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных колонн, сваи, ригели, балки прямоугольного сечения длиной от 9,6 до 11,5 м включительно в полувагоне? | Изделия длиной от 9,6 до 11,5 м включительно размещают с опорой на шкворневые балки ([рис. 35](#P5933) и [36](#P5936) настоящей главы).  У торцовых порогов полувагона устанавливают упорные бруски 6 сечением не менее 150 x 100 мм ([рис. 35](#P5933) настоящей главы) или упорные рамы, состоящие из упорных и распорных брусков того же сечения ([рис. 36](#P5936) настоящей главы). Бруски скрепляют скобами из прутка диаметром 8 - 10 мм. Изделия размещают на подкладках 4 сечением не менее 50 x 150 мм. Между ярусами изделий размещают прокладки 2 сечением 50 x 100 мм и длиной, равной ширине погрузки соответствующей части штабеля. В каждом ярусе изделия скрепляют между собой поперечными увязками 5 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити.  Изделия закрепляют растяжками из проволоки диаметром 6 мм ([рис. 35](#P5933) и [36](#P5936) настоящей главы) за монтажные петли изделий полного верхнего яруса, четырьмя парами растяжек в шесть нитей за нижние увязочные устройства. Дополнительно изделия неполного верхнего яруса закрепляют за средние увязочные устройства:  - двумя парами в шесть нитей - при массе груза в ярусе до 5,5 т включительно;  - четырьмя парами в четыре нити - при массе груза от 5,5 до 15,8 т включительно;  - четырьмя парами в шесть нитей - при массе груза более 15,8 т.  Если верхний ярус изделий массой до 5,5 т включительно располагается по высоте ниже средних увязочных устройств полувагона, растяжки закрепляют за монтажные петли предыдущего полного яруса. |
|  | Глава 4 раздел 4  пункт 4.4, подпункт 4.4.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных односкатных балок на платформе?  Чем осуществляется скрепление балок в монолитный блок? | На платформах балки размещают одним штабелем двумя ярусами по высоте ([рис. 37](#P5946) настоящей главы).  В первом (нижнем) ярусе размещают семь балок по ширине вагона. Во втором ярусе укладывают: на платформах грузоподъемностью до 66 т - четыре балки, грузоподъемностью 71 т - пять балок. Балки первого яруса размещают на двух поперечных подкладках 4 сечением не менее 50 x 150 мм и длиной 2770 мм, каждую из которых закрепляют к полу платформы гвоздями размером 6 x 150 мм: при массе груза до 66 т включительно - двадцатью восемью гвоздями; при массе груза от 66 до 71 т включительно - тридцатью гвоздями. Между балками первого и второго ярусов размещают прокладки 4 сечением не менее 100 x 100 мм и длиной, равной ширине погрузки. Для предотвращения опрокидывания в поперечном направлении балки в каждом ярусе соединяют специальным устройством 5 в монолитный блок. От продольного и поперечного сдвига изделия закрепляют восемью парами растяжек из проволоки диаметром 6 мм. При общей массе изделий на платформе до 66 т первый ярус закрепляют растяжками в восемь нитей, второй ярус - растяжками в шесть нитей. При общей массе изделий от 66 до 71 т включительно все растяжки формируют в восемь нитей. |
|  | Глава 4 раздел 4  пункт 4.4, подпункт 4.4.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных односкатных балок в полувагоне?  Чем осуществляется скрепление балок в монолитный блок? | В полувагоне балки размещают аналогично размещению их на платформе. Внутренняя длина полувагона должна обеспечивать установку между грузом и торцовым порожком полувагона упорных брусков 6 сечением не менее 100 x 60 мм. Штабель размещают на двух подкладках 4 сечением 25 x 100 мм, которые укладывают на шкворневые балки полувагона ([рис. 38](#P5952) настоящей главы).  Упорные бруски 6 должны иметь длину, равную ширине вагона. При установке у торцового порожка полувагона нескольких брусков каждые два соседних бруска скрепляют скобами из прутка диаметром 8 - 10 мм.  Для предотвращения опрокидывания в поперечном направлении балки в каждом ярусе соединяют специальным устройством 5 в монолитный блок.  Балки верхнего яруса закрепляют четырьмя парами растяжек 3 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей. Растяжки закрепляют за монтажные петли изделий и нижние увязочные устройства полувагона. |
|  | Глава 4 раздел 5  пункт 5.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных фундаментных блоков цоколя и стен подвала прямоугольного сечения на платформе?  Допускается ли размещать на платформе штабеля различной ширины и высоты в зависимости от размеров блоков? | Фундаментные блоки цоколя и стен подвала прямоугольного сечения размещают на платформе длинной стороной по длине платформы несколькими штабелями.  Штабель формируют при высоте блоков > 0,6 м - в один ярус ([рис. 39](#P5969) настоящей главы); при высоте <= 0,6 м - в два яруса по высоте ([рис. 40](#P5972) настоящей главы).  Изделия в нижнем ярусе размещают непосредственно на пол платформы. При двухъярусном размещении между изделиями нижнего и верхнего ярусов укладывают прокладки 4 сечением не менее 100 x 100 мм и длиной, равной ширине штабеля. Изделия каждого яруса поверху скрепляют между собой двумя поперечными увязками 3 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити. Ширина штабелей должна быть не более внутренней ширины платформы.  Каждый штабель закрепляют двумя парами растяжек 2 из проволоки диаметром 6 мм:  - при массе штабеля до 12 т включительно - в шесть нитей;  - при массе штабеля более 12 т - в восемь нитей.  В случаях, когда ширина верхнего яруса составляет более половины ширины нижнего (крайние штабеля на [рис. 40](#P5972) настоящей главы), растяжки закрепляют за монтажные петли крайних блоков верхнего яруса. В случаях, когда ширина верхнего яруса не превышает половины ширины нижнего (средние штабеля на [рис. 40](#P5972) настоящей главы), растяжки закрепляют за монтажные петли нижнего яруса. Изделия верхнего яруса закрепляют за монтажные петли блоков нижнего яруса увязками 5 в четыре нити.  Допускается размещать на платформе штабеля различной ширины и высоты в зависимости от размеров блоков |
|  | Глава 4 раздел 5  пункт 5.2, подпункт 5.2.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных фундаментных блоков трапециевидного сечения и «башмаки» стаканного типа на платформе? | На платформе изделия размещают несколькими штабелями по длине. Ярусы формируют из одного или двух изделий по ширине платформы ([рис. 41](#P5979) настоящей главы).  Изделия в первом ярусе размещают непосредственно на пол платформы. Изделия в следующих ярусах размещают на продольные прокладки 2 сечением не менее 40 x 100 мм и длиной, равной длине яруса. Прокладки устанавливают на расстоянии 100 - 150 мм от краев изделий. Допускается формирование штабелей различной высоты. Штабеля меньшей высоты размещают в средней части платформы. При формировании ярусов из двух рядов по ширине платформы изделия в каждом ярусе скрепляют между собой поперечными увязками 4 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити. Каждую пару штабелей закрепляют четырьмя растяжками 3 из проволоки диаметром 6 мм в восемь нитей.  Если в верхнем ярусе размещено одно изделие, а в расположенных ниже ярусах - по два по ширине платформы, то растяжки 3 закрепляют за монтажные петли изделий второго сверху яруса; изделия в верхнем ярусе связывают попарно продольными увязками 5 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити; верхний ярус каждой пары штабелей закрепляют четырьмя увязками 6 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити за монтажные петли изделий нижележащего полного яруса. |
|  | Глава 4 раздел 5  пункт 5.2, подпункт 5.2.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных фундаментных блоков трапециевидного сечения и «башмаки» стаканного типа в полувагоне? | В полувагоне изделия размещают штабелями, формируемыми аналогично [подпункту 5.2.1](#P5977) ([рис. 42](#P5987) настоящей главы).  При этом изделия нижнего яруса укладывают на две подкладки 4 сечением не менее 50 x 150 мм и общей длиной, равной внутренней длине полувагона. Вплотную к торцовым порожкам полувагона на подкладки укладывают упорные бруски 5 сечением не менее 60 x 100 мм и длиной, равной ширине кузова полувагона. Размещение штабелей производят вплотную к упорным брускам в направлении от торцов вагона к середине симметрично относительно плоскостей симметрии вагона.  В распор между штабелями на подкладки 4 укладывают распорные бруски 6 сечением не менее 60 x 100 мм. Каждый распорный брусок закрепляют к подкладке тремя гвоздями длиной не менее 100 мм. Штабеля формируют таким образом, чтобы зазоры по длине между ними были не более 1,2 м. Изделия второго и последующих ярусов размещают на продольных прокладках 2 сечением не менее 40 x 100 мм и длиной, равной длине укладываемого яруса. Подкладки и прокладки располагают на расстоянии 100 - 150 мм в поперечном направлении от края изделий. При погрузке в два ряда по ширине изделия каждого яруса скрепляют между собой увязками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити. Каждый штабель закрепляют четырьмя растяжками 3 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей. Если в верхнем ярусе размещено по одному изделию, а в остальных ярусах - по два, изделия верхних ярусов соседних штабелей скрепляют попарно увязками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити; растяжки закрепляют за монтажные петли изделий нижележащего полного яруса. Верхний ярус в этом случае закрепляют четырьмя растяжками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити за монтажные петли изделий нижележащего яруса. От поперечного смещения штабеля, за исключением расположенных в середине полувагона, закрепляют упорными брусками 5 сечением не менее 60 x 150 мм, длиной - по месту. Упорные бруски закрепляют каждый тремя гвоздями длиной не менее 100 мм к подкладкам 7 сечением не менее 40 x 150 мм и длиной, равной суммарной длине группы закрепляемых штабелей, которые укладывают вдоль бортов полувагона. |
|  | Глава 4 раздел 6  пункт 6.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных лестничных маршей и площадок при их совместной перевозке на платформе? | На платформе указанные изделия при их совместной перевозке размещают следующим порядком ([рис. 43](#P6000) настоящей главы).  Лестничные площадки размещают в средней части платформы длинной стороной вдоль платформы двумя штабелями по длине. Штабеля формируют из шести ярусов по высоте. В ярусах размещают по две площадки по ширине платформы. На платформах грузоподъемностью до 66 т включительно в верхнем ярусе каждого штабеля размещают по одной площадке.  Каждый штабель размещают на двух уложенных поперек платформы подкладках 6 сечением не менее 40 x 100 мм и длиной 2750 мм, закрепляемых к полу платформы каждая десятью гвоздями размером 6 x 150 мм. Между ярусами изделий укладывают прокладки 3 сечением не менее 25 x 100 мм и длиной 2750 мм. Для выравнивания площадок к подкладкам и прокладкам в середине закрепляют выравнивающие бруски 5 размером 100 x 100 x 300 мм каждый двумя гвоздями размером 6 x 150 мм. Площадки в каждом ярусе штабеля скрепляют между собой увязками 7 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити.  Лестничные марши формируют в блоки и устанавливают вплотную к штабелям площадок с обеих сторон. Блок в данном случае формируют из установленных на ребро длинной стороной вдоль платформы маршей, объединенных специальным устройством. На платформах грузоподъемностью до 66 т включительно блок составляют из 11 маршей, на платформах грузоподъемностью 71 т - из 12 маршей. Каждый блок маршей размещают на двух подкладках 6 размером 25 x 100 x 2750 мм, каждую из которых закрепляют к полу семью гвоздями размером 6 x 150 мм.  От продольного и поперечного сдвига каждый штабель лестничных площадок закрепляют двумя парами растяжек 4 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей, каждый блок лестничных маршей - в восемь нитей. При размещении в верхнем ярусе одной лестничной площадки растяжки закрепляют за монтажные петли площадок второго сверху яруса, площадки верхнего яруса закрепляют за монтажные петли площадок, размещенных в нижележащем ярусе, увязками 7 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити. |
|  | Глава 4 раздел 6  пункт 6.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных лестничных маршей и площадок при их совместной перевозке в полувагоне? | В полувагоне размещение лестничных маршей и площадок при их совместной перевозке аналогично размещению их на платформе. При этом от продольного смещения груз закрепляют ([рис. 44](#P6003) настоящей главы) двумя упорными брусками 7 сечением не менее 100 x 100 мм, уложенными к торцовым порожкам, или деревянными рамами, состоящими из двух упорных и четырех распорных брусков того же сечения. Бруски скрепляют скобами из прутка диаметром 8 - 10 мм. Штабеля лестничных площадок дополнительно закрепляют четырьмя парами растяжек 4 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити за монтажные петли изделий и нижние увязочные устройства полувагона. При размещении в верхнем ярусе каждого штабеля одной лестничной площадки их крепление производится аналогично креплению на платформе.  Каждый штабель лестничных маршей от поперечного смещения закрепляют четырьмя распорными брусками 9 сечением не менее 60 x 100 мм и длиной - по месту. Бруски устанавливают на поперечные подкладки 6 к боковым стенам полувагона и закрепляют тремя гвоздями длиной 100 мм. |
|  | Глава 4 раздел 7  пункт 7.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных элеваторных элементов СОГ-1, СОГ-1ТА на платформе?  Как и чем закрепляются откинутые борта платформы? | Элеваторные элементы СОГ-1, СОГ-1ТА (далее - СОГ) размещают на платформе в количестве 8 штук четырьмя штабелями по длине в два яруса по высоте ([рис. 45](#P6013) настоящей главы). Перед погрузкой боковые борта платформы должны быть открыты и закреплены в соответствии с требованиями [главы 1](#P10) настоящих ТУ. Элементы СОГ размещают утолщенными стенками в направлении середины платформы. Нижний элемент размещают на двух подкладках 7 сечением не менее 50 x 100 мм и длиной 3200 мм, располагаемых под торцовыми стенками блоков поперек платформы. Верхний элемент укладывают на четыре прокладки 2 сечением не менее 100 x 100 мм и длиной 700 мм, располагаемые под углом 45 град. к продольной плоскости симметрии вагона.  Для предотвращения выпадения прокладок 2 к каждой из них закрепляют тремя гвоздями длиной 150 мм брусок-фиксатор 3 размером 80 x 100 x 350 мм, расположенный вертикально внутри элемента СОГ.  Зазор между торцовыми бортами платформы и крайними блоками заполняют упорными брусками 6 сечением не менее 100 x 100 мм и длиной 2700 мм. Каждый брусок закрепляют к полу шестью гвоздями диаметром 6 мм и длиной 150 мм. Торцовые борта платформы подкрепляют короткими стойками вровень с бортами. Каждый штабель закрепляют растяжками из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей: крайний штабель - шестью растяжками за боковые стоечные скобы и за торцовые кронштейны платформы, а каждый средний штабель - четырьмя растяжками за боковые стоечные скобы. Нити растяжки пропускают снаружи через угловое нижнее отверстие элемента верхнего яруса, далее изнутри - через угловое верхнее отверстие элемента нижнего яруса. Верхние элементы СОГ скрепляют между собой за монтажные петли шестью увязками 8 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити. |
|  | Глава 4 раздел 7  пункт 7.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных элеваторных элементов СОГ-1, СОГ-1ТА и элементов ПСЖ-4, СПГ при их совместной перевозке на платформе?  Как и чем закрепляются откинутые борта платформы? | При совместной перевозке на платформе элеваторных элементов СОГ и элементов ПСЖ-4, СПГ их размещение и крепление производят в следующем порядке. Перед погрузкой боковые борта платформы должны быть открыты и закреплены в соответствии с требованиями [главы 1](#P10) настоящих ТУ. Элементы СОГ размещают на платформе четырьмя штабелями по длине в два яруса по высоте, а элементы ПСЖ-4 и СПГ - в один ярус ([рис. 46](#P6020) настоящей главы). Нижние элементы СОГ размещают на десяти продольных подкладках 4 размером 40 x 200 x 500 мм, уложенных под угловыми частями элементов. Каждую из подкладок закрепляют к полу платформы четырьмя гвоздями размером 6 x 150 мм. Размещение верхних элементов СОГ и крепление штабелей этих элементов производятся в соответствии с [пунктом 7.1](#P6011) настоящей главы. Внутри каждого нижнего элемента СОГ устанавливают на пол штабель из девяти элементов ПСЖ-4 или четырех элементов СПГ, расположенных на ребро под углом 45 град. к продольной оси платформы. Элементы ПСЖ-4 и СПГ в штабеле скрепляют между собой за монтажные петли двумя поперечными увязками 3 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити и закрепляют их с боковых сторон двумя упорными брусками 5 размером 50 x 100 x 1000 мм, каждый из которых закрепляют к полу платформы четырьмя гвоздями размером 6 x 150 мм. |
|  | Глава 4 раздел 7  пункт 7.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных элеваторных элементов СОГ-1, СОГ-1ТА и элементов В-1 при их совместной перевозке на платформе?  Как и чем закрепляются откинутые борта платформы? | При совместной перевозке элеваторных элементов СОГ с элементами В-1 их размещают на платформе четырьмя штабелями по длине платформы ([рис. 47](#P6025) настоящей главы).  Каждый штабель формируют из одного элемента СОГ и трех ярусов элементов В-1. Штабель размещают на подкладках 3 аналогично [пункту 7.1](#P6011) настоящей главы. Элементы В-1 размещают на элементах СОГ на четырех прокладках 4 сечением 100 x 100 мм и длиной 1450 мм, располагаемых под углом 45 град. к продольной оси платформы. Между штабелями и торцовыми бортами платформы укладывают упорные бруски 6 сечением не менее 100 x 100 мм и длиной 2700 мм, каждый из которых закрепляют шестью гвоздями размером 6 x 150 мм. Каждый штабель блоков СОГ и элементов В-1 закрепляют за монтажные петли верхних элементов В-1 растяжками из проволоки диаметром 6 мм: крайний штабель - шестью растяжками в восемь нитей за торцовые и боковые скобы платформы, средний штабель - четырьмя растяжками в четыре нити за боковые скобы платформы. Торцовые борта платформы должны быть подкреплены короткими стойками 5. |
|  | Глава 4 раздел 7  пункт 7.4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных элеваторных элементов СУГ и элементов СПГ при их совместной перевозке на платформе? | При совместной перевозке элеваторных элементов СУГ (9 шт.) и СПГ (17 шт.) элементы размещают на платформе в один ярус: элементы СУГ - тремя штабелями и элементы СПГ - пятью штабелями ([рис. 48](#P6032) настоящей главы).  Штабель 1 элементов СУГ формируют из трех изделий, установленных на ребро, которые скрепляют между собой за монтажные петли тремя увязками 3 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити. Штабеля 2 элементов СПГ формируют: три штабеля - по три элемента и два штабеля - по четыре элемента. Штабеля СПГ размещают соответственно внутри и между штабелями СУГ таким образом, чтобы они своими концами упирались в штабеля СУГ. Элементы СПГ в штабеле скрепляют между собой двумя увязками 4. Штабеля СПГ и штабеля СУГ между собой скрепляют шестью увязками 3.  Штабеля СПГ, расположенные внутри штабелей СУГ, закрепляют со стороны бокового борта платформы двумя упорными брусками 5 размером не менее 80 x 90 x 500 мм, которые закрепляют к полу гвоздями размером 6 x 150 мм по 4 штуки каждый. Каждый штабель элементов СУГ закрепляют тремя упорными брусками 6 размером не менее 50 x 100 x 1000 мм, закрепляемыми гвоздями размером 6 x 150 мм по 10 штук каждый, и четырьмя растяжками 7 из проволоки диаметром 6 мм в восемь нитей за монтажные петли элементов СУГ и боковые стоечные скобы платформы.  Зазор между торцовыми бортами платформы и торцами штабелей СУГ заполняют упорными брусками 8 толщиной не менее 50 мм, длиной 1200 мм. В случаях, когда для заполнения зазора необходимо установить несколько брусков, они должны быть объединены в монолитный пакет при помощи гвоздей диаметром не менее 5 мм. Упорный брусок (либо пакет брусков) скрепляют с прилегающим бруском 6 скобой из прутка диаметром 8 мм. В торцовые стоечные скобы устанавливают короткие стойки 9. |
|  | Глава 4 раздел 8  пункт 8.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных конических опор длиной до 11,5 м включительно в полувагоне? | Конические железобетонные опоры длиной до 11,5 м включительно перевозят в полувагонах с закрытыми торцовыми дверями ([рис. 49](#P6042) настоящей главы).  По высоте опоры размещают в полувагоне несколькими ярусами. В смежных ярусах колонны располагают основаниями в противоположные стороны. Опоры длиной 11,5 м размещают по 5 штук в каждом ярусе, длиной 11,0 м - по 6 штук в каждом ярусе со смещением их между собой по длине на 700 - 800 мм. Первый ярус опор укладывают основаниями на подкладку 3 сечением 50 x 150 мм, а вершинами - на утолщенную подкладку 4 сечением 150 x 150 мм и длиной, равной внутренней ширине полувагона. Подкладки размещают вплотную к шкворневым балкам полувагона. Смежные ярусы опор разделяют прокладками 2 сечением не менее 50 x 150 мм и длиной, равной внутренней ширине полувагона.  Каждую опору двух верхних ярусов закрепляют с обеих сторон клиньями 6 толщиной не менее 25 мм и длиной 70 - 80 мм, закрепляемыми к прокладкам тремя гвоздями каждый. Опоры закрепляют шестью поперечными обвязками 5 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей за нижние увязочные устройства полувагона. |
|  | Глава 4 раздел 8  пункт 8.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных безнапорных раструбных труб длиной 5175 и 5100 мм, наружным диаметром безраструбной части 1620 мм (раструбной части, соответственно, 1946 и 1890 мм) в полувагоне? | Безнапорные раструбные железобетонные трубы длиной 5175 и 5100 мм, наружным диаметром безраструбной части 1620 мм (раструбной части, соответственно, 1946 и 1890 мм) размещают в полувагоне в количестве четырех штук в два яруса по высоте с укладкой труб относительно друг друга в каждом ярусе у противоположных бортов полувагона ([рис. 50](#P6051) настоящей главы).  В первом ярусе трубы размещают с упором раструбных концов в торцовые упорные бруски 7 высотой не менее 150 мм и шириной 80 мм, которые укладывают вплотную к порожку полувагона. Раструбные концы труб укладывают на утолщенные подкладки 2, расположенные на расстоянии 400 - 500 мм от упорных брусков. Сечение утолщенных подкладок: для труб длиной 5175 мм - не менее 170 x 150 мм, длиной 5100 мм - не менее 150 x 150 мм. Под противоположные (прямые) концы труб укладывают подкладки 3 сечением не менее 80 x 150 мм, размещенные на расстоянии 4800 - 5000 мм от упорных брусков. Длина подкладок должна быть равна ширине кузова полувагона.  К каждой подкладке 2, 3 тремя гвоздями длиной 150 мм закрепляют по два клина 4 сечением 80 x 150 мм, длиной 400 и 500 мм, затесанных с одного конца по контуру трубы. Клин длиной 400 мм закрепляют на расстоянии 370 мм от торца подкладки, длиной 500 мм - на расстоянии 380 - 400 мм от заостренного конца первого клина с учетом плотного прилегания скошенных поверхностей к трубе.  В средней части вагона трубы закрепляют центральными упорными 5 и распорными 6 брусками сечением 80 x 150 мм, уложенными на пол вагона узкой гранью (на ребро). Упорные бруски длиной 1100 мм располагают вплотную к торцам труб и закрепляют распорными брусками, длиной - по месту, которые устанавливают в распор между упорным бруском и подкладкой под соседней трубой. Распорные бруски скрепляют с упорными брусками и подкладками строительными скобами из прутка диаметром 6 - 8 мм.  Во втором ярусе трубы размещают раструбами в направлении середины вагона, с опорой на трубы первого яруса и опорные бруски 8 сечением 80 x 150 мм, длиной - по месту. Бруски устанавливают по два на каждую трубу с упором нижнего конца в подклинивающий брусок на подкладке и опиранием верхнего конца на верхний обвязочный брус кузова полувагона. На верхних концах опорных брусков, предназначенных под раструбные концы труб второго яруса, тремя гвоздями длиной 150 мм закрепляют бруски размером не менее 80 x 150 x 150 мм. Каждую трубу закрепляют двумя обвязками 9 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей за внутренние увязочные устройства полувагона. Допускается использовать составные по высоте подкладки в соответствии с требованиями [главы 1](#P10) настоящих ТУ. |
|  | Глава 4 раздел 9 | В каком подвижном составе перевозятся асбестоцементные трубы с муфтами и уплотнительными резиновыми кольцами для напорных и безнапорных трубопроводов?  На сколько допускается выход труб над уровнем верхней обвязки? | Асбестоцементные трубы с муфтами и уплотнительными резиновыми кольцами для напорных и безнапорных трубопроводов  Перевозку труб и комплектов труб с муфтами и кольцами (далее по тексту - комплект) производят в полувагонах.  Количество труб в полувагоне определяется его грузоподъемностью либо вместимостью; при этом возвышение труб либо муфт над уровнем верхней обвязки должно быть не более 1/2 диаметра трубы либо муфты. |
|  | Глава 4 раздел 9  пункт 9.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении асбестоцементных трубы с муфтами и уплотнительными резиновыми кольцами для напорных и безнапорных трубопроводов диаметром от 200 до 500 мм включительно и длиной 5000 мм в полувагоне?  Как ограждаются двери (торцовые стены) полувагона? | Трубы диаметром от 200 до 500 мм включительно и длиной 5000 мм в комплекте с муфтами и кольцами размещают поштучно двумя штабелями ([рис. 51](#P6065) настоящей главы).  Каждый штабель 1 труб размещают на две поперечные деревянные подкладки 2 сечением не менее 25 x 100 мм и длиной, равной внутренней ширине кузова полувагона. Одну подкладку укладывают вплотную к шкворневой балке, вторую - на расстоянии 1000 - 1100 мм от противоположного торца штабеля. К бортам полувагона в непосредственной близости от подкладок устанавливают и закрепляют деревянные стойки 3 сечением 40 x 50 мм и длиной, равной высоте борта полувагона. Двери (торцовые стены) полувагона ограждают торцовыми щитами 4.  Щит изготавливают из трех горизонтальных 1 и вертикальных 2 досок, скрепленных между собой гвоздями 3 по одному в каждое соединение ([рис. 52](#P6068) настоящей главы). К торцам штабелей в середине полувагона устанавливают такие же торцовые щиты, между которыми размещают муфты 7, укладывая их на образующую. Связки уплотнительных колец укладывают на штабель муфт. Крепление штабелей выполняют следующим порядком. К средним щитам на уровне между двумя верхними ярусами труб прибивают горизонтально расположенные упорные бруски 5 сечением 75 x 100 мм и длиной, равной ширине кузова полувагона. Бруски прибивают к каждой вертикальной доске щита гвоздями размером не менее 5 x 100 мм, по одному в каждую доску. В распор между щитами устанавливают три распорных бруска 6, которые закрепляют к упорным брускам 5 такими же гвоздями, по два в каждое соединение. |
|  | Глава 4 раздел 9  пункт 9.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении асбестоцементных трубы с муфтами и уплотнительными резиновыми кольцами для напорных и безнапорных трубопроводов диаметром 100 и 150 мм, длиной 3950 мм в полувагоне?  Как ограждаются двери (торцовые стены) полувагона? | Трубы диаметром 100 и 150 мм, длиной 3950 мм должны быть сформированы в пакеты с использованием пакетирующих стропов ТУ 5254-107-51907428-02, разработанных ЗАО "НИИасбестцемент" (г. Воскресенск). Пакеты труб размещают тремя штабелями по длине полувагона ([рис. 53](#P6073) настоящей главы).  Штабеля формируют из двух ярусов, в каждом из которых размещают по три пакета по ширине полувагона. Каждый штабель размещают на две поперечные деревянные подкладки 1, 2 шириной 100 мм и длиной, равной внутренней ширине кузова полувагона. Для обеспечения выгрузки труб соседние штабеля размещают на подкладках различной высоты: соответственно, 25 и 80 мм ([рис. 53](#P6073) настоящей главы). К бортам полувагона в непосредственной близости от подкладок устанавливают и закрепляют деревянные стойки 3 сечением 40 x 50 мм и длиной, равной высоте борта полувагона. Двери (торцовые стены) полувагона ограждают торцовыми щитами 4 (рис. 52а настоящей главы). Между штабелями труб устанавливают межштабельные прокладки 5 ([рис. 53](#P6073) настоящей главы).  Межштабельные прокладки изготавливают из вертикальных досок 2, скрепленных в верхнем уровне горизонтальной доской 1, а в среднем и нижнем уровнях - стальной лентой 3 при помощи гвоздей 4 ([рис. 54](#P6079) настоящей главы).  Для перевозки труб без муфт и уплотнительных колец в полувагоне размещают 18 пакетов труб; для перевозки комплектов - 17 пакетов труб, взамен одного пакета размещают муфты и связки уплотнительных колец. |
|  | Глава 5  пункт 1 | Какая грузовая единица является грузом с плоской опорой?  Дайте определение понятию «Ложемент».  Могут ли несколько грузов закрепляться на одной плоской опоре? | В настоящей главе предусмотрены условия размещения и крепления на платформах и в полувагонах (далее - вагоны) грузов, как неупакованных, так и упакованных, в деревянных, металлических ящиках различной формы, с плоской опорой.  Грузом с плоской опорой является грузовая единица, имеющая плоскую опорную поверхность (рис. 1а, д настоящей главы), опорную раму (рис. 1б настоящей главы), балки или салазки (рис. 1ж настоящей главы), ложементы (рис. 1е настоящей главы), отдельные опоры (рис. 1в, г, д настоящей главы), исключающие возможность их перекатывания.  Несколько грузов могут быть закреплены на одной плоской опоре, а единичный груз (например, цилиндрической формы) - на специальных опорах с плоским основанием - ложементах.  Способы и прочность крепления грузов на основаниях (поддонах), транспортных платформах, ложементах должны отвечать величинам допускаемых нагрузок, установленных в [главе 1](#P10) настоящих ТУ. |
|  | Глава 5 пункт 2 | Как может опираться ящик на пол вагона? | Ящик может опираться на пол вагона всей плоскостью днища, продольными или поперечными салазками со скосами (рис. 2а настоящей главы) или с подкладной доской (рис. 2б настоящей главы), а также отдельными опорами.  Конструкция ящика должна соответствовать нормам прочности при перевозке по железной дороге (ГОСТ 26838 "Ящики, обрешетки деревянные. Нормы механической прочности").  Груз должен быть надежно закреплен от смещений внутри ящика. |
|  | Глава 5 пункт 3 | Масса одной грузовой единицы с плоской опорой должна быть не более …?  Масса одной грузовой единицы с плоской опорой, в случае погрузки или выгрузки на местах общего пользования железнодорожных станций, должна быть не более …?  Суммарная масса груза с плоской опорой на платформе должна быть не более …?  Суммарная масса груза с плоской опорой в полувагоне должна быть не более …?  Высота общего центра тяжести вагона с грузом с плоской опорой должна быть не более … от уровня головок рельсов? | Такие грузы могут быть размещены в вагоны при соблюдении следующих требований:  масса одной грузовой единицы должна быть не более 25 т, а в случаях погрузки или выгрузки в местах общего пользования железнодорожных станций - не более максимальной грузоподъемности имеющегося в них перегрузочного оборудования;  величина коэффициента запаса устойчивости груза от опрокидывания вдоль и поперек вагона должна быть не менее 1,25. Оценку устойчивости груза от опрокидывания выполняют по его габаритным размерам и размерам опорной плоскости с учетом данных [таблицы 1](#P6114) настоящей главы;  суммарная масса такого груза на платформе должна быть не более 50 т, а в полувагоне - 60 т;  при размещении на платформе груз не должен препятствовать закрыванию боковых и торцовых бортов;  высота общего центра тяжести вагона с грузом должна быть не более 2300 мм от уровня головок рельсов;  наветренная поверхность вагона с грузом должна быть не более 50 м2.  Примечания:  1. Длину и ширину опорной плоскости груза принимают вдоль соответственно продольной и поперечной плоскостей симметрии вагона; опорная плоскость груза очерчивается линиями, относительно которых груз может опрокидываться вдоль и поперек вагона.  2. Центр тяжести груза должен располагаться посередине высоты груза, длины и ширины его опорной поверхности. |
|  | Глава 5 пункт 4 | Допускается ли размещение деревянных ящиков в несколько ярусов?  Высота части ящика, выступающая над бортом полувагона, должна быть не более …? | Деревянные ящики допускается размещать в вагонах в два-три яруса. При этом более легкие ящики размещают в верхних ярусах. Ширина размещенных в верхнем ярусе ящиков должна быть не больше ширины ящиков нижерасположенного яруса. Высота части ящика, выступающей над бортом полувагона, должна быть не более половины высоты ящика. |
|  | Глава 5 пункт 6 | Как размещается груз с плоской опорой на платформе, если нагрузка от опор превышает допустимые значения? | При размещении грузов на платформах нагрузка от каждой опоры груза или подкладки на пол платформы должна быть не более величин, приведенных в [таблице 2](#P6161) настоящей главы. Зоны передачи нагрузок на пол платформы, указанные в [таблице](#P6161), приведены на [рисунке 3](#P6149) настоящей главы.  Если нагрузка от опор превышает допустимые значения, то каждая грузовая единица должна устанавливаться на две поперечные подкладки, изготовленные из досок сечением не менее 50 x 150 мм и длиной, равной ширине платформы. Допускается применение подкладок, составленных по высоте из двух досок толщиной не менее 35 мм, соединенных между собой и с полом платформы не менее чем четырьмя гвоздями. |
|  | Глава 5 пункт 7 | Как размещается груз с плоской опорой на платформах с деревометаллическим полом в случае возвышения металлического листа над уровнем деревянного настила пола более 5 мм?  Допускается ли размещение груза с плоской опорой на платформах с деревометаллическим полом в случае возвышения металлического листа над уровнем деревянного настила пола менее 5 мм? | На платформах с деревометаллическим настилом пола в случае возвышения металлического листа над уровнем деревянного настила пола более 5 мм груз устанавливают на подкладки, изготовленные из досок толщиной не менее 25 мм (рис. 4а настоящей главы). Каждую подкладку крепят к полу платформы не менее чем четырьмя гвоздями диаметром 4 - 5 мм.  В случае, если возвышение металлического листа над плоскостью деревянного настила пола платформы не превышает 5 мм, допускается деревянные ящики и грузы на основаниях или ложементах из дерева при расположении устанавливать без подкладок (рис. 4б настоящей главы).  <\*> Ширина опоры груза поперек платформы должна быть не менее 50 мм.  <\*\*> В указанных диапазонах допускаемые нагрузки от одной металлической опоры шириной не менее 25 мм должны быть уменьшены вдвое. |
|  | Глава 5 пункт 8 | Как закрепляются грузы с плоской опорой от поступательных перемещений в продольном направлении? | Грузы с плоской опорой от поступательных перемещений в продольном направлении закрепляют упорными брусками, распорными и упорными рамами, устанавливаемыми вплотную к основанию груза ([рис. 5](#P6199) настоящей главы), а также растяжками и обвязками.  Допускается крепление грузов на деревянных салазках посредством установки упорных брусков под скошенную часть салазок, расположенных по продольной оси вагона ([рис. 6](#P6207) настоящей главы).  Упорный брусок должен быть затесан под углом скоса салазок и обеспечивать контакт с салазками на высоту не менее 50 мм. При угле скоса салазок менее 45 град. груз дополнительно фиксируют по месту обвязкой из проволоки диаметром 6 мм в две нити.  Если салазки грузов расположены поперек вагона или груз имеет отдельные опоры, то упорные бруски должны устанавливаться вплотную к днищу ящика или к частям груза с плоской поверхностью, обеспечивая высоту поверхности контакта не менее 50 мм ([рис. 7](#P6213) настоящей главы).  Допускается на платформе составлять упорные бруски по высоте из двух брусков. Верхние бруски прикрепляют к нижним тем же количеством гвоздей, что и нижние бруски к полу платформы (рис. 7б настоящей главы).  При невозможности закрепить бруски к полу платформы с деревометаллическим настилом, а также в полувагонах распорные и упорные деревянные рамы собирают с помощью строительных скоб из прутка диметром 8 - 10 мм или накладных досок толщиной не менее 25 мм ([рис. 8](#P6216) настоящей главы). |
|  | Глава 5 пункт 9 | Какими способами обеспечивается необходимая площадь контакта упорных и распорных брусков с грузом с плоской опорой? | В случае, когда упорные или распорные бруски воспринимают продольную нагрузку через бруски, расположенные перпендикулярно к ним ([рис. 9](#P6219) настоящей главы), количество упорных или распорных брусков должно быть не менее указанного в [таблице 3](#P6225) настоящей главы.  Для других сечений брусков и массы грузов суммарная площадь контакта брусков должна быть проверена расчетом по методике, приведенной в [главе 1](#P10) настоящих ТУ.  Для обеспечения необходимой площади контакта упорных и распорных брусков с грузом ([рис. 10](#P6255) настоящей главы) бруски затесывают по месту (рис. 10а настоящей главы). Допускается наращивание брусков по высоте установкой подкладок (рис. 10б настоящей главы) или установка промежуточных упорных брусков 3 (рис. 10в настоящей главы). Промежуточный упорный брусок прикрепляют к основному бруску не менее чем четырьмя гвоздями. |
|  | Глава 5 пункт 11 | Допускается ли крепление грузов с плоской опорой от продольных смещений в вагоне наклонными обвязками? | Для крепления грузов от продольных смещений в вагоне допускается использовать наклонные обвязки, которые концами закрепляются за увязочные устройства вагона, а средней частью охватывают торцовую часть груза ([рис. 12](#P6266) настоящей главы).  При использовании для крепления груза такой обвязки в каркас ящика забивают строительные скобы из прутка диаметром 8 - 10 мм. Скобу снизу подкрепляют вертикально установленным бруском сечением не менее 50 x 100 мм. Брусок устанавливают в распор между скобой и полом вагона и прибивают к ящику четырьмя гвоздями диаметром 4 x 100 мм.  Между грузами в продольном направлении должны быть установлены распорные рамы. Каждый элемент распорной рамы прибивают к полу платформы не менее чем тремя гвоздями диаметром 5 мм каждый. В полувагоне элементы распорной рамы соединяют строительными скобами из прутка диаметром 8 - 10 мм или накладными досками сечением не менее 22 x 100 мм.  Длина распорных брусков в распорных рамах от продольных смещений в полувагонах должна быть не более 1700 мм. |
|  | Глава 5 пункт 12 | Чем закрепляется груз с плоской опорой от поперечных смещений в вагоне? | От поперечных смещений в вагоне груз должен быть закреплен распорными брусками. Бруски устанавливают в распор между боковыми бортами вагона и грузом.  Грузы, имеющие коэффициент запаса устойчивости от опрокидывания 1,1 - 1,25, закрепляют обвязками из проволоки. При этом каждый груз (группу грузов) массой до 5 т закрепляют двумя поперечными обвязками из проволоки диаметром 6 мм в две нити, массой 5 - 8 т - в четыре нити, массой 8 - 10 т - в шесть нитей каждая.  При установке грузов или упорных брусков вплотную к торцовому борту платформы в торцовые стоечные скобы должны быть установлены короткие деревянные стойки ([рис. 13](#P6277) настоящей главы). |
|  | Глава 5 пункт 15 | Допускается ли размещение грузов с плоской опорой, близких по значениям габаритных размеров и массы, в полувагоне в несколько ярусов? | Грузы с плоской опорой, близкие по значениям габаритных размеров и массы, могут устанавливаться в вагоне в 2 - 3 яруса ([рис. 22](#P6294), [23](#P6294) настоящей главы).  Такие грузы размещают одной или двумя группами с передачей нагрузки на торцовый порожек через упорный брусок или распорную раму. В верхнем ярусе такие грузы размещают в один или два ряда по ширине вагона.  Каждый штабель груза крепят обвязками. Каждый отдельно стоящий груз верхнего яруса должен крепиться двумя обвязками. |
|  | Глава 5 пункт 16 | Допускается ли разновысокая уплотненная погрузка из крупных, средних грузов с плоской опорой в полувагоне? | Допускается разновысокая уплотненная погрузка из крупных, средних и грузов с передачей продольных нагрузок на торцовый порожек вагона ([рис. 23](#P6294) настоящей главы).  При этом у торцовых дверей размещают более высокие и тяжелые грузы. У торцового порожка укладывают упорные бруски на всю ширину вагона.  В остальной части вагона грузы размещают с заполнением всей ширины кузова вагона, чередуя более высокие грузы со штабелями из грузов меньших размеров, укладывая их вперевязку. |
|  | Глава 6 раздел 1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении грузов цилиндрической формы на платформе?  Какие средства крепления применяются для закрепления грузов цилиндрической формы на платформе? | В настоящей главе предусмотрены способы размещения и крепления на открытом железнодорожном подвижном составе грузов цилиндрической формы.  1. Размещение и крепление грузов цилиндрической формы на железнодорожных платформах  На платформе грузы цилиндрической формы (например, котлы, баки, барабаны, колонны) диаметром 1 - 3,2 м, длиной не более 14 м и массой не более 30 т размещают симметрично относительно ее продольной плоскости симметрии.  Центр тяжести цилиндрического груза должен располагаться в вертикальной плоскости, проходящей через продольную ось цилиндра, не выше продольной оси цилиндрической части.  Наветренная поверхность вагона с грузом не должна превышать 50 м2.  1.2. Размещаемые вдоль пола платформы груза устанавливают на образующую цилиндрического груза:  - груз диаметром до 1,4 м размещают в один или два ([рис. 1](#P6693) настоящей главы) ряда по ширине платформы;  - груз диаметром от 1,4 до 3,2 м - в один ряд ([рис. 2](#P6696) настоящей главы).  При наличии на цилиндрической форме груза выступающих частей диаметр груза определяют по наиболее удаленной его части от продольной оси груза ([рис. 3](#P6703) настоящей главы).  1.3. Цилиндрические грузы размещают на поперечных деревянных подкладках шириной не менее 200 мм и длиной, равной ширине платформы.  Высота подкладок для грузов массой до 5 т должна быть не менее 50 мм, массой более 5 т - не менее 100 мм.  Каждую подкладку закрепляют к полу платформы восемью гвоздями длиной, превышающей высоту подкладки не менее чем на 50 мм. Допускается закреплять подкладки с помощью упорных брусков сечением не менее 50 x 100 мм, по два упорных бруска с каждой стороны подкладки, располагаемых симметрично на расстоянии 0,7 - 1 м от продольной плоскости симметрии платформы. Каждый упорный брусок закрепляют не менее чем четырьмя гвоздями длиной, превышающей высоту упорного бруска не менее чем на 50 мм.  1.4. На каждую подкладку вплотную к грузу с обеих сторон укладывают упорные бруски шириной не менее 200 мм и длиной до конца подкладки. Высота брусков в зависимости от диаметра груза приведена в [таблице 1](#P6706) настоящей главы. При размещении грузов в два ряда по ширине платформы между ними на подкладку устанавливают распорные бруски. Каждый упорный или распорный брусок крепят к подкладке двумя шпильками (болтами) М14 - М20 или восемью гвоздями длиной, превышающей высоту бруска и подкладки не менее чем на 50 мм ([рис. 3](#P6703) настоящей главы).  Для увеличения площади контакта торцы упорных (распорных) брусков, касающиеся груза, затесывают в соответствии с очертанием поверхности груза.  1.5. Размещенные на платформах цилиндрические грузы закрепляют обвязками из проволоки диаметром 6 мм. Параметры крепления в зависимости от массы груза приведены в [таблице 2](#P6722) настоящей главы.  Для грузов диаметром не более 1,4 м, размещенных в два ряда по ширине вагона, параметры крепления определяют исходя из суммы масс двух рядов.  Грузы массой не более 1 т допускается закреплять четырьмя обвязками из проволоки диаметром 6 мм в две нити, а массой от 1 до 2 т - четырьмя обвязками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити.  Для крепления могут использоваться обвязки из полосовой стали с винтовыми натяжными устройствами. Прочность соединительных элементов обвязок должна быть не ниже прочности составных частей.  Расстояние от крайней обвязки до торца груза должно быть не менее половины его диаметра.  1.6. Каждый цилиндрический груз с торцовых сторон закрепляют деревянными брусками. При длине груза менее 9 м с каждой торцовой стороны его закрепляют тремя упорными брусками, при длине от 9 до 12 м включительно - двумя упорными и двумя распорными брусками (рис. 4а настоящей главы), при длине от 12 до 13 м включительно - упорными брусками, обеспечивающими заполнение зазора между грузом и торцовым бортом платформы, которые закрепляют к полу платформы гвоздями.  Примечание. Число гвоздей крепления распределяется по количеству используемых брусков равномерно.  Вместо упорных и распорных брусков могут быть установлены четыре растяжки (рис. 4б настоящей главы) из проволоки диаметром 6 мм: при массе груза до 10 т включительно - в четыре нити, при массе свыше 10 т до 20 т включительно - в шесть нитей и при массе свыше 20 т до 30 т включительно - в восемь нитей.  1.7. Обвязки и растяжки закрепляют за стоечные скобы в соответствии с требованиями [главы 1](#P10) настоящих ТУ. |
|  | Глава 6 раздел 2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении барабанов с кабелем и без него в полувагонах? | Размещение и крепление грузов цилиндрической формы в железнодорожных полувагонах  2.1. В полувагонах размещают барабаны с кабелем и без него. Кабель принимается к перевозке в исправных деревянных и металлических барабанах, изготовленных согласно действующим стандартам. Технические характеристики барабанов с кабелем приведены в [таблице 4](#P6779) настоящей главы.  2.2. Барабаны размещают в полувагоне: "щеками" вдоль или поперек продольной плоскости симметрии вагона; комбинированно - "щеками" вдоль и поперек вагона.  По длине вагона барабаны размещают вплотную друг к другу.  2.3. Барабаны, расположенные "щеками" вдоль полувагона ([рис. 5](#P6846) настоящей главы), размещают вплотную к деревянным упорным щитам, установленным у торцовых дверей полувагона. Размеры щита в зависимости от диаметра барабанов приведены в [таблице 5](#P6849) настоящей главы.  Примечание. Рекомендуется выбирать размер R с учетом расположения бруса на уровне центра тяжести барабана.  Щит ([рис. 6](#P6872) настоящей главы) устанавливают вплотную к торцовой двери и закрепляют проволокой диаметром 4 - 5 мм за верхние увязочные кольца или дверные петли. К щиту проволоку закрепляют гвоздями. Упорный брусок на щите должен располагаться на уровне центра тяжести барабана.  Для рассредоточения нагрузки от барабанов на люки полувагона устанавливают подкладки сечением не менее 40 x 150 мм и длиной по месту.  Барабаны, расположенные "щеками" вдоль полувагона, крепят от перекатывания одним упорным бруском, размеры которого приведены в [таблице 6](#P6878) настоящей главы.  Упорные бруски размещают вплотную к образующей барабана с противоположной от упорного торцового щита стороны и закрепляют к подкладкам четырьмя гвоздями. Длина гвоздей должна превышать высоту упорного бруска не менее чем на 50 мм.  2.4. При размещении всех барабанов "щеками" вдоль продольной плоскости симметрии полувагона, при наличии свободного пространства в середине полувагона размещают специальную упорную раму ([рис. 7](#P6894) настоящей главы).  2.5. При комбинированной погрузке барабанов ("щеками" вдоль и поперек полувагона) ([рис. 8](#P6899), [9](#P6902) настоящей главы) в средней части полувагона размещают два барабана не ниже 18-го номера "щеками" поперек вагона, которые закрепляют двумя упорными брусками 4 сечением не менее 100 x 120 мм, уложенными вплотную к "щеке" барабана.  На продольных подкладках 2 вплотную к поперечным упорным брускам 4 закрепляют распорные бруски 5 сечением не менее 100 x 120 мм. Каждый упорный и распорный брусок закрепляют четырьмя гвоздями длиной не менее 150 мм.  2.6. При размещении барабанов необходимо соблюдать требования [главы 1](#P10) настоящих ТУ, касающиеся допустимых смещений общего центра тяжести груза в вагоне. |
|  | Глава 7 раздел 1  пункт 1.1 | Масса каждой единицы техники на колесном ходу не должна превышать:   * с обрезиненными колесами при наличии исправной тормозной системы – …, при ее отсутствии – …; * со стальными колесами при наличии исправной тормозной системы – …, при ее отсутствии – … .   Высота общего центра тяжести груза над полом платформы должна быть не более … при суммарной массе единиц техники до 40 т включительно?  Высота общего центра тяжести груза над полом платформы должна быть не более … при суммарной массе единиц техники более 40 т? | Общие положения  1.1. В настоящей главе предусмотрены способы размещения и крепления в вагонах технических средств на колесном ходу (далее - единица техники) при соблюдении следующих условий:  - масса Q каждой единицы техники не должна превышать:  - с обрезиненными колесами при наличии исправной тормозной системы - 24 т, при ее отсутствии - 7 т;  - со стальными колесами при наличии исправной тормозной системы - 15 т, при ее отсутствии - 5 т;  - наветренная поверхность каждой единицы техники, размещенной в вагоне, не должна превышать 3 м2 на 1 т ее массы;  - расстояние L от плоскости, проведенной через центр  min  тяжести единицы техники параллельно поперечной плоскости  симметрии вагона, до ближайшей точки опирания единицы техники  должно быть не менее высоты ее центра тяжести от пола вагона h ,  цт  т.е. при L >= L и L >= h ;  2 1 1 цт  - расстояние В от плоскости, проведенной через центр  min  тяжести единицы техники параллельно продольной плоскости симметрии  вагона, до ближайшей точки опирания единицы техники должно быть не  менее 80% высоты ее центра тяжести от пола вагона h , т.е. при  цт  B >= B и B >= 0,8h ([рис. 1](#P6935) настоящей главы);  2 1 1 цт  - высота общего центра тяжести груза над полом платформы должна быть не более 1,7 м при суммарной массе единиц техники до 40 т включительно, не более 1,5 м при суммарной массе единиц техники более 40 т. |
|  | Глава 7 раздел 1  пункт 1.2 | Допускается ли размещение единиц техники на сцепах вагонов?  Допускается ли размещение автокранов, экскаваторов, легковых автомобилей, грузовых автомобилей, укомплектованных специальным ценным оборудованием, над местом сцепления вагонов?  При каком условии допускается погрузка единиц техники в полувагон? | Единицы техники размещают как на одиночных вагонах ([рис. 2](#P6943) - [4](#P6949), [8](#P6961) настоящей главы), так и на сцепах из них ([рис. 5](#P6952) настоящей главы).  В зависимости от массы, размеров и других конструктивных особенностей единиц техники их размещают горизонтально в один-два ряда по ширине вагона и в один-два яруса по высоте ([рис. 6](#P6955) настоящей главы), шасси грузовых автомобилей могут размещать наклонным способом ([рис. 7](#P6958) настоящей главы).  Если ширина единицы техники превышает ширину пола платформы, боковые борта платформы опускают и каждую опущенную секцию закрепляют в соответствии с требованиями [главы 1](#P10) настоящих ТУ.  В полувагонах единицы техники размещают при условии, что ширина каждой единицы менее ширины дверного проема полувагонов при открытых дверях. В отдельных случаях по согласованию с грузополучателем допускается погрузка в полувагоны единиц техники, имеющих ширину до 2700 мм.  При установке нескольких единиц техники в наклонном или горизонтальном положении между ними должны быть оставлены зазоры не менее 270 мм со стороны единицы техники, находящейся над сцеплением и не закрепленной на вагоне от продольного перемещения, и не менее 50 мм - во всех остальных случаях ([рис. 5](#P6952) настоящей главы). Минимальный зазор между нижними частями единицы техники, установленной с опорой на другую единицу техники в наклонном положении, и ее рамой (полом кузова) должен быть не менее 30 мм ([рис. 7](#P6958) настоящей главы).  Не допускается размещение автокранов, экскаваторов, легковых автомобилей, грузовых автомобилей, укомплектованных специальным ценным оборудованием, над местом сцепления вагонов. |
|  | Глава 7 раздел 1  пункты 1.3-1.4 | В каких случаях единицы техники устанавливаются на подкладки? | Единицу техники с металлическими колесами без гребней или с обрезиненными колесами при размещении на платформы устанавливают непосредственно на пол, если передаваемая ими нагрузка не превышает величин, приведенных в [таблице 1](#P6976) настоящей главы. Для колес с обрезиненными ободами или с пневматическими шинами учитывают ширину обода.  Ширину обода двойного (спаренного) колеса определяют как удвоенную ширину одной из его единиц. Центром опоры такого колеса считается его середина.  1.4. Если нагрузки, передаваемые отдельными колесами единицы техники на пол вагона, превышают величины, приведенные в [таблице 1](#P6976) настоящей главы, то под эти колеса должны быть установлены продольные деревянные подкладки (доски). Концы всех подкладок затесывают под углом 25 - 35 град. для облегчения наезда на них колес единиц техники.  Единица техники с имеющими гребни колесами при размещении на платформе устанавливается во всех случаях на продольные подкладки. Размеры подкладок в зависимости от нагрузки и расположения колес по ширине платформы приведены в [таблице 2](#P7033) настоящей главы. При этом каждое колесо в зависимости от ширины устанавливают:  - при ширине его обода до 250 мм включительно - на одну продольную подкладку;  - при ширине обода от 251 до 400 мм включительно - на две;  - при ширине обода более 400 мм - на три подкладки.  Допускается устанавливать на одну подкладку два колеса. При этом длина подкладки должна быть увеличена по сравнению с размерами, указанными в [таблице 2](#P7033) настоящей главы, не менее чем в 2 раза. Число гвоздей, которыми закрепляют каждую подкладку, принимают в зависимости от нагрузки, передаваемой обоими колесами  Для колес с пневматическими шинами автомобильного типа указанные значения допускаемой нагрузки могут быть увеличены в 2 раза.  Во всех случаях длина подкладок должна обеспечивать возможность постановки на них упорных брусков.  Подкладки закрепляют к полу платформы гвоздями диаметром 6 мм и длиной, превышающей высоту подкладки на 50 мм. Число гвоздей в зависимости от числа подкладок и передаваемых нагрузок определяется по [таблице 3](#P7069) настоящей главы. |
|  | Глава 7 раздел 1  пункты 1.5-1.7 | Какие средства используются для закрепления единиц техники? | При размещении единицы техники в вагонах ее закрепляют проволочными растяжками.  При этом при размещении единицы техники на платформах производится подклинивание колес упорными брусками, расположенными с наружных сторон или с обеих сторон колес ([рис. 2](#P6943) настоящей главы), или только растяжками, а в полувагонах - проволочными растяжками.  Каждое колесо, имеющее гребни, должно быть подклинено упорными брусками с обеих сторон во всех случаях ([рис. 9](#P7092) настоящей главы). Размеры брусков, число растяжек и нитей проволоки указаны в соответствующих пунктах настоящей главы. Упорные бруски закрепляют к полу платформы гвоздями диаметром 5 - 8 мм и длиной, превышающей высоту бруска на 50 мм.  Выбор способа установки и количества упорных брусков зависит от их размеров и числа гвоздей, которые в соответствии с требованиями [главы 1](#P10) настоящих ТУ могут быть забиты в один брусок.  Упорные бруски для подклинивания колес ([рис. 10](#P7098) настоящей главы) изготовляют в соответствии с требованиями настоящей главы.  Форма упорных брусков для случая прилегания их к колесу длинной стороной приведена на [рисунке 11](#P7101) настоящей главы.  Длина брусков должна быть больше ширины обода колеса, а сечение их устанавливается в зависимости от диаметра колеса по [таблице 4](#P7106) настоящей главы.  1.5.1. При размещении единицы техники с имеющимися на стальных колесах гребнями в зависимости от передаваемой ими нагрузки упорные бруски располагаются:  - торцовой стороной вплотную к ободу колеса ([рис. 9](#P7092) настоящей главы);  - длинной стороной поперек колес с опорой на две продольные подкладки (рис. 9а, б, в настоящей главы) при величине передающей нагрузки от 2 до 4 тс: основную, размеры которой приведены в [таблице 2](#P7033) настоящей главы, и дополнительную - такого же сечения и длиной не более 1200 мм.  При величине передаваемой нагрузки, не превышающей 2 тс, применяется форма упорных брусков, приведенная на [рисунке 12](#P7125) настоящей главы.  Поверхность таких брусков должна иметь:  - наклонную кромку шириной 30 - 40 мм, расположенную по касательной к ободу колеса, или выемку, соответствующую форме обода колеса, - для колес, имеющих нагрузку на колесо не более 2 тс;  - выемку с длиной дуги 60 - 120 мм и углублением для гребня - для колес, имеющих нагрузку от колеса более 2 тс.  Количество гвоздей, необходимое для закрепления одного упорного бруска, определяют по [таблице 5](#P7133) настоящей главы в зависимости от массы единицы техники и способа крепления брусков.  Числитель - при четырех, знаменатель - при восьми поперечных упорных брусках на единицу техники.  В случае применения скоб для закрепления одного упорного бруска при нагрузке от колеса на платформу до 3 тс требуются две скобы (рис. 9а, б настоящей главы), а при нагрузке от 3 до 4 тс - четыре скобы (рис. 9в настоящей главы). Кроме того, при нагрузке от колеса на платформу более 2 тс упорные бруски дополнительно скрепляют между собой двумя удлиненными скобами по обе стороны колеса (рис. 9б, в настоящей главы).  При размещении единицы техники со стальными колесами проволочные растяжки устанавливают в соответствии с требованиями [главы 1](#P10) настоящих ТУ.  При этом число нитей в каждой растяжке при размещении единицы техники на платформе в зависимости от массы единицы техники определяется в зависимости от принятого способа крепления упорных брусков по [таблице 5](#P7133) настоящей главы.  1.5.2. При размещении единицы техники с имеющимися на стальных колесах гребнями либо с обрезиненными колесами на платформе с открытыми бортами единица техники должна закрепляться от поперечного смещения четырьмя упорными брусками с наружной или внутренней стороны каждого колеса. При этом для колеса диаметром до 1200 мм применяют упорный брусок размером не менее 75 x 75 x 500 мм, а при большем диаметре - 150 x 220 x 700 мм ([рис. 13](#P7168), [14](#P7171) настоящей главы). При массе единицы техники до 12 т каждый упорный брусок закрепляют к полу платформы четырьмя гвоздями диаметром 6 мм, при массе единицы техники свыше 12 т до 24 т - восемью гвоздями диаметром 6 мм.  1.5.3. При размещении единицы техники со стальными колесами без гребней ее должны закреплять от поперечного смещения с наружной или внутренней стороны каждого колеса ([рис. 15](#P7176) настоящей главы) упорными брусками. Упорный брусок сечением не менее 100 x 180 мм и длиной 500 мм закрепляют к полу платформы пятью гвоздями диаметром 6 мм.  1.5.4. У единицы техники, допускаемой к размещению над сцеплением вагонов, подклинивают с двух сторон только задние колеса ([рис. 5](#P6952) настоящей главы). Число гвоздей, необходимое для закрепления одного бруска, определяют по [таблице 6](#P7182) настоящей главы.  Параллельно передним колесам с наружной или внутренней стороны на расстоянии 20 - 30 мм от их боковой поверхности при диаметре колес до 1200 мм устанавливают продольные направляющие бруски размером не менее 75 x 75 x 500 мм, а при большем диаметре колес устанавливают бруски размером 150 x 220 x 1000 мм. Каждый упорный брусок при массе единицы техники до 12 т включительно закрепляют четырьмя гвоздями (длина гвоздей должна на 50 мм превышать высоту бруска), а при массе единицы техники свыше 12 т - восемью гвоздями.  При размещении единицы техники с обрезиненными колесами проволочные растяжки устанавливают в соответствии с требованиями [главы 1](#P10) настоящих ТУ.  Один конец растяжки закрепляют за буксирные крюки, петли, полуоси задних мостов, шасси, технологические отверстия рам, а также за другие детали машин, которые не могут быть повреждены растяжкой и одновременно не вызовут срез проволочной растяжки. Другой конец растяжки закрепляют за торцовые, боковые стоечные скобы и опорные кронштейны платформ или за нижние увязочные косынки полувагона. Во всех случаях растяжки не должны касаться резиновых покрышек колес единицы техники.  При этом число нитей в каждой растяжке при размещении единицы техники на платформе в зависимости от массы единицы техники определяется:  - при креплении имеющей тормоза единицы техники с обрезиненными колесами - по [таблице 6](#P7182) настоящей главы;  - при креплении не имеющей тормозов единицы техники с обрезиненными колесами - по [таблице 7](#P7216) настоящей главы.  Единицу техники с обрезиненными колесами, установленную горизонтально на платформе, закрепляют, кроме упорных брусков, четырьмя растяжками из проволоки диаметром 6 мм ([рис. 2](#P6943) и [таблицы 6](#P7182), [7](#P7216) настоящей главы), располагаемыми по две с передней и задней сторон единицы техники и направленными в противоположные стороны. При размещении единицы техники над сцеплением вагонов закрепляют растяжками только заднюю сторону единицы техники, при этом растяжки направляют в противоположные стороны ([рис. 5](#P6952) настоящей главы). |
|  | Глава 7 раздел 1  пункт 1.8 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении единиц техники в два ряда по ширине платформы? | При размещении единиц техники в два ряда по ширине платформы каждую из них дополнительно закрепляют от поперечного перемещения упорными брусками, которые размещают с наружной или внутренней стороны к колесам и закрепляют четырьмя гвоздями длиной, превышающей толщину бруска на 50 мм.  Для предотвращения боковой качки обрессоренных единиц техники под лонжерон со стороны, обращенной к середине платформы, устанавливают деревянную подставку ([рис. 16](#P7241) настоящей главы), которую закрепляют к полу платформы под углом 45 град. двумя гвоздями длиной 200 мм. |
|  | Глава 7 раздел 1  пункт 1.9 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении единиц техники в наклонном положении на платформе или сцепе? | Размещение и крепление единиц техники в наклонном положении в вагоне или сцепе из них производят в зависимости от конструктивных особенностей таких единиц техники ([рис. 17](#P7244) - [20](#P7253) настоящей главы).  Задние борта единиц техники, за исключением установленных последними, должны быть открыты и закреплены имеющимися на них специальными цепями или проволокой ([рис. 18](#P7247) - [20](#P7253) настоящей главы).  Единицы техники-шасси ([рис. 17](#P7244) настоящей главы), кроме первой, наклонно установленной, и единиц техники, погруженных над сцеплением вагона, должны устанавливаться передней осью на специальную облегченную деревянную подставку ([рис. 21](#P7259), [22](#P7262) настоящей главы), укладываемую и закрепляемую на раме впереди стоящей единицы техники. Передняя ось этих единиц техники-шасси связывается проволокой с рамой впереди стоящей единицы техники.  Параллельно передним колесам наклонно размещенных единиц техники на расстоянии 20 - 30 мм от боковой наружной поверхности колес устанавливают продольные направляющие бруски, скрепляющие одновременно доски разгрузочных щитков сечением не менее 50 x 75 мм и длиной не менее 400 мм. Каждый из направляющих брусков закрепляют к разгрузочным щиткам четырьмя гвоздями длиной 100 - 150 мм. |
|  | Глава 7 раздел 1  пункт 1.12 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении единиц техники в наклонном положении в полувагоне? | В наклонном положении в полувагонах единицы техники массой до 3,3 т, снабженные тормозами, размещают таким же порядком, как при размещении этих единиц техники на платформах ([рис. 19](#P7250), [20](#P7253) настоящей главы).  Горизонтально установленную единицу техники закрепляют шестью растяжками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити, из них две закрепляют за буксирные крюки этой единицы и за увязочные косынки, расположенные на буферном брусе полувагона, а четыре - за полуоси заднего моста единицы техники и нижние увязочные косынки полувагона. Наклонно установленную единицу техники закрепляют четырьмя растяжками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити, увязываемыми за полуоси заднего моста единицы техники и нижние увязочные косынки полувагона.  При погрузке единиц техники в полувагоны не допускается соприкосновения покрышек колес с острыми кромками промежуточных, средних и шкворневых балок и металлическим порогом торцовой двери полувагона. |
|  | Глава 7 раздел 1  пункт 1.13 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении единиц техники поперек платформы? | При размещении поперек платформы единиц техники с тормозами массой до 2,4 т их закрепляют следующим образом ([рис. 23](#P7336) настоящей главы). Каждую единицу техники закрепляют четырьмя растяжками из проволоки диаметром 6 мм в две нити. Кроме того, каждую единицу техники подклинивают четырьмя поперечными брусками размером не менее 75 x 130 x 500 мм и четырьмя продольными брусками, размеры которых определяют согласно требованию настоящей главы.  Каждый поперечный брусок закрепляют к полу платформы двумя гвоздями длиной 200 мм, а продольный - пятью такими же гвоздями. |
|  | Глава 7 раздел 1  пункт 1.14 | Как дополнительно закрепляются стрелы автокранов? | При размещении на платформах автокранов их стрелы дополнительно закрепляют четырьмя растяжками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити, из которых две растяжки крепятся за верх стрелы и две - в средней части стрелы ([рис. 24](#P7343) настоящей главы).  В случае погрузки на одну платформу двух автокранов допускается замена двух растяжек в средней части обвязкой стрел между собой проволокой диаметром 6 мм в четыре нити ([рис. 25](#P7346) настоящей главы). В этом случае между стрелами кранов по месту устанавливается деревянная прокладка, закрепляемая к стрелам.  Стрелы и ковши экскаваторов для ограничения перемещений закрепляют четырьмя растяжками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити (по две с каждой стороны), направленные в противоположные стороны ([рис. 26](#P7351) настоящей главы). |
|  | Глава 7 раздел 2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении тракторных прицепов марки ММЗ-771Б? | Тракторные прицепы марки ММЗ-771Б размещают на платформе в следующем порядке ([рис. 27](#P7358) настоящей главы). На деревянные подкладки 6 сечением 100 x 125 x 500 мм, устанавливаемые согласно указанному [рисунку](#P7358) и закрепляемые к полу платформы пятью гвоздями диаметром 6 мм и длиной 150 мм, устанавливают четыре кузова, демонтированных с двух тракторных прицепов. На эти кузова устанавливают два прицепа в сборе, которые затормаживают ручным тормозом, в третьем ярусе размещают два шасси тракторных прицепов, кузова которых ранее были размещены в первом ярусе.  Боковые борта кузовов, в которые помещены колеса вышерасположенных прицепов, приоткрывают и закрепляют с каждой стороны к торцовым бортам прицепов проволокой диаметром 6 мм в две нити за технологические отверстия в бортах в пределах габарита погрузки.  Прицепы второго яруса закрепляют шестнадцатью растяжками 5 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей. Растяжки закрепляют одним концом за стоечные скобы платформы, другим - за кронштейны рам прицепов.  В местах соприкосновения растяжек с бортом кузова прицепа укладывают резиновые прокладки.  Дышла каждого прицепа-шасси третьего яруса закрепляют за сцепную петлю к заднему борту прицепа за прямоугольные технологические отверстия двумя растяжками 7 из проволоки диаметром 6 мм в две нити.  Гидроподъемники верхних шасси закрепляют проволокой диаметром 6 мм в две нити к раме прицепа.  2.2. Четыре прицепа марки ММЗ-771Б размещают на платформе в два яруса ([рис. 28](#P7368) настоящей главы). Первый прицеп нижнего яруса устанавливают на пол платформы в рабочем положении. Затем устанавливают второй прицеп, при этом под опорное устройство рамы подкладывают два деревянных бруска 3 размером 100 x 200 x 400 мм, которые скрепляют между собой и закрепляют к полу платформы четырьмя гвоздями диаметром 6 мм и длиной не менее 150 мм. Боковые передние борта прицепов должны быть открыты и связаны между собой проволокой диаметром не менее 4 мм. Каждый прицеп нижнего яруса закрепляется четырьмя растяжками 1 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей за раму прицепа и за боковые стоечные скобы платформы.    Каждое колесо прицепов нижнего яруса закрепляют одним продольным и одним поперечным брусками 4 размером 75 x 100 x 500 мм и закрепляют каждый к полу платформы восемью гвоздями диаметром 6 мм и длиной не менее 150 мм.  На нижний ярус прицепов размещают прицепы верхнего яруса таким образом, чтобы колеса верхних прицепов встали в кузова с открытыми бортами нижних, а прицепная часть рамы верхних прицепов при этом опиралась на торцовые борта нижних прицепов.  Каждый прицеп второго яруса закрепляют растяжками 2 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей за раму прицепа и боковые стоечные скобы платформы.  Съемные деревометаллические и металлические надставные борта каждого прицепа связывают между собой проволокой диаметром 6 мм, укладывают в задний кузов и закрепляют проволокой диаметром 6 мм в две нити за технологические отверстия кузовов. |
|  | Глава 7 раздел 3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении на платформах автомобилей массой до 3,0 т растяжками, выполненными механизированным способом, без применения упорных брусков? | Размещение и крепление на платформах автомобилей массой до 3,0 т растяжками, выполненными механизированным способом, без применения упорных брусков  3.1. Автомобили длиной до 5500 мм размещают симметрично относительно плоскостей симметрии платформы и затормаживают переключением передачи на скорость с установкой ручного тормоза в стояночное положение.  Каждый автомобиль закрепляют с помощью трех или четырех пар растяжек из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити за детали автомобиля и стоечные скобы или кронштейны платформ.  Растяжку изготавливают из двух сдвоенных нитей проволоки. Нити обводят два раза вокруг стоечной скобы (или кронштейна) платформы со свободными концами длиной не менее 300 мм, которые вплетают в растяжку с последующим механическим скручиванием ее нитей.  При закреплении автомобилей за диски колес необходимо, чтобы направления растяжек проходили через оси соответствующих колес.  Проволочные растяжки в средней их части скручивают механизированным способом специальной укруточной машинкой АС-4679 до натяжения. Калькодержателем техдокументации на укруточную машинку АС-4679 является АО "Горьковский автомобильный завод".  3.2. Два шасси автомобилей размещают горизонтально ([рис. 29а](#P7386) настоящей главы).  Три шасси автомобилей ([рис. 29б](#P7389) настоящей главы) размещают: одно - горизонтально и два - наклонно, с использованием деревянных подставок ([рис. 29в](#P7392) настоящей главы). Подставку изготавливают из двух брусков 1 размером 40 x 60 x 1040 мм, четырех досок 2 размером 75 x 180 x 270 мм, которые скрепляют между собой восемью гвоздями 3 диаметром 4 мм и длиной 100 мм и восемью гвоздями 4 диаметром 4 мм и длиной не менее 130 мм.  Каждую подставку закрепляют к раме впереди стоящей машины двумя обвязками из проволоки диаметром 4 мм в две нити.  Каждое шасси закрепляют четырьмя парами растяжек: спереди - за буксирные проушины и диски колес, сзади - за рым-болты или задние кронштейны рессор и диски колес.  Шасси, установленное горизонтально ([рис. 29б](#P7389) настоящей главы), закрепляют четырьмя парами растяжек: спереди - за буксирные проушины и диски колес, сзади - за рым-болты и задние кронштейны рессор.  Шасси, установленное наклонно, закрепляют тремя парами растяжек: спереди - за диски колес, сзади - за передние и задние кронштейны рессор.  Наклонные шасси автомобилей спереди дополнительно закрепляют за передние кронштейны рессор двумя увязками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити к рамам впереди стоящих машин.  3.3. Два автомобиля размещают горизонтально ([рис. 30](#P7402), [31](#P7405) настоящей главы).  Каждую машину закрепляют четырьмя парами растяжек: спереди - за буксирные проушины и диски колес, сзади - за задние кронштейны рессор и рым-болты. |
|  | Глава 7 раздел 4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении легковых автомобилей на двухъярусных платформах, в крытых вагонах для перевозки легковых автомобилей?  Что должны проверить уполномоченные перевозчиком лица при приеме порожних платформ к перевозке?  Допускается ли перевозить порожние и груженые вагоны для перевозки легковых автомобилей с незакрепленными колесными упорами? | 4. Размещение и крепление легковых автомобилей на двухъярусных платформах, в крытых вагонах для перевозки легковых автомобилей  Двухъярусные платформы, используемые для перевозки автомобилей ([рис. 32](#P7414) настоящей главы), отгружаются в пункты назначения, имеющие стационарные или передвижные устройства, посредством которых можно обеспечить выгрузку автомобилей своим ходом с обоих ярусов вагонов.  О наличии у грузополучателя таких устройств грузоотправитель в транспортной железнодорожной накладной (в графе "Особые заявления и отметки отправителя") обязан сделать отметку "Средства разгрузки автомобилей у грузополучателей имеются".  4.1. Двухъярусные платформы оборудованы направляющим устройством, предназначенным для самостоятельного заезда автомобилей в вагон и фиксирования их.  4.1.1. Для закрепления автомобилей от продольных и поперечных перемещений платформы оснащены инвентарными крепежными устройствами (колесными упорами), устанавливаемыми под каждое колесо погруженного автомобиля ([рис. 33](#P7421), [34](#P7424) настоящей главы).  Пол верхнего и нижнего ярусов платформы имеет щелевые отверстия, предназначенные для установки и фиксирования колесных упоров. Комплект колесного упора состоит из: корпуса 2 ([рис. 33](#P7421) настоящей главы) с двумя крючьями, входящими в прорези настила пола; рычажного поворотного прижима 1, соединенного с тягой, на которую навинчивается гайка с кольцевыми проточками 4; подпружиненной закидки 3 для фиксации упора от перемещения и выхода его из зацепления с полом.  4.1.2. На двухъярусных платформах перевозят легковые автомобили, имеющие:  - массу одной машины не более 1,65 т;  - ширину не более 1,615 м (при погрузке машин в два ряда);  - высоту центра тяжести (h ) над полом вагона не более 0,6  цт  м;  - ширину колеи (расстояние между серединами шин передних или задних колес) не менее 1,2 м;  - базу автомобиля (расстояние между осями колес) не менее 2 м;  - наветренную поверхность каждой машины с любой из боковых сторон не более 3 м2 на 1 т машины.  Соответствие автомобилей указанным требованиям устанавливает грузоотправитель.  Автомобили на нижнем и верхнем ярусах в зависимости от размеров размещают в следующем порядке:  - в один ряд по ширине платформы в каждом ярусе ([рис. 35](#P7441) настоящей главы);  - в два ряда по ширине платформы, а между несущими стойками - по одному автомобилю. При этом на верхнем ярусе размещают десять (рис. 36а настоящей главы), а на нижнем - семь автомобилей (рис. 36б настоящей главы).  На платформах, нижний ярус которых оборудован защитными сетками, автомобили устанавливают в один ряд в количестве пяти автомобилей.  Зазор между наиболее выступающими поверхностями стоящих рядом и впереди (сзади) автомобилей должен быть не менее 50 мм ([рис. 35](#P7441), [36](#P7447) настоящей главы).  Автомобили заезжают на верхний и нижний ярусы платформы или съезжают с них своим ходом через торцовую часть платформы по средней части предыдущей платформы.  При необходимости размещения на верхнем ярусе автомобилей в два ряда по ширине платформы первые два автомобиля должны въезжать по имеющимся в верхнем ярусе платформы направляющим устройствам ([рис. 37](#P7454) настоящей главы).  Автомобили, размещаемые на нижнем ярусе в два ряда по ширине, въезжают в направляющие устройства непосредственно на загружаемой платформе ([рис. 38](#P7459) настоящей главы).  4.1.3. Перед погрузкой автомобилей грузоотправитель обязан:  - откинуть в горизонтальное положение переездные площадки на нижнем и верхнем ярусах всех платформ, оставив в вертикальном положении только крайние переездные площадки платформы, загружаемой в первую очередь;  - убедиться в исправности и комплектности колесных упоров (при необходимости смазать винтовые соединения упоров) и разместить их на полу так, чтобы они не препятствовали свободному проезду автомобилей;  - установить в крайние щелевые отверстия пола на верхнем и нижнем ярусах первой загружаемой платформы со стороны неоткинутых переездных площадок необходимое число колесных упоров. При этом рычажные поворотные прижимы должны находиться в среднем рабочем положении ([рис. 33](#P7421) настоящей главы).  4.1.4. Для закрепления автомобиля необходимо в ближайшие к колесам машины щелевые отверстия установить колесные упоры, сдвинуть их по направлению от колеса и зафиксировать каждый упор подпружиненной закидкой. При этом рычажный поворотный прижим 1 должен находиться в крайнем правом или среднем рабочем положении.  Вращением гайки 4 рычажный поворотный прижим доводится вплотную к колесам автомобиля, после чего отправитель обязан проверить надежность закрепления упора, с тем чтобы исключалось его перемещение при перевозке.  4.1.5. После окончания погрузки грузоотправитель устанавливает переездные площадки в транспортное (вертикальное) положение и закрепляет их крюковыми захватами.  Передвижение вагона с откинутыми переездными площадками запрещается.  4.1.6. Перед выгрузкой автомобилей грузополучатель обязан откинуть переездные площадки в горизонтальное положение, снять колесные упоры первых выгружаемых автомобилей.  Для снятия колесного упора необходимо отвернуть гайку 4 ([рис. 33](#P7421) настоящей главы) с кольцевыми проточками на четыре-пять оборотов, поднять ее вверх до выхода из прорези и сдвинуть по направлению к колесу автомобиля, чтобы рычажный поворотный прижим 1 вышел из зацепления с колесом. Поднять вверх подпружиненную закидку 3, подать вперед колесный упор и вывести его крючья из щелевых прорезей в полу.  Колесные упоры при выгрузке последующих автомобилей снимают аналогично.  После выгрузки автомобилей грузополучатель устанавливает переездные площадки в транспортное (вертикальное) положение, а колесные упоры закрепляет на вагоне.  Для закрепления снятого колесного упора необходимо опустить гайку 4 в прорезь корпуса 2 и завернуть ее до отказа, поднять подпружиненную закидку 3, установить крючья в прорези пола, подвинуть колесный упор на себя, отпустить подпружиненную закидку, чтобы она зафиксировалась в прорези пола.  4.1.7. После выгрузки автомобилей уполномоченные перевозчиком лица, связанные с осмотром вагонов и приемом и сдачей груза, принимают от грузополучателя порожние платформы с проверкой исправности и комплектности колесных упоров, с закреплением переездных площадок в вертикальном положении крюковыми захватами.  4.2. В крытом вагоне для перевозки легковых автомобилей на нижнем и верхнем ярусах автомобили размещаются в один ряд вдоль вагона симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии вагона с максимально возможным использованием длины кузова вагона на каждом ярусе.  Зазор между автомобилями должен быть не менее 50 мм.  При погрузке легковых автомобилей на верхнем ярусе допускается их смещение к одной из крайних направляющих для исключения повреждений автомобилей и крыши вагона при открытии дверей автомобилей.  Размещение и крепление автомобилей в крытом вагоне для перевозки легковых автомобилей аналогично размещению и креплению их на двухъярусной платформе (по [пункту 4.1](#P7418), [подпунктам 4.1.1](#P7419) и [4.1.2](#P7428) настоящей главы).  4.2.1. После выгрузки грузополучатель обязан закрепить колесные упоры, закрепить и опломбировать вагоны, а в транспортной железнодорожной накладной в графе "Особые заявления и отметки отправителя" указать: "Двери и площадки закрыты, колесные упоры в количестве 48 штук исправны и закреплены".  Перевозить груженые и порожние вагоны для перевозки легковых автомобилей с незакрепленными колесными упорами, незакрепленными створками торцовых дверей и незакрепленными в транспортном (вертикальном) положении переездными площадками, а также вагоны, заторможенные ручными тормозами, запрещается. |
|  | Глава 7 раздел 4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении зерноуборочных самоходных комбайнов? | Размещение и крепление зерноуборочных самоходных комбайнов СК-6 "Колос", СК-5 "Нива" и СК-4 на платформах  Комбайны СК-6 "Колос", СК-5 "Нива" и СК-4 размещают и закрепляют на платформах в демонтированном виде. Их молотильные агрегаты размещают таким образом, чтобы ведущие колеса агрегатов находились симметрично относительно продольной плоскости симметрии платформы. Ведущие колеса агрегатов затормаживают на стояночный тормоз, а рычаг коробки передач ставят на скорость.  Под мост ведущих колес молотильного агрегата устанавливают две подставки ([рис. 39](#P7488) настоящей главы), каждую из которых закрепляют к полу платформы четырьмя гвоздями диаметром 6 мм и длиной не менее 200 мм.  Демонтированные узлы и детали комбайнов размещают и закрепляют в порядке, изложенном в настоящей главе для соответствующих марок комбайнов.  Открываемые секции продольных бортов платформы, расположенные против ведущих колес молотильных агрегатов комбайнов, открывают и закрепляют способом, установленным [главой 1](#P10) настоящих ТУ.  5.1. Комбайн СК-6 "Колос" размещают на платформе в количестве двух штук ([рис. 40](#P7497) настоящей главы). Молотильный агрегат 1 устанавливают ведомыми колесами к торцовому борту платформы. Каждое колесо молотильного агрегата подклинивают двумя упорными брусками 4 размером (140 - 160) x 300 x 400 мм, каждый из которых закрепляют к полу платформы четырьмя гвоздями диаметром 6 мм и длиной не менее 200 мм. К ведущим колесам молотильного агрегата с внутренней стороны укладывают по одному упорному бруску 10 размером (140 - 160) x 300 x 300 мм, закрепляемому к полу платформы тремя гвоздями диаметром 6 мм и длиной не менее 200 мм.  Молотильный агрегат 1 закрепляют шестью растяжками из проволоки диаметром 6 мм, из них две растяжки 7, в восемь нитей каждая, закрепляют за мост ведущих колес молотильного агрегата и за боковые стоечные скобы платформы и третью пару растяжек 8 из четырех нитей крепят за кронштейны молотильного агрегата и за боковые стоечные скобы платформы.  На полу платформы ([рис. 40](#P7497) настоящей главы) размещают и закрепляют демонтированные узлы и детали комбайнов. Под один из молотильных агрегатов укладывают левые и правые боковины копнителя и ферму; под другой агрегат укладывают выгрузные устройства, шнеки бункеров и ферму. Между агрегатами укладывают связки с запасными частями, воздухозаборники, подборщики, днища, перила, лестницы и решетки.  Подборщики, днища, связки с деталями, перила лестницы, воздухозаборники, размещенные посередине платформы, закрепляют двумя обвязками из проволоки диаметром 6 мм в две нити 11 за боковые стоечные скобы. Каждое из погрузочных мест закрепляют к полу платформы двумя гвоздями диаметром 5 мм и длиной 150 мм, загибая головки на эти детали.  5.2. Комбайны СК-5 "Нива" без навесных измельчителей размещают на платформе в количестве двух штук ([рис. 41](#P7503) настоящей главы).  Молотильный агрегат 1 устанавливают ведомыми колесами к торцовому борту платформы. При этом каждое ведомое колесо подклинивают двумя упорными брусками 5 размером (65 - 100) x 120 x 350 мм. Каждый из брусков закрепляют к полу платформы четырьмя гвоздями диаметром 6 мм и длиной 150 мм.  Каждое ведущее колесо комбайна закрепляют двумя упорными брусками 7 размером (125 - 150) x 200 x 550 мм, с внутренней стороны укладывают по одному продольному бруску 9 размером (125 - 150) x 200 x 550 мм. Каждый упорный брусок закрепляют к полу платформы четырьмя гвоздями диаметром 6 мм и длиной 200 мм.  Молотильный агрегат закрепляют шестью растяжками из проволоки диаметром 6 мм, из них две растяжки 6, каждая в шесть нитей, - за ведущий мост комбайна и за боковые стоечные скобы платформы, две растяжки, в шесть нитей каждая, со стороны ведомых колес - за раму молотильного агрегата и за торцовые скобы платформы и третью пару растяжек 8 в четыре нити - за раму комбайна и за боковые стоечные скобы платформы.  Кабину комбайна 4 устанавливают на молотильном агрегате. Переднюю часть кабины укладывают на деревянную подкладку 10 сечением 100 x 100 мм и закрепляют за подмоторную раму и хомут воздухоочистителя двумя растяжками из проволоки диаметром 6 мм в две нити.  Заднюю часть кабины закрепляют двумя болтами М-12 с контргайками за специальные кронштейны задней части молотильного агрегата.  На полу платформы ([рис. 41](#P7503) настоящей главы) размещают следующие узлы и детали комбайнов: под каждый молотильный агрегат укладывают правую и левую граблины, щиток сброса соломы, правые и левые боковины копнителя и капота, днище копнителя, палец днища (связка), вал сбрасывателя и другие детали.  Выгрузной шнек укладывают вдоль продольных бортов платформы. Между молотильными агрегатами размещают ферму в сборе, ящики с деталями, задний клапан, воздухозаборники и жалюзи.  Крепление узлов и деталей каждого комбайна к полу платформы следующее: воздухозаборник закрепляют четырьмя гвоздями диаметром 5 мм и длиной 100 мм; ферму в сборе - двумя гвоздями диаметром 5 мм и длиной 150 мм; каждую боковину копнителя и капота закрепляют одним гвоздем диаметром 6 мм и длиной 200 мм; задний клапан закрепляют двумя гвоздями диаметром 6 мм и длиной 200 мм; связки лопастей и лучей закрепляют двумя гвоздями диаметром 5 мм и длиной 150 мм и остальные погрузочные места закрепляют каждое к полу платформы двумя гвоздями диаметром 6 мм и длиной 200 мм, загибая головки на эти детали.  5.3. Комбайны СК-5 "Нива" с навесным измельчителем размещают и закрепляют на платформе ([рис. 42](#P7516) настоящей главы) аналогично комбайнам СК-5 с копнителем. Дополнительно ведомые колеса молотильных агрегатов с навешенными измельчителями с внешней стороны закрепляют двумя упорными брусками 10 размером (130 - 50) x 200 x 550 мм, каждый из которых закрепляют двумя гвоздями диаметром 6 мм и длиной не менее 200 мм.  На полу платформы размещают следующие узлы и детали комбайнов: под каждый молотильный агрегат укладывают трубу измельчителя, прицеп комбайна, щиток правый задний и другие детали.  Шнек выгрузной размещают вдоль закрытого продольного борта платформы. Между молотильными агрегатами размещают воздухозаборники, щитки (левый и правый) и жалюзи.  Крепление узлов и деталей каждого комбайна к полу платформы осуществляется в следующем порядке: трубу измельчителя закрепляют к полу платформы двумя гвоздями диаметром 5 мм и длиной 150 мм; щитки (правый и левый) закрепляют одним гвоздем диаметром 5 мм и длиной 100 мм; щиток правый задний закрепляют двумя гвоздями диаметром 5 мм и длиной 150 мм; воздухозаборник закрепляют четырьмя гвоздями диаметром 5 мм и длиной 150 мм, загибая головки на эти детали.  Шнек выгрузной закрепляют упорным бруском размером (50 - 100) x 120 x 350 мм, который закрепляют к полу платформы двумя гвоздями диаметром 5 мм и длиной 150 мм.  Жалюзи крепят к молотильному агрегату проволокой диаметром 4 мм в две нити.  Прицеп комбайна закрепляют упаковочной лентой, которую закрепляют к полу платформы двумя гвоздями диаметром 5 мм и длиной 150 мм.  5.4. Комбайны СК-4, СК-5 "Нива", СК-6 "Колос", укомплектованные жаткой шириной захвата до 5 м с наклонной камерой ([рис. 43](#P7527), [44](#P7530) настоящей главы), размещают и закрепляют на платформах.  Жатку закрепляют четырьмя проволочными растяжками диаметром 6 мм в четыре нити за верхний вал и брус режущего аппарата, а также стоечные скобы платформы.  Нижний вал со стороны наклонной камеры подклинивают двумя упорными брусками размером (90 - 110) x 150 x 300 мм. Каждый из этих брусков закрепляют тремя гвоздями диаметром 5 мм и длиной 150 мм.  Молотильный агрегат устанавливают копнителем к одному из торцовых бортов платформы.  Выгрузное устройство размещают вдоль платформы под молотильным агрегатом или у продольного борта платформы.  Воздухозаборник ([рис. 43](#P7527) настоящей главы) радиатора закрепляют с четырех сторон брусками размером не менее 50 x 100 x 300 мм. Каждый брусок закрепляют тремя гвоздями диаметром 5 мм и длиной не менее 100 мм.  Кабину комбайна СК-5 "Нива" ([рис. 44](#P7530) настоящей главы) устанавливают на пол платформы в копнитель и закрепляют четырьмя проволочными растяжками диаметром 6 мм в две нити за верхнюю часть каркаса и стоечные скобы платформы.  Каждое ведущее колесо молотильного агрегата комбайна СК-4 ([рис. 45](#P7542) настоящей главы) закрепляют двумя упорными брусками 4 размером (130 - 150) x 200 x 400 мм. Каждый из этих брусков закрепляют к полу платформы четырьмя гвоздями диаметром 6 мм и длиной не менее 200 мм.  Каждое ведомое колесо этого агрегата подклинивают двумя упорными брусками 2 размером не менее (60 - 100) x 120 x 350 мм. Каждый из этих брусков закрепляют четырьмя гвоздями диаметром 5 мм и длиной 150 мм.  Молотильный агрегат 1 закрепляют шестью растяжками из проволоки диаметром 6 мм: две растяжки 6 в четыре нити закрепляют за мост ведомых колес и боковые стоечные скобы платформы, две другие растяжки 6 в четыре нити - за мост ведущих колес и боковые стоечные скобы платформы и третью пару растяжек 3 в четыре нити - за кронштейны рамы молотильного агрегата и боковые стоечные скобы платформы.  Перила и подножки лестницы закрепляют к нижней части рамы молотильного агрегата в двух местах проволокой диаметром 6 мм в две нити.  Под наклонную камеру жаток укладывают два бруска 7 ([рис. 43](#P7527), [45](#P7542) настоящей главы) и два бруска 9 ([рис. 44](#P7530) настоящей главы) размером (90 - 100) x 150 x 300 мм, каждый из которых прибивают к полу платформы тремя гвоздями диаметром 5 мм и длиной 150 мм. |
|  | Глава 8 раздел 1  пункт 1.1 | Высота центра тяжести технических средств на гусеничном ходу над полом платформы не должна превышать …? | Технические средства на гусеничном ходу (например, тракторы, бульдозеры, кусторезы, трубоукладчики, экскаваторы роторные и цепные траншейные, одноковшовые, грузоподъемные краны) ([рис. 1](#P7568) настоящей главы) размещают и крепят при соблюдении следующих условий:  - высота центра тяжести (h ) машины над полом платформы не  цт  должна превышать 1,5 м;  - кратчайшее расстояние от крайней точки опирания гусениц  машины до направления действия центра силы тяжести машины должно  находиться в соотношении L >= 1,25h при L >= L ;  1 цт 2 1  - кратчайшее расстояние по ширине платформы от наружных кромок  гусениц до направления действия центра силы тяжести машины должно  находиться в соотношении B >= 0,8h при B >= B .  1 цт 2 1  Допускаемые значения массы машины Q и боковой наветренной  поверхности машины F (за исключением случаев, указанных в  бок  [пункте 2.3](#P7657) настоящей главы) приведены в [таблице 1](#P7578) настоящей главы.  Размещение и крепление машин, не отвечающих указанным в настоящем пункте условиям, осуществляются в соответствии с МТУ или НТУ. При разработке МТУ и НТУ должны учитываться требования настоящей главы. |
|  | Глава 8 раздел 1  пункт 1.2 | В соответствии с чем осуществляется подготовка к перевозке технических средств на гусеничном ходу? | Подготовка машин к перевозке осуществляется в соответствии с правилами перевозок автотракторной и сельскохозяйственной техники на железнодорожном транспорте и ГОСТ 26653-90 "Подготовка генеральных грузов к транспортированию". |
|  | Глава 8 раздел 1  пункт 1.4 | Чем осуществляется крепление навесного оборудования, вращающихся и смещающихся узлов, деталей технических средств на гусеничном ходу? | Перед погрузкой в процессе размещения машины на платформе грузоотправитель обязан выполнить работы, исключающие возможность смещения и разворота навесного оборудования, вращающихся и смещающихся узлов, деталей машины в процессе перевозки путем застопоривания их фиксаторами и крепления их растяжками или упорами.  Крепление навесного оборудования может выполняться, например, винтами-фиксаторами, проволочными растяжками, установкой соответствующих рукояток и выключателей в положение, обеспечивающее неподвижное состояние оборудования, либо закреплением отдельных деталей и узлов навесного оборудования с помощью прокладок, упоров, проволочных увязок и т.п. |
|  | Глава 8 раздел 1  пункт 1.5 | Как осуществляется погрузка и выгрузка технических средств на гусеничном ходу? | Погрузка и выгрузка машин на гусеничном ходу производятся грузоподъемными устройствами или своим ходом с торцовой или боковой погрузочной эстакады, оборудованной пандусом. Не допускается осуществлять заезд на платформу и съезд с нее машин при не полностью открытых вниз бортах платформы.  Для погрузки и выгрузки машин самоходом применяются металлические или деревометаллические инвентарные переездные мостки, а в местах разворота гусениц предварительно укладывают стальные листы толщиной не менее 4 мм. |
|  | Глава 8 раздел 1  пункт 1.8 | Допускается ли размещение на одной платформе технических средств на гусеничном ходу различных типов? | Разрешается размещать на одну платформу машины различных типов при условии выполнения требований [главы 1](#P10) настоящих ТУ, касающихся допускаемых смещений общего центра тяжести грузов относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии вагона. |
|  | Глава 8 раздел 1  пункт 1.9 | В пределах какого габарита погрузки разрешается грузить технические средства на гусеничном ходу? | Разрешается грузить машины в пределах льготного габарита погрузки, предусмотренного в [главе 1](#P10) настоящих ТУ. |
|  | Глава 8 раздел 2 | Какие средства используются для закрепления технических средств на гусеничном ходу на платформах? | Машины на платформах закрепляют проволочными растяжками и обвязками, упорными и распорными брусками. Бруски изготовляют из древесины хвойных и лиственных пород. Рекомендуемая форма упорных брусков показана на [рисунке 2](#P7616) настоящей главы.  Запрещается использование березы, осины, ольхи, липы и сухостойной древесины всех пород.  Крепление машин должно иметь одинаковую несущую способность в обе стороны. При разной массе установленных на платформу машин общие для соседних машин элементы крепления (например, упорные и распорные рамы) выбирают исходя из массы более тяжелой машины.  При передаче продольной нагрузки на торцовый борт платформы его необходимо подкреплять двумя короткими деревянными стойками.  Количество и длина брусков определяются в зависимости от размеров ходовых частей машины, ее массы, а также наличия на деревянном полу платформы места для их установки. Длина брусков должна обеспечивать возможность забивания необходимого количества гвоздей при соблюдении нормативных расстояний между ними в соответствии с требованиями [главы 1](#P10) настоящих ТУ.  При установке упорных и распорных деревянных брусков большее количество гвоздей забивают в бруски, расположенные вдоль вагона, задействуя для крепления возможно большее число досок настила пола. Однотипные бруски прибивают одинаковым количеством гвоздей.  Распорные конструкции из брусков в виде рам устанавливают по месту, враспор между машинами или между машиной и торцовыми бортами платформы. При невозможности прибить отдельные бруски на платформах с деревометаллическим полом распорную раму собирают с помощью строительных скоб или накладных досок толщиной не менее 25 мм и гвоздей диаметром 4,5 мм, по два гвоздя в соединение. Длина продольных распорных брусков, которые невозможно прибить к полу платформы из-за металлического листа, не должна превышать 1500 мм.  Бруски, а также основания подставок под стрелу и противовес крана, одноковшового экскаватора прибивают к полу платформы гвоздями диаметром не менее 6 мм и длиной, превышающей высоту бруска не менее чем на 50 мм. |
|  | Глава 8 раздел 3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении тракторов, бульдозеров, кусторезов? | Тракторы, бульдозеры, кусторезы размещают на платформе без подкладок симметрично относительно ее продольной плоскости симметрии ([рис. 12](#P7746) настоящей главы).  Машины массой менее 30 т закрепляют упорными брусками в продольном и поперечном направлениях в соответствии с требованиями [пунктов 2.1](#P7626) - [2.5](#P7686) настоящей главы. Сечение брусков, непосредственно примыкающих к тракам, принимают в зависимости от массы машин ([таблица 5](#P7751) настоящей главы).  Каждую машину дополнительно закрепляют растяжками из проволоки диаметром 6 мм. Параметры растяжек в зависимости от массы машины приведены в [таблице 6](#P7771) настоящей главы.  Одиночную машину массой свыше 30 т до 45 т закрепляют ([рис. 14](#P7792) настоящей главы) многооборотным креплением в соответствии с требованиями [пункта 2.8](#P7719) настоящей главы четырьмя струбцинами 3 за гусеницы и двенадцатью растяжками 2 за грузовые и буксировочные приспособления машины.  3.3. Несъемное навесное оборудование машин (отвалы кусторезов и бульдозеров и др.) опирают на специальные подставки на полу платформы ([рис. 16](#P7798) настоящей главы) или фиксируют в транспортном положении ([рис. 17](#P7801) настоящей главы).  Демонтированное навесное оборудование ([рис. 18](#P7812) настоящей главы) при размещении скрепляют между собой проволокой диаметром 6 мм в две нити и закрепляют четырьмя растяжками в четыре нити за стоечные скобы платформы в соответствии с требованиями [пунктов 2.6](#P7714) и [2.7](#P7716) настоящей главы. |
|  | Глава 8 раздел 4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении трубоукладчиков? | Тягач ([рис. 19](#P7815) настоящей главы) и демонтированное навесное оборудование трубоукладчика размещают на платформе таким образом, чтобы общий центр тяжести всего груза был расположен в соответствии с требованиями [главы 1](#P10) настоящих ТУ.  4.1. От продольного и поперечного смещений тягач трубоукладчика закрепляют брусками и растяжками в соответствии с требованиями [пунктов 2.1](#P7626) - [2.6](#P7714), [2.10](#P7740) настоящей главы. Сечение брусков, непосредственно примыкающих к гусеницам, должно быть не менее 150 x 200 мм.  Необходимое число гвоздей для брусков, обеспечивающих крепление в одном направлении, а также количество растяжек и число нитей проволоки для крепления тягача определяют по [таблице 7](#P7818) настоящей главы.  Грузовую стрелу закрепляют двумя растяжками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити. Стрелу контргруза закрепляют четырьмя, контргруз - шестью брусками. Сечение брусков 100 x 100 мм, длина - по месту. Бруски, работающие в одном направлении, закрепляют к полу двенадцатью гвоздями диаметром 6 мм. Контргруз массой более 17 т дополнительно закрепляют двумя растяжками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити. |
|  | Глава 8 раздел 5 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении многоковшовых траншейных, роторных и цепных экскаваторов? | Размещение в крепление многоковшовых траншейных, роторных и цепных экскаваторов  На платформе многоковшовые траншейные роторные и цепные экскаваторы в зависимости от их конструкции и габаритных размеров размещают:  - с неснимаемым рабочим оборудованием, опущенным на подкладки на полу платформы ([рис. 20](#P7846) настоящей главы);  - с частично отсоединенным рабочим органом, размещенным на подкладках на полу платформы ([рис. 21](#P7849) и [22](#P7852) настоящей главы);  - с полностью демонтированным навесным рабочим оборудованием, размещенным вслед за тягачом на подкладках на полу платформы ([рис. 23](#P7855) настоящей главы).  Если рабочее оборудование машины выходит за пределы торцового борта платформы более чем на 400 мм, а также при невозможности размещения машины с демонтированными деталями и узлами на одной платформе груз размещают на сцепе платформ в соответствии с [главой 10](#P8620) настоящих ТУ.  Тягачи, размещаемые по схемам [рисунков 21](#P7849) - [23](#P7855) настоящей главы, от продольных и поперечных смещений закрепляют брусками 1, 2 и растяжками 3 в соответствии с требованиями [пунктов 2.1](#P7626) - [2.6](#P7714), [2.10](#P7740) настоящей главы. Сечение брусков, непосредственно примыкающих к гусеницам, должно быть не менее 150 x 200 мм.  Количество гвоздей для крепления брусков, действующих в одном направлении, а также количество растяжек и число нитей проволоки в каждой растяжке для крепления машины или тягача, экскаватора определяют по [таблицам 2](#P7637) - [4](#P7691), [6](#P7771) - [9](#P7882) настоящей главы.  Роторный экскаватор, погруженный по схеме [рисунка 20](#P7846) настоящей главы, закрепляют от продольного и поперечного смещений десятью растяжками 3 из проволоки диаметром 6 мм в восемь нитей и брусками 1, 2, которые закрепляют к полу гвоздями диаметром 6 мм, работающими в одном направлении:  - от продольного перемещения - 100 гвоздями;  - от поперечного перемещения - 30 гвоздями.  Зачистной башмак ротора должен опираться на пол платформы, а ротор - на подкладку 4, собранную из брусков или досок толщиной не менее 40 мм, уложенную на деревянный пол вагона и прибитую к полу тремя гвоздями диаметром 6 мм. На металлический пол подкладку 4 не укладывают.  Зачистной башмак ротора ограждают с трех сторон брусками 5 сечением не менее 100 x 100 мм, каждый из которых прибивают четырьмя гвоздями диаметром 6 мм. Длина брусков устанавливается по месту в зависимости от размеров зачистного башмака.  Под ротор экскаваторов, погруженных по схемам [рисунков 23](#P7855) и [24](#P7972) настоящей главы, на платформе с деревянным полом подкладывают стальной лист 4 шириной не менее 400 мм, длиной не менее ширины ротора, толщиной 6 мм, который прибивают к полу платформы четырьмя гвоздями диаметром 6 мм.  Вплотную к ротору ([рис. 21](#P7849) и [22](#P7852) настоящей главы), а также к установленному на пол платформы опорному колесу укладывают по два поперечных и по два продольных упорных бруска 5 сечением 150 x 150 мм, длиной по месту, которые прибивают к полу вагона гвоздями диаметром 6 мм. Число гвоздей для крепления одного бруска зависит от массы рабочего органа ([таблица 10](#P7903) настоящей главы).  От продольных смещений ротор по [рисунку 23](#P7855) настоящей главы закрепляют десятью упорными брусками 1 сечением 150 x 150 мм, длиной по месту, каждый из которых прибивают к полу платформы четырнадцатью гвоздями диаметром 6 мм.  От продольного и поперечного перемещений ротор, установленный рядом с тягачом и соединенный с ним ([рис. 21](#P7849) и [22](#P7852) настоящей главы), крепят растяжками 3 из проволоки диаметром 6 мм. Число растяжек и нитей проволоки в каждой из них определяют по [таблице 11](#P7921) настоящей главы.  Ротор массой до 28 т, установленный на платформу отдельно от тягача ([рис. 23](#P7855) настоящей главы), закрепляют от продольных и поперечных смещений и опрокидывания восемнадцатью растяжками 3 из проволоки диаметром 6 мм в восемь нитей. |
|  | Глава 8 раздел 6 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении одноковшовых экскаваторов и кранов? | Размещение и крепление одноковшовых экскаваторов и кранов  Экскаваторы одноковшовые и краны в зависимости от их конструкции и габаритных размеров размещают на платформе вместе с неснимаемым или с частично демонтированным рабочим оборудованием.  Базовые части машины в сборе с поворотной платформой и ходовым оборудованием и закрепленными на ней механизмами и системами от продольных и поперечных смещений закрепляют брусками и растяжками в соответствии с требованиями [пунктов 2.1](#P7626) - [2.6](#P7714), [2.10](#P7740) настоящей главы. Сечение брусков, непосредственно примыкающих к гусеницам, должно быть не менее 150 x 200 мм.  Количество гвоздей для крепления брусков, работающих в одном направлении, а также параметры растяжек для крепления шасси и поворотной платформы одноковшовых экскаваторов и кранов определяют по [таблицам 2](#P7637) - [4](#P7691) и [12](#P7944) настоящей главы.  При поставке машин (например, с заводов-изготовителей на экспорт) в случаях, предусматривающих полное снятие рабочего оборудования, при размещении в вагоне таких машин их поворотную платформу дополнительно закрепляют растяжками из проволоки диаметром 6 мм в восемь нитей: четырьмя - со стороны противовеса и двумя - со стороны снятой стрелы.  Под хвостовую часть поворотной платформы (под противовес, если его не демонтируют) устанавливают подставку 1 в виде козел ([рис. 24](#P7972), [25](#P7975) и [28](#P7987) настоящей главы) или в виде прямоугольного колодца ([рис. 26](#P7981) и [27](#P7984) настоящей главы).  Снятый противовес машины укладывают на пол платформы и закрепляют шестью упорными брусками сечением 100 x 100 мм. Каждый брусок прибивают к полу восемью гвоздями диаметром 6 мм.  Обратную лопату экскаватора демонтируют, рукоять с лопатой укладывают ([рис. 24](#P7972) настоящей главы) на пол под стрелой и крепят четырьмя растяжками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити. Между стрелой и рукоятью укладывают брус 5 размером 150 x 150 x 750 мм, который закрепляют к рукояти увязкой из проволоки диаметром 6 мм в две нити. Стрелу обратной лопаты опускают на брус 5 и закрепляют четырьмя растяжками 4 из проволоки диаметром 6 мм в восемь нитей. При этом торцовый борт должен быть откинут. Стойку стрелы 7 экскаватора опускают и закрепляют к направляющему блоку стрелы увязкой 6 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити.  Под ковш экскаватора с рабочим оборудованием прямая лопата ([рис. 25](#P7975) настоящей главы) укладывают две деревянные подкладки размером 150 x 150 x 600 мм. Каждую подкладку закрепляют к полу платформы четырьмя гвоздями диаметром 6 мм и длиной 200 мм.  Чтобы исключить в процессе перевозки смещение рукояти прямой лопаты относительно стрелы, между стрелой и рукоятью со стороны ковша устанавливают брус 7 ([рис. 25](#P7975) - [27](#P7984) настоящей главы) размером не менее 150 x 150 x 600 мм, который крепят двумя увязками из проволоки диаметром 6 мм в две нити. Под стрелу устанавливают подставку 5 в виде козел в соответствии с требованиями [пункта 2.4](#P7666) настоящей главы.  Рукоять с прямой лопатой закрепляют за ковш и стоечные скобы платформы двумя растяжками 4 из проволоки диаметром 6 мм в восемь нитей. Стрелу и рукоять прямой лопаты закрепляют обвязкой 8 и за стрелу двумя растяжками 4 из проволоки диаметром 6 мм в восемь нитей.  6.3. Решетчатую (крановую) стрелу экскаватора и его рабочее оборудование (драглайн или грейфер) частично демонтируют. Вставку укладывают ([рис. 28](#P7987) настоящей главы) на пол платформы и закрепляют двумя растяжками 4 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити.  6.4. Снятое рабочее и сменное оборудование (грейфер, ковш драглайна, прямая лопата) укладывают на два бруса размером 150 x 150 x 600 мм и закрепляют четырьмя растяжками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити за торцовые и боковые стоечные скобы платформы. Каждый брусок закрепляют не менее чем двумя гвоздями диаметром 6 мм и длиной 200 мм.  Верхнюю часть стрелы с блоками укладывают на хвостовик стрелы или на пол платформы и закрепляют к хвостовику четырьмя растяжками из проволоки диаметром 6 мм в две нити. Стрелу закрепляют за хвостовик двумя растяжками 4 из проволоки диаметром 6 мм в восемь нитей к стоечным скобам платформы. |
|  | Глава 9 | Дайте определение понятиям:  «Среднетоннажный контейнер»;  «Крупнотоннажный контейнер»;  «Специализированный контейнер».  На каком подвижном составе перевозят универсальные среднетоннажные контейнеры?  На каком подвижном составе перевозят крупнотоннажные контейнеры?  На каком подвижном составе перевозят специализированные контейнеры? | - универсальных среднетоннажных контейнеров типоразмеров УУК-3 и УУК-3(5) массой брутто 3 т, УУК-5 и УУК-5(6) массой брутто 5 т на универсальных платформах, в полувагонах и вагонах-контейнеровозах;  - крупнотоннажных контейнеров типоразмеров 1АА и 1А массой брутто 30, 48 т, 1СС и 1С массой брутто 24 и 20, 32 т на универсальных и специализированных платформах;  - специализированных контейнеров на универсальных и специализированных платформах и в полувагонах.  Размещение универсальных среднетоннажных контейнеров на универсальных платформах, в полувагонах и вагонах-контейнеровозах  Универсальные контейнеры УУК-3, УУК-3(5), УУК-5 и УУК-5(6) размещают на открытом подвижном составе при условии полного использования полезной площади пола подвижного состава, без наличия зазоров между контейнерами, а также между контейнерами и стенками подвижного состава полными комплектами.  При этом контейнеры устанавливают дверями друг к другу. Допускается устанавливать контейнеры дверями вплотную к боковым стенкам полувагонов или к щитам контейнеровозов. Запорно-пломбировочные устройства, установленные на контейнер, должны располагаться в пределах габарита контейнера и его запорных узлов  Размещение и крепление универсальных крупнотоннажных контейнеров на универсальных специализированных платформах  На специализированной платформе, имеющей базу 9294 мм либо 9720 мм, размещают два контейнера 1CC или (и) 1C торцовыми дверями друг к другу или один контейнер типоразмеров 1AA, 1A. При установке двух груженых контейнеров типоразмеров 1CC и 1C разница их масс брутто не должна превышать 13,5 т.  Контейнеры размещают на платформе так, чтобы упорные головки, предварительно приведенные в рабочее (вертикальное) положение, вошли в отверстия фитингов, расположенные в основании контейнеров ([рис. 11](#P8073) настоящей главы).  Ответственный за погрузку работник обязан после установки контейнеров на платформу проверить через боковые отверстия фитингов правильность положения ее упорных головок.  Размещение и крепление специализированных контейнеров на универсальных платформах и в полувагонах  4.1. Контейнеры специализированные - контейнеры, предназначенные для перевозки грузов конкретных наименований, однородных по физико-химическим свойствам и условиям перевозок.  Предъявляемые к перевозке спецконтейнеры должны отвечать требованиям соответствующего стандарта либо технических условий, согласованных с МПС России в установленном порядке.  К перевозке принимаются спецконтейнеры с исправным корпусом, опорными, строповочными и запорными устройствами. На корпусе должны быть нанесены: обозначение типа спецконтейнера; наименование владельца; инвентарный номер; место, месяц и год изготовления; место, месяц и год последнего капитального ремонта; масса брутто; тара.  Загрузочные и разгрузочные люки груженых и порожних спецконтейнеров должны быть плотно закрыты крышками, исключающими высыпание, течь груза в процессе перевозки.  Перед погрузкой в вагон корпус каждого спецконтейнера и его опорные поверхности должны быть очищены от остатков груза, грязи, снега, льда и использованных ранее средств крепления (проволоки, скоб и т.д.); имеющиеся на корпусе порожнего спецконтейнера откидные или съемные стенки и крышки должны быть установлены в транспортное положение без перекосов и зазоров, зафиксированы стопорами и запорами в соответствии с его инструкцией по эксплуатации.  На универсальных платформах с деревометаллическим настилом пола в случае возможного контакта с ним спецконтейнера под опорные устройства спецконтейнера должны быть уложены подкладки из необрезных досок или горбыля толщиной не менее 25 мм, шириной 150 - 200 мм и длиной, равной ширине платформы. Каждый конец доски прибивают к полу двумя гвоздями размером 5 x 100 мм. |
|  | Глава 9 раздел 1 | Как осуществляется подготовка вагонов под перевозку контейнеров? | Перед погрузкой контейнеров пол универсальной платформы, а также опорные поверхности контейнеров должны быть тщательно очищены от мусора, а в зимнее время - от снега и льда.  В зимнее время перед погрузкой контейнеров пол универсальной платформы в местах соприкосновения с опорными поверхностями контейнеров должен быть посыпан тонким слоем (1 - 2 мм) чистого сухого песка.  Торцовые борта универсальных платформ при погрузке груженых контейнеров дополнительно закрепляют короткими деревянными стойками в соответствии с требованиями [главы 1](#P10) настоящих ТУ.  При использовании под погрузку универсальных платформ с деревометаллическим полом, имеющих превышение более чем на 10 мм уровня металлической части над деревянным настилом, необходимо производить выравнивание опорной поверхности пола продольными деревянными подкладками шириной не менее 80 мм, каждая из которых должна крепиться к полу из расчета не менее 2 гвоздей на один погонный метр подкладки. |
|  | Глава 9 раздел 2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении универсальных среднетоннажных контейнеров на универсальных платформах, в полувагонах и вагонах-контейнеровозах? | Размещение универсальных среднетоннажных контейнеров на универсальных платформах, в полувагонах и вагонах-контейнеровозах  Универсальные контейнеры УУК-3, УУК-3(5), УУК-5 и УУК-5(6) размещают на открытом подвижном составе при условии полного использования полезной площади пола подвижного состава, без наличия зазоров между контейнерами, а также между контейнерами и стенками подвижного состава полными комплектами.  При этом контейнеры устанавливают дверями друг к другу. Допускается устанавливать контейнеры дверями вплотную к боковым стенкам полувагонов или к щитам контейнеровозов. Запорно-пломбировочные устройства, установленные на контейнер, должны располагаться в пределах габарита контейнера и его запорных узлов.  2.1. Размещение контейнеров на открытом подвижном составе начинают производить от торцов вагона к центру.  2.2. При размещении в полувагонах или вагонах-контейнеровозах с обшивкой стен контейнеров типоразмеров УУК-5, УУК-5(6) длинной стороной поперек таких вагонов каждый из этих контейнеров может быть заменен двумя контейнерами типоразмеров УУК-3, УУК-3(5).  Допускается совместная погрузка контейнеров типа УУК-3 с контейнерами типа УУК-3(5). При этом последние устанавливают в середине вагона симметрично продольной и поперечной плоскостям симметрии указанного подвижного состава.  Вместе с гружеными контейнерами допускается размещать порожние при условии установки их в средней части указанного подвижного состава.  2.3. Схемы размещения среднетоннажных контейнеров приведены на [рисунках 1](#P8026) - [10](#P8061) настоящей главы. На схемах обозначены: утолщенными линиями - двери контейнеров; пунктирной линией - возможность замены одного контейнера УУК-5 (УУК-5(6)) двумя контейнерами УУК-3 (УУК-3(5)); стрелками - направление смещения контейнеров; прямоугольниками с перекрещивающимися диагоналями - контейнеры УУК-3 и УУК-3(5). |
|  | Глава 9 раздел 3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении универсальных крупнотоннажных контейнеров на универсальной платформе?  Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении универсальных крупнотоннажных контейнеров на специализированной платформе? | Размещение и крепление универсальных крупнотоннажных контейнеров на универсальных специализированных платформах  3.1. На специализированной платформе, имеющей базу 9294 мм либо 9720 мм, размещают два контейнера 1CC или (и) 1C торцовыми дверями друг к другу или один контейнер типоразмеров 1AA, 1A. При установке двух груженых контейнеров типоразмеров 1CC и 1C разница их масс брутто не должна превышать 13,5 т.  Контейнеры размещают на платформе так, чтобы упорные головки, предварительно приведенные в рабочее (вертикальное) положение, вошли в отверстия фитингов, расположенные в основании контейнеров ([рис. 11](#P8073) настоящей главы).  Ответственный за погрузку работник обязан после установки контейнеров на платформу проверить через боковые отверстия фитингов правильность положения ее упорных головок.  3.2. На специализированных платформах, имеющих базу 13 900 мм, 14 400 мм, 14 720 мм, крупнотоннажные контейнеры размещают следующими способами.  3.2.1. Три контейнера типоразмеров 1CC, 1C в любом сочетании размещают торцовыми дверями друг к другу ([рис. 12](#P8080) настоящей главы).  При погрузке трех груженых контейнеров в середине размещают контейнер с наибольшей массой брутто. При этом разница масс брутто крайних контейнеров не должна превышать 12 т. При погрузке на одну платформу порожних и груженых контейнеров их размещение на платформах допускается следующими способами:  - один порожний контейнер устанавливают между двумя гружеными контейнерами. При этом разница в массе брутто груженых контейнеров не должна превышать 11,5 т;  - один груженый контейнер устанавливают между двумя порожними контейнерами.  3.2.2. Два контейнера типоразмеров 1CC, 1C размещают в середине платформы торцовыми дверями друг к другу ([рис. 13](#P8091) настоящей главы).  При этом разница масс брутто контейнеров не должна превышать 13,5 т.  3.2.3. Один контейнер типоразмеров 1AA, 1A и один контейнер типоразмеров 1CC, 1C размещают в соответствии со схемой ([рис. 14](#P8094) настоящей главы).  При этом сочетание масс брутто контейнеров должно соответствовать данным [таблицы 1](#P8097) настоящей главы.  Один контейнер типоразмеров 1AA, 1A размещают в середине платформы ([рис. 15](#P8128) настоящей главы).  3.3. Груженые контейнеры типоразмера 1CC или 1C на универсальных платформах, имеющих внутреннюю длину 13 300 мм, размещают в следующем порядке.  В поперечной плоскости симметрии на пол платформы укладывают поперечный брусок 2 длиной 2450 мм ([рис. 16](#P8131) настоящей главы).  Брусок крепят к полу 24 гвоздями в летний период и 32 гвоздями в зимний период. Вплотную к бруску 2 размещают дверями друг к другу два контейнера. Вплотную к торцовым бортам платформы укладывают и крепят к полу восемью гвоздями каждый поперечные бруски 3 длиной, равной внутренней ширине платформы. В распор между брусками 3 и фитингами контейнеров укладывают и крепят к полу платформы четырьмя гвоздями каждый по два распорных бруска 4. Длина распорных брусков уточняется по месту. Торцовые борта платформы подкрепляют короткими стойками в соответствии с требованиями [главы 1](#P10) настоящих ТУ.  От поперечных смещений каждый контейнер закрепляют с помощью четырех распорных брусков 5 длиной не менее 400 мм. Бруски устанавливают в распор между боковыми стенками контейнера и боковыми бортами платформы, прибивая к полу платформы тремя гвоздями каждый.  Поперечное сечение брусков, применяемых для крепления контейнеров, должно быть не менее 60 x 125 мм (высота x ширина); диаметр гвоздей - 6 мм, длина гвоздей - в соответствии с требованиями [главы 1](#P10) настоящих ТУ.  Допускается взамен распорных брусков 5 крепить каждый контейнер четырьмя растяжками из проволоки диаметром 6 мм: при массе брутто контейнера до 10 т - в две нити каждая; при массе брутто до 24 т - в четыре нити ([рис. 17](#P8141) настоящей главы).  Растяжки увязывают за вторые и четвертые скобы платформы и верхние фитинги контейнера.  Допускается использовать взамен проволочных растяжек многооборотные крепежные устройства, надежность которых должна быть подтверждена в порядке, предусмотренном [главой 1](#P10) настоящих ТУ для разработки технических условий размещения и крепления груза. Ответственным за техническое состояние таких крепежных устройств является грузоотправитель. |
|  | Глава 9 раздел 4  пункт 4.2, подпункт 4.2.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении груженых/порожних специализированных контейнеров СК-1-3,4 на универсальной платформе?  Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении груженых/порожних специализированных контейнеров СК-1-3,4 в полувагоне? | Специализированный контейнер СК-1-3,4.  Контейнер ([рис. 18](#P8156) настоящей главы) представляет собой сварную металлическую емкость призматической формы.  Масса брутто контейнера - 3400 кг, масса тары - 300 кг. Конструкция спецконтейнера СК-1-3,4 разработана ВНИИПТМаш (г. Москва). Изготовитель - Верещагинский путевой ремонтно-механический завод.  В верхней части контейнера расположен люк для его загрузки или разгрузки. Крышка люка имеет резиновое уплотнение, два пломбируемых замка кулачкового типа и один клипсовый замок для затяжки люка.  Строповку спецконтейнера и его крепление в вагоне осуществляют за четыре рым-болта, расположенных по его углам.  4.2.1.1. **На универсальной платформе** груженые специализированные контейнеры СК-1-3,4 размещают в количестве 20 штук ([рис. 19](#P8164) настоящей главы).  Вплотную к торцовым бортам платформы укладывают упорные деревянные бруски 1 сечением не менее 100 x 100 мм, длиной 2700 мм. Каждый брусок прибивают к полу десятью гвоздями диаметром 6 мм, длиной 150 мм. В торцовые стоечные скобы устанавливают короткие деревянные стойки.  Спецконтейнеры, стоящие у торцовых бортов, увязывают между собой и со стоящими за ними спецконтейнерами за рым-болты увязками 2 из проволоки диаметром 5 мм в четыре нити. Эти спецконтейнеры дополнительно закрепляют растяжками 3 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей за боковые стоечные скобы платформы.  4.2.1.2. На универсальной платформе порожние спецконтейнеры размещают комплектом из 20 штук по схеме размещения груженых спецконтейнеров ([рис. 19](#P8164) настоящей главы) без дополнительного крепления торцовых бортов и укладки торцовых брусьев, без проволочных растяжек.  Увязки порожних спецконтейнеров выполняют из проволоки диаметром 5 мм в две нити.  4.2.1.3. В полувагоне груженые спецконтейнеры устанавливают в один ярус комплектом из 18 штук ([рис. 20](#P8173) настоящей главы).  Перед погрузкой вплотную к торцовым порожкам на пол полувагона устанавливают на ребро упорные бруски 1 сечением не менее 60 x 100 мм, длиной 2850 мм.  Контейнеры устанавливают от торцовых дверей к середине в два ряда по ширине вагона. Образующееся свободное пространство в середине вагона заполняют распорной рамой 3 из брусков сечением не менее 100 x 100 мм. Упорные и распорные бруски рамы соединяют строительными скобами 4 диаметром 8 мм, длиной 200 мм.  Контейнеры, установленные у торцовых дверей полувагона, соединяют между собой и с соседними контейнерами за рым-болты увязками 2 способом, аналогичным размещению контейнеров на универсальной платформе ([рис. 19](#P8164) настоящей главы).  4.1.2.4. **В полувагонах** порожние специализированные контейнеры размещают в количестве 36 штук в два яруса ([рис. 21](#P8181), [22](#P8184) настоящей главы). Контейнеры второго яруса должны быть установлены ножками в гнезда нижестоящих контейнеров.  Перед погрузкой у торцовых порожков на пол полувагона устанавливают на ребро упорный брусок 1 сечением не менее 60 x 100 мм, длиной 2850 мм. Контейнеры размещают от торцовых дверей к середине в два ряда по ширине вагона. Образующееся свободное пространство в середине вагона заполняют распорной рамой 3 из брусьев сечением 100 x 100 мм. Продольные и поперечные бруски рамы соединяют строительными скобами 4 диаметром 8 мм, длиной 200 мм.  Контейнеры второго яруса, стоящие у торцовых дверей, а при наличии промежутка - также стоящие в середине полувагона, увязывают между собой и с соседними контейнерами увязками 2 из проволоки диаметром 5 мм в четыре нити. |
|  | Глава 9 раздел 4  пункт 4.2, подпункт 4.2.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении специализированных контейнеров СК-1-3,4 ММУ в полувагоне? | Специализированный контейнер СК-1-3,4 ММУ.  Контейнер ([рис. 23](#P8194) настоящей главы) состоит из корпуса, включающего каркас, ловители для установки спецконтейнеров несколькими ярусами, опор и откидной крышки, шарнирно соединенной корпусом.  Масса брутто спецконтейнера - 7000 кг, масса тары - 540 кг.  Загрузка производится сверху при открытой крышке; разгрузка - опрокидыванием контейнера при открытой и закрепленной на корпусе крышке.  Калькодержатель - ЗАО "ПромтрансНИИпроект".  Перевозку контейнеров осуществляют в полувагонах в один ярус в количестве 9 штук ([рис. 24](#P8202) настоящей главы).  Перед погрузкой у одного торцового порожка полувагона укладывают упорный брусок 1 сечением не менее 200 x 200 мм, длиной 2850 мм. Допускается упорный брусок выполнять составным по ширине из двух частей толщиной не менее 100 мм, соединенных между собой гвоздями. Контейнеры размещают вплотную к бруску симметрично относительно продольной плоскости симметрии полувагона. Зазор между спецконтейнером и противоположным торцовым порожком заполняют набором брусков сечением не менее 100 x 200 мм, длиной 2850 мм, соединенных между собой гвоздями.  Контейнеры соединяют между собой увязками 3 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити и крепят растяжками 2 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей. |
|  | Глава 9 раздел 4  пункт 4.2, подпункт 4.2.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении груженых/порожних специализированных контейнеров СК-1-5, СК-3-5 в полувагоне? | Специализированные контейнеры СК-1-5, СК-3-5 ([рис. 25](#P8211) настоящей главы).  Строповку спецконтейнеров и их крепление в вагоне осуществляют за четыре рым-болта, расположенных по углам спецконтейнера.  Параметры и конструкция контейнеров регламентируются ГОСТ 19667 и ГОСТ 19668 и соответствуют основным параметрам универсального среднетоннажного контейнера типа УУК-5У (ГОСТ 26380).  Масса брутто специализированных контейнеров - 5000 кг, масса тары - 700 кг.  Калькодержатель документации - ЗАО "ПромтрансНИИпроект".  4.2.3.1. Груженые специализированные контейнеры перевозят в полувагонах в количестве 11 штук ([рис. 26](#P8217) настоящей главы).  Размещение контейнеров производят длинной стороной вдоль полувагона по два по ширине в направлении от торцовых дверей к середине. В середине полувагона один контейнер размещают длинной стороной поперек вагона.  Контейнеры, стоящие у дверей полувагона, соединяют между собой с соседними контейнерами за рым-болты увязками из проволоки диаметром 5 мм в четыре нити. Контейнер, стоящий в середине полувагона, соединяют за рым-болты с соседними контейнерами увязками 2 из проволоки диаметром 5 мм в две нити.  4.2.3.2. Порожние специализированные контейнеры перевозят на платформах и в полувагонах в соответствии с требованиями [раздела 2](#P8016) настоящей главы без дополнительного крепления. |
|  | Глава 9 раздел 4  пункт 4.2, подпункт 4.2.4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении груженых/порожних специализированных контейнеров КИУ-5М на универсальной платформе? | Специализированный контейнер КИУ-5М для извести.  Контейнер представляет собой жесткую сварную металлическую емкость ([рис. 27](#P8227) настоящей главы). Габаритные размеры контейнера: длина - 2110 мм, ширина - 1380 мм, высота - 1910 мм. Масса брутто - 5000 кг, масса тары - 600 кг.  В верхней части расположен загрузочный люк, на короткой торцовой стенке - разгрузочный люк. Крышки люков имеют уплотнения, пломбируемые замки кулачкового типа. Строповку контейнера и его крепление в вагоне осуществляют за четыре рым-болта.  4.2.4.1. Груженые специализированные контейнеры на универсальных платформах размещают в количестве 12 штук ([рис. 28](#P8230) настоящей главы).  Перед погрузкой вплотную к торцовым бортам платформы укладывают деревянные бруски 1 сечением не менее 100 x 100 мм, длиной 2700 мм. Каждый брусок крепят к полу 35 гвоздями диаметром 6 мм, длиной 150 мм. В торцовые стоечные скобы устанавливают короткие деревянные стойки 2. Погрузку производят в направлении от торцового борта к середине. Между группой контейнеров и бруском у противоположного торцового борта монтируют распорную раму, состоящую из одного упорного 1 и четырех распорных 3 брусков того же сечения. Каждый брусок крепят к полу платформы не менее чем четырьмя гвоздями диаметром 6 мм, длиной 150 мм. Контейнеры, стоящие у торцовых бортов, дополнительно закрепляют за рым-болты растяжками 4 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей.  4.2.4.2. Порожние специализированные контейнеры размещают на универсальных платформах в количестве 12 штук. Контейнеры размещают симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии платформы без дополнительного крепления торцовых бортов, укладки упорных и распорных брусьев и установки растяжек. |
|  | Глава 9 раздел 4  пункт 4.2, подпункт 4.2.5 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении специализированных контейнеров КРЦ-2 на универсальной платформе?  Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении специализированных контейнеров КРЦ-2 на специализированной платформе для перевозки крупнотоннажных контейнеров? | Специализированный контейнер КРЦ-2.  Габаритные размеры контейнера соответствуют типоразмеру 1C универсальных контейнеров. Масса брутто специализированного контейнера - 24 000 кг, масса тары - 4000 кг. Контейнер ([рис. 29](#P8239) настоящей главы) имеет универсальные фитинговые узлы, три загрузочных люка, находящихся на верхней плоскости контейнера, нижние разгрузочные люки, крышки с замками с пружинным прижимом.  Строповку контейнера и его крепление на подвижном составе осуществляют за верхние фитинги.  Рис. 29. Спецконтейнер КРЦ-2  (не приводится)  4.2.5.1. Размещение и крепление контейнеров на универсальной платформе производят следующим порядком ([рис. 30](#P8245) настоящей главы).  На середину платформы в ее поперечной плоскости симметрии укладывают упорный брусок 1 шириной 125 - 150 мм, высотой не менее 60 мм, длиной, равной ширине платформы. Брусок прибивают к полу платформы гвоздями диаметром 6 мм, длиной, превышающей высоту бруска на 50 мм: в летнее время - 24 гвоздями, в зимнее время - 32 гвоздями. Вплотную к поперечному бруску устанавливают два контейнера симметрично относительно продольной плоскости симметрии платформы. Вплотную к торцовым бортам платформы укладывают бруски 1, которые прибивают к полу платформы каждый восемью гвоздями диаметром 6 мм. В распор между этими брусками и фитингами контейнера устанавливают по два распорных бруска 2 сечением не менее 100 x 60 мм, которые прибивают к полу платформы каждый четырьмя гвоздями. Длину распорных брусков уточняют по месту. В торцовые стоечные скобы устанавливают короткие стойки 3.  От поперечных перемещений контейнер закрепляют четырьмя продольными распорными брусками высотой не менее 60 мм, длиной не менее 400 мм, которые устанавливают в зазор между фитингами контейнеров и боковыми бортами платформы. Ширину брусков уточняют по месту. Бруски прибивают к полу платформы каждый двумя гвоздями диаметром 6 мм.  Допускается крепить контейнеры взамен упорных и распорных брусков четырьмя растяжками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити ([рис. 31](#P8252) настоящей главы).  Растяжки увязывают за вторые и четвертые стоечные скобы платформы и отверстия в верхних фитингах контейнера.  4.2.5.2. На специализированной платформе для перевозки крупнотоннажных контейнеров размещение специализированных контейнеров КРЦ-2 осуществляется в соответствии с общими требованиями [раздела 3](#P8067) настоящей главы и схемами по [рисункам 11](#P8073) и [12](#P8080) настоящей главы. При этом на платформе должны быть размещены только груженые либо только порожние специализированные контейнеры.  Разница в массе брутто контейнеров, погруженных на платформу длиной базы 9294 или 9720 мм, должна быть не более 15 т. |
|  | Глава 9 раздел 4  пункт 4.2, подпункт 4.2.6 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении груженых специализированных контейнеров СК-2-3,2, СК-2-5 на универсальной платформе?  Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении груженых/порожних специализированных контейнеров СК-2-3,2, СК-2-5 в полувагоне? | Специализированные контейнеры СК-2-3,2, СК-2-5.  Контейнеры предназначены для перевозки концентратов руд цветных металлов (олова, цинка, меди и др.), а также других загустевающих и слеживающихся грузов. Контейнер представляет собой металлический усеченный конус со съемной крышкой, которая крепится к корпусу контейнера тремя эксцентриковыми замками ([рис. 32](#P8260) настоящей главы).  Для герметизации контейнера крышки снабжены уплотнительными резиновыми прокладками. Верх спецконтейнера имеет жесткий наружный обод с двумя диаметрально расположенными отверстиями, используемыми для строповки крюками. По всему периметру обода расположены отверстия, предназначенные для соединения контейнеров между собой с помощью штатных дугообразных скоб, а также для крепления на платформе.  Параметры контейнеров приведены в [таблице 2](#P8266) настоящей главы.  Конструкция контейнера СК-2-3,2(5) разработана институтом "Гипроникель".  4.2.6.1. На универсальной платформе груженые специализированные контейнеры размещают симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии платформы вплотную друг к другу, в два ряда по ширине платформы. При массе брутто контейнера от 4,5 до 5 т включительно на платформе размещают 12 контейнеров ([рис. 33](#P8279) настоящей главы); при массе брутто от 4,2 до 4,5 т включительно - 14 ([рис. 34](#P8282) настоящей главы); при массе брутто от 3,5 до 4,2 т включительно - 16 ([рис. 35](#P8285) настоящей главы), при массе брутто 3,5 т - 18 контейнеров ([рис. 36](#P8288) настоящей главы).  Груженые специализированные контейнеры закрепляют восемью инвентарными металлическими растяжками I и II типов ([рис. 37](#P8293), [таблица 3](#P8296) настоящей главы). При установке растяжки нижний ее крюк пропускают через боковую стоечную скобу платформы, а верхний - в отверстия обода контейнера.  Контейнеры, закрепленные инвентарными растяжками, соединяют между собой в поперечном направлении четырьмя инвентарными металлическими стяжками ([рис. 38](#P8311) настоящей главы), крюки которых пропускают через отверстия в ободах контейнеров.  Остальные контейнеры, размещенные на платформе, должны быть соединены между собой в поперечном и продольном направлениях штатными скобами ([рис. 39](#P8317) настоящей главы), устанавливаемыми в процессе погрузки.  Контейнеры, размещенные у торцовых бортов платформы, дополнительно закрепляют упорными брусками сечением не менее 100 x 100 мм, длиной 2700 мм, которые укладывают на пол платформы вплотную к нижней части контейнеров и прибивают к полу каждый десятью гвоздями диаметром 6 мм, длиной 150 мм.    При размещении на платформе 18 специализированных контейнеров допускается упорные бруски укладывать в распор между контейнерами и торцовыми бортами платформы без крепления их гвоздями. При этом торцовые борта платформы, не оборудованные клиновыми запорами, должны быть подкреплены короткими деревянными стойками.  Все инвентарные растяжки и стяжки должны иметь маркировку с указанием типа и даты последнего испытания. Маркировка проставляется на стяжной муфте. Испытание растяжек и стяжек производят растягивающей нагрузкой 5 т в течение 10 минут. Нагрузку прикладывают к крюкам растяжки или стяжки. Ответственным за прочность растяжек является грузоотправитель.  4.2.6.2. В полувагоне с торцовыми дверями груженые специализированные контейнеры размещают в один ярус комплектом из 15 штук, в два ряда по ширине вагона в шахматном порядке: в одном ряду размещают восемь контейнеров, в другом - семь ([рис. 40](#P8324) настоящей главы).  Люки и двери полувагона должны быть закрыты на запоры, запоры люков дополнительно увязаны за кронштейны проволокой диаметром 5 - 6 мм с закруткой концов с помощью воротка не менее чем на три оборота. Контейнеры устанавливают вплотную друг к другу. Верх контейнеров выравнивают, используя подкладки из досок. Крайние спецконтейнеры у дверей упирают ободом в многооборотный инвентарный упор ([рис. 41](#P8330), [42](#P8334) настоящей главы), навешиваемый на верхнюю обвязку боковых стен полувагона на уровне обода контейнера. При этом средние дверные петли на угловых стойках полувагона должны заходить внутрь упора.  При установке контейнеры N 1 и 2, N 13 и 14 соединяют с помощью скобы ([рис. 39](#P8317) настоящей главы). Контейнеры N 3 и 15 увязывают проволокой диаметром 6 мм в четыре нити через скобу и отверстие в их ободе. Взамен скобы с увязкой допускается увязка трех контейнеров в торцах полувагона проволокой диаметром 6 мм в четыре нити.  Допускается замена металлических упоров деревянными такой же длины из круглого хвойного леса толщиной в тонком конце не менее 180 - 200 мм либо бруса сечением не менее 150 x 150 мм. Упор подвешивают на торцовые двери полувагона на подвесках из проволоки диаметром от 5 до 6 мм в четыре нити на высоте от уровня пола: 900 мм - для контейнеров СК-2-3,2; 1600 мм - для контейнеров СК-2-5. Концы проволоки пропускают через лесные скобы на дверях или через отверстия в косынках угловых стоек ([рис. 43](#P8340) настоящей главы).  При отсутствии лесных скоб и косынок с отверстиями деревянный упор подвешивают аналогично металлическому с помощью подвесок ([рис. 41](#P8330), [42](#P8334) настоящей главы).  4.2.6.3. В полувагонах с торцовыми стенами, длиной кузова 12,7 м, объемом кузова от 76 до 83 м3 размещают 16 груженых специализированных контейнеров без установки торцовых упоров ([рис. 44](#P8346) настоящей главы). При этом крепление трех контейнеров в торцах полувагона производят аналогично креплению в полувагонах с дверями.  4.2.6.4. В полувагонах с торцовыми стенами, длиной кузова 12,7 м, объемом кузова 85 м3 груженые спецконтейнеры размещают аналогично [подпункту 4.2.6.3](#P8344) настоящей главы без увязки торцовых контейнеров ([рис. 45](#P8352) настоящей главы).  4.2.6.5. Порожние специализированные контейнеры и крышки к ним перевозят в полувагонах пакетами ([рис. 46](#P8359), [47](#P8362) настоящей главы).  Пакет контейнеров СК-2-3,2 формируют из 9 штук, пакет крышек к ним - из 8 штук. Пакет контейнеров СК-2-5 формируют из 5 штук, пакет крышек к ним - из 11 штук. Пакеты 1 контейнеров накрывают крышкой. Контейнеры и крышки в пакете соединяют между собой четырьмя резьбовыми стержнями диаметром 20 мм, пропускаемыми в отверстия ободов контейнеров и крышек. Допускается взамен стержней скреплять контейнеры увязками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити. Инвентарные растяжки и дугообразные скобы увязывают проволокой в отдельный пакет и укладывают на пол вагона. В полувагоне размещают 11 пакетов контейнеров СК-2-3,2 и 11 пакетов крышек к ним ([рис. 46](#P8359) настоящей главы) либо 13 пакетов контейнеров СК-2-5 и 6 пакетов крышек ([рис. 47](#P8362) настоящей главы).  Торцовые двери полувагона ограждают многооборотным металлическим упором, навешиваемым на верхнюю обвязку его боковых стенок. |
|  | Глава 9 раздел 4  пункт 4.2, подпункт 4.2.7 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении груженых специализированных контейнеров Гипроцветмета для рудного концентрата на универсальной платформе?  Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении груженых/порожних специализированных контейнеров Гипроцветмета для рудного концентрата в полувагоне? | Специализированный контейнер Гипроцветмета для рудного концентрата.  Контейнер применяют для перевозки концентратов руд цветных металлов (олова, цинка, меди и др.), а также других слеживающихся грузов. Контейнер представляет собой металлический усеченный конус без крышки ([рис. 48](#P8369) настоящей главы).  Габаритные размеры контейнера: ширина - 1630 мм, высота - 1780 мм, диаметр обода - 1495 мм. Масса брутто контейнера - 5000 кг; масса тары - 540 кг.  Верх спецконтейнера имеет жесткий наружный обод с диаметрально расположенными двумя отверстиями, используемыми для строповки крюками. По всему периметру обода расположены отверстия, предназначенные для соединения контейнеров между собой с помощью штатных дугообразных скоб, а также для крепления контейнеров на платформе.  Размещение и крепление контейнеров производится аналогично размещению специализированных контейнеров СК-2-5. |
|  | Глава 9 раздел 4  пункт 4.2, подпункт 4.2.8 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении груженых специализированных контейнеров СК-3-1,5, КШМК-5 на универсальной платформе?  Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении груженых/порожних специализированных контейнеров СК-3-1,5, КШМК-5 в полувагоне? | Специализированные контейнеры СК-3-1,5 и КШМК-5 ([рис. 49](#P8377) настоящей главы).  Габаритные размеры контейнеров: длина - 1420 мм, ширина - 1350 мм, высота - 1183 мм. Масса брутто и масса тары соответственно: СК-3-1,5 - 3000 и 400 кг; КШМК-5 - 5000 и 425 кг.  Спецконтейнеры СК-3-1,5 и КШМК-5 имеют складной каркас и деревянную обшивку. Строповку спецконтейнера и его крепление в вагоне осуществляют за четыре грузовые серьги, расположенные в середине спецконтейнера. Спецконтейнер СК-3-1,5 является модификацией спецконтейнера КШМК-5.  Масса брутто: специализированный контейнер КШМК-5 - 5000 кг, специализированный контейнер СК-3-1,5 - 3000 кг; масса тары соответственно 425 и 400 кг.  4.2.8.1. На универсальных платформах груженые специализированные контейнеры размещают в количестве от 14 до 18 штук ([рис. 50](#P8386) настоящей главы) в зависимости от суммарной массы брутто контейнеров.  До погрузки вплотную к торцовым бортам платформы укладывают деревянные бруски сечением не менее 100 x 100 мм, длиной 2700 мм. Каждый брусок прибивают к полу 20 гвоздями диаметром 6 мм, длиной 150 мм. В торцовые стоечные скобы устанавливают короткие деревянные стойки.  Погрузку производят симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии платформы. В распор между группой контейнеров и упорным брусом у торцовых бортов монтируют распорную раму из упорного и распорных брусьев. Каждый брус прибивают к полу вагона не менее чем четырьмя гвоздями диаметром 6 мм, длиной 150 мм. Общее количество гвоздей для крепления распорных рам зависит от суммарной массы брутто погруженных на платформу контейнеров ([таблица 4](#P8391) настоящей главы).  Контейнеры, стоящие у торцовых бортов, соединяют между собой увязкой из проволоки диаметром 5 мм в три нити и дополнительно закрепляют за грузовые серьги растяжками из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей.  4.2.8.2. В полувагоне груженые специализированные контейнеры размещают в количестве 16 штук ([рис. 51](#P8404) настоящей главы).  Перед погрузкой у порожка торцовых дверей на пол полувагона устанавливают на ребро упорный брусок сечением не менее 60 x 100 мм, длиной 2850 мм.  Размещение контейнеров начинают от торцовых дверей в два ряда по ширине полувагона. Зазор между группами контейнеров в середине полувагона заполняют распорной рамой из брусьев сечением не менее 100 x 100 мм. Упорные и распорные брусья рам соединяют строительными скобами диаметром 8 мм, длиной 200 мм.  4.2.8.3. Порожние специализированные контейнеры перевозят в полувагонах в сложенном виде. Грузоотправитель должен надежно закрепить элементы контейнера во избежание их развала при перевозке.  Контейнеры устанавливают вертикально в два ряда по ширине и в два яруса по высоте полувагона ([рис. 52](#P8412) настоящей главы) в количестве 96 (СК-3-1,5) или 108 (КШМК-5) штук. Контейнеры второго яруса, расположенные у торцовых дверей полувагона, закрепляют обвязкой 1 из проволоки диаметром 6 мм в две нити за верхние увязочные устройства полувагона. Обвязки фиксируют на корпусе контейнеров, пропуская их через запирающие устройства контейнера. |
|  | Глава 9 раздел 4  пункт 4.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении груженых/порожних специализированных контейнеров ПКС-2,85 на универсальной платформе?  Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении груженых/порожних специализированных контейнеров ПКС-2,85 в полувагоне? | Специализированный контейнер ПКС-2,85 для листового стекла.  Контейнер ([рис. 53](#P8420) настоящей главы) имеет жесткий металлический каркас 1 с деревянной обшивкой. Внутри контейнера установлена деревянная опора пирамидальной формы, к которой с двух сторон наклонно устанавливается листовое стекло. По бокам контейнера имеются откидные стенки 5 для загрузки и выгрузки стекла. Строповку контейнера и его крепление в вагоне осуществляют за четыре кольца 6, расположенные по углам.  Масса брутто спецконтейнера - 2850 кг, масса тары - 450 кг.  Конструкция контейнера разработана стеклозаводом "Пролетарий".  4.3.1. На универсальной платформе груженые специализированные контейнеры устанавливают в один ярус в количестве 21 штуки ([рис. 54](#P8425) настоящей главы).  Перед погрузкой контейнеров к одному торцовому борту платформы укладывают два упорных бруска 1 сечением не менее 100 x 100 мм, длиной 2700 мм. Каждый брусок прибивают к полу 30 гвоздями диаметром 6 мм, длиной 200 мм. Торцовые и крайние секции боковых бортов платформы должны быть подкреплены короткими стойками 4.  Контейнеры размещают вплотную к брусу и друг к другу. Зазор между контейнерами и противоположным торцовым бортом заполняют брусками, аналогичными брускам 1, бруски прибивают к полу гвоздями диаметром 6 мм, длиной 200 мм, общим количеством не менее 30 штук.  Контейнеры, расположенные у торцовых бортов, увязывают между собой за строповочные кольца увязками 3 из проволоки диаметром 6 мм в две нити. Контейнеры, расположенные в углах платформы, дополнительно закрепляют растяжками 2 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити.  4.3.2. На универсальных платформах порожние специализированные контейнеры размещают в один ярус в количестве 21 штуки ([рис. 54](#P8425) настоящей главы) без дополнительного крепления торцовых и крайних секций боковых бортов и установки растяжек угловых контейнеров. Увязку спецконтейнеров, стоящих у торцовых бортов, производят проволокой диаметром 6 мм в две нити.  4.3.3. В полувагоне груженые специализированные контейнеры размещают в один ярус в количестве 18 штук ([рис. 55](#P8435) настоящей главы).  Перед погрузкой к торцовым порожкам укладывают упорные бруски 1 сечением не менее 60 x 100 мм, длиной 2850 мм.  Контейнеры размещают, начиная от торцовых дверей, двумя группами в три ряда по ширине вагона. Зазор между группами контейнеров в середине вагона заполняют распорной рамой из распорных брусков 3 сечением не менее 100 x 100 мм, упорных досок 2 сечением не менее 40 x 150 мм, длиной 2850 мм, и скрепляющих досок 4 сечением не менее 25 x 150 мм, длиной 2850 мм. Скрепляющие доски на распорных брусках закрепляют гвоздями диаметром 5 мм, длиной 120 мм, по два в каждое соединение.  4.3.4. В полувагонах порожние специализированные контейнеры размещают в один ярус в количестве 19 штук без укладки брусьев у торцовых дверей и распорной рамы в середине полувагона. Контейнеры устанавливают вплотную к торцовым дверям. В середине полувагона дополнительно устанавливают один контейнер поперек вагона. |
|  | Глава 9 раздел 4  пункт 4.4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении груженых/порожних специализированных контейнеров-цистерн 1М01, 1М05 на специализированной платформе для перевозки крупнотоннажных контейнеров? | Специализированные контейнеры-цистерны 1М01, 1М05.  Контейнеры-цистерны ([рис. 56](#P8443) настоящей главы) предназначены для перевозки гептила и амила. Параметры контейнеров должны соответствовать стандартам ISO на крупнотоннажные контейнеры массой брутто 20 - 24 т. Внутри рамы контейнера-цистерны смонтирована емкость (цистерна). Изготовитель - фирма "Arbel" (Франция). Контейнеры-цистерны изготавливают в соответствии со схемой сертификации контейнеров Регистра Ллойда и Международной конвенцией по безопасным контейнерам.  Масса брутто контейнера-цистерны - 30 480 кг, масса тары: для типа 1М01 - 5600 кг, для типа 1М05 - 6300 кг. Максимальное рабочее давление - 6,12 кг/см2.  Размещение и крепление груженых и порожних контейнеров-цистерн ([рис. 57](#P8449) настоящей главы) производится на специализированных платформах для перевозки крупнотоннажных контейнеров и колесной техники модели 13-9004 исполнения 10 с металлическим полом по два контейнера-цистерны на платформе в соответствии с общими требованиями [раздела 3](#P8067) настоящей главы.  При этом:  - на платформе должны быть размещены два груженых либо два порожних контейнера-цистерны;  - контейнеры-цистерны должны быть установлены на крайние упоры платформы.  Каждый контейнер-цистерну крепят четырьмя растяжками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити, закрепляемыми за верхние фитинги и увязочные скобы платформы. |
|  | Глава 9 раздел 4  пункт 4.5 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении груженых/порожних специализированных контейнеров-цистерн ТКМГ-25 на специализированной платформе для перевозки крупнотоннажных контейнеров? | Специализированный контейнер-цистерна ТКМГ-25 предназначен для перевозки и временного хранения сжиженных углеводородных газов, относящихся ко 2-му классу опасности в соответствии с ГОСТ 19433.  Эти контейнеры-цистерны соответствуют универсальным контейнерам типоразмера 1CC и имеют следующие технические характеристики:  максимальная масса брутто, кг - 25000;  масса тары контейнера, кг - 8600;  максимальная грузоподъемность, кг - 16400;  вместимость цистерны контейнера, м3 - 24,5;  температурный диапазон эксплуатации, град. C - -50...+50.  Контейнер-цистерна ([рис. 58](#P8465) настоящей главы) представляет собой цистерну 1 с экраном теневой защиты 2, закрепленную сваркой с торцовыми рамами 3 и 4, соединенными опорными обечайками 5. Контейнер-цистерна оборудован наливной (сливной) и предохранительной арматурой, размещенной в арматурном отсеке 6.  Торцовые рамы представляют собой силовые сварные конструкции, выполненные из балок коробчатого сечения, по углам которых закреплены типовые фитинги 7, обеспечивающие подъем контейнера-цистерны, крепление его на транспортном средстве и при штабелировании аналогично универсальным контейнерам соответствующего типоразмера. В верхней части контейнера-цистерны имеется площадка обслуживания 8, в нижней - опорные площадки 9 для размещения на шасси автомобиля.  Маркировка контейнера-цистерны выполнена в соответствии с требованиями Регистра и стандарта ISO 6346:1995. Маркировочные знаки и надписи нанесены на боковой поверхности и днище контейнера-цистерны, а также на пластине для крепления табличек, приваренной на задней торцовой раме. Дополнительно на боковой поверхности контейнера-цистерны наносится краской дата последнего освидетельствования.  Контейнеры-цистерны размещают на специализированных платформах с длиной базы:  - 9294 и 9720 мм - по два груженых или два порожних;  - 13 900, 14 720 и 14 400 мм - по два или три груженых в зависимости от массы груза и грузоподъемности платформы либо три порожних.  На одной платформе должны быть погружены только груженые или только порожние контейнеры-цистерны.  При погрузке двух груженых контейнеров-цистерн их устанавливают на концевые упоры платформы. |
|  | Глава 9 раздел 4  пункт 4.6 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении груженых/порожних специализированных контейнеров СК-3-30 «Д» на специализированной платформе? | Специализированные контейнеры СК-3-30 "Д" ([рис. 59](#P8477) настоящей главы), принадлежащие РАО "Норильский никель", с внутренним объемом кузова 14,4 м3, массой брутто 30,48 т, соответствующие типоразмеру 1Д, изготавливаемые по ТУ 24.05.469-82 и ТУ 24.05.969-94, предназначены для перевозки слитков файнштейна.  Контейнер имеет смотровой люк на задней стенке с запорами, угловые фитинги по ГОСТ 20527-82, одну пару вилочных проемов, металлический пол, обшивку торцовых и боковых стенок из плоских панелей, скобы и две лестницы, расположенные на торцовых стенках по диагонали, вентиляционные устройства. Контейнер может иметь съемный тент или съемную часть крыши, которые оборудуются запорными устройствами, позволяющими с уровня земли проверять надежность их закрепления на контейнере. На полу контейнера имеется шесть неподвижных упоров для жесткого крепления слитка файнштейна в спецконтейнере.  На специализированных платформах размещают по два груженых спецконтейнера СК-3-30 "Д": на платформах с длиной базы 9720 мм контейнеры располагают по торцам платформ (над тележками) смотровыми люками наружу, а на платформах с длиной базы 14 720, 14 400 и 13 900 мм контейнеры размещают со смещением на один фитинговый упор к середине платформы смотровыми люками к середине.  Порожние контейнеры размещают на платформах с длиной базы 9720 мм в количестве четырех штук, с длиной базы 14 720, 14 400 и 13 900 мм - в количестве шести штук.  На одной платформе должны быть погружены только груженые или только порожние контейнеры. |
|  | Глава 9 раздел 4  пункт 4.7 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении груженых/порожних специализированных контейнеров СК-3ВМ на специализированной платформе?  Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении груженых/порожних специализированных контейнеров СК-3ВМ в полувагоне? | Специализированные контейнеры СК-3ВМ с внутренним объемом кузова 14,8 м3, массой брутто 10,16 т, а также спецконтейнеры 1Д, 1ДД грузоподъемностью от 10 до 12 т, имеющие один типоразмер, предназначены для перевозки взрывчатых материалов в соответствующей таре или упаковке, а также различных штучных грузов без транспортной тары.  Контейнер СК-3ВМ имеет двустворчатую дверь с эластичным уплотнением и запорными устройствами на задней торцовой стенке, угловые фитинги по ГОСТ 20527, одну пару вилочных проемов в основании по ГОСТ 18477, вентиляционные устройства с заградительной системой.  Контейнеры размещают на специализированных платформах с длиной базы:  - 9294 и 9720 мм - по четыре штуки, торцовыми дверями друг к другу,  - 14 720 и 14 400 мм - по шесть штук, торцовыми дверями внутрь вагона;  - 13 900 мм - по четыре штуки, торцовыми дверями внутрь вагона.  На одной платформе должны быть погружены только груженые или только порожние контейнеры.  В полувагонах размещают по четыре контейнера дверями внутрь.  Погруженные в один вагон контейнеры могут иметь одинаковую или различную высоту. |
|  | Глава 9 раздел 4  пункт 4.8 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении специализированных контейнеров 01636В2-00 и 001637В2-00 на сцепе двух универсальных платформ? | Специализированные контейнеры типов 01636В2-00 и 001637В2-00.  Контейнеры предназначены для перевозки специзделий, имеют трапециевидную форму, герметичны.  Характеристика контейнеров приведена в [таблице 5](#P8498) настоящей главы.  4.8.1. Контейнеры размещают на сцепе из двух универсальных платформ ([рис. 60](#P8514) настоящей главы) с использованием устройства, состоящего из двух турникетов типа ЦНИИ МПС, рабочий проект N 1943, СКБ Главмостостроя Министерства транспортного строительства, со специальными приспособлениями (проект N ПГС506.00.00.00.000, КБ п/я Р-6478, г. Новосибирск).  Турникеты устанавливают продольными упорами нижних рам в пятые от торцов сцепа пары стоечных скоб вплотную к их стенкам, обращенным к середине сцепа, при этом поперечные упоры должны находиться с внешней стороны армирующих уголков пола платформы.  Приспособление для крепления контейнеров состоит из четырех рамных балок, оборудованных винтовыми механизмами и крюками, двух коротких и четырех соединительных балок, восьми цепей.  Ответственным за техническое состояние турникетов и специальных приспособлений является грузоотправитель.  4.8.2. Перед погрузкой контейнеров с каждого турникета должны быть сняты и размещены в карманах между стойками фиксирующие пальцы верхней рамы. Верхнюю и нижнюю рамы каждого турникета с обеих сторон закрепляют фиксаторами - деревянными стойками поперечным сечением 50 x 70 мм, которые вставляют через скобы верхней рамы в поперечные упоры нижних рам. Стойки служат для того, чтобы во время погрузки контейнеров верхние рамы турникетов относительно нижних были расположены симметрично и не смещались. После окончания погрузки фиксаторы должны быть сняты.  4.8.3. На сцепе платформ размещают восемь контейнеров одного либо обоих типов в любом сочетании.  Контейнеры размещают в три яруса по высоте. При комбинированной погрузке в нижнем ярусе размещают спецконтейнеры большей длины, в верхнем - меньшей длины.  Порядок погрузки контейнеров типа 001636В2-00 и типа 001637В2-00 следующий ([рис. 60](#P8514), [61](#P8525) настоящей главы).  На штыри верхних рам турникетов устанавливают три контейнера. На них размещают две рамные балки второго яруса 1 так, чтобы каждая балка своей средней частью опустилась на штыри 2, расположенные на опорных поверхностях между стойками 4 верхних рам. Между верхней плоскостью опорной поверхности и нижней плоскостью рамной балки должен быть зазор. На контейнеры нижнего яруса укладывают четыре рамные балки 10, соединяя каждую двумя шпильками 9, четырьмя гайками 11 и четырьмя контргайками 12 с верхними рамами турникетов. На рамные балки грузят второй ярус, состоящий из трех спецконтейнеров, размещая их так, чтобы штыри 2, расположенные на рамных балках 1, вошли в отверстия на днищах контейнеров. На три контейнера второго яруса устанавливают две рамные балки 3 так, чтобы средняя часть балок находилась между стойками 4 верхних рам.  На штыри 2 рамных балок 4 устанавливают два контейнера верхнего (третьего) яруса, на которые размещают две рамные балки 11, соединив их винтовыми механизмами 6 с рамными балками 3.  На крюки балок 3 навешивают восемь цепей. Нижние концы цепей соединяют с винтовыми механизмами 6 верхних рам. После размещения и крепления контейнеров нижние рамы каждого турникета закрепляют четырьмя растяжками 12 из проволоки диаметром 6 мм в восемь нитей.  Растяжки 12 крепят за скобы нижних рам турникетов и платформ.  4.8.4. Подготовку сцепа с оборудованием для перевозки контейнеров к отправке в порожнем состоянии производят в следующем порядке ([рис. 62](#P8534) настоящей главы).  На центральный штырь 8 верхней рамы турникета укладывают рамную балку 2.  По обеим сторонам рамной балки 2 вплотную к ней устанавливают две соединительные балки 5 и за отверстия в них закрепляют каждую двумя увязками 12 из проволоки диаметром 6 мм в две нити к рамной балке 2.  На штыри 9 рамной балки 2 размещают рамную балку 3, на штыри 10 рамной балки 3, предварительно откинув винтовые механизмы, устанавливают короткую балку 4.  Винтовые механизмы рамной балки 3 опускают и укладывают на короткую балку 4 и связывают между собой увязкой 12 из проволоки диаметром 6 мм в две нити.  Четыре шпильки 6 с навинченными гайками и контргайками укладывают на ребра рамной балки 3 и привязывают к ним двумя увязками 14 из проволоки диаметром 6 мм в одну нить.  Четыре цепи 13 укладывают между ребрами рамных балок 2, 3 и крепят к ним двумя увязками 14 из проволоки диаметром 6 мм в одну нить.  Винтовые механизмы турникета опускают на вертикальные стойки верхней рамы 1 и связывают между собой каждую пару механизмов одной увязкой 12 из проволоки диаметром 6 мм в две нити.  Комплект балок 2, 3, 4, 5 закрепляют от поворота относительно вертикальной оси турникета двумя увязками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити за отверстия в верхней раме турникета и за ребра балок.  Верхнюю раму турникета 22 с размещенными на ней балками, цепями и шпильками от продольного сдвига закрепляют двумя пальцами 21. Для этого отверстия диаметром 40 мм в верхней раме 22 совмещают с отверстиями в средней раме 23, после чего в отверстия вставляют пальцы 21 и закрепляют каждый палец одной увязкой 14 из проволоки диаметром 6 мм в одну нить за скобы.  Верхнюю раму турникета 22 закрепляют четырьмя откидными фиксаторами-стяжками 20 к нижней раме 16. Фиксаторы-стяжки крепят гайками и контргайками.  Турникет с размещенными на нем приспособлениями удерживается продольными упорами 7 и четырьмя растяжками 18 из проволоки диаметром 6 мм в восемь нитей. Растяжки 18 крепят за стоечные скобы платформы и за петли 17 нижней рамы 16 турникета.  От смещения в поперечном направлении турникет удерживается поперечными упорами 15.  После окончания погрузки и крепления контейнеров либо подготовки сторон сцепа и секции продольных бортов, расположенные над тележками, должны быть закрыты и закреплены, открытые секции продольных бортов - закреплены в соответствии с требованиями [главы 1](#P10) настоящих ТУ. |
|  | Глава 9 раздел 4  пункт 4.9, подпункт 4.9.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении специализированных мягких контейнеров МК-П и МК-Л в полувагоне? | 4.9.1. Контейнеры МК-П ([рис. 63](#P8554) настоящей главы) и МК-Л ([рис. 64](#P8554) настоящей главы) типоразмеров от 0,5 до 3,0 предназначены для перевозки слабослеживающихся и неисслеживающихся сыпучих грузов; контейнеры МК-П типоразмеров 0,1 и 0,25 - для перевозки штучных грузов, упакованных в полиэтиленовые или бумажные мешки. Контейнеры изготавливаются из резинотканевых и полимерных материалов и имеют несущие проушины с металлическими кольцами либо со съемными штангами (контейнеры МК-П) либо грузовые элементы в виде металлических лент с грузовыми серьгами (контейнеры МК-Л).  Технические характеристики контейнеров типов МК-П и МК-Л приведены в [таблице 6](#P8558) настоящей главы.  Груженые контейнеры размещают в полувагонах одним штабелем, который формируют по всей площади пола полувагона одним либо двумя ярусами ([рис. 65](#P8587), [66](#P8587) настоящей главы).  Формирование штабеля начинают от дверей полувагона. Спецконтейнеры в штабеле располагают вплотную друг к другу. В случаях, когда во втором ярусе спецконтейнеры не могут заполнить всю длину кузова, их размещают двумя одинаковыми по количеству и расположению спецконтейнеров группами вплотную к дверям. Превышение общей высоты штабеля над верхней обвязкой полувагона допускается не более 400 мм, но не более 1/3 высоты контейнеров, размещенных в верхнем ярусе. Каждая пара крайних контейнеров, расположенных у торцовых дверей, вдоль вагона в верхнем ярусе должна быть связана между собой проволокой или другим видом материала, рассчитанного на усилие не менее 300 кг. |
|  | Глава 9 раздел 4  пункт 4.9, подпункт 4.9.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении специализированных мягких контейнеров МКР-М и МКР-С в полувагоне? | Контейнеры МКР-М и МКР-С (соответственно [рис. 67](#P8596), [68](#P8599) настоящей главы) предназначены для перевозки и кратковременного хранения сыпучих продуктов.  Они представляют собой емкость в виде мешка с квадратным днищем. Контейнер МКР-М изготавливается из полиолефиновой ткани, ламинированной пленкой, контейнер МКР-С - из нетканого материала на основе синтетических волокон, ламинированного пленкой или с внутренним вкладышем из пленки. Полезный объем контейнеров - 1 м3, масса брутто - 1 т, диаметр загруженного контейнера - не более 1000 мм, высота - 1300 мм.  Грузоподъемным элементом контейнера МКР-М является канат, который стягивает горловину и завязывает ее специальным узлом, контейнера МКР-С - съемные грузовые резинокордновые ленты, образующие сетку.  При разгрузке днище контейнеров разрезают.  Контейнеры ([рис. 67](#P8596) настоящей главы) размещают в полувагоне в порядке, аналогичном размещению контейнеров МК-П и МК-Л ([рис. 65](#P8587), [66](#P8587) настоящей главы).  Допускается в поперечных рядах верхнего яруса, за исключением рядов, примыкающих к дверям, размещать по два контейнера с чередованием полных и неполных рядов. |
|  | Глава 9 раздел 4  пункт 4.9, подпункт 4.9.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении специализированных мягких контейнеров МК-14-10 в полувагоне? | Специализированные мягкие контейнеры МК-14-10 (ТУ 2297-001-18858918-00) изготавливаются в химически стойком и влагозащитном исполнениях и состоят из емкости 1, силового каркаса, состоящего из продольных и поперечных лент 2 и дна 4 ([рис. 70](#P8614) настоящей главы).  Диаметр контейнера - 2400 +/- 50 мм; высота - не более 2800 мм.  Грузоподъемность контейнера - 14 т, масса тары - не более 0,07 т, полезный объем - 12 м3.  Контейнеры размещают в полувагоне в количестве 5 штук непосредственно на пол, симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии полувагона ([рис. 71](#P8617) настоящей главы). Погрузку производят от торцовых дверей к середине полувагона, причем между крайними контейнерами и торцовыми стенками (дверями) зазор не должен превышать 10 см с каждой стороны, между остальными контейнерами зазоры должны быть равными. После установки в полувагон коуши 3 контейнера вручную стягивают между собой к центру контейнера. |
|  | Глава 10 раздел 1 | Какой груз считается длинномерным?  Как должен располагаться общий центр тяжести груза и турникетных устройств?  Сколько должен составлять зазор между длинномерным грузом и попутным грузом на платформе прикрытия? | В настоящей главе предусмотрены способы размещения и крепления длинномерных грузов на сцепах, состоящих из четырехосных вагонов, с опорой на один вагон, на два вагона, в том числе с применением турникетных устройств.  Длинномерный груз и турникетные устройства размещаются таким образом, чтобы их общий центр тяжести располагался в вертикальной плоскости, проходящей через продольные плоскости симметрии вагонов сцепа.  Нагрузка на вагон от суммарной массы груза и турникетного устройства, включая комплект крепления, не должна превышать трафаретную грузоподъемность вагона.  Нагрузка на неподвижную раму турникета от суммарной массы груза и подвижных элементов турникетного устройства, включая комплект крепления, не должна превышать грузоподъемности турникета.  При применении турникетных устройств должны соблюдаться требования, изложенные в [главе 1](#P10) настоящих ТУ. |
|  | Глава 10 раздел 2  пункт 2.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении шпунтовых железобетонных свай длиной от 14 200 до 20 000 мм включительно на сцепе с опорой на один вагон? | Размещение и крепление шпунтовых железобетонных свай длиной от 14 200 до 20 000 мм включительно.  Сваи грузят на платформу с базой 9720 мм. При этом выход концов груза за концевые балки платформы в пределах, допускаемых [главой 1](#P10) настоящих ТУ норм, должен быть одинаковым. С обеих сторон платформы с таким грузом устанавливают по одной платформе прикрытия, составляя сцеп из трех платформ ([рис. 1](#P8635) настоящей главы).  2.1.1. На пол грузонесущей платформы укладывают четыре поперечные подкладки 2. При этом две крайние подкладки устанавливают на расстоянии 650 мм от торцовых бортов, а две средние - на расстоянии 2000 мм по обе стороны от середины платформы.  Поперечные подкладки 2 должны иметь высоту 220 мм, ширину опорной поверхности - не менее 250 мм и длину, равную ширине платформы. Допускается для изготовления подкладки 2 применять два бруска высотой 220 мм и шириной опорной поверхности 125 мм каждый, установленных вплотную один к другому и скрепленных четырьмя строительными скобами диаметром стержня 10 - 15 мм, по две скобы с каждой стороны.  Каждую поперечную подкладку 2 закрепляют четырьмя (по два с каждой стороны) упорными брусками 3 сечением не менее 50 x 100 мм и длиной 270 мм. Каждый брусок прибивают к полу платформы четырьмя гвоздями диаметром 5 - 6 мм, длиной не менее 100 мм.  На подкладки укладывают вплотную одна к другой шпунтовые сваи, при этом между крайними сваями и боковыми бортами платформы оставляют зазор не менее 300 мм.  2.1.2. По всей высоте штабеля сваи укладывают одна на другую без прокладок. Весь погруженный штабель свай скрепляют двумя П-образными хомутами 4 из швеллера N 20 и увязками 1 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити.  Количество увязок должно быть при длине свай:  до 15 000 мм включительно - 6 штук;  от 15 000 до 17 000 мм включительно - 8 штук;  от 17 000 до 20 000 мм включительно - 10 штук.  Увязки размещают симметрично относительно поперечной плоскости симметрии платформы следующими способами.  2.1.2.1. При креплении штабеля шестью увязками: увязки устанавливают на расстоянии 750 мм от поперечной плоскости симметрии платформы и на расстоянии не более 100 мм от каждой подкладки со стороны, обращенной к середине платформы.  2.1.2.2. При креплении штабеля восемью увязками: шесть из них размещают, как указано в [подпункте 2.1.2.1](#P8648) настоящей главы, а две - на расстоянии не менее 1350 мм от концов груза.  2.1.2.3. При креплении штабеля десятью увязками: восемь из них размещают, как указано в [подпункте 2.1.2.2](#P8649) настоящей главы, а две - на расстоянии 3000 мм от концов свеса груза.  П-образные хомуты из швеллера N 20 устанавливают на расстоянии 300 мм от крайних подкладок в направлении к середине платформы.  Хомут должен охватывать с трех сторон штабель свай, в верхней части хомут стягивают болтом диаметром 28 мм с шайбами, гайками и контргайками ([рис. 2](#P8654) настоящей главы).  Болт необходимо располагать на расстоянии не более 50 мм от груза. Допускается крепление шпунтовых свай хомутами, изготовленными из двутавровых балок, охватывающих штабель по высоте, и стягивающих болтов диаметром не менее 28 мм (с шайбами, гайками и контргайками), охватывающих штабель по ширине (сверху и снизу).  Штабель свай закрепляют четырьмя растяжками 6 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити и железнодорожными костылями 9 ([рис. 1](#P8635) настоящей главы). Каждую растяжку одним концом закрепляют за верхний болт швеллерного хомута, а другим - за боковую стоечную скобу платформы. Железнодорожные костыли прибивают на каждой подкладке по одному с обеих сторон штабеля.  2.1.3. При длине свай до 15 000 мм должны быть установлены четыре пары боковых стоек 7 ([рис. 1](#P8635) настоящей главы), а при длине свай от 15 000 до 20 000 мм - шесть пар, в порядке, предусмотренном [главой 1](#P10) настоящих ТУ. Противоположные боковые стойки попарно скрепляют проволокой диаметром 6 мм в две нити. |
|  | Глава 10 раздел 2  пункт 2.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении металлических листов длиной от 14 200 до 18 000 мм включительно, шириной не более 2700 мм и толщиной 30 мм и более на сцепе с опорой на один вагон? | Размещение и крепление металлических листов длиной от 14200 до 18000 мм включительно, шириной не более 2700 мм и толщиной 30 мм и более.  Листы размещают на платформе с базой 9720 мм поштучно или пакетами. При этом выход груза за лобовые брусья платформы в пределах допускаемой [главой 1](#P10) настоящих ТУ нормы должен быть одинаковым. На одну платформу допускается погрузка длинномерных листов только одинаковых размеров. С обеих сторон платформы устанавливают платформы прикрытия, составляя сцеп из трех платформ.  2.2.1. Листы размещают на пяти поперечных подкладках 1 толщиной не менее 150 мм, шириной 200 - 250 мм и длиной, равной ширине платформы ([рис. 3](#P8666) настоящей главы). Две подкладки размещают над шкворневыми балками, две - на расстоянии 500 - 1000 мм от торцов платформы, а пятую - посередине платформы. Каждую подкладку прибивают к полу платформы четырьмя гвоздями диаметром 6 - 8 мм, длиной 200 - 250 мм.  Допускается применение подкладок из круглого леса с нижними и верхними плоскими опорными поверхностями шириной 200 - 250 мм.  2.2.2. Пакеты листов закрепляются следующим образом: поверх груза на расстоянии 300 мм от его боковых кромок вдоль платформы укладывают восемь продольных брусков 2 (по четыре с каждой стороны пакета) сечением 50 x 100 - 150 мм, длиной 1000 - 1500 мм ([рис. 3](#P8666) настоящей главы).  На каждую пару продольных брусков 2 укладывают по одному поперечному бруску с сечением не менее 135 x 150 мм, длиной 3150 мм. Каждый поперечный брусок 3 с обеих сторон платформы прочно закрепляют за боковые стоечные скобы увязками 4 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити.  До закручивания увязок 4 сверху на листы рядом с каждым бруском крепления для уплотнения пакета листов поочередно устанавливают груз массой 3 - 5 т, снимаемый после натяжения увязок.  На поперечных брусках 3 на расстоянии 70 - 100 мм от каждого конца делают зарубки глубиной 10 - 15 мм для предотвращения соскальзывания проволочных увязок.  Допускается применение поперечных брусков из круглого лесоматериала диаметром не менее 180 мм, у которых нижнюю опорную сторону стесывают на плоскость.  Во вторые и четвертые стоечные скобы, считая от торцов платформы, устанавливают две пары коротких боковых стоек 5 в соответствии с [главой 1](#P10) настоящих ТУ. Каждую пару противоположных боковых стоек скрепляют между собой проволокой диаметром 6 мм в две нити. Против каждой боковой стойки между бортами платформы и грузом плотно устанавливают деревянные распорки шириной не менее 200 мм, высотой, равной высоте погруженного штабеля листов. Каждую распорку закрепляют к полу платформы двумя гвоздями длиной не менее 150 мм.  Пакеты листов длиной 16 000 - 18 000 мм на расстоянии 1000 мм от торцов скрепляются двумя увязками 7 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити. |
|  | Глава 10 раздел 2  пункт 2.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении грузов цилиндрической формы длиной более 14 000 мм на сцепе с опорой на один вагон? | Размещение и крепление грузов цилиндрической формы длиной более 14000 мм.  Сцеп из одной грузонесущей платформы с платформами прикрытия.  При размещении груза на сцеп из двух грузонесущих платформ используют турникетные опоры в порядке, установленном [главой 1](#P10) настоящих ТУ.  2.3.1. Размещение груза на сцеп с опорой на одну грузонесущую платформу ([рис. 4](#P8680) настоящей главы) осуществляется на двух поперечных подкладках 2.  Допускаемые в этом случае масса и диаметр груза, а также минимальная высота подкладок в зависимости от его длины приведены в [таблице 1](#P8685) настоящей главы.  При наличии выступающих частей диаметр груза определяют по наиболее удаленному месту от продольной плоскости симметрии груза ([рис. 5](#P8723) настоящей главы).  Расстояние от середины грузонесущей платформы до конца груза с каждой стороны должно быть не более половины длины груза.  2.3.2. Применяемые поперечные деревянные подкладки должны быть шириной не менее 200 мм, длиной, равной ширине платформ между продольными бортами.  Каждую подкладку закрепляют к полу платформы восемью гвоздями длиной, превышающей высоту подкладки на 50 мм. Допускается дополнительное крепление подкладки с помощью продольных упоров сечением 50 x 100 мм, по два упора с каждой стороны подкладки, располагаемых симметрично на расстоянии 0,5 - 1,0 м относительно продольной плоскости симметрии платформы. Каждый упор закрепляют к полу платформы четырьмя гвоздями длиной, превышающей высоту упора на 50 мм.  2.3.3. На каждую подкладку вплотную к грузу с обеих сторон и к продольным бортам платформ укладывают боковые упорные бруски шириной не менее 200 мм ([рис. 6](#P8728) настоящей главы).  Каждый упорный брусок закрепляют к подкладке двумя шпильками (болтами) М14-20 или восемью гвоздями длиной, превышающей высоту брусков и подкладки на 50 мм. Такие бруски в местах контактирования с грузом должны иметь выемку, соответствующую очертанию поверхности груза.  Высота брусков в зависимости от диаметра груза приведена в [таблице 2](#P8734) настоящей главы.  2.3.4. Груз закрепляют не менее чем тремя обвязками 3 ([рис. 4](#P8680) настоящей главы) из полосовой стали с винтовыми натяжными устройствами, сечение каждого элемента которых должно быть не менее сечения полосы в обвязке. Обвязки располагают равномерно по длине груза.  Вместо обвязки из полосовой стали могут применяться обвязки из проволоки диаметром 6 мм. Характеристика крепления в зависимости от массы груза приведена в [таблице 3](#P8750) настоящей главы.  Расстояние от обвязки до торца груза должно быть не менее половины диаметра груза.  Кроме обвязок груз закрепляют четырьмя растяжками 1 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити - при массе груза до 10 т, в шесть нитей - при массе груза от 10,1 до 20 т и в восемь нитей - при массе груза от 20,1 до 30 т ([рис. 4](#P8680) настоящей главы).  Обвязки, а также растяжки закрепляют только за стоечные скобы, не допуская опирания их на борт, а у платформ постройки после 1971 года - за внутренние увязочные устройства, расположенные вдоль продольных бортов. При этом должны выполняться требования обеспечения сохранности бортов платформ от повреждения, предусмотренные в [главе 1](#P10) настоящих ТУ. |
|  | Глава 10 раздел 2  пункт 2.4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных двухветвевых колонн длиной до 15 000 мм включительно на сцепе с опорой на один вагон? | Размещение и крепление железобетонных двухветвевых колонн длиной до 15000 мм включительно ([рис. 7](#P8775) настоящей главы).  Груз размещают на сцепе из двух платформ в два ряда по ширине и до пяти ярусов по высоте погрузки в зависимости от длины и веса колонн.  Высота груза над полом платформы не должна превышать 2900 и 3000 мм при суммарной ширине двух колонн соответственно 2800 и 2600 мм и совмещении в одной вертикальной плоскости внутренних кромок каждой колонны и продольной оси платформы.  Общая масса колонн должна быть не более 65 т. При этом общий центр тяжести груза должен находиться на расстоянии не более 150 мм от середины платформы в сторону свеса.  Погрузку колонн шириной до 1300 мм включительно производят на платформу с закрытыми продольными бортами. При ширине колонн 1400 мм продольные борта платформы должны быть опущены и закреплены согласно требованиям [главы 1](#P10) настоящих ТУ.  Колонны нижнего яруса грузят на две поперечные подкладки 1 сечением не менее 200 x 200 мм, укладываемые над шкворневыми балками платформы. Колонны каждого следующего яруса располагают на двух поперечных прокладках 2 сечением не менее 100 x 200 мм.  В каждом ярусе колонны скрепляют между собой за монтажные петли поперечными увязками 3 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити.  Колонны нижнего яруса закрепляют в продольном направлении четырьмя парами продольных растяжек 4 из проволоки 6 мм в восемь нитей каждая, а верхнего и второго сверху ярусов - в каждом направлении двумя парами таких же растяжек.  Продольные растяжки, в зависимости от длины колонн и расположения на них монтажных петель, закрепляют за опорные кронштейны с торцовой стороны платформы и за боковые стоечные скобы.  Дополнительно колонны верхнего яруса закрепляют двумя парами поперечных растяжек 5 из проволоки 6 мм в четыре нити каждая за ближайшие боковые стоечные скобы. |
|  | Глава 10 раздел 2  пункт 2.5 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении конических опор контактной сети длиной от 12 800 до 15 000 мм включительно на сцепе с опорой на один вагон? | Размещение и крепление конических опор контактной сети длиной 12 800 - 13 600 мм включительно ([рис. 8](#P8789) настоящей главы).  Опоры размещают на сцепе из двух полувагонов и размещенной между ними одной промежуточной платформы прикрытия.  2.5.1. Опоры грузят в каждый полувагон в пять ярусов по высоте и в пять рядов по ширине. В штабеле все опоры размещают основаниями в сторону закрытых торцовых дверей.  Каждый штабель ограждают четырьмя парами боковых стоек 2. Противоположные стойки скрепляют между собой проволокой диаметром 6 мм в две нити.  2.5.2. Первый ярус опор укладывают на две подкладки 5, которые размещают над шкворневыми балками полувагона. Последующие ярусы опор разделяют между собой прокладками 1.  Толщина подкладок и прокладок, на которых размещают основания опор, должна быть не менее 40 мм, а толщина подкладок и прокладок, на которые укладывают вершины опор, - не менее 250 мм.  2.5.3. Основания двух опор пятого яруса, расположенных у боковых стоек, укрепляют с наружных сторон клиньями 6 ([рис. 8](#P8789) настоящей главы) толщиной 40 мм, каждый из которых прибивают к прокладке тремя гвоздями длиной 100 - 120 мм.  Над прокладками со стороны вершин на опоры укладывают по одному поперечному бруску 4 ([рис. 8](#P8789) настоящей главы) сечением не менее 100 x 200 мм, который в четырех местах между опорами скрепляют с прокладкой проволокой диаметром 6 мм в две нити.  2.5.4. На утолщенных подкладках, прокладках и верхнем поперечном бруске в местах их соприкосновения с опорами делают выемки глубиной до 50 мм согласно [рисунку 9](#P8800) настоящей главы.  Подкладка и прокладка (рис. 9 а, б настоящей главы) могут быть изготовлены из бруска 1 сечением не менее 150 x 200 мм и длиной 2870 мм (в том числе с необрезными боковыми кромками) и упорных клиньев 2 сечением не менее 50 x 200 мм ([рис. 10](#P8807) настоящей главы).  Верхний поперечный брусок (рис. 9в настоящей главы) может быть изготовлен из бруска 3 сечением не менее 50 x 200 мм и длиной 2800 мм и упорных клиньев 2 сечением не менее 50 x 200 мм ([рис. 10](#P8807) настоящей главы).  Упорные клинья 2 закрепляют к бруску 1 гвоздями длиной 120 мм и диаметром 5 мм (по четыре гвоздя в каждый клин). Гвозди следует забивать в предварительно просверленные в упорных клиньях отверстия диаметром не более 5 мм. Отверстия должны располагаться на расстоянии не менее 50 мм от краев верхней плоскости упорного клина. Допускается использование бруса 1, составного по толщине из двух частей, при этом минимальная толщина одной из частей должна быть 50 мм. Составные части бруса соединяют между собой 20 гвоздями длиной 150 мм и диаметром 6 мм. Гвозди забивают в отверстия, предварительно просверленные в составной части, имеющей меньшую толщину.  Каждый упорный клин 2 закрепляют к бруску 3 четырьмя гвоздями длиной 100 мм и диаметром 5 мм, с предварительным сверлением отверстий под гвозди. |
|  | Глава 10 раздел 3  пункт 3.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении рельсов длиной 25 000 мм с болтовыми отверстиями на сцепе с опорой на два вагона? | Размещение и крепление рельсов длиной 25000 мм с болтовыми отверстиями.  Рельсы размещают на сцепы из двух платформ ([рис. 11](#P8817) настоящей главы) в следующем порядке.  3.1.1. До погрузки рельсов на каждую платформу сцепа на расстоянии 2600 мм от поперечной плоскости симметрии платформы укладывают подкладки 1, 5.  Подкладка 1 может состоять из одного деревянного бруса размером 150 x 250 x 2700 мм или быть составной из двух брусков сечением 145 x 135 мм, уложенных в пазы из трех отрезков швеллера N 30 ([рис. 12](#P8823) настоящей главы), два из которых размещают по концам подкладки, а один - в середине.  Подкладка 5 может состоять из одного бруса размером 145 x 250 x 2700 мм или быть составной из двух брусков размером 140 x 135 x 2700 мм ([рис. 13](#P8828) настоящей главы).  Сверху на поверхность подкладки 5 прибивают 15 гвоздями длиной 100 мм металлическую накладку размером 4 x 150 x 2700 мм. Вместо деревянной подкладки 5 может применяться рельс Р50, укладываемый на четыре рельсовые подкладки КБ-50 ([рис. 14](#P8833) настоящей главы), или шахтная стойка, размещаемая на четырех рельсовых подкладках КБ-65 ([рис. 15](#P8833) настоящей главы).  При этом высота подкладки 5 не должна превышать высоту подкладки 1.  Рабочая поверхность подкладки 5 должна быть обильно смазана соответствующей смазкой для повышения скольжения.  Каждую подкладку 1, 5 для предотвращения продольного перемещения груза закрепляют четырьмя упорными брусками 11 сечением не менее 50 x 150 x 270 мм. Каждый брусок закрепляют к полу платформы пятью гвоздями длиной не менее 100 мм.  3.1.2. На подкладки укладывают в порядке, установленном [главой 3](#P4334) настоящих ТУ, первый ярус рельсов, который скрепляют посередине погрузки увязкой 12 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей. Число рельсов в ярусах указано в [таблице 4](#P8843) настоящей главы.  В подкладки 1 с обеих сторон на расстоянии 5 - 7 мм от подошвы крайних рельсов яруса забивают по два железнодорожных костыля 8.  На рельсы первого яруса размещают на равном расстоянии от подкладок 1, 5 две утолщенные прокладки 2 размером 200 x 200 x 2700 мм. Эти прокладки могут быть составными из двух брусков сечением 200 x 100 мм каждый, при условии скрепления их между собой двумя увязками из проволоки диаметром 6 мм в две нити ([рис. 16](#P8866) настоящей главы). По граням брусков на расстоянии 100 - 200 мм от торцов делают зарубки глубиной 30 - 40 мм для закрепления растяжек.  На утолщенные прокладки размещают второй, третий и четвертый ярусы рельсов. Между ярусами устанавливают прокладки 7 с сечением 25 x 100 мм в одной вертикальной плоскости с соответствующей утолщенной прокладкой 2. После размещения второго яруса рельсов его закрепляют восемью железнодорожными костылями 8 и двумя растяжками 10. Железнодорожные костыли 8 забивают в прокладки 2 по два с каждой стороны на расстоянии 5 - 7 мм от подошвы крайних рельсов яруса. Каждая растяжка 10 охватывает ярус рельсов и крепится за стоечную скобу, расположенную между подкладкой 1 и прокладкой 2. Растяжки 10 изготавливают из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей.  Три верхних яруса рельсов связывают между собой располагаемыми равномерно по всей длине штабеля четырьмя увязками 6 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей.  3.1.3. На верхний ярус рельсов над прокладками укладывают деревянные накладки 4 сечением 50 x 150 мм с выемками по торцам для закрепления увязок 3.  Все ярусы рельсов увязывают между собой двумя увязками 3 из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей, которые закрепляют на выемках накладок 4 и пропускают под нижним ярусом рельсов. При этом проволочные нити увязок размещают по обеим сторонам утолщенных прокладок 2.  3.1.4. Торцы рельсов в трех верхних ярусах увязывают в порядке, предусмотренном [главой 3](#P4334) настоящих ТУ, увязкой 13 из проволоки диаметром 6 мм в две нити; в нижнем ярусе - увязкой 13 из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити, пропущенной через болтовые отверстия двух крайних рельсов и скрученной посередине.  На платформе, где второй ярус рельсов не закреплен растяжками 10, утолщенную прокладку 2 закрепляют четырьмя растяжками 9 из проволоки диаметром 6 мм в восемь нитей за средние боковые стоечные скобы платформы.  Средние секции бортов платформ сцепа при отсутствии клиновых запоров закрепляют короткими деревянными стойками круглого сечения. В две пары средних боковых скоб платформы, за которые закрепляют растяжки 9, а также на платформах с металлическими бортами, оборудованными клиновыми запорами, стойки не ставить.  Применяемые подкладки и прокладки должны соответствовать требованиям, предъявляемым к пиломатериалам не ниже третьего сорта по ГОСТ 8486-86, ГОСТ 2695-83. Применять для крепления рельсов костыли, бывшие в употреблении, запрещается. |
|  | Глава 10 раздел 3  пункт 3.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении рельсов длиной 25 000 мм без болтовых отверстий на сцепе с опорой на два вагона? | Размещение и крепление железнодорожных рельсов длиной 25 000 мм без болтовых отверстий.  Размещение и крепление рельсов производят порядком, аналогичным для рельсов, имеющих болтовые отверстия.  При этом для закрепления пакета рельсов применяют восемь рельсов с односторонними отверстиями или четыре рельса с двусторонними отверстиями. Рельсы с двусторонними болтовыми отверстиями укладывают по одному с каждой стороны второго и третьего ярусов, а рельсы с односторонними отверстиями - по два с каждой стороны яруса отверстиями в разные стороны со смещением относительно друг друга на одно отверстие. Рельсы второго и третьего ярусов увязывают по торцам проволокой диаметром 6 мм в две нити с закреплением концов за болтовые отверстия крайних рельсов. |
|  | Глава 10 раздел 4  пункт 4.1 | Из каких частей состоит турникетная опора? | Каждая турникетная опора турникета состоит из трех рам: подвижных верхней 1 и промежуточной 2 и неподвижной нижней 3. |
|  | Глава 10 раздел 4  пункт 4.1, подпункт 4.1.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении центрифугированных конических стоек длиной 22,6 и 26 м, диаметром основания 650 мм на сцепах платформ с применением универсальных турникетов типа Минэнерго? | Турникет типа Минэнерго (шифр 101.01/1 литера "А") состоит из двух турникетных опор и комплектов крепления, конструкция которых зависит от типа перевозимого длинномерного груза.  Для размещения и крепления длинномерных конструкций в зависимости от их конфигурации используют различные комплекты крепления такого турникета.  К железнодорожной платформе каждую турникетную опору закрепляют с помощью упоров ([рис. 17](#P8901) настоящей главы): продольных винтовых 4 с шарнирными упорными шайбами 5 и жестких поперечных 6 на нижней раме. Винтовые упоры доводят до соприкосновения упорных шайб со стоечными скобами платформы, после чего их фиксируют увязками 7 из проволоки диаметром 4 мм в один оборот. Поперечные балки нижней рамы оснащают деревянными подкладками 8, фиксируемыми гвоздями, а продольные балки - криволинейными направляющими 9 и резиновыми амортизаторами 10. Промежуточную раму 2 опирают на направляющие четырьмя цапфами 11 с ползунами 12. Во время соударений вагонов промежуточная и верхняя рамы с грузом совершают возвратно-поступательные перемещения относительно нижней рамы. При этом ползуны скользят по криволинейным направляющим. Верхняя рама соединяется с промежуточной с помощью поворотного устройства, состоящего из двух дугообразных элементов 13 на верхней раме и двух боковых элементов 14 на промежуточной. Номинальный диаметр поворотного устройства равен 1200 мм. При проходе железнодорожного состава по горизонтальным кривым участкам пути верхняя рама поворачивается относительно промежуточной, опираясь на ее плоские направляющие 15.  **Центрифугированные конические стойки длиной 22,6 и 26 м, диаметром основания 650 мм** размещают на сцепе из двух платформ одним штабелем, включающим 14 или 16 стоек (соответственно [рис. 19](#P8916) и [20](#P8916) настоящей главы) в четыре яруса, или одним штабелем, включающим 18 стоек и состоящим из пяти ярусов ([рис. 21](#P8919) настоящей главы).  При этом в трех нижних ярусах стойки укладывают в ячейки бандажей 2 по четыре штуки, в четвертом ярусе - две или четыре, а в пятом ярусе - две. В смежных ярусах стойки располагают вершинами и основаниями в противоположные стороны. При этом бандажи пятого яруса опирают на железобетонные стойки нижележащего яруса.  В трех нижних ярусах основания железобетонных стоек 1 закрепляют двумя парами цепных обвязок 3 с винтами.  При размещении груза в четыре яруса ([рис. 19](#P8916), [20](#P8916) настоящей главы) каждую железобетонную стойку, расположенную в четвертом ярусе, закрепляют четырьмя парами цепных обвязок с винтами: двумя парами - ближе к основанию, двумя парами - ближе к вершине.  При размещении груза в пять ярусов ([рис. 21](#P8919) настоящей главы) аналогичным образом закрепляют каждую из двух крайних стоек четвертого яруса и попарно внутренние стойки четвертого и пятого ярусов.  Каждый бандаж четвертого яруса соединяют с кулисами четырьмя цепными растяжками 4.  Неиспользованные цепные обвязки 5 ([рис. 19](#P8916) настоящей главы) укладывают в свободные крайние ячейки бандажей четвертого яруса и привязывают к ним увязками 6 из проволоки диаметром 4 мм в две нити. |
|  | Глава 10 раздел 4  пункт 4.1, подпункт 4.1.4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении центрифугированных конических стоек длиной 22,6 м, диаметром основания 560 мм на сцепах платформ с применением универсальных турникетов типа Минэнерго? | Центрифугированные конические стойки длиной 22,6 м, диаметром основания 560 мм размещают на сцепе двух платформ ([рис. 22](#P8933) настоящей главы) одним штабелем, включающим 23 стойки в пять ярусов: в первых четырех ярусах - по пять стоек, в пятом - три. При этом соблюдают чередование оснований и вершин соседних стоек в каждом ярусе, а также в смежных ярусах. Основания стоек с первого по четвертый ярус закрепляют двумя парами цепных обвязок 3 с винтами. В пятом ярусе каждую стойку закрепляют четырьмя парами обвязок с винтами за основание и вершину. Каждый бандаж пятого яруса соединяют с кулисами четырьмя цепными растяжками 4. |
|  | Глава 10 раздел 4  пункт 4.1, подпункт 4.1.5 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении центрифугированных конических стоек длиной 22,2 и 26,4 м, диаметром основания 560 мм на сцепах платформ с применением универсальных турникетов типа Минэнерго? | Центрифугированные цилиндрические стойки длиной 22,2 и 26,4 м, диаметром 560 мм размещают на сцепе из двух платформ одним штабелем, включающим 14 ([рис. 23](#P8938) настоящей главы) или 16 ([рис. 24](#P8938) настоящей главы) стоек в четыре яруса, или одним штабелем, включающим 18 стоек в пять ярусов ([рис. 25](#P8941) настоящей главы).  При этом в трех нижних ярусах стойки укладывают в ячейки бандажей 2 по четыре штуки, в четвертом - две или четыре, а в пятом - две. При этом бандажи пятого яруса опирают на железобетонные стойки нижележащего яруса.  Цепными обвязками 3 с винтами закрепляют над одним турникетом каждую стойку первого, третьего и четвертого ярусов, а над другим - второго и четвертого ярусов.  При размещении груза в пять ярусов ([рис. 25](#P8941) настоящей главы) цепными обвязками с винтами закрепляют над одним турникетом каждую стойку первого, третьего ярусов и две крайние стойки четвертого яруса, а над другим - каждую стойку второго яруса и две крайние стойки четвертого яруса, а над другим - каждую стойку второго яруса и две крайние стойки четвертого яруса. Две внутренние стойки четвертого яруса и две крайние стойки пятого яруса закрепляют попарно над каждым турникетом.  Каждый бандаж четвертого яруса соединяют с кулисами четырьмя цепными растяжками 4.  Неиспользованные цепные обвязки 5 ([рис. 23](#P8938) настоящей главы) укладывают в свободные крайние ячейки бандажей четвертого яруса и привязывают к ним увязками 5 из проволоки диаметром 4 мм в две нити. |
|  | Глава 10 раздел 4  пункт 4.1, подпункт 4.1.6 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении вибрированных конических стоек длиной 16,4 м на сцепах платформ с применением универсальных турникетов типа Минэнерго? | Вибрированные конические стойки длиной 16,4 м размещают на сцепе из трех платформ в два штабеля 1 по 25 штук (вариант 1) или в два штабеля по 27 штук (вариант 2) на четырех турникетных опорах ([рис. 26](#P8951) настоящей главы).  При этом посередине крайних платформ сцепа устанавливают по одной турникетной опоре, а над тележками средней платформы устанавливают две турникетные опоры любой модификации, так как загрузка каждого из них вдвое меньше загрузки крайних турникетов сцепа.  В каждом штабеле железобетонные стойки 2 укладывают пирамидой соответственно в пять или шесть ярусов по высоте основаниями к торцам сцепа. В нижнем ярусе располагают семь стоек, в каждом последующем - на одну стойку меньше. Стойки вышележащих ярусов укладывают между строповочными петлями нижележащих ярусов.  Комплект крепления для перевозки вибростоек состоит из двух пар сварных рам 3, 4 в виде скоб с деревянным настилом 5 и двух пар сварных балок 6, 7. Рамы и балки соединены между собой наклонными стойками 8, 9 с помощью шарниров 10. Каждая рама 3, 4 представляет собой единое целое с верхней рамой турникета, а каждая балка 6, 7 оснащена тремя (вариант 1) или двумя (вариант 2) вертикальными винтами 11 с резьбой М42 и обрезиненными шайбами 12, с помощью которых штабель вибростоек 1 прижимают к деревянному настилу рам. Все шарниры фиксируют шплинтами, а вертикальные винты и боковые вибростойки штабеля - увязками 13, 14 из проволоки диаметром 4 мм в один оборот. |
|  | Глава 10 раздел 4  пункт 4.1, подпункт 4.1.7 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении кровельных балок длиной 18 м на сцепах платформ с применением универсальных турникетов типа Минэнерго? | Кровельные балки длиной 18 м размещают на сцепе двух платформ одним штабелем из 10 балок в один ярус в вертикальном положении.  Комплект крепления для перевозки балок состоит из двух сварных рам 1 в виде скоб с деревянными настилами 2, двух наголовников 3 и двух пар сварных балок (прижимов) 4. Рамы и балки соединены между собой вертикальными стойками 5 с помощью шарниров 6, четырех стяжных болтов 7 с гайками 8 и двух тяг 9 с гайками 10. Каждая рама представляет собой единое целое с верхней рамой турникетной опоры, а каждая балка 4 оснащена четырьмя регулируемыми 11 и одним нерегулируемым 12 болтами, с помощью которых через резиновые прокладки 13 кровельные балки 14 прижимают к деревянному настилу каждой рамы. Все шарниры фиксируют шплинтами, а резьбовые элементы - увязками 15 из проволоки диаметром 4 мм в две нити ([рис. 27](#P8957) настоящей главы).  Груз размещают на сцеп в последовательности ([рис. 27](#P8957) настоящей главы), обозначенной римскими цифрами, при условии откинутых стоек 5 с прижимами 4 и обязательной фиксацией тяг 9 в вертикальном положении с помощью проволоки или специальных фиксаторов к раме 1. При погрузке каждую последующую балку закрепляют к ближайшей, ранее погруженной, двумя технологическими хомутами за строповочные петли. |
|  | Глава 10 раздел 4  пункт 4.1, подпункт 4.1.8 | Как осуществляется демонтаж и подготовка к возврату порожних универсальных турникетов типа Минэнерго?  Какая отметка проставляется в перевозочных документах при возврате порожних турникетов? | После окончания погрузки и крепления железобетонных конструкций внешние торцовые и крайние секции боковых бортов платформ сцепа поднимают и закрепляют клиновыми запорами. Открытые секции продольных бортов каждой платформы сцепа закрепляют средствами грузоотправителя в соответствии с [главой 1](#P10) настоящих ТУ. |
|  | Глава 10 раздел 4  пункт 4.2, подпункт 4.2.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железнодорожных рельсов Р50, Р65, и Р75, новые и бывшие в употреблении, длиной 25 м на сцепах платформ с применением турникетов типа УО ВНИИЖТ? | Железнодорожные рельсы Р50, Р65 и Р75, новые и бывшие в употреблении, длиной 25 м грузят на сцеп из двух платформ с использованием турникетов типа УО ВНИИЖТ (рабочий проект ТВ66). Разность уровней полов платформ сцепа не должна превышать 100 мм.  Средние секции продольных бортов с каждой стороны платформ сцепа опускаются и закрепляются грузоотправителем в соответствии с [главой 1](#P10) настоящих ТУ.  Каждую турникетную опору размещают симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии платформы. При этом необходимо, чтобы поперечные упоры турникетной опоры находились с внешней стороны армирующих уголков платформы.  Винтовые упоры 2 с упорными шайбами на конце должны быть завинчены до плотного соединения со стоечными скобами платформ 1 и застопорены от раскручивания контргайками 4 ([рис. 32](#P9017) настоящей главы).  После установки турникетных опор на платформы криволинейные направляющие (дорожки) очищают от грязи и смазывают по всей длине универсальной среднеплавкой смазкой (солидол жировой марки УС-2, ГОСТ 1033-79). Проверяют наличие и исправность деревянных вставок в погрузочных и прижимных балках.  Перед началом погрузки прижимные балки снимают с турникетных опор.  Рельсы укладывают на погрузочные балки в четыре яруса подошвами вниз ([рис. 33](#P9025) настоящей главы).  Основные характеристики погрузки приведены в [таблице 6](#P9028) настоящей главы.  Между нижним и последующими ярусами рельсов размещают деревянные прокладки размером не менее 40 x 100 x 2700 мм. Прокладки располагают в середине турникетных опор между стойками, на расстоянии 2500 мм от торцов штабеля и в средней части штабеля, на расстоянии 4000 мм от середины каждой турникетной опоры ([рис. 34](#P9053) настоящей главы).  Штабель рельсов закрепляют на погрузочных балках ([рис. 31](#P9007) настоящей главы) прижимными балками 3, которые с помощью траверс 11 и винтов 12 плотно прижимаются к верхней плоскости штабеля рельсов. Винты затягивают равномерно на каждой траверсе и увязывают попарно проволокой диаметром 6 мм в две нити через отверстия в головках.  Штабель рельсов закрепляют тремя увязками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити. Увязки размещают по краям штабеля рельсов на расстоянии 900 мм от торцов и в середине ([рис. 34](#P9053) настоящей главы).  4.2.2.1. При погрузке и выгрузке рельсов необходимо обеспечить сохранность турникетных опор, устройств крепления груза и подвижного состава.  Для выгрузки рельсов снятие крепежных устройств производят в обратном порядке. Удаляют проволочную увязку винтов, последние вывинчивают и снимают вместе с траверсами. Поднимают за рым-болты прижимные балки.  Выгрузку рельсов осуществляют с соблюдением действующих правил техники безопасности на погрузочно-разгрузочных работах. При повреждении турникетов, подвижного состава, утере деталей грузополучатель несет материальную ответственность.  После завершения выгрузки в стойки турникетных опор устанавливают и закрепляют винтами и траверсами прижимные балки.  От возможных перемещений в пути следования погрузочную балку закрепляют к раме турникетной опоры (основанию) штырями-фиксаторами.  4.2.2.2. Надзор, техническое обслуживание и ремонт турникетных устройств выполняет его владелец согласно правилам эксплуатации и ремонта (ТВ66 РЭ). |
|  | Глава 10 раздел 4  пункт 4.3, подпункт 4.3.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных балок пролетных строений автодорожных мостов длиной 24 м на сцепах платформ с применением турникетов типа ЦНИИ МПС? | Железобетонные балки пролетных строений автодорожных мостов длиной 24 м размещают на сцеп из двух платформ с использованием турникетов типа ЦНИИ МПС, рабочий проект N 1797 СКБ Главмостостроя Минтрансстроя ([таблица 7](#P9073) настоящей главы) со специальными металлическими приспособлениями, рабочий проект N 1898 ПКБ ЦНИИС Минтрансстроя.  Для транспортировки балок на сцепе из двух платформ применяют две одинаковые турникетные опоры со специальными приспособлениями для крепления груза. К верхним рамам турникетных опор для обеспечения поперечной устойчивости балок прикреплены кронштейны 2 и подкосы 3, 4, а также подставка 9 для размещения одной балки на более высоком уровне ([рис. 36](#P9091) настоящей главы).  Грузоотправитель обязан проверить соответствие турникетов проекту N 1797 и приспособлений - проекту N 1898. При установке турникетных опор на платформы ([рис. 37](#P9098) настоящей главы) необходимо, чтобы продольные упоры нижних рам вошли в третьи пары стоечных скоб (от торцов сцепа) и прилегали к их стенкам, обращенным к середине сцепа, а поперечные упоры находились с внешней стороны армирующих уголков пола платформы.  4.3.2.1. Железобетонные балки автодорожных мостов могут быть двух типов: крайними, имеющими выпуск арматуры с одной стороны верхней части балки, и промежуточными - с выпусками арматуры с двух сторон ([рис. 36](#P9091) настоящей главы). Длина балки должна быть 24 м, высота - 1200 мм, ширина нижнего пояса - 620 мм, ширина верхней части с выпусками арматуры - 1928 мм, а по бетону у крайних балок - 1740 мм, промежуточных - 1400 мм. Допускаются отклонения длины и ширины балок до 5 мм.  Масса промежуточной балки 33 - 34 т, крайней - 36 - 37 т.  На сцеп грузят две промежуточные или одну промежуточную и одну крайнюю балки ([рис. 37](#P9098) настоящей главы). Последняя должна размещаться только на подставке. Каждую балку устанавливают обязательно на среднюю и две крайние деревянные подкладки ([рис. 38](#P9103) настоящей главы) высотой 80 - 100 мм, уложенные в гнезда верхней рамы.  Балки на сцепе от поперечных перемещений закрепляют с помощью упоров с винтовой резьбой ([рис. 36](#P9091) настоящей главы). Упоры закреплены на кронштейнах и треногих подкосах.  От продольных перемещений каждую балку с обоих торцов закрепляют к верхней раме турникетной опоры с помощью приспособления, состоящего из двух растяжек с винтовым натяжным устройством ([рис. 39](#P9112) настоящей главы), уголка и подвески с запорным устройством ([рис. 40](#P9112) настоящей главы), а также растяжки с болтами.  Для предупреждения самораскручивания все резьбовые соединения должны иметь контргайки или шплинты.  4.3.2.2. Погрузка балок осуществляется в следующем порядке. При отведенных в стороны подкосах ([рис. 36](#P9091) настоящей главы) балку опускают на турникетные опоры и устанавливают между основаниями кронштейна и подкоса.  Установив балку и не снимая стропов, ее закрепляют: треногий подкос переводят в рабочее положение. При этом болт подкоса переставляют из нижнего в верхнее отверстие, завинчивают гайку, шплинтуют и с помощью стопорных винтов прижимают упоры вплотную к обеим сторонам стенки балки.  Аналогично устанавливают на подставки турникетных опор вторую балку и закрепляют стопорными винтами.  Балки закрепляют деревянными вкладышами, укладываемыми в распор между балками и основаниями кронштейна и подкоса, растяжками и торцовыми приспособлениями. Каждый вкладыш закрепляют четырьмя гвоздями через отверстия в ребре основания подкоса.  При установке торцового приспособления под нижнюю грань торцовой части балки подводят угол ([рис. 39](#P9112) настоящей главы) и закрепляют его с помощью подвески, которую накидывают на балку и фиксируют запорным устройством ([рис. 40](#P9112) настоящей главы). Затем натягивают растяжки.  Погруженные и закрепленные балки увязывают между собой за монтажные петли ([рис. 36](#P9091), [39](#P9112) настоящей главы) растяжками из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей.  4.3.2.3. Для равномерной загрузки платформ над их тележками, обращенными к середине сцепа, симметрично относительно продольной плоскости симметрии платформ укладывают железобетонные блоки-противовесы ([рис. 37](#P9098), [41](#P9123) настоящей главы) массой 8 т.  От продольного смещения блоки-противовесы закрепляют металлическими упорными балками 1 и 7 и распорными балками 5, а также проволочными растяжками 3.  Упорные балки 1 и 7 изготовляют в виде коробки из швеллера N 22 и стальной полосы шириной 210 мм, толщиной 8 мм, а распорные балки - из швеллера N 14. К упорным балкам закрепляют электросваркой штыри. Штыри упорной балки 1 входят в две торцовые скобы платформы, а штыри упорной балки 7 - в две боковые скобы платформы. Каждый блок закрепляют четырьмя растяжками 3 из проволоки диаметром 6 мм в восемь нитей, которые увязывают за монтажные петли блоков и стоечные скобы платформ. Поперечное ограждение блоков осуществляют металлическими стойками 4, установленными в боковые стоечные скобы платформ. |
|  | Глава 10 раздел 4  пункт 4.3, подпункт 4.3.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении металлических балок мостовых кранов длиной до 44 м включительно на сцепах платформ с применением турникетов типа ЦНИИ МПС? | Металлические балки мостовых кранов длиной до 44 м включительно размещают на сцепах из платформ с базой 9720 мм с использованием турникета типа ЦНИИ МПС ([рис. 35](#P9067) настоящей главы), рабочий проект N 1797 СКБ Главмостостроя Минтрансстроя ([таблица 7](#P9073) настоящей главы).  Для размещения и крепления балок на сцепе платформ применяют две одинаковые турникетные опоры. Грузоотправитель обязан проверить соответствие конструкции турникетов проекту N 1797, а также соблюдать правила эксплуатации, изложенные в документации проекта.  Для крепления балок к турникету верхние рамы турникетных опор оборудуют опорными листами размером 440 x 1050 мм, толщиной 12 мм ([рис. 42](#P9132) настоящей главы).  Каждый опорный лист имеет 18 отверстий диаметром 31 мм, расположенных в два ряда. Расстояние от боковой кромки листа до отверстия 50 - 60 мм, а между отверстиями - 120 мм. Опорные листы приваривают к верхней раме турникетной опоры по всему контуру прилегания сварным швом катетом 8 мм. Между опорными листами и верхней рамой турникетной опоры устанавливают ребра жесткости толщиной 12 мм, которые приваривают к опорному листу и к листу верхней рамы турникетной опоры.  Для перевозки балок мостовых кранов турникетную опору на грузонесущей платформе сцепа устанавливают так, чтобы ее продольные упоры входили в отверстия одной из пар стоечных скоб, расположенных в середине платформ (рис. 43а, б, 44а, б настоящей главы).  В этом случае турникетная опора будет смещена от поперечной плоскости симметрии платформы внутрь или наружу сцепа на 540 или 1080 мм, а база сцепа соответственно может составлять:  для двух платформ при смещении центра тяжести турникетной опоры на 540 мм внутрь сцепа - 13,54 м, при смещении наружу сцепа - 15,7 м;  для трех платформ при смещении центра тяжести турникетной опоры на 1080 мм внутрь сцепа - 27,08 м, при смещении на 540 мм наружу сцепа - 30,32 м.  Балки мостовых кранов могут иметь массу от 20 до 51 т, длину - от 22 до 44 м, имеют коробчатое прямоугольное сечение. На них может быть смонтировано вспомогательное оборудование (редукторы, настилы и др.).  В целях лучшего использования грузоподъемности железнодорожного подвижного состава балки длиной 16,0 - 28,0 м перевозят на сцепе из двух платформ с базой 13,54 м; длиной 28,1 - 29,92 м - на сцепе из трех платформ с базой 15,7 м; длиной 30,0 - 42,64 м - на сцепе из трех платформ с базой 27,08 м; длиной 42,7 - 44,0 м - на сцепе из четырех платформ с базой 30,32 м. Продольное смещение центра тяжести балок в сторону прикрытия составляет 0,95 м для балок длиной 28,1 - 29,92 м и 0,68 м - для балок длиной 42,7 - 44 м. Торцовый контур балок не должен выходить за пределы концевых балок крайних платформ сцепа, за исключением платформ прикрытия.  Поперечное смещение центра балок от продольной плоскости симметрии сцепа допускается не более 50 мм. При этом расстояния боковых точек груза от оси пути не должны быть больше указанных в [таблице 8](#P9153) настоящей главы.  Минимальная опорная ширина балок составляет не менее 1,75 размера высоты центра тяжести груза над уровнем верхней рамы турникетной опоры.  4.3.3.1. На сцепах с базой 13,54 и 27,08 м все торцовые и продольные борта платформ сцепа должны быть открыты.  На сцепах с базой 15,7 и 30,32 м также открывают торцовые и продольные борта платформ сцепа, а также торцовый и примыкающие к нему два продольных борта платформы прикрытия со стороны свесов груза.  Открытые секции боковых бортов закрепляют за кольца на продольных балках платформ, а при отсутствии колец увязывают проволокой диаметром 6 мм в соответствии с требованиями [главы 1](#P10) настоящих ТУ.  4.3.3.2. При установке турникетной опоры на платформу необходимо, чтобы продольные упоры 8 ([рис. 35](#P9067) настоящей главы) турникетной опоры вошли в стоечные скобы платформы и плотно, без зазоров, прилегали к их внутренним поверхностям с наружной стороны сцепа, а поперечные упоры 4 находились с внешней стороны армирующих уголков платформы.  Перед размещением балок на опорные листы верхней рамы турникетной опоры укладывают металлические накладные листы ([рис. 45](#P9194) настоящей главы) размером 440 x 400 - 450 мм и толщиной 16 мм, имеющие по четыре отверстия диаметром 31 мм.  Каждый накладной лист закрепляют к опорному листу четырьмя болтами М30 с гайками и контргайками, которые должны быть туго затянуты. Резьба болтов должна выходить за плоскость гаек на три - шесть витков. Контргайки от самораскручивания приваривают к болтам.  Крепление балок к накладным листам осуществляют сварными соединениями. Для этого в местах контактирования боковых кромок балок и накладных листов с наружной стороны сцепа наносят сварочные швы длиной не менее 260 мм с катетом 8 мм ([рис. 46](#P9200) настоящей главы).  При погрузке сцепа для снятия балок болты, скрепляющие опорные и накладные листы, срезают и балки снимают вместе с накладными листами. |
|  | Глава 10 раздел 4  пункт 4.3, подпункт 4.3.4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных стропильных ферм длиной 24 м, высотой 3,3 м, массой 10,5-18,2 т и длиной 18м, высотой 3,0 м, массой 7,7-11,7 м, шириной верхнего и нижнего поясов 240 и 280 мм на сцепах платформ с применением турникетов типа ЦНИИ МПС? | Железобетонные стропильные фермы длиной 24 м, высотой 3,3 м, массой 10,5 - 18,2 т и длиной 18 м, высотой 3,0 м, массой 7,7 - 11,7 т, шириной верхнего и нижнего поясов 240 и 280 мм размещают на сцепе из двух платформ с базой 9720 мм с использованием турникетов типа ЦНИИ МПС, проект N 1797 СКБ Главмостостроя и специальных приспособлений ЦНИИС и СКБ Главстройпрома Минтрансстроя, проекты N 1516 для ферм длиной 24 м и N 1548 для ферм длиной 18 м (г. Москва).  Турникетные опоры устанавливают так, чтобы продольные упоры 8 ([рис. 35](#P9067) настоящей главы) нижних рам вошли в пятые пары стоечных скоб ([рис. 47](#P9206) настоящей главы), считая от середины сцепа, при погрузке ферм длиной 24 м, и в четвертые пары стоечных скоб ([рис. 48](#P9209) настоящей главы) при погрузке ферм длиной 18 м, а поперечные упоры 4 ([рис. 35](#P9067) настоящей главы) охватывали с внешней стороны пол платформы. При этом торцовые борта в середине сцепа и средние секции боковых бортов платформ должны быть в установленном порядке открыты и закреплены.  На сцепах из двух платформ грузят один пакет ферм, которые устанавливают обязательно на подкладки ([рис. 49](#P9214) настоящей главы) высотой 60 - 80 мм, уложенные в соответствующие гнезда верхней рамы турникетной опоры.  Число ферм в пакете определяется шириной поясов: при ширине пояса 240 мм в пакет устанавливают семь ферм длиной 18 м и пять - длиной 24 м, при ширине пояса 280 мм - шесть ферм длиной 18 м и четыре - длиной 24 м ([рис. 47](#P9206), [48](#P9209) настоящей главы).  При перевозке ферм длиной 24 м для равномерной загрузки платформ над их тележками, обращенными к середине сцепа, симметрично продольной оси платформы укладывают блоки-пригрузы 10 ([рис. 47](#P9206) настоящей главы).  4.3.4.1. Фермы грузят в следующем порядке. На средней подкладке ([рис. 48](#P9209) настоящей главы) выполняют разметку мест установки ферм в зависимости от их числа в пакете и ширины пояса. В соответствии с местоположением крайней фермы устанавливают верхний и нижний винты упоров 4 ([рис. 47](#P9206), [48](#P9209) настоящей главы). Первую (крайнюю) ферму пакета после установки ее на подкладки, не снимая стропов, временно закрепляют к стойкам 2 обоих турникетных опор с помощью инвентарных цепных или проволочных стяжек. Каждую последующую устанавливаемую ферму также временно закрепляют к ранее установленной ферме или непосредственно к стойке. Между нижними поясами ферм над средними подкладками устанавливают вертикальные деревянные прокладки 6 сечением 30 x 60 x 120 мм, длиной 360 - 400 мм.  Для обеспечения устойчивости ферм их соединяют в пакет с помощью четырех (трех) хомутов 3 ([рис. 47](#P9206), [48](#P9209) настоящей главы) и прокладок сечением 30 x 60 x 120 мм, длиной 400 - 450 мм, при этом верхний болт 1 хомута должен проходить через прокладки 2 ([рис. 50](#P9222), [51](#P9225) настоящей главы), для чего в последних заранее сверлят соответствующие отверстия.  После соединения пакета его закрепляют от опрокидывания и смещения в поперечном направлении путем прижатия нижних и верхних упорных винтов 4 стоек 2 и установки двух стяжных болтов 5 и прокладок 6 сверху пакета ферм ([рис. 47](#P9206), [48](#P9209) настоящей главы). Стяжные болты 5 так же, как и верхние болты (шпильки) хомутов, должны проходить через прокладки ([рис. 50](#P9222), [51](#P9225) настоящей главы). При этом болты (шпильки) должны закрепляться гайками и контргайками 4 со шплинтами 5 ([рис. 50](#P9222), [51](#P9225) настоящей главы). В продольном направлении пакет ферм закрепляют к верхним рамам турникетных опор с помощью четырех ригелей 7 и четырех пар стержневых растяжек 8 ([рис. 47](#P9206), [51](#P9225) настоящей главы). Длина растяжек регулируется стяжными муфтами 9.  Блоки-противовесы 10 выполняют в виде двух железобетонных блоков размером 400 x 450 x 3700 мм (общая масса 3,3 т). На каждую платформу сцепа устанавливают два блока вплотную к крайним секциям боковых бортов ([рис. 47](#P9206) настоящей главы) и закрепляют их двумя парами растяжек 11 в четыре нити проволоки диаметром 6 мм. Между блоками-противовесами устанавливают по месту деревянные распорные бруски 12 сечением 50 x 100 мм, которые прикрепляют к полу платформы пятью гвоздями длиной не менее 100 мм.  4.3.4.2. При использовании арендованных платформ и применении противовеса, в случае перевозки ферм длиной 24 м, возврат турникетных устройств производят без их демонтажа, на том же сцепе платформ ([рис. 52](#P9232) настоящей главы), при этом верхнюю раму турникетной опоры закрепляют к нижней раме или платформе с помощью двух пар растяжек 7 в четыре нити проволоки диаметром 6 мм, а ригели и стержневые растяжки 3 закрепляют деревянными брусками 6, прибитыми к полу платформ десятью гвоздями длиной 125 - 150 мм.  4.3.4.3. Надзор, техническое обслуживание и ремонт турникетных устройств выполняет грузоотправитель согласно нормативно-технической документации на турникетные устройства. |
|  | Глава 10 раздел 4  пункт 4.4, подпункт 4.4.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении железобетонных мостовых балок длиной 33 м и балок длиной 24 м на сцепах платформ с применением турникетов типа «Гипростроймост»? | Железобетонные мостовые балки длиной 33 м и балки длиной 24 м (промежуточные Пр-24Г-9ук и крайние Кр-24Г-9ук), изготовленные по типовым проектам N 384/46 и 1318 "Унифицированные сборные и пролетные строения из предварительно напряженного железобетона для мостов и путепроводов на автомобильных и городских дорогах", разработанным ГПИ "Союздорпроект", перевозят на сцепах из трех и двух платформ соответственно (рис. 54, [55](#P9258) настоящей главы) с использованием турникетов типа "Гипростроймост" Минтрансстроя.  4.4.2.1. Для перевозки указанных балок длиной 33 м турникетные опоры располагают так, чтобы продольные упоры вошли в средние стоечные скобы крайних платформ, а для балок длиной 24 м - в третьи от торца сцепа стоечные скобы. Поперечные упоры должны охватывать платформы снаружи.  Балку размещают и закрепляют на верхних рамах турникетных опор с помощью специальных устройств ([рис. 56](#P9265), [58](#P9277), [59](#P9280) настоящей главы), состоящих из вертикальных направляющих 14, установленных в средней части верхней рамы.  В крайних сечениях верхней рамы на горизонтальных осях смонтированы клещевые захваты 15 ([рис. 58](#P9277) настоящей главы) и поворотные зажимы 16 ([рис. 56](#P9265) настоящей главы). Захваты и зажимы имеют опорные площадки 17 и боковые упоры 18, облицованные резиновыми плитками ([рис. 58](#P9277) настоящей главы). При установке турникетных опор захваты 15 должны находиться с внешней стороны сцепа. При погрузке мостовую балку опускают подошвой на опорные площадки 17 захватов 15 и зажимов 16. Под действием веса мостовой балки захваты и зажимы поворачиваются, обжимая балку с боков, и развивают силы трения, достаточные для держания балки.  Разгрузка осуществляется в обратном порядке.  4.4.2.2. Для перевозки указанных балок длиной 24 м железобетонные противовесы 12 массой 6,5 т ([рис. 57](#P9272) настоящей главы), имеющие боковые упоры 13 для продольного и поперечного крепления, устанавливают в торцах платформ в средней части сцепа, пропуская боковые упоры в первые от торца платформы стоечные скобы.  Балки размещают и закрепляют на турникетных опорах с помощью специальных устройств ([рис. 56](#P9265) настоящей главы), состоящих из вертикальных направляющих 14, установленных в средней части верхней рамы. В крайних сечениях верхней рамы на продольных горизонтальных осях смонтированы клещевые захваты 15 и поворотные зажимы 16. Причем для одной мостовой балки эти устройства смонтированы на более низком уровне, а для другой балки они приподняты и располагаются на специальных тумбах 19 ([рис. 58](#P9277), [59](#P9280) настоящей главы). Захваты и зажимы имеют опорные площадки 17 и боковые упоры 18, облицованные резиновыми плитами. При установке турникетов захваты 15 должны находиться с внешней стороны сцепа.  При погрузке мостовую балку опускают подошвой на опорные площадки 17 захватов 15 и зажимов 16 ([рис. 58](#P9277) настоящей главы). Под действием веса мостовой балки захваты и зажимы поворачиваются, обжимая балку с боков, и развивают силы трения, достаточные для удержания балки.  На сцепе размещают промежуточные мостовые балки Пр-24Г-9ук. Допускается размещение одной промежуточной мостовой балки Пр-24Г-9ук и одной крайней балки Кр-24Г-9ук. При этом крайнюю балку Кр-24Г-9ук устанавливают таким образом, чтобы арматурные выпуски на верхней плите были направлены наружу.  4.4.2.3. При возврате порожних турникетных опор фиксаторы 20 верхней рамы закрепляют на промежуточной раме затворами 21 ([рис. 60](#P9286) настоящей главы). Рукоятки затворов закрепляют проволокой диаметром 3 - 4 мм, скрученной в один оборот.  Турникетные опоры и противовесы, установленные на не принадлежащих перевозчику платформах, после выгрузки груза могут не демонтироваться и возвращаться без снятия на этих же платформах. Турникетные опоры и противовесы, установленные на платформах перевозчика, должны быть сняты, при необходимости их возврата они могут быть перевезены на одной платформе ([рис. 61](#P9291) настоящей главы). |
|  | Глава 11 раздел 1 | Как подготавливают грузы для перевозки в крытом вагоне?  Какая отметка проставляется в перевозочном документе в случае использования нестандартной тары и упаковки?  В соответствии с чем определяется возможность совместной перевозки грузов в крытом вагоне?  Как размещаются грузы разной массы, в различной упаковке в крытом вагоне?  Допускается ли забивать в стены, дверные коробки крытого вагона и балки несъемного оборудования гвозди, воспринимающие нагрузку от элементов крепления груза в вагоне?  Какие меры должен принять грузоотправитель для предотвращения повреждения груза выступающими элементами вагона?  Как ограждаются торцовые стены крытого вагона?  Допускается ли в качестве ограждения торцовых стен использовать связки и пачки груза?  Как ограждаются двери крытых вагонов при многоярусной погрузке?  Чем должны заполняться зазоры между единицами груза, а также между грузом и стенками вагона, которые могут привести к смещениям груза в процессе перевозки? | В настоящей главе предусмотрены способы размещения и крепления грузов в крытых вагонах (далее - вагоны) ([рис. 1](#P9300), [2](#P9309) настоящей главы).  В целях лучшего использования грузоподъемности и вместимости вагонов, обеспечения механизации погрузочно-разгрузочных работ и сокращения времени простоя вагонов необходима соответствующая **подготовка грузов к перевозке** (например, пакетирование грузов на плоских, в ящичных и стоечных поддонах, формирование укрупненных грузовых единиц с помощью стяжек, обвязок, в том числе с использованием полиэтиленовой термоусадочной пленки), использование подкладок и прокладок.  При этом габаритные размеры укрупненных грузовых единиц должны быть по возможности кратными размерам кузова вагона.  1.2. Погрузка грузов в вагоны должна производиться в стандартной таре и упаковке.  В случае использования тары и упаковки, стандарты на которые не установлены, а также при отгрузке сельскохозяйственных продуктов в нестандартной таре в транспортной железнодорожной накладной (далее - накладная) в графе "Наименование груза" грузоотправитель делает дополнительную запись: "Тара нестандартная. Сохранность груза обеспечивается".  1.3. Совместная погрузка в один вагон грузов, которые по своим свойствам могут повредить или испортить другие грузы, а также опасных грузов, жидкостей, сырья животного происхождения и других грузов, не разрешаемых Правилами перевозки грузов железнодорожным транспортом к совместной перевозке с другими грузами, не допускается.  1.4. Грузы в вагоне следует размещать равномерно по длине и ширине вагона. Продольное и поперечное смещение общего центра массы груза не должно превышать норм, установленных для железнодорожного подвижного состава [главой 1](#P10) настоящих ТУ.  1.5. При совместном размещении в вагоне грузов разной массы в различной упаковке грузы большей массы и грузы в жесткой упаковке должны размещаться внизу, а грузы меньшей массы, грузы в мягкой, решетчатой, фанерной, картонной и другой облегченной упаковке - наверху.  Грузы массой более 500 кг, длина которых превышает ширину дверного проема вагона, могут перевозиться в вагонах при условии, что их погрузка в вагоны и выгрузка из вагонов (в том числе с уширенными дверными проемами) может быть выполнена механизированным способом.  1.6. При размещении штучных грузов массой 500 кг и более удельная расчетная нагрузка на пол вагона не должна превышать 1,35 Н/см2 (0,138 кг/см2).  Допускаемая нагрузка на скобу несъемного оборудования крытого вагона 30 кН (326 кг) ([рис. 2](#P9309) настоящей главы, узел I). При этом угол между растяжкой, закрепленной на скобе, и боковой стенкой вагона не должен превышать 30 град.  1.7. Колеса погрузчика (разгрузчика), используемого для выполнения погрузочно-разгрузочных работ в вагоне, должны иметь резиновые шины. Расстояние между передними колесами должно быть не менее 750 мм.  Для проезда погрузчика с грузом по деревянному настилу пола вагона под колеса погрузчика следует укладывать листы железа толщиной 4 - 5 мм, которые убирают по мере загрузки вагона.  1.8. В целях обеспечения сохранности груза и железнодорожного подвижного состава грузы в вагонах необходимо размещать, руководствуясь положениями ГОСТ 22235-76 "Вагоны грузовые магистральных железных дорог колеи 1520 мм".  1.9. Забивать в стены, дверные коробки крытого вагона и балки несъемного оборудования гвозди, воспринимающие нагрузку от элементов крепления груза в вагоне, не допускается.  Разрешается гвоздевое крепление к дверным коробкам досок ограждения дверного проема.  Для предотвращения повреждения груза выступающими элементами вагона (например, частей несъемного оборудования кузова крытого вагона, головками болтов, накладками) в процессе перевозки грузоотправитель должен принять меры по ограждению их посредством застилки пола крытого вагона бумагой в 2 - 4 слоя и стенок вагона мешковиной или бумагой, а также оборачивания мешковиной или бумагой или обивкой выступающих частей груза. Фиксирование обивки в требуемом положении осуществляют рейками толщиной 5 - 10 мм, закрепляемыми на стенках вагона гвоздями.  1.10. Торцовые стены вагона должны ограждаться деревянными щитами на высоту размещения груза при погрузке следующих грузов:  - металл в слитках и другие грузы, имеющие небольшой коэффициент трения, скольжения или выступы, наносящие повреждения стенкам вагона;  - фанера, листовой металл, шифер, гипсокартонные плиты, ДВП, ДСП и другие подобные грузы;  - сортовой металл и металлические трубы;  - бочки, барабаны, катушки и другие цилиндрические грузы.  Щит ограждения ([рис. 3](#P9331) настоящей главы) изготавливают из досок длиной, равной ширине вагона.  Промежутки между досками щита должны быть меньше высоты отдельных грузовых мест. Толщина досок должна быть не менее 40 мм. Щит собирают на четырех стойках. В каждое соединение забивают два-три гвоздя размером не менее 4 x 80 мм. Допускается взамен досок использовать горбыль или другие равнопрочные материалы.  Щит ограждения устанавливают на всю ширину вагона стойками к торцовой стенке вагона.  Допускается при погрузке фанеры, гипсокартонных плит, ДВП, ДСП и других листовых грузов вместо щитов ограждать торцовые стены вагона на высоту погрузки этими же грузами, установленными вертикально.  Допускается в качестве ограждения торцовых стен вагона использовать связки и пачки из различных грузов: листового и сортового металла, труб, метизов, лесоматериалов, цилиндрических и других грузов достаточной прочности, уложенных длинной стороной поперек вагона.  1.11. При перевозке тарных штучных грузов в вагонах с сопровождением или охраной и с отоплением вагона расстояние между грузом и печью должно быть не менее 70 см, а между верхом штабеля и потолком вагона - не менее 50 см ([рис. 4](#P9341) настоящей главы).  1.12. При размещении грузов в междверном пространстве вагона должно обеспечиваться свободное открывание дверей вагона для выгрузки грузов с обеих сторон. Для вагонов с уширенными дверными проемами достаточно, чтобы свободно открывалась одна половина каждой двери.  При многоярусной погрузке двери крытого вагона должны ограждаться от возможного навала на них груза. Ограждение производят досками сечением не менее 40 x 150 мм. Доски устанавливают на уровне середины верхнего яруса груза или на нескольких уровнях в зависимости от устойчивости штабеля груза ([рис. 5](#P9347) настоящей главы). Концы досок прибивают к дверным коробкам двумя гвоздями размером не менее 5 x 120 мм.  1.13. При наличии свободной зоны в междверном пространстве вагона грузы должны закрепляться от сдвига и завала в эту зону. Крепление должно производиться по ярусам или по всей высоте погрузки одновременно щитами и распорными конструкциями из брусков или круглого леса ([рис. 6](#P9350) настоящей главы).  Размеры брусков и щитов, количество скоб и гвоздей для их фиксации и параметры обвязок определяют исходя из требований [главы 1](#P10) настоящих ТУ.  1.14. Зазоры между единицами груза, а также между грузом и стенками вагона, которые могут привести к смещениям груза в процессе перевозки, должны заполняться малоценными материалами (например, горбыль, обрезки древесины, картона, пенопласта, покрышки).  1.16. В зависимости от свойств перевозимого груза в целях его сохранности и обеспечения охраны окружающей среды необходимо заделывать конструктивные зазоры внутри кузова вагона от просыпания и подмочки груза.  1.17. При размещении и креплении скоропортящихся грузов в ящичной таре, в бочках, сформированных в транспортные пакеты, следует дополнительно руководствоваться правилами перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов.  1.18. При проверке новых способов размещения и крепления грузов в вагонах должны быть использованы положения Методики проведения экспериментальной проверки разработанных технических условий, приведенной в [главе 1](#P10) настоящих ТУ.  1.19. В целях контроля за сохранностью перевозимого груза и обеспечения безопасности перевозки по требованию перевозчика погрузка грузов в вагон может производиться по эскизам, оформление и порядок использования которых установлены [главой 1](#P10) настоящих ТУ. |
|  | Глава 11 раздел 2 | Какие основные требования предъявляются при размещении тарных штучных грузов в крытом вагоне? | Размещение тарных штучных грузов в вагонах  2.1. Тарные штучные грузы плотно размещаются как в продольном, так и в поперечном направлении, начиная от торцов к междверному пространству вагона, чтобы исключить сдвиг, падение, навалы на двери, потертости и повреждения отдельных грузовых мест при перевозке.  Для этого следует комбинировать укладку грузовых мест таким образом, чтобы максимально уменьшить зазоры между штабелем и боковыми стенками вагона, а также в междверном пространстве.  2.2. Упаковочные материалы (например, ткань, крафтбумага, лента, проволока и веревка для обтягивания кип, тюков и рулонов), используемые грузоотправителем, должны обеспечивать полную сохранность грузов при перевозке и погрузочно-разгрузочных операциях.  2.3. Насыпные грузы в вагонах перевозятся в транспортной таре.  2.4. Перевозка опасных грузов производится в соответствии с правилами перевозок железнодорожным транспортом опасных грузов.  2.5. Бутыли с жидкостями, предъявляемые к перевозке, должны быть затаренными в ящики, короба или барабаны. При этом под дно бутылей укладывают мягкий и гигроскопичный негорючий прокладочный материал.  Ящики с бутылями при погрузке в два яруса и более устанавливают в вагоне с обязательным устройством приспособлений для такой погрузки (прокладки, стеллажи) и закрепляют в каждой половине вагона распорными брусками или щитами из досок (горбыля). Если между рядами ящиков с бутылями и стенками вагона образуются зазоры, все ярусы грузов должны быть раскреплены с помощью досок и брусьев.  2.6. Грузы цилиндрической формы (например, металлические барабаны, бидоны, рулоны металлической ленты, бочки с острой кромкой окантовки днища) размещают в вертикальном положении в один-три яруса по высоте. При этом каждая единица груза нижнего яруса должна опираться на две деревянные подкладки сечением не менее 40 x 100 мм, уложенные вдоль вагона.  2.7. Бочки с жидкостями и сухими грузами устанавливают только пробками вверх. Пробки должны быть плотно загнаны в отверстия днища и (для устойчивого штабелирования) не выступать за опорную плоскость бочки.  В каждый ряд погрузки по ярусам должны быть установлены однотипные по размерам бочки.  При размещении бочек на днищах в несколько ярусов, наверху каждого яруса укладывают по две прокладки, на которые устойчиво устанавливают бочки последующего яруса. Сечение прокладок рассчитывает грузоотправитель, исходя из размеров бочек, их веса, условий механизации погрузочно-разгрузочных работ и древесины прокладок.  2.8. Бытовые холодильники и морозильники (далее - холодильники), имеющие габаритные размеры: длина - 660 мм, ширина - 660 мм, высота - от 1330 до 1920 мм, масса - от 40 до 100 кг, объем кузова - от 120 до 138 м3, размещают в вагонах равномерно по всей площади пола в четыре ряда по ширине и в два яруса по высоте ([рис. 7](#P9407) настоящей главы).  В нижнем ярусе холодильники размещают в вертикальном положении, начиная от торцовых стен до дверного проема вагона. Допускается размещение в одном ярусе холодильников различной высоты, при этом каждый продольный ряд должен состоять из грузовых единиц одинаковой высоты.  Во втором ярусе холодильники размещают горизонтально вдоль вагона в четыре ряда по ширине, укладывая их на левую сторону от лицевой стороны, указанной на упаковке. Допускается формировать второй ярус из грузовых единиц различной высоты. При этом длина верхнего яруса не должна превышать длины нижнего яруса.  В дверном проеме сначала устанавливают три продольных ряда холодильников вертикально, затем на них размещают холодильники высотой 1920 мм горизонтально. После этого устанавливают четвертый продольный ряд холодильников в вертикальном положении. Высота рядов, расположенных у дверей, должна быть не менее высоты нижнего яруса средних рядов, но не более высоты дверного проема.  В случаях размещения в рядах вертикально установленных у дверей холодильников высотой более 1800 мм вместо верхнего яруса устанавливают распорные рамы. Распорные рамы изготавливают из двух упорных и двух распорных брусков сечением не менее 50 x 50 мм, соединенных между собой гвоздями длиной не менее 100 мм (по два в каждое сопряжение) или 4 строительными скобами из прутка диаметром не менее 8 мм.  При образовании зазоров между холодильниками (из-за некратности их габаритных размеров и внутренних параметров кузова вагона) до 300 мм их заполняют прокладками из вспененного полистирола, более 300 мм - распорными рамами.  2.9. Солома перед погрузкой в вагон должна быть плотно спрессована в тюки размером: длина - 1000 мм, ширина - 500 мм, высота - 360 мм. Каждый тюк должен быть надежно обвязан проволокой по длине в двух местах.  В вагоне размещают 588 тюков прессованной соломы ([рис. 8](#P9421) настоящей главы). Тюки соломы укладывают вплотную друг к другу в пять рядов по ширине вагона и в восемь ярусов по высоте. В девятом ярусе размещают два тюка с опорой на боковую сторону, располагая их по длине.  По длине вагона размещают 14 рядов тюков прессованной соломы. |
|  | Глава 11 раздел 3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении в крытых вагонах тарных штучных грузов, сформированных в транспортные пакеты?  Величина зазоров между транспортными пакетами по ширине вагона должна быть не более … мм?  Чем заполняются зазоры, образующиеся в междверном пространстве между группами транспортных пакетов? | Размещение и крепление в вагонах тарных штучных грузов, сформированных в транспортные пакеты  3.1. Сформированные в транспортные пакеты тарные штучные грузы размещают в вагоне, как правило, длинной стороной по ширине вагона в два-три ряда и по высоте в один - три яруса. По длине вагона пакеты устанавливают вплотную к торцовым стенкам вагона и друг к другу.  Технологические зазоры, образующиеся при установке транспортных пакетов по ширине вагона (между транспортными пакетами, а также между пакетами и боковыми стенками вагона), должны быть примерно одинаковые и в сумме не превышать 200 мм.  При большей величине зазоров (не более 400 мм в сумме) рекомендуется размещать пакеты следующим образом: в первом ряду у торцовых стенок пакеты устанавливают вплотную к боковым стенкам вагона и с зазором по оси вагона, в следующем ряду пакеты сдвигать вплотную друг к другу по оси вагона. В последующих рядах расположение пакетов чередуется с установкой их вплотную к боковым стенкам вагона и по оси вагона ([рис. 9](#P9424) настоящей главы).  При невозможности обеспечения указанного способа размещения транспортных пакетов тарных штучных грузов их необходимо крепить от сдвига поперек вагона установкой между грузом и стенками распорных брусков сечением не менее 50 x 100 мм с фиксацией каждого бруска к полу вагона двумя гвоздями размером не менее 4 x 100 мм ([рис. 10](#P9427) настоящей главы). Закрепление одной грузовой единицы должно производиться двумя распорными брусками.  Отмеченным порядком должны быть закреплены пачки длинномерных грузов, уложенные вдоль вагона.  3.2. Зазоры, образующиеся в междверном пространстве между группами транспортных пакетов, должны быть заполнены крепежными устройствами, препятствующими сдвигу и опрокидыванию пакетов в продольном направлении.  3.3. При размещении пакетов в один ярус их крепление производят с помощью распорной рамы из брусков сечением не менее 100 x 100 мм, закрепляемых на полу вагона гвоздями размером не менее 5 x 150 мм.  Допускается применять распорную раму без крепления ее к полу вагона. Раму собирают с помощью строительных скоб из прутка диаметром не менее 8 мм или с помощью накладных досок толщиной не менее 30 мм и гвоздей - в каждое соединение забивают по два гвоздя размером не менее 4 x 80 мм. При этом конструкция рамы должна исключать ее поперечное смещение или рама должна быть закреплена от поперечных смещений упорными брусками.  3.4. При размещении в крытом вагоне транспортных пакетов в два и более ярусов их крепление в междверном пространстве выполняют распорками и распорными конструкциями по схемам, приведенным в [таблице 1](#P9441) настоящей главы (ГОСТ 22477-77 "Средства крепления транспортных пакетов в крытых вагонах").  Расчет прочности распорок и распорных рам ведут по нагрузкам, приведенным в [таблице 1](#P9441) настоящей главы.  Допускается крепление транспортных пакетов в междверном пространстве с помощью пневмооболочек, предназначенных для крепления грузов в транспортных средствах.  3.6. Для вагонов с уширенными дверными проемами, позволяющими обеспечивать с помощью погрузчиков установку пакетов сплошным штабелем по всей площади пола вагона, технологические зазоры шириной 100 - 150 мм, образующиеся в междверном пространстве между поперечными рядами пакетов, допускается не раскреплять.  3.7. Транспортные пакеты из ящиков с пищевой продукцией размещают в вагоне в два ряда по ширине вагона и в два яруса по его высоте ([рис. 11](#P9483) настоящей главы).  Погрузку транспортных пакетов производят вплотную к торцовым стенкам и друг к другу длинной стороной поперек вагона.  По сторонам от дверного проема пакеты размещают двумя штабелями. Свободное пространство между одиночным транспортным пакетом и боковыми стенками вагона закладывают ящиками из расформированных двух транспортных пакетов.  В междверном пространстве транспортные пакеты устанавливают поочередно длинной стороной вдоль и поперек вагона.  На уровне середины транспортных пакетов второго яруса устанавливают доски ограждения дверных проемов.  3.8. Ящичные поддоны с плодоовощной продукцией размещают в вагоне в два ряда по ширине вагона и в два-три яруса по его высоте ([рис. 12](#P9492) настоящей главы).  По сторонам от дверного проема поддоны размещают двумя штабелями. В междверном пространстве поддоны устанавливают вплотную к штабелю длинной стороной вдоль вагона в два-три ряда и не более чем в два яруса по высоте.  Поддоны верхнего яруса крайних рядов увязывают между собой проволокой диаметром 5 - 6 мм в два оборота со скруткой концов не менее чем в три оборота.  В междверном пространстве поддоны крепят распорной конструкцией. Конструкция состоит из упорных и распорных брусков, соединенных строительными скобами или гвоздями.  3.9. Огнеупорные изделия в транспортных пакетах на деревянных поддонах, без поддонов и в ящиках размещают в вагоне двумя группами в один-два яруса ([рис. 13](#P9503) настоящей главы).  В междверном пространстве вагона размещают более устойчивые транспортные пакеты так, чтобы они упирались в окружающие транспортные пакеты и друг в друга.  В вагонах на полу у торцовой стенки устанавливают на ребре одну доску сечением не менее 50 x 130 мм и длиной 2700 мм и фиксируют ее тремя гвоздями. Упорная доска может быть составной. При установке в торцы вагона транспортных пакетов без поддонов или изделий в ящиках торцовую стенку вагона не ограждают.  При размещении транспортных пакетов в междверном пространстве вагона в два яруса дверные проемы ограждают доской сечением не менее 40 x 130 мм или горбылем равноценного сечения, которые прибивают к дверной коробке выше центра тяжести транспортных пакетов второго яруса тремя гвоздями размером 4 x 80 мм с каждого конца.  При суммарном зазоре между транспортными пакетами и боковыми стенками вагона (балками несъемного оборудования) более 300 мм ряды транспортных пакетов располагают попеременно: в одном ряду транспортные пакеты сдвигают к продольной оси вагона, а в следующем - к боковым стенкам.  Транспортные пакеты в третьем и шестом поперечных рядах от торцов вагона устанавливают на подкладки из досок сечением 50 x 130 мм и длиной, равной ширине пакета. Подкладки размещают вдоль продольной оси вагона так, чтобы на них размещались крайние ножки поддонов.  Между транспортными пакетами пятого и шестого поперечных рядов, считая от торцов вагона, устанавливают упорную раму из досок сечением 50 x 130 мм и 25 x 130 мм. Раму сколачивают гвоздями размером 4 x 120 мм, в каждое соединение забивают по два гвоздя. Концы гвоздей загибают.  В междверном пространстве транспортные пакеты или ящики ограждают досками сечением не менее 40 x 130 мм. Доски прибивают к дверной коробке тремя гвоздями размером 4 x 80 мм.  В вагоне с уширенным дверным проемом размещают до 66 пакетов в два яруса и в два ряда по ширине вагона ([рис. 14](#P9514) настоящей главы). В междверном пространстве транспортные пакеты устанавливают в три ряда по ширине вагона и в два яруса.  В междверном пространстве транспортные пакеты на поддонах второго яруса ограждают досками сечением не менее 40 x 130 мм. Доски прибивают к дверной коробке тремя гвоздями диаметром 4 мм и длиной 150 мм.  Допускается размещение транспортных пакетов в междверном пространстве в один ярус. При этом транспортные пакеты должны располагаться симметрично продольной и поперечной осям вагона.  3.10. Транспортные пакеты керамической плитки, упакованные в картонные коробки, в вагоны грузят в два яруса ([рис. 15](#P9523) настоящей главы). Транспортные пакеты формируются на деревянных поддонах размером 1200 x 800 мм с помощью упаковочной полиэтиленовой ленты.  Под ножки транспортных пакетов в третьем и шестом поперечных рядах от торцов вагона устанавливают подставки-упоры из досок размером 50 x (160 - 180) x 850 мм (на 50 мм больше ширины пакета). В них должны упираться ножки поддонов соседних пакетов. Каждую подставку-упор прибивают к полу шестью гвоздями диаметром 4 мм и длиной 150 мм.  В вагоне с обычным дверным проемом в междверном пространстве устанавливают в два яруса десять транспортных пакетов. Последний промежуток на два транспортных пакета раскрепляют понизу распорной рамой, а поверху - одной-двумя накладками-распорками.  В вагоне с уширенным дверным проемом в междверном пространстве транспортные пакеты устанавливают в три ряда по ширине вагона и в два яруса. Зазоры по длине и ширине вагона не раскрепляют.  По окончании погрузки дверной проем ограждают одной доской на уровне транспортных пакетов второго яруса. Для уширенного дверного проема доски ограждения могут быть составными.  3.11. Транспортные пакеты, сформированные из расфасованного в тканевые мешки груза посредством многооборотных стропов типа МСК-1,1, размещают в вагонах в два яруса ([рис. 16](#P9537) настоящей главы).  Загрузка междверного пространства вагона частично производится отдельными мешками, количество которых должно быть кратным количеству мешков в транспортном пакете. При этом вместе с грузом в вагоне отправляется соответствующее количество комплектов стропов.  В вагоне размещают 61 пакет, из которых четыре - в междверном пространстве в виде отдельных мешков. Общее количество мешков из расформированных транспортных пакетов составляет 84 штуки.  В вагоне размещают 1281 мешок, из которых 1197 находятся в 57 транспортных пакетах из 21-го мешка каждый. Пакеты размещают от торцовых стен к середине вагона. В междверном пространстве размещают 84 мешка из четырех расформированных пакетов.  Вместе с грузом в вагоне отправляется соответствующее количество комплектов стропов.  Порядок загрузки транспортных пакетов и мешков из расформированных транспортных пакетов показан на [рисунке 16](#P9537) настоящей главы. |
|  | Глава 11 раздел 4  пункты 4.1-4.3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении рулонов бумаги диаметром 800±50 и 850±50 мм, шириной от 420 до 1680 мм в крытых вагонах?  Сколько типоразмеров бумаги допускается размещать в одном вагоне?  Какие меры должен принять грузоотправитель для предотвращения повреждения груза выступающими элементами вагона?  Как ограждаются дверные проемы крытого вагона при перевозке бумаги в рулонах? | Размещение и крепление в вагоне рулонов бумаги  4.1. Рулоны бумаги диаметром 800 +/- 50 и 850 +/- 50 мм, шириной от 420 до 1680 мм размещают в вагонах с установкой на торец с минимальными зазорами по длине и ширине вагона.  В одном вагоне разрешается размещать не более трех типоразмеров рулонов бумаги.  4.2. Для предотвращения повреждения рулонов бумаги в процессе перевозки при взаимодействии с выступающими элементами несъемного оборудования кузова вагона, головками болтов, накладок и т.п. грузоотправитель должен принять меры, указанные в [пункте 1.9](#P9321) настоящей главы.  4.3. В междверном пространстве рулоны бумаги должны быть размещены так, чтобы обеспечивалась возможность их разгрузки с обеих сторон вагона.  При размещении рулонов бумаги в междверном пространстве в три и более ярусов дверные проемы с обеих сторон вагона должны быть ограждены двумя досками сечением не менее 40 x 200 мм, обернутыми упаковочным материалом в два-три слоя. Доски устанавливают на уровне первого-второго и третьего-четвертого ярусов. Концы досок закрепляют на косяках дверных проемов двумя-тремя гвоздями размером не менее 5 x 100 мм. При этом головки гвоздей не должны выступать наружу. |
|  | Глава 11 раздел 4  пункт 4.4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении рулонов бумаги диаметром 800±50 мм, шириной 1600 мм в крытых вагонах? | Рулоны бумаги диаметром 800 +/- 50 мм, шириной 1600 мм в вагоне размещают в два яруса ([рис. 17](#P9552) настоящей главы) общим количеством 61 - 62 рулона. Рулоны в первом ярусе устанавливают на торец в три продольных ряда линейным порядком вплотную друг к другу от торцовых стен вагона с отступом от боковых стен вагона на 30 - 50 мм. До междверного пространства с каждой стороны вагона размещают семь рядов рулонов. В междверном пространстве размещают шесть-семь рулонов. Всего в первом ярусе размещают 48 - 49 рулонов.  Рулоны во втором ярусе размещают внакат вплотную друг к другу, в один ряд симметрично продольной оси вагона. Рулоны, размещенные у торцовой стены вагона, подклинивают двумя клиньями размером 120 x 200 мм, длиной не менее 250 мм. До междверного пространства с той и с другой стороны вагона размещают по шесть рулонов. Один рулон располагают по оси вагона вплотную к одной из групп рулонов.  Рулоны второго яруса от продольных смещений закрепляют распорной деревянной рамой ([рис. 18](#P9556) настоящей главы). Раму изготавливают из деревянных брусков сечением 90 x 90 мм и досок сечением 54 x 100 мм. Детали рамы соединяют гвоздями диаметром 4 - 5 мм и длиной не менее 150 мм ([рис. 19](#P9565) настоящей главы). В каждое соединение должно быть забито не менее двух гвоздей.  Распорную раму в вагоне устанавливают по месту без зазоров. При этом рулон бумаги, расположенный по оси вагона, должен упираться по бокам в продольные нижние бруски 5.  К торцу рулона укладывают поперечный упорный брусок 6, который прибивают с обоих концов к продольным брускам. Наклонные упоры подкрепляют доской, которую устанавливают вплотную к упорам и прибивают к продольным брускам. |
|  | Глава 11 раздел 4  пункт 4.5 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении рулонов бумаги диаметром 800±50 мм, шириной от 400 до 1400 мм в крытых вагонах? | Рулоны бумаги диаметром 800 +/- 50 мм, шириной менее 400 - 1400 мм в вагоне размещают в два - пять ярусов ([рис. 20](#P9568) - [22](#P9576) настоящей главы).  Рулоны бумаги устанавливают на торец в три продольных ряда вплотную друг к другу с отступом от торцовых и боковых стен вагона на 30 - 50 мм.  В междверном пространстве рулоны размещают по оси или на всю ширину вагона. При размещении рулонов на всю ширину вагона дверные проемы ограждают досками, которые устанавливают на уровне первого и второго-третьего ярусов. |
|  | Глава 11 раздел 4  пункт 4.6 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении рулонов бумаги диаметром 850±50 мм, шириной 1680 мм в крытых вагонах? | Рулоны бумаги диаметром 850 +/- 50 мм, шириной 1680 мм в вагоне размещают в два яруса ([рис. 23](#P9587) настоящей главы) общим количеством 58 рулонов.  Рулоны первого яруса устанавливают на торец в три продольных ряда в шахматном порядке вплотную друг к другу с отступом от торцовых и боковых стен вагона на 30 - 50 мм.  Рулоны во втором ярусе размещают внакат вплотную друг к другу в один ряд симметрично продольной оси вагона. Рулоны, размещенные у торцовой стены вагона, подклинивают двумя клиньями размером 120 x 200 мм, длиной не менее 250 мм. Один рулон располагают по оси вагона вплотную к одной из групп рулонов.  Рулоны второго яруса от продольных смещений закрепляют распорной деревянной рамой. Раму изготавливают из деревянных брусков сечением не менее 90 x 90 мм и досок сечением 54 x 100 мм. Детали рамы соединяют гвоздями диаметром 4 - 5 мм и длиной не менее 150 мм. |
|  | Глава 11 раздел 4  пункт 4.7 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении рулонов бумаги диаметром 850±50 мм, шириной 1680 мм с добавлением рулонов шириной 1260 мм в крытых вагонах? | Рулоны бумаги диаметром 850 +/- 50 мм, шириной 1680 мм с добавлением рулонов шириной 1260 мм в вагоне размещают в два яруса комбинированным способом ([рис. 24](#P9591) настоящей главы) общим количеством: 48 рулонов шириной 1680 мм и 12 рулонов шириной 1260 мм.  В первом ярусе от торцовых стен вагона устанавливают на торец рулоны шириной 1680 мм, располагая их в три продольных ряда в шахматном порядке вплотную друг к другу с отступом от боковых стен вагона на 30 - 50 мм. Во втором ярусе, начиная от торцовых стен вагона, размещают внакат по оси вагона пять рулонов шириной 1680 мм с каждой стороны вагона. Вплотную к ним и к рулонам первого яруса с каждой стороны вагона устанавливают на торец в два яруса шесть рулонов шириной 1260 мм. |
|  | Глава 11 раздел 4  пункт 4.8 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении рулонов бумаги диаметром 850±50 мм, шириной от 420 до 1260 мм в крытых вагонах? | Рулоны бумаги диаметром 850 +/- 50 мм, шириной 420 - 1260 мм в вагоне размещают в два - шесть ярусов ([рис. 25](#P9595) - [28](#P9607) настоящей главы).  Рулоны бумаги устанавливают на торец в три продольных ряда вплотную друг к другу с отступом от торцовых и боковых стен вагона на 30 - 50 мм.  В междверном пространстве рулоны размещают по оси или на всю ширину вагона. При размещении рулонов на всю ширину вагона дверные проемы ограждают досками, которые устанавливают на уровне первого и второго-третьего ярусов. |
|  | Глава 12 раздел 1 | Какие основные требования предъявляются к транспортным пакетам при размещении их в контейнерах?  Допускается ли перемещение грузов по полу контейнера волоком или кантованием? | Общие положения  В настоящей главе определяются условия и требования к размещению и креплению грузов в универсальных крупнотоннажных контейнерах типоразмеров 1Д номинальной массой брутто 10 т, 1СС и 1С номинальной массой брутто 20 и 24 т, 1АА и 1А номинальной массой брутто 30,5 т, а также в среднетоннажных контейнерах массой брутто 3,0 и 5,0 т.  1.1. Грузы должны предъявляться к перевозке отдельными единицами или в транспортных пакетах, сформированных на поддонах, размером 800 x 1200 или 1000 x 1200 мм и высотой при двухъярусном размещении в контейнерах 1А, 1С и 1Д не более 1060 мм и в контейнерах 1АА и 1СС - не более 1140 мм.  Транспортные пакеты должны быть прочно скреплены обвязками, термоусадочной пленкой или другими средствами, исключающими смещение единиц груза внутри пакета при перевозке, в том числе и относительно поддонов.  1.2. Размещение грузов в контейнерах необходимо производить таким образом, чтобы удельная нагрузка, приходящаяся на 1 см2 площади пола, не превышала 0,5 кгс для среднетоннажных и 1 кгс для крупнотоннажных контейнеров.  В целях снижения удельной нагрузки на пол контейнера необходимо применять подкладки.  1.3. Нагрузка на пол контейнера от колеса погрузчика с грузом не должна превышать 2785 кгс. При этом ширина колеса должна быть не менее 180 мм, расстояние между осями двух колес одного моста (если мост содержит только два колеса) не менее 760 мм и площадь контакта шины каждого колеса с полом контейнера не менее 140 см2.  Не допускается перемещение по полу контейнера любых грузов волоком или кантованием.  1.4. Размещение в контейнеры грузов, подлежащих перевозке в прямом смешанном сообщении, должно производиться с учетом правил, действующих на соответствующих видах транспорта. |
|  | Глава 12 раздел 2 | Как должен размещаться груз в крупнотоннажных контейнерах относительно продольной и поперечной плоскости симметрии?  Как размещаются неоднородные грузы в контейнере?  Какие меры применяются во избежание повреждения внутренней обшивки контейнера выступающими частями груза?  Допускается ли крепление гвоздями к полу и другим частям конструкции контейнеров прокладочных материалов, подкладок и других элементов крепления груза?  Как ограждаются торцовая стена и двери контейнера?  Как осуществляется крепление груза, исключающее возможность его перемещения внутри контейнера? | Требования к размещению и креплению грузов в крупнотоннажных контейнерах  2.1. Груз в контейнере должен размещаться симметрично его продольной и поперечной плоскостей симметрии.  Высота общего центра тяжести груза в контейнерах типоразмеров 1А, 1С и 1Д должна быть не более 1100 мм, в контейнерах типоразмеров 1АА и 1СС - не более 1180 мм.  2.2. Масса груза должна распределяться равномерно по всей площади пола контейнера.  Смещение общего центра тяжести груза в продольном направлении в контейнерах типоразмеров 1А и 1АА должно быть не более 1200 мм, в контейнерах типоразмеров 1С и 1СС - не более 600 мм, в контейнерах типоразмера 1Д - не более 300 мм.  Смещение общего центра тяжести груза в поперечном направлении в контейнерах указанных типоразмеров должно быть не более 100 мм.  При необходимости загрузки контейнеров неоднородными грузами более тяжелые из них размещают в средней части контейнера или равномерно по всей площади пола, более легкие - в торцовых частях контейнера или поверх тяжелых грузов, если это возможно по условиям сохранности грузов и вместимости контейнера.  2.3. Во избежание повреждения внутренней обшивки контейнера или других размещенных в контейнере грузов выступающими у груза, особенно металлическими, частями, а также острыми кромками или углами необходимы соответствующая упаковка груза либо применение прокладок между грузами и стенками контейнера.  Не допускается крепление гвоздями к полу и любым другим частям конструкции контейнеров прокладочных материалов, подкладок и других элементов крепления груза.  2.4. В случаях, когда суммарная величина зазоров по длине или (и) по ширине между отдельными единицами груза и стенками контейнера, а также между единицами груза превышает 200 мм, груз должен быть закреплен соответственно от продольных или (и) поперечных перемещений.  2.5. При размещении в контейнере металла в слитках, проката сортового металла и металлических труб, листового металла; шифера, гипсокартонных плит; плит ДВП, ДСП, фанеры; цилиндрических грузов (например, барабанов, катушек) с расположением на их образующую; грузов, погруженных насыпью и навалом; а также грузов, имеющих выступающие части, могущие повредить стены и двери, торцовая стена и двери контейнера должны быть ограждены щитом на высоту погрузки в случаях, когда суммарная величина зазоров по длине или (и) по ширине контейнера между отдельными единицами груза и между ними и стенками контейнера превышает 200 мм. Щит должен состоять из двух стоек, устанавливаемых по углам контейнера, и горизонтальных досок, располагаемых вплотную друг к другу или с промежутками величиной не более ширины доски. Толщина стоек и горизонтальных досок щита должна быть не менее 40 мм. Доски к стойкам прибивают гвоздями длиной не менее 80 мм, количеством не менее двух штук в каждое соединение. Щит устанавливают перпендикулярно продольной плоскости симметрии контейнера таким образом, чтобы горизонтальные доски щита входили в выемки гофров обеих боковых стен контейнера.  2.6. Крепление груза, исключающее возможность его перемещений внутри контейнера, осуществляется заградительными щитами, которые могут выполняться в двух вариантах: с передачей продольных усилий от груза на угловые стойки дверного проема; с передачей продольных усилий на боковые стенки контейнера.  В обоих вариантах основой щита служат три поперечные доски 1 сечением 50 x 150 мм, расположенные широкой стороной в горизонтальной плоскости приблизительно на одинаковых расстояниях по высоте друг от друга. Нижняя из них укладывается на пол контейнера, вторая располагается посередине высоты штабеля и третья - на уровне середины высоты верхнего яруса груза. Длина этих досок должна быть: в первом варианте исполнения щита - от 2310 до 2320 мм включительно, во втором - от 2410 до 2420 мм включительно.  В первом варианте изготовления щита ([рис. 1](#P9647) настоящей главы) поперечные доски соединяют с вертикальными, расположенными со стороны груза.  Вертикальные доски 4 должны иметь толщину от 25 до 30 мм включительно, ширину от 120 до 150 мм включительно и длину, равную высоте штабеля. Вертикальные доски щита скрепляют с поперечными гвоздями длиной от 60 до 70 мм включительно, забиваемыми по две штуки в каждое сопряжение таких досок. Щит следует устанавливать вертикальными досками вплотную к грузу. Между поперечными досками щита и угловыми стойками контейнера вплотную к ним помещаются с обеих продольных сторон контейнера по три распорных бруска сечением 50 x 100 мм, которые удерживаются четырьмя вертикальными планками сечением не менее 30 x 70 мм, закрепляемыми по концам брусков гвоздями длиной 70 мм, по две штуки в каждом сопряжении. Кроме этого, две планки, расположенные со стороны щита, закрепляют к поперечным доскам в каждом месте прилегания к ним одним гвоздем.  При изготовлении щита по второму варианту ([рис. 2](#P9653) настоящей главы) концы поперечных досок должны быть опилены в соответствии с формой и размерами впадин гофров боковых стенок контейнера.  Все поперечные доски скрепляют с четырьмя вертикальными толщиной от 25 до 30 мм включительно, шириной от 120 до 150 мм включительно и длиной по высоте штабеля, расположенными шириной в вертикальной плоскости по ширине контейнера, гвоздями длиной 60 мм, забиваемыми по две штуки в каждом сопряжении указанных досок. |
|  | Глава 12 раздел 3 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении тарных штучных грузов в крупнотоннажном контейнере?  Какие средства применяются для крепления грузов в крупнотоннажном контейнере?  Допускается ли при погрузке фанеры, гипсокартонных плит, ДВП, ДСП и других листовых грузов вместо щитов ограждать торцовую стену стенку этими же грузами, установленными вертикально?  Допускается ли в качестве ограждения использовать связки и пачки из труб, сортового металла, метизов, лесоматериалов и других грузов?  Как закрепляются грузы, размещаемые в несколько ярусов двумя штабелями вдоль контейнера с расстоянием между ними более 200 мм? | Размещение и крепление тарных штучных грузов в крупнотоннажных контейнерах  3.1. Тарные штучные грузы, сформированные в штабеля, располагают вплотную к торцовой стене контейнера с установкой в соответствии с требованиями [пункта 2.6](#P9642) настоящей главы заградительного щита. Со стороны двери грузовые места следует располагать длиной вдоль контейнера, за исключением особо указанных случаев.  Допускается при погрузке фанеры, гипсокартонных плит, ДВП, ДСП и других листовых грузов вместо щитов ограждать торцовую стенку этими же грузами, установленными вертикально.  Допускается в качестве ограждения использовать связки и пачки из труб, сортового металла, метизов, лесоматериалов, цилиндрических и других грузов достаточной прочности, уложенных длинной стороной поперек контейнера.  3.2. Крепление грузов в контейнерах необходимо производить с применением деревянных упорных и распорных брусков, соединительных планок и накладок растяжками из проволоки диаметром не менее 6 мм в две и более нитей за имеющиеся в контейнерах проушины, скобы и кольца. Растяжки должны располагаться под углом к полу и к боковым стенкам не более 40 град. ([рис. 3](#P9663) настоящей главы).  Расположенные на полу в стыке с основаниями стен контейнера устройства для крепления грузов допускают нагрузку в любом направлении усилием до 2000 кгс включительно, а устройства, расположенные на боковых стенках, - до 500 кгс включительно.  3.3. Грузы, размещаемые в несколько ярусов двумя штабелями вдоль контейнера с расстоянием между ними более 200 мм, необходимо крепить по ширине контейнера распорными рамками из досок сечением не менее 25 x 100 мм ([рис. 4](#P9666) настоящей главы). Каждая рамка должна состоять из двух вертикальных досок, равных по длине высоте штабеля, и двух помещаемых между ними вплотную распорок. Смежно расположенные рамки соединяются между собой попарно четырьмя продольными планками сечением не менее 22 x 50 мм, которые по концам прибивают двумя гвоздями длиной 50 мм к вертикально установленным доскам вверху и внизу. Количество рамок и установка их должны исключать возможность поперечных перемещений штабелей. |
|  | Глава 12 раздел 4 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении грузов массой до 1,5 т включительно в крупнотоннажном контейнере? | Размещение и крепление в крупнотоннажных контейнерах грузов массой до 1,5 т включительно в упаковке  Грузы размещают вплотную друг к другу и к торцовой стенке контейнера. Металлические, в том числе ровные, без выступов поверхности груза должны быть отделены прокладками от внутренних поверхностей контейнера.  Грузы, располагаемые в контейнере симметрично относительно продольной плоскости симметрии контейнера в один ряд по ширине и в один ярус по высоте, необходимо крепить от поперечных перемещений упорными брусками 1 сечением не менее 30 x 100 мм, укладываемыми по две штуки с обеих сторон каждого грузового места вплотную к нему и к боковым стенкам контейнера ([рис. 5](#P9678) настоящей главы).  Концы упорных брусков должны входить во впадины гофров и соприкасаться с обшивкой контейнера всей площадью торцов. С этой целью бруски надлежит опиливать в соответствии с размерами и формой гофров. Со стороны груза упорные бруски необходимо скреплять попарно сверху соединительной планкой 2 сечением не менее 22 x 100 мм, закрепляемой к каждому бруску двумя гвоздями 3 длиной 40 мм. |
|  | Глава 12 раздел 5  пункт 5.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении грузов длиной до 2250 мм включительно (металлические прутки, трубы без раструбов, пачки металла и др.) в крупнотоннажном контейнере? | Грузы длиной до 2250 мм включительно (например, металлические прутки, трубы без раструбов, пачки металла) размещают поперек контейнера ([рис. 6](#P9688) настоящей главы). |
|  | Глава 12 раздел 5  пункт 5.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении грузов длиной от 2250 до 6000 мм включительно в крупнотоннажном контейнере? | Грузы длиной от 2250 до 6000 мм включительно размещают вдоль контейнера ([рис. 7](#P9691) настоящей главы).  При механизированной погрузке неупакованных грузов предварительно необходимо на пол контейнера уложить деревянные подкладки 1 толщиной не менее 40 мм и шириной 150 мм.  Для грузов, размещаемых длинной стороной поперек контейнера, длина подкладок принимается равной длине контейнера. При этом под грузы длиной до 1100 мм необходимо укладывать две подкладки, длиной свыше 1100 мм до 2250 мм - три подкладки. Допускается применение подкладок, составленных из двух частей по толщине, соединенных двумя гвоздями длиной 50 мм. Выступающие наружу концы гвоздей должны быть загнуты.  Грузы должны быть отделены от боковых стенок контейнера вертикальными прокладками 3 ([рис. 6](#P9688) настоящей главы) из плотного картона, фанеры, обрезков досок и др.  При размещении груза вдоль контейнера длина подкладок принимается равной ширине контейнера. Под грузы длиной свыше 2250 мм до 3000 мм включительно необходимо укладывать три подкладки; длиной свыше 3000 мм до 4000 мм включительно - четыре подкладки; длиной свыше 4000 мм до 5000 мм включительно - пять подкладок; длиной свыше 5000 мм до 6000 мм включительно - шесть подкладок.  Торцовая стенка и дверь контейнера должны быть ограждены щитами 3 ([рис. 7](#P9691) настоящей главы) из досок толщиной 30 мм и более. Щиты следует изготовлять сплошными или с зазорами между досками. При этом величина зазоров должна быть не более 50% наименьшего размера перевозимых изделий. |
|  | Глава 12 раздел 6  пункт 6.1 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении рулонов широкой металлической ленты и других грузов цилиндрической формы в металлической упаковке массой одного места до 1 т включительно в крупнотоннажном контейнере? | Рулоны широкой металлической ленты и других грузов цилиндрической формы в металлической упаковке массой одного места до 1 т включительно грузят в один ярус по высоте с установкой каждого места на две продольные подкладки 1 указанных выше размеров ([рис. 9](#P9706) настоящей главы).  Вплотную к торцовой стенке сверху на концы подкладок помещают упорный брусок 2 толщиной 50 мм, шириной не менее 150 мм и длиной по ширине контейнера. Допускается использование брусков, составленных из двух частей по толщине, скрепленных между собой четырьмя гвоздями длиной от 60 до 70 мм включительно. Прошедшие насквозь концы гвоздей должны быть загнуты.  Со стороны двери укладывают таких же размеров упорный брусок 2, через который продольные усилия от груза передаются на угловые стойки контейнера. Вплотную к бруску и к крайним рулонам помещают распорные бруски 3 толщиной от 50 до 100 мм включительно и шириной не менее 150 мм. Длина последних определяется по месту. Под распорные бруски укладывают подкладки 4 такой же толщины, что и подкладки под грузом. Каждый распорный брусок прибивают к подкладке двумя гвоздями длиной от 100 до 150 мм включительно. Упорные бруски закрепляют по концам к подкладкам такими же гвоздями.  Груз во всех случаях должен быть отделен от продольных стенок контейнера прокладками из плотного картона, древесно-слоистого пластика (твердого оргалита), фанеры или досок. |
|  | Глава 12 раздел 6  пункт 6.2 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении бочек с жидкостями и сухими грузами в крупнотоннажном контейнере? | Бочки с жидкостями и сухими грузами размещают в контейнерах на торец. Бочки с жидкостями устанавливают обязательно пробками вверх. Пробки должны быть плотно загнаны в отверстия и не выступать над поверхностью днища. Способ размещения бочек в контейнерах устанавливается в зависимости от их размеров и количества.  При погрузке в несколько ярусов по высоте в каждом ярусе должны быть установлены однотипные по размерам бочки. Между ярусами устанавливают деревянные прокладки таким образом, чтобы каждая бочка второго и последующих ярусов была установлена с опорой на две прокладки. Размеры прокладок устанавливает грузоотправитель исходя из размеров бочек и их массы. |
|  | Глава 12 раздел 7 | Какой порядок необходимо соблюдать при размещении и креплении легковых автомобилей в крупнотоннажном контейнере?  Какие средства применяются для закрепления легковых автомобилей в крупнотоннажном контейнере? | Размещение и крепление легковых автомобилей в крупнотоннажных контейнерах  7.1. Легковые автомобили (в том числе повышенной проходимости) полной массой не более 3,5 т размещают: в контейнерах типоразмеров 1C и 1CC - один автомобиль; в контейнерах типоразмеров 1A и 1AA - один-два автомобиля.  Перед погрузкой автомобили должны быть вымыты и вытерты насухо. Протекторы шин и диски колес автомобилей должны быть очищены от грязи. Давление в шинах должно быть отрегулировано таким образом, чтобы площадь контакта шин с полом составляла от 130 до 150 мм2 включительно.  Бензин из бака автомобилей должен быть слит, аккумуляторная батарея отсоединена. Течи масла, тормозной и охлаждающей жидкостей из систем автомобилей не допускаются. В зонах расположения двигателя и мостов на пол контейнера должно быть уложено и закреплено от перемещения защитное покрытие (например, полимерная пленка). Установка автомобилей колесами на покрытие не допускается.  После размещения автомобиля в контейнере он должен быть заторможен ручным тормозом. Рукоятка выбора передач должна быть зафиксирована в положении включения первой передачи (для механической коробки передач) либо в положении "парковка" (для автоматической коробки передач).  7.2. В контейнерах типоразмеров 1Cи 1CC автомобиль закрепляют ([рис. 10](#P9722) настоящей главы) двумя парами растяжек 6 из проволоки диаметром 6 мм в две нити, а также двумя продольными 3, четырьмя поперечными 4 и четырьмя упорными 5 брусками сечением не менее 100 x 120 мм.  Растяжки 6 одним концом закрепляют за нижние увязочные устройства контейнера на боковых стенках в его торцовых частях, а другим - за силовые элементы автомобиля (например, буксировочные устройства, рессоры, оси полуосей колесных пар).  Бруски в контейнере размещают следующим образом:  - два упорных бруска 2, длиной, равной внутренней ширине контейнера, размещают у торцовой стенки и дверей контейнера;  - два продольных бруска 3, длиной, равной расстоянию между указанными поперечными брусками 2, укладывают с наружной стороны колес вплотную к ним. Допускается устанавливать между колесами и продольными брусками 3 защитные прокладки для предохранения резины от потертости;  - каждый из двух поперечных упорных брусков 4 укладывают на продольные бруски 3 вплотную к передним и задним колесам с внешней их стороны и закрепляют к каждому продольному бруску двумя гвоздями. На продольный брусок 3 вплотную к поперечному 4 укладывают и закрепляют тремя гвоздями четыре бруска 5 длиной не менее 300 мм. Продольные и поперечные бруски, уложенные у торцовой стенки и двери контейнера, скрепляют между собой строительными скобами 7, по одной в соединении. Поперечные упорные бруски 2 и 4 со стороны торцовой двери укладывают и закрепляют после закатывания автомобиля. Длина гвоздя должна быть равна толщине скрепляемых брусков, но исключать повреждение пола контейнера. Забивание гвоздей и скоб в пол контейнера не допускается.  7.3. В контейнерах типоразмеров 1A и 1AA автомобили закрепляют ([рис. 11](#P9732) настоящей главы) аналогично креплению в контейнерах типоразмеров 1C и 1CC.  7.4. Бруски, применяемые для закрепления автомобилей, могут быть составными по высоте, а продольные - и по длине не более чем из двух частей. Во избежание повреждения пола контейнера скрепление продольных брусков в единое целое из нескольких частей должно выполняться вне контейнера.  7.5. В случаях обеспечения размещения и крепления автомобилей перевозчиком грузоотправитель обязан присутствовать при погрузке, для чего он должен быть заблаговременно извещен о дате и времени погрузки. |
|  | Глава 12 раздел 8 | Как должен размещаться груз в крупнотоннажных контейнерах относительно продольной и поперечной плоскости симметрии?  Какие меры применяются во избежание повреждения внутренней обшивки контейнера выступающими частями груза?  Какие средства применяются для крепления грузов в крупнотоннажном контейнере? | Размещение и крепление грузов в среднетоннажных контейнерах  8.1. Груз в контейнере должен размещаться симметрично его продольной и поперечной плоскостей симметрии.  Высота общего центра тяжести груза не должна превышать половины высоты контейнера, смещение общего центра массы груза в поперечном направлении должно быть не более 100 мм.  8.2. Между внутренней обшивкой контейнера и грузом либо между грузами с выступающими, особенно металлическими, частями, а также острыми кромками или углами необходимы соответствующая упаковка груза либо применение прокладок.  8.3. Грузы в контейнерах должны размещаться равномерно по всей площади пола. Суммарная величина зазоров по длине или ширине контейнера между отдельными единицами (местами) груза и между ними и стенками контейнера не должна превышать 200 мм.  8.4. Крепление грузов в среднетоннажных контейнерах необходимо производить с применением распорных, упорных брусков, растяжек за имеющиеся в контейнере проушины.  Проушины для крепления грузов растяжками допускается нагружать в любом направлении усилием до 300 кгс.  8.5. Порядок размещения и крепления грузов в среднетоннажных контейнерах аналогичен порядку, предусмотренному в отношении крупнотоннажных контейнеров, если иной порядок не установлен правилами перевозок для грузов железнодорожным транспортом. |
|  | Приложение № 1 | Какая информация содержится в приложении № 1? | ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ УНИВЕРСАЛЬНЫХ ВАГОНОВ  Грузоподъемность, т, Масса тары вагона, Осевая нагрузка, База вагона, мм по осям сцепления автосцепок по концевым Высота от УГР Высота от УГР до нижней обвязки Объем кузова Внутренние размеры кузова Ширина проема при открытых│дверях Площадь пола Размер разгрузочных люков Расстояние между поперечными балками полувагона  Грузоподъемность платформы,Масса тары вагона,Осевая нагрузка, тс База вагона, длина, мм- по осям сцепления автосцепок - по концевым балкам рамы, Высота от УГРмакс,Высота от УГР до уровня Размеры кузова внутри, мм│- длина ширина Размер пола с открытыми бортами, мм ширина Высота бортов, мм- продольный торцовый Площадь пола, м2 |
|  | Приложение № 2 | Дайте определение понятию «Многооборотные средства крепления».  Какие документы должны входить в обязательном порядке в состав комплекта документации многооборотного средства крепления?  Что должны обеспечивать многооборотные средства крепления?  Какая информация должна содержаться в руководстве по эксплуатации многооборотного средства крепления?  Какую информацию должна содержать маркировка, нанесенная на многооборотное средство крепления?  Кто несет ответственность за надежность многооборотных средств крепления в процессе эксплуатации?  Какие документы грузоотправитель обязан представить при оформлении перевозочных документов на груз?  Как осуществляется возврат многооборотных средств крепления? | Под многооборотными средствами крепления (далее - МС) понимаются крепежные устройства многоразового использования, предназначенные для размещения и крепления грузов в вагонах, контейнерах.  Разработка и изготовление МС должны выполняться в соответствии с требованиями ГОСТ 15001, при этом в состав комплекта документации МС должны входить в обязательном порядке:  - рабочие чертежи;  - паспорт;  - руководство по эксплуатации;  - сертификат соответствия;  - схемы размещения и крепления МС при их возврате в порожнем состоянии.  МС должны быть изготовлены в исполнении "ХЛ" категории 1 по ГОСТ 15150 и обеспечивать:  - распределение массы груза на раму и тележки вагона в соответствии с требованиями [раздела 6](#P682) настоящей главы;  - возможность производства погрузочно-разгрузочных работ, в том числе с применением грузозахватных средств;  - надежное закрепление груза, исключающее его недопустимые поступательные смещения, развал, опрокидывание, а также сохранность груза и подвижного состава в процессе перевозки и при выполнении погрузочно-разгрузочных операций;  - возможность крепления МС к предусмотренным для этого элементам конструкции вагона.  В руководстве по эксплуатации МС должны содержаться указания по периодичности технического обслуживания (осмотр, смазка, регулировка и ремонт узлов) и освидетельствования, информация о возможных неисправностях и способах их устранения, указания по безопасности обслуживания и эксплуатации, а также правила хранения.  Каждый комплект МС должен иметь на видном месте маркировку с указанием:  - марки устройства;  - наименования (товарного знака) завода-изготовителя;  - наименования (обозначения) владельца;  - даты выпуска и порядкового номера;  - грузоподъемности и других необходимых технических параметров;  - даты очередного испытания (освидетельствования), ремонта.  За надежность МС в процессе их эксплуатации несет ответственность грузоотправитель.  При оформлении перевозочных документов на груз, размещение и крепление которого осуществляется с использованием МС, грузоотправитель обязан представить лицу, принимающему эти документы:  - схему размещения и крепления перевозимого груза и расчетно-пояснительную записку к ней с прочностными расчетами элементов устройств и их соединений;  - акт последнего периодического освидетельствования, предусмотренного руководством по эксплуатации МС.  При отправке груза с использованием МС масса МС включается в общую массу перевозимого груза.  7. Возврат МС осуществляется в соответствии со схемой размещения и крепления при возврате в порожнем состоянии. |
|  | Приложение № 3 | Какую информацию должна содержать схема размещения и крепления груза?  Какие основные требования предъявляются к оформлению схем?  Как выделяются деревянные элементы крепления на схеме?  Как выделяются растяжки, обвязки, стяжки из проволоки на схеме?  Какие размеры должны быть приведены на схеме?  Какая информация должна содержаться в грифе утверждения?  Какую информацию должен содержать эскиз ТУ? | ТРЕБОВАНИЯ  К ОФОРМЛЕНИЮ СХЕМ И ЭСКИЗОВ РАЗМЕЩЕНИЯ И КРЕПЛЕНИЯ ГРУЗА  Схемы размещения и крепления груза (далее - схемы) являются составной частью вновь разрабатываемых МТУ и НТУ. Эскиз размещения и крепления груза по ТУ (эскиз ТУ) является графическим документом на размещение и крепление груза, поясняющим требования ТУ.  1. Схемы МТУ и НТУ должны удовлетворять следующим общим требованиям:  1.1. Схемы должны содержать следующую информацию:  - наименование и обозначение схемы;  - наименование груза;  - перечень грузовых единиц с указанием габаритных размеров и массы (в табличной форме);  - тип (при необходимости - модель) железнодорожного подвижного состава, используемого для перевозки груза;  - общая масса брутто груза с учетом массы элементов крепления;  - площадь наветренной поверхности вагона с грузом (в случае, если она превышает 50 м2);  - изображение железнодорожного подвижного состава с размещенным на нем грузом, элементов крепления и способов их соединения с крепежными устройствами вагона и груза;  - спецификация элементов крепления и используемых материалов;  - технические требования по размещению и креплению груза в продольном и поперечном направлениях, устройству крепления, проведению сварочных работ и др.;  - наименование железнодорожной станции и перевозчика;  - наименование предприятия-разработчика, фамилии и подписи лиц, разработавших схему;  - реквизиты утверждения (согласования) схемы уполномоченными перевозчиком лицами (в соответствии с [подпунктом 7.2.3 главы 1](#P1099) настоящих ТУ).  1.2. Схемы должны оформляться в соответствии со следующими требованиями Единой системы конструкторской документации (ЕСКД) к сборочным чертежам и монтажным схемам:  1.2.1. Изображение железнодорожного подвижного состава следует выполнять тонкими сплошными линиями, изображение груза - сплошными основными, элементы крепления - утолщенными, габариты погрузки - тонкими штрихпунктирными линиями. Надписи должны быть выполнены разборчиво одним из допускаемых способов: чертежным шрифтом, машинописью, либо с использованием компьютерных редакторов. Высота шрифта - не менее 3,5 мм для машинописных и не менее 5 мм - для рукописных надписей.  Изображение железнодорожного подвижного состава с размещенным на нем грузом выполняется, как правило, в масштабе 1:50 в трех проекциях: главный вид, вид сверху, вид с торца (как правило, слева). Допускается взамен вида слева размещать при необходимости вид справа, поперечное сечение либо разрез. Вид с торца допускается выполнять в более крупном масштабе, чем остальные виды. Допускается выполнять схему в масштабе 1:25 для большей ясности изображения грузов и средств крепления сложной конфигурации.  Железнодорожный подвижной состав изображается упрощенно. На платформах боковые борта на главном виде и торцовые борта на виде с торца, как правило, не показывают. В технических требованиях должны быть приведены указания о состоянии бортов и необходимости их закрепления. На всех видах показывают стоечные скобы (боковые и торцовые). В полувагонах на главном виде показывают расположение поперечных балок, а на виде сверху - состояние торцовых дверей (закрытое или открытое) и торцовые порожки.  1.2.2. Очертания грузовых единиц должны давать ясное представление об их конфигурации, о габаритах, базовых поверхностях (опорных и упорных), их положении относительно вагона и соседних грузовых единиц, расположении крепежных устройств.  1.2.3. Деревянные элементы крепления (подкладки, прокладки, упорные и распорные бруски) должны быть выделены штриховкой. Для пояснения устройства элементов (вырезки, врезки, крепление друг к другу) приводятся соответствующие разрезы и сечения.  1.2.4. Растяжки, обвязки, стяжки из проволоки изображают волнистой линией.  1.2.5. На схеме должны быть приведены следующие размеры:  - габаритные размеры груза;  - максимальная высота верхних поверхностей или наиболее выступающих частей груза относительно уровня головок рельсов (УГР);  - высота подкладок (площадок турникетных опор), на которые опирается груз от УГР;  - координаты расположения грузовых единиц относительно кузова вагона, площадок турникетных опор;  - минимальные допускаемые зазоры между грузом и полом вагона прикрытия;  - база сцепа вагонов;  - координаты центров тяжести грузовых единиц ЦТ  гр  относительно их базовых поверхностей, продольной и поперечной  плоскостей симметрии вагона;  °  - координаты общего центра тяжести груза ЦТ  гр  относительно пола и продольной плоскости симметрии вагона (на виде  слева), поперечной плоскости симметрии (на главном виде);  - координаты общего центра тяжести вагона с грузом ЦТ  °  относительно УГР, продольной и поперечной плоскостей симметрии  вагона.  В спецификации должны быть указаны позиционные обозначения, наименования элементов крепления груза, их параметры (при наличии обозначения по технической документации), количество, масса, применяемые материалы с указанием стандартов и массы.  1.3. Схема НТУ должна быть утверждена грузоотправителем, содержать полное наименование грузоотправителя, должность утверждающего лица, его фамилию и инициалы, личную подпись, дату и печать. Гриф утверждения следует располагать в правом верхнем углу листа. Схема должна быть согласована и зарегистрирована в соответствии с требованиями [подпункта 7.3.5 главы 1](#P1116) настоящих ТУ.  2. Эскиз ТУ должен содержать:  - наименование груза;  - тип (при необходимости - модель) железнодорожного подвижного состава, используемого для перевозки груза;  - ссылку на раздел (пункт), главу ТУ (с указанием года издания), в соответствии с которыми выполняются размещение и крепление груза;  - изображение вагона с размещенным на нем грузом, средствами крепления, а также указания по устройству крепления;  - перечень грузовых единиц, их габаритные размеры и массу (в табличной форме), а также общую массу груза с учетом массы средств крепления;  - величину площади наветренной поверхности вагона с грузом, если она превышает 50 м2;  - грифы утверждения грузоотправителем и согласования уполномоченным перевозчиком лицом (в случае, когда перевозчик является одновременно владельцем инфраструктуры, - начальником железнодорожной станции отправления) с указанием должности согласующего лица, его фамилии и инициалов, личной подписи, даты и печати. |
|  | Приложение № 4 | Какая информация содержится на титульном листе местных технических условий?  Какая информация содержится в штампе регистрации местных технических условий? | │ УТВЕРЖДАЮ: УТВЕРЖДАЮ: │  │\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_│  │ (должность) (должность) │  │\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_│  │(наименование грузоотправителя) (наименование перевозчика) │  │\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_│  │(подпись) (ф., и., о.) (подпись) (ф., и., о.) │  │"\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г. "\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.│  │ │  │ М.П. М.П. │  │ │  │ МЕСТНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ N \_\_\_\_\_\_\_\_ │  │ │  │размещения и крепления \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_│  │ (наименование груза) │  │\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_│  │в(на) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_│  │ (наименование железнодорожного подвижного состава, тип │  │ (модель)) │  │ │  │(Общее количество листов - \_\_\_\_\_, в том числе рисунков - \_\_\_\_\_\_)│  │ Срок действия: с \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_│  │ до \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_│  │ │  │ СОГЛАСОВАНО: │  │ Уполномоченные перевозчиком │  │руководители подразделений, ведающие: │  │ │  │грузовой и коммерческой работой \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_│  │ (подпись) (расшифровка подписи)│  │ │  │вагонным хозяйством \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_│  │ (подпись) (расшифровка подписи)│  │ │  │"\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.  ┌────────────────────────────────────────┐    │\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_│  │ (наименование перевозчика) │  │ │  │ Местные Технические условия │  │ размещения и крепления грузов │  │ │  │N \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ │  │от \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ │  └────────────────────────────────────────┘ |
|  | Приложение № 5 | Какая информация содержится на титульном листе журналов регистрации местных и непредусмотренных технических условий размещения и крепления грузов?  Какая информация содержится на листах журналов регистрации местных и непредусмотренных технических условий размещения и крепления грузов? | ЖУРНАЛ РЕГИСТРАЦИИ МТУ  РАЗМЕЩЕНИЯ И КРЕПЛЕНИЯ ГРУЗОВ  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (наименование перевозчика)  Начат: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Окончен: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Срок хранения: не ограничен  Образец последующих листов журнала регистрации МТУ   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | N МТУ, дата  утверждения | Наименование  груза | Грузоотправитель, его  почтовый адрес, телефон | Примечания | |  |  |  |  |     ЖУРНАЛ РЕГИСТРАЦИИ НТУ  РАЗМЕЩЕНИЯ И КРЕПЛЕНИЯ ГРУЗОВ  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (наименование перевозчика)  Начат: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Окончен: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Срок хранения: не ограничен  Образец последующих листов журнала регистрации НТУ  ┌───────────┬──────────┬──────────────────┬───────────┬──────────┐  │N НТУ, дата│Наименова-│Грузоотправитель, │ Станция │Примечания│  │утверждения│ние груза │ его почтовый │отправления│ │  │ │ │ адрес, телефон │ │ │  ├───────────┼──────────┼──────────────────┼───────────┼──────────┤  │ │ │ │ │ │  └───────────┴──────────┴──────────────────┴───────────┴──────────┘ |
|  | Приложение № 6 | Какая информация содержится в акте согласования и утверждения непредусмотренных технических условий?  Какая информация содержится в штампе утверждения непредусмотренных технических условий, проставляемом на схемах и пояснительной записке? | УТВЕРЖДАЮ:  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (должность руководителя подразделения  перевозчика в соответствии  с [подпунктом 7.3.3](#P1112) настоящей главы)  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (подпись) (ф., и., о.)  "\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_ г.  М.П.  АКТ N \_\_\_\_  согласования и утверждения НТУ  Настоящий акт составлен в том, что \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (должности и фамилии специалистов, участвующих в рассмотрении)  рассмотрели представленные \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (наименование грузоотправителя)  схему N \_\_\_\_ размещения и крепления \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (точное наименование груза)  и расчетно-пояснительную записку, утвержденные \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (дата, должность и фамилия лица, утвердившего ее)  и установили, что прилагаемый способ размещения и крепления  обеспечивает устойчивость груза и безопасность движения поездов.  Груз размещен в пределах \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ габарита  (наименование габарита)  погрузки.  СОГЛАСОВАНО:  Уполномоченные перевозчиком руководители  подразделений, ведающие:  грузовой и коммерческой работой \_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (подпись) (расшифровка  подписи)  вагонным хозяйством \_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (подпункт 7.23 настоящей главы) (подпись) (расшифровка  подписи)  Должности лиц, принимавших участие \_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  в рассмотрении (подпись) (расшифровка  подписи)  Приложение. Схема размещения и крепления - \_\_\_\_\_ листов.  Расчетно-пояснительная записка - \_\_\_\_\_ стр.  штамп  (наименование подразделения перевозчика) │  │ │  │ УТВЕРЖДАЮ: │  │ │  │Должность лица, утвердившего акт \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ │  │ (подпись) │  │ │  │ СОГЛАСОВАНО: │  │ │  │Должности лиц в соответствии │  │с [подпунктом 7.3.2](#P1110) настоящей главы \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_│  │ (подпись) │  │ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_│  │ (подпись) │  │ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_│  │ (подпись) |
|  | Приложение № 7 | Как определяется коэффициент трения между опорными поверхностями груза и вагона, значения которых не предусмотрены разделом 10 главы 1 ТУ ЦМ-943?  Чем оформляются результаты лабораторных исследований?  Как проводится экспериментальная проверка значений коэффициентов трения в натурных условиях?  Чем оформляются результаты экспериментальной проверки значений коэффициентов трения? | Определение коэффициента трения между опорными поверхностями груза и вагона, значения которых не предусмотрены [разделом 10 главы 1](#P1160) настоящих ТУ, производится экспериментальным путем в лабораторных условиях, а затем в условиях натурного эксперимента.  В случаях использования значения величины коэффициента трения, приведенных в иных, нежели настоящая [глава](#P10), официально изданных источниках, допускается выполнять его проверку только в условиях натурного эксперимента.  1. Определение коэффициента трения в лабораторных условиях.  Лабораторная установка для определения коэффициента трения должна включать в себя:  - основание с устройствами для закрепления неподвижного образца, имитирующего поверхность, на которую опирается груз;  - подвижную (нагрузочную) плиту с устройствами для закрепления подвижного образца;  - сдвигающее устройство, обеспечивающее создание и определение необходимого сдвигающего усилия, приложенного к подвижной плите;  - нагружающее устройство для создания требуемой нагрузки на поверхности контакта образцов (при необходимости);  - контрольно-измерительные приборы.  Подвижный образец выполняется в виде плоского тела (пластина, плита) из материала, соответствующего материалу опорной поверхности груза. Размеры опорной поверхности подвижного образца и величина его необходимого вертикального догружения определяются из условия обеспечения удельного давления между поверхностями подвижного и неподвижного образцов, соответствующего реальным условиям размещения груза.  Предел измерения прибора для измерения сдвигающего усилия должен отвечать условию:  P ~ 1,25 Sмю q,  о  где: S - площадь опорной поверхности подвижного образца, см2;  мю - предполагаемое значение коэффициента трения, принимаемое  о  по известным аналогам;  q - удельное давление между опорными поверхностями груза и  вагона, кгс/см2.  Неподвижный образец выполняется в виде плоского тела (пластина, плита) из того же материала, из которого изготовлена поверхность, на которую опирается груз. Размеры в плане неподвижного образца должны быть: в направлении действия сдвигающего усилия (длина) - не менее двух длин подвижного образца; в перпендикулярном направлении (ширина) - не менее 1,25 ширины подвижного образца.  Шероховатость контактирующих поверхностей образцов должна соответствовать шероховатости контактирующих поверхностей груза и вагона (подкладок). При испытании гигроскопичных материалов их относительная влажность должна составлять 20 - 25%.  Для грузов, имеющих опорную поверхность из полимерных материалов, эксперименты должны проводиться при отрицательных температурах окружающей среды до минус 25 град. C.  Эксперимент заключается в многократном сдвиге подвижного образца под воздействием сдвигающего усилия и замере максимального значения усилия в момент начала сдвига.  Сдвигающее усилие должно быть приложено параллельно плоскости контакта образцов. Смещение подвижного образца должно происходить в направлении действия сдвигающего усилия и составлять не менее 0,5 его длины. Перед каждым следующим приложением сдвигающего усилия подвижный образец должен устанавливаться в исходное положение; смещение в поперечном направлении не допускается.  Перед первым приложением сдвигающей нагрузки образцы должны находиться в исходном положении не менее 5 минут.  Время наращивания усилия сдвига груза от момента приложения до начала сдвига должно составлять не более 3 секунд.  Количество повторных смещений каждой пары образцов должно быть не менее 30.  Коэффициент трения (мю) рассчитывается по формуле:  F  мю = -,  N  где: F - значение сдвигающего усилия, замеренное в момент начала сдвига подвижного образца, кгс;  N - сила нормального давления подвижного образца на неподвижный, кгс.  Результаты замеров обрабатываются методом вариационной статистики по ГОСТ 11484. Результаты первых 10 смещений не учитываются, так как происходит притирка поверхностей, вследствие чего получаемые значения могут быть завышены.  Результаты лабораторных исследований должны быть оформлены актом. Акт должен содержать: описание эксперимента (включая данные о физических параметрах груза и моделирующем его объекте, используемом испытательном оборудовании и средствах измерения), результаты всех измерений, методику обработки результатов измерений, результаты расчета значения коэффициента трения. Акт лабораторных исследований должен быть утвержден руководителем организации, проводившей эти исследования.  2. Экспериментальная проверка значений коэффициентов трения в натурных условиях выполняется путем проведения испытаний на соударение в соответствии с [пунктами 6.1](#P684) и [6.2 главы 1](#P685) настоящих ТУ. Необходимое контрольно-измерительное оборудование и выполнение замеров обеспечивает грузоотправитель (разработчик проекта ТУ).  Экспериментальная проверка для грузов, перевозимых на открытом железнодорожном подвижном составе, должна проводиться в условиях осадков в виде дождя. Для грузов, имеющих опорную поверхность из полимерных материалов, эксперименты должны проводиться при отрицательных температурах окружающей среды до минус 25 град. C.  Груз на вагоне должен быть размещен без крепления; при этом должна быть обеспечена возможность его свободного перемещения в продольном направлении не менее 500 мм, и условия контактирования груза с вагоном на длине возможного смещения должны быть неизменными.  Соударения должны проводиться в следующей последовательности:  - 6 соударений со скоростью от 4 до 5 км/ч;  - 6 соударений со скоростью от 5 до 6 км/ч;  - 5 соударений со скоростью от 6 до 7 км/ч;  - 3 соударения со скоростью от 7 до 8 км/ч.  После каждого соударения должен быть проведен осмотр груза и зафиксировано наличие его смещения от начального положения. При отсутствии смещения груза после какого-либо из вышеуказанных режимов соударений количество соударений следующего скоростного режима увеличивается на величину, равную количеству соударений, после которых не зафиксировано смещения груза. Соударения продолжают до достижения количества смещений груза не менее двадцати.  Замеры ускорения груза производят датчиком ускорения, установленным на грузе.  Коэффициент трения (мю) рассчитывается по формуле:  j  мю = -,  g  где: j - ускорение груза при соударении вагона с вагонами прикрытия, м/сек2;  g = 9,81 м/сек2 - ускорение свободного падения.  В расчетах должны учитываться результаты замеров ускорения только при тех соударениях, при которых зафиксировано смещение груза. Результаты замеров обрабатываются методом вариационной статистики по ГОСТ 11484.  Результаты экспериментальной проверки должны быть оформлены актом. В акте должно быть сделано заключение комиссии о величине коэффициента трения, которая должна быть использована в расчетах при разработке проекта Технических условий размещения и крепления испытуемого груза.  Акты о лабораторных и экспериментальных исследованиях по определению коэффициента трения должны быть включены в состав комплекта документов Технических условий размещения и крепления грузов, представляемого на рассмотрение. Копии актов должны быть направлены также в подразделение МПС России, ведающее грузовой и коммерческой работой. |
|  | Приложение № 8 | В каком случае производится уточненный расчет усилия в растяжке?  В соответствии с какой главой производят подбор сечения растяжек? | МЕТОДИКА РАСЧЕТА  ПРОВОЛОЧНЫХ РАСТЯЖЕК РАЗЛИЧНОЙ ДЛИНЫ, РАСПОЛОЖЕННЫХ  ПОД РАЗНЫМИ УГЛАМИ К ПОЛУ ВАГОНА  При закреплении единичного груза растяжками из проволоки  одинакового диаметра, с различным количеством нитей (n ),  нi  различных длин (l ) и расположения (альфа , бета , h ) усилие  i i i рi  R рассматриваемой i-ой растяжке определяется по формулам:  рi  1. От продольной инерционной силы (рис. П8.1):  Рис. П8.1  (не приводится)  пр пр  R = Z (n /l )cos альфа cos бета , (1)  рi нi i i прi  дельтаF  пр пр  где: Z = --------------------------------------------------  пр  n n  р нi  SUM [---(мю sin альфа + cos альфа cos бета ) x  i=1 l i i прi  i  SUMF  пр  -------------------------; (2)  x cos альфа cos бета ]  i прi  пр  где: R - усилие в i-й растяжке от продольной инерционной  рi  силы;  пр  n - количество растяжек, работающих одновременно в одну  р  сторону вдоль вагона;  n - количество нитей (проволок) в i-й растяжке;  нi  бета - угол между проекцией i-й растяжки на горизонтальную  прi  плоскость и продольной осью вагона.  2. От поперечной инерционной силы (рис. П8.2):  Рис. П8.2  (не приводится)  п п  R = Z (n / l )cos альфа cos бета , (3)  рi нi i i пi  дельтаF  п п  где: Z = -------------------------------------------------------------------------; (4)  п  n n  р нi  SUM [---(мю sin альфа + cos альфа cos бета ) x cos альфа cos бета ]  i=1 l i i пi i пi  i  п  где: R - усилие в i-й растяжке от поперечной инерционной  рi  силы;  п  n - количество растяжек, работающих одновременно в одну  р  сторону поперек вагона;  n - количество нитей (проволок) в i-й растяжке;  нi  бета - угол между проекцией i-й растяжки на горизонтальную  пi  плоскость и поперечной осью вагона.  3. Расчет выполняется в два этапа. Сначала по методике, изложенной в [разделе 10 главы 1](#P1160) настоящих ТУ, - определяют усилие в проволочных растяжках и производят подбор сечения растяжек по [таблице 20](#P1840) настоящей главы. Затем выполняют уточненный расчет в соответствии с [пунктами 1](#P10276) и [2](#P10314) настоящего приложения.  4. Пример расчета.  Исходные данные:  К перевозке по НТУ предъявлен груз весом 14,7 т в деревянной ящичной упаковке размером 3500 x 1600 x 2500 мм, размещенный на платформе (рис. П8.3) с деревянным полом и закрепленный четырьмя парами проволочных растяжек.  Рис. П8.3  (не приводится)  В соответствии с выполненными предварительными расчетами имеем:  а = 1,152 тс/т; а = 0,33 тс/т; а = 0,393 тс/т; W = 3434 кгс;  пр п в  мю = 0,45;  ДельтаF = 10,32 тс;  пр  ДельтаF = 2,47 тс.  п  Расчет геометрических параметров и соотношений элементов растяжек целесообразно выполнять в табличной форме ([табл. П8.1](#P10369)).  Таблица П8.1  ┌──────────────────────────────────────────┬──────────┬──────────┐  │ Геометрические параметры растяжек │Растяжка 2│Растяжка 3│  ├──────────────────────────────────────────┼──────────┼──────────┤  │n │ 6 │ 6 │  │ н │ │ │  ├──────────────────────────────────────────┼──────────┼──────────┤  │l , м │ 2,7 │ 3,0 │  │ р │ │ │  ├──────────────────────────────────────────┼──────────┼──────────┤  │AO = h , м │ 2,5 │ 0,9 │  │ р │ │ │  ├──────────────────────────────────────────┼──────────┼──────────┤  │ВК = ОС, м │ 0,585 │ 0,585 │  ├──────────────────────────────────────────┼──────────┼──────────┤  │КО = ВС, м │ 1,32 │ 2,64 │  ├──────────────────────────────────────────┼──────────┼──────────┤  │ 2 2 1 / 2 │ 1,444 │ 2,704 │  │BO = (KO + BK ) , м │ │ │  ├──────────────────────────────────────────┼──────────┼──────────┤  │ 2 2 1 / 2 │ 2,887 │ 2,85 │  │AB = 1 = (BO + AO ) , м │ │ │  ├──────────────────────────────────────────┼──────────┼──────────┤  │sin альфа = AO / AB │ 0,866 │ 0,316 │  ├──────────────────────────────────────────┼──────────┼──────────┤  │cos альфа = ВО / АВ │ 0,5 │ 0,949 │  ├──────────────────────────────────────────┼──────────┼──────────┤  │cos бета = KO / BO │ 0,914 │ 0,976 │  │ пр │ │ │  ├──────────────────────────────────────────┼──────────┼──────────┤  │cos бета = BK / BO │ 0,405 │ 0,216 │  │ п │ │ │  └──────────────────────────────────────────┴──────────┴──────────┘  4.1. Расчет по методике, изложенной в [разделе 10 главы 1](#P1160) настоящих ТУ:  пр 10,32  R = ---------------------------------------------------------  р 2(0,45 x 0,866 + 0,5 x 0,914) + 2(0,45 x 0,316 + 0,949 x  10,32  ---------- = 2,69 тс;  x 0,976)  п 2,47  R = ---------------------------------------------------------  р 2(0,45 x 0,866 + 0,5 x 0,405) + 2(0,45 x 0,316 + 0,949 x  2,47  ---------- = 1,314 тс.  x 0,216)  В соответствии с [таблицей 20 главы 1](#P1840) настоящих ТУ для крепления груза от смещения в продольном направлении необходимы растяжки из проволоки диаметром 6 мм в шесть нитей, для крепления груза от смещения в поперечном направлении - растяжки из проволоки диаметром 6 мм в три нити.  4.2. Уточненный расчет.  Усилия от продольной инерционной силы:  - по [формуле (2)](#P10287) и данным [таблицы П8.1](#P10369):  пр 10,32  Z = -------------------------------------------------------  2(0,45 x 0,866 + 0,5 x 0,914) x 0,5 x 0,914 x 6 / 2,7 +  10,32  --------------------------------------------------------- = 1,8;  + 2(0,45 x 0,316 + 0,949 x 0,976) x 0,949 x 0,976 x 6 / 3  - по [формуле (1)](#P10282) и данным [таблицы П8.1](#P10369) усилия в растяжках:  пр  R = 1,8 x (6 / 2,7) x 0,5 x 0,914 = 1,828 тс;  р2  пр  R = 1,8 x (6 / 3) x 0,949 x 0,976 = 3,334 тс.  р3  Усилия от поперечной инерционной силы:  - по [формуле (4)](#P10325) и данным [таблицы П8.1](#P10369):  п 2,4  Z = -------------------------------------------------------  2(0,45 x 0,866 + 0,5 x 0,405) x 0,5 x 0,405 x 6 / 2,7 +  2,4  --------------------------------------------------------- = 1,514;  + 2(0,45 x 0,316 + 0,949 x 0,216) x 0,949 x 0,216 x 6 / 3  - по [формуле (3)](#P10320) и данным [таблицы П8.1](#P10369) усилия в растяжках:  п  R = 1,514 x (3 / 2,7) x 0,5 x 0,405 = 0,34 тс;  р2  п  R = 1,514 x (3 / 3) x 0,949 x 0,216 = 0,31 тс.  р3  Выбор количества нитей в растяжках.  Количество нитей в растяжках принимаем в соответствии с [таблицей 20 главы 1](#P1840) настоящих ТУ.  По максимальным усилиям от продольной инерционной силы принимаем количество нитей растяжек:  - растяжка 2 - четыре нити;  - растяжка 3 - восемь нитей.  По максимальным усилиям от поперечной инерционной силы принимаем количество нитей растяжек:  - растяжка 2 - две нити;  - растяжка 3 - две нити.  Окончательно принимаем: растяжка 2 - четыре нити; растяжка 3 - восемь нитей. |
|  | Приложение № 9-10 | Какая информация должна содержаться в акте испытаний на соударение? | ОБРАЗЕЦ АКТА ИСПЫТАНИЙ НА СОУДАРЕНИЕ  Станция \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ "\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.  (наименование)  АКТ  испытаний на соударение  способа размещения и крепления груза по проекту \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (наименование груза, обозначение проекта ТУ, МТУ, НТУ)  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (наименование разработчика (грузоотправителя)  Испытания на соударения проведены в соответствии с указанием  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ N \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ комиссией в составе:  Председатель комиссии: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (фамилия, имя, отчество, занимаемая  должность)  Члены комиссии: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (фамилия, имя, отчество, занимаемая должность)  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  1. Контроль размещения и крепления груза.  Данные о загруженных полувагонах (платформах) представлены в  [таблице П9.1](#P10511).  Таблица П9.1   |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Номер  ваго-  на | Грузо-  подъем-  ность, т | Вес  тары,  т | Общая  масса  груза,  т | Краткая харак-  теристика гру-  за | Количество и  вес каждого  места | Приме-  чание | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | |  |  |  |  |  |  |  |   Комиссия, осмотрев вагоны, загруженные в опытном порядке,  установила:  1.1. Груз, его размещение и крепление соответствуют проекту.  Проект, схема размещения и крепления груза, расчет прочности  крепления прилагаются.  1.2. Отклонения от проекта: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.  (не зафиксированы;  в чем заключались)  1.3. Контрольные метки на вагоны и груз нанесены.  2. Испытания на соударение.  2.1. Испытания на соударение с группой неподвижно стоящих  вагонов ("стенкой")" состоящей из \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ неподвижно стоящих  (количество)  на пути полувагонов, проводились в соответствии с требованиями  [раздела 12 главы 1](#P3414) настоящих ТУ. Данные о вагонах-"стенках"  приведены в [таблице П9.2](#P10541).  Таблица П9.2   |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Номер  вагона | Грузоподъемность,  т | Масса  тары, т | Масса  груза,  т | Наименование  груза | Примечание | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |  |  |  |  |  |  |   2.2. Результаты испытаний на соударение приведены в таблице  [П9.3](#P10556).  Таблица П9.3   |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | N вагона | N  соударения | Скорость  набегающего  вагона,  км/ч | Продольное  перемещение  груза от  первоначально-  го положения,  мм | Дефекты  крепления,  обнаруженные  после соударения  (указать  подробно) | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |  |  |  |  |  |   2.3. На основании анализа результатов испытаний на соударение  комиссия считает проверяемый способ размещения и крепления груза  выдержавшим (не выдержавшим) испытания на соударение.  2.4. Комиссия предлагает:  - провести поездные испытания способа размещения и крепления  груза по проекту \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;  (наименование груза, обозначение проекта  ТУ, МТУ, НТУ)  - перед поездными испытаниями заменить следующие элементы  крепления грузов: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;  - внести в способ погрузки и крепления следующие изменения: \_\_  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.  Председатель комиссии: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (подпись) (расшифровка подписи)  "\_\_" \_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.  Члены комиссии: \_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (подпись) (расшифровка подписи)  \_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (подпись) (расшифровка подписи)  "\_\_" \_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.  ОБРАЗЕЦ АКТА ИСПЫТАНИЙ НА СОУДАРЕНИЕ  Станция \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ "\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.  (наименование)  АКТ  испытаний на соударение  способа размещения и крепления груза по проекту \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (ТУ, МТУ, НТУ)  размещения и крепления \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (наименование груза, обозначение проекта  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  ТУ, (наименование разработчика (грузоотправителя))  Испытания на соударения проведены в соответствии с указанием  от \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ N \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ комиссией в составе:  Председатель комиссии: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (фамилия, имя, отчество, занимаемая  должность)  Члены комиссии: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (фамилия, имя, отчество, занимаемая должность)  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  1. Контроль размещения и крепления груза.  Данные о загруженных полувагонах (платформах) представлены в  [таблице П10.1](#P10632). настоящего приложения.  Таблица П10.1   |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Номер  ваго-  на | Грузо-  подъем-  ность, т | Вес  тары,  т | Общая  масса  груза,  т | Краткая харак-  теристика гру-  за | Количество и  вес каждого  места | Приме-  чание | |  |  |  |  |  |  |  |   Комиссия, осмотрев вагоны, загруженные в опытном порядке,  установила:  1.1. Груз, его размещение и крепление соответствуют проекту  Технических условий. Проект Технических условий, схема погрузки  груза, расчет прочности крепления прилагаются.  1.2. Отклонения от проекта ТУ: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.  (не зафиксированы;  в чем заключались)  1.3. Контрольные метки на вагоны и груз нанесены.  2. Испытания на соударение.  2.1. Испытания на соударение с группой неподвижно стоящих  вагонов ("стенкой")" состоящей из \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ неподвижно стоящих  (количество)  на пути полувагонов, проводились в соответствии с требованиями  [раздела 12 главы 1](#P3414) настоящих ТУ. Данные о вагонах-"стенках"  приведены в [таблице П10.2](#P10660) настоящего приложения.  Таблица П10.2   |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Номер  вагона | Грузоподъемность,  т | Масса  тары, т | Масса  груза,  т | Наименование  груза | Примечание | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |  |  |  |  |  |  |   2.2. Результаты испытаний на соударение приведены в таблице  [П10.3](#P10675) настоящего приложения.  Таблица П10.3   |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | N вагона | N  соударения | Скорость  набегающего  вагона,  км/ч | Продольное  перемещение  груза от  первоначально-  го положения,  мм | Дефекты  крепления,  обнаруженные  после соударения  (указать  подробно) | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |  |  |  |  |  |   2.3. На основании анализа результатов испытаний на соударение  комиссия считает проверяемый способ размещения и крепления груза  выдержавшим (не выдержавшим) испытания на соударение.  2.4. Комиссия предлагает:  - провести поездные испытания способа размещения и крепления  груза по проекту \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ размещения и крепления  (ТУ, МТУ, НТУ)  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;  (наименование груза, обозначение проекта ТУ)  - перед поездными испытаниями заменить следующие элементы  крепления грузов: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;  - внести в способ погрузки и крепления следующие изменения: \_\_  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.  Председатель комиссии: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (подпись) (расшифровка подписи)  "\_\_" \_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.  Члены комиссии: \_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (подпись) (расшифровка подписи)  \_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (подпись) (расшифровка подписи)  "\_\_" \_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г. |
|  | Приложение № 11 | Какая информация должна содержаться в акте опытных перевозок груза по проекту? | ФОРМА АКТА ОПЫТНЫХ ПЕРЕВОЗОК  АКТ  опытных перевозок груза по проекту  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (наименование груза, обозначение проекта ТУ, МТУ, НТУ)  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (наименование разработчика (грузоотправителя))  1. Наименование 6. Расстояние опытной  груза \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ перевозки, км \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  2. Наименование 7. Наименование  грузоотправителя \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ грузополучателя \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  3. Станция 8. Станция  отправления \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ назначения \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  4. Дата погрузки \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 9. Дата выгрузки \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  5. Состояние погоды 10. Состояние погоды  при погрузке: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ при выгрузке: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (температура, (температура,  облачность, облачность,  осадки) осадки)  Заполняется на станции Заполняется на станции  отправления назначения   |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | N  п/п | Но-  мер  ва-  гона | Грузо-  подъем-  ность  вагона,  т | Общая  масса  груза,  количест-  во и мас-  са грузо-  вых мест | Перечень  элементов  крепления,  их количе-  ство | Обнаруженный  сдвиг груза  в направле-  нии, мм | | Обнару-  женные  дефекты  крепле-  ния | Заключение  о пригод-  ности спо-  соба раз-  мещения и  крепления | | про-  доль-  ном | попе-  реч-  ном | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   Подписи членов комиссии Подписи членов комиссии  на станции отправления: на станции назначения:  Предсе- Предсе-  датель: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ датель: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (должность, (расшифровка (должность, (расшифровка  подпись) подписи) подпись) подписи)  Члены Члены  комис- комис-  сии: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ сии: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (должность, (расшифровка (должность, (расшифровка  подпись) подписи) подпись) подписи)  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (должность, (расшифровка (должность, (расшифровка  подпись) подписи) подпись) подписи) |
| Прейскурант № 10-01. Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами. Тарифное руководство № 1, утвержденный постановлением Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации |  | Что определяет Тарифное руководство № 1 ?  Как дифференцированы тарифы по условиям тарификации грузов ?  Какие виды работ и услуг входят в тарифы на перевозку грузов, указанные в Тарифном руководстве № 1, по начально-конечным операциям ?  За какое расстояние определяется плата при перевозке негабаритных грузов и грузов на транспортерах ?  В соответствии с каким документом в перевозочном документе указывается наименование груза и его код ?  Какой порядок указания наименования груза, если такого наименования в алфавитном списке ЕТСНГ нет ?  Кто принимает решение при невозможности отнесения перевозимого груза к одному из наименований позиции ЕТСНГ ?  Как определяется плата за перевозку грузов, не поименованных в алфавитном списке ЕТСНГ, если они подходят под какую-либо группу, но не могут быть отнесены к определенной позиции этой группы ?  Что включается в общую массу груза, принимаемую для определения платы за перевозку груза ?  Какой общий порядок определения платы за перевозку груза (порожнего вагона) ?  Какая плата за перевозку взимается при наличии у проводника ручной клади свыше 36 кг на одно лицо ?  С каким увеличением определяется плата за порожний пробег собственных (арендованных) вагонов и за перевозку собственных порожних контейнеров из-под перевозок опасных грузов, в случае если грузополучателем не произведена их очистка и промывка ?  Что понимается в отношении применения тарифа под грузами для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности? Кто может быть грузоотправителем (грузополучателем) такой перевозки ?  Что такое минимальная весовая норма и в чем ее значение ? | Настоящее Тарифное руководство разработано в соответствии с Федеральным [законом](consultantplus://offline/ref=7FE75B46209A77FC926EDE69E0A8FD179FF4660D6C227BA5F0170C6F0EA1DC281A092CA52B3CC8F69797F43A7463553B30532F43730B1277wAU0M) "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации и Федеральным [законом](consultantplus://offline/ref=7FE75B46209A77FC926EDE69E0A8FD179FF461086F207BA5F0170C6F0EA1DC281A092CA52B3CC8FD9C97F43A7463553B30532F43730B1277wAU0M) "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" и определяет следующие тарифы:  - на перевозки грузов, выполняемые ОАО "Российские железные дороги" (далее - РЖД) по инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей РЖД (далее - инфраструктура РЖД);  - на услуги по использованию инфраструктуры РЖД.  Тарифы [раздела 2](#P215) настоящего Тарифного руководства дифференцированы по условиям тарификации грузов на три тарифных класса: первый, второй, третий.  В тарифы на перевозку грузов, указанные в настоящем Тарифном руководстве, по начально-конечным операциям, входят следующие виды работ и услуг:  (в ред. [Приказа](consultantplus://offline/ref=7FE75B46209A77FC926EDE69E0A8FD179DF6620D68257BA5F0170C6F0EA1DC281A092CA52B3CC8FF9C97F43A7463553B30532F43730B1277wAU0M) ФСТ России от 29.07.2011 N 182-т/1)  уведомление о прибытии груза и о подаче груженых или порожних вагонов на железнодорожные пути необщего пользования или к фронтам погрузки (выгрузки) на местах общего пользования;  текущий ремонт порожних вагонов общего парка при подготовке их под погрузку;  техническое обслуживание на железнодорожных станциях грузовых вагонов общего парка или собственных (арендованных) вагонов;  техническое обслуживание и текущий ремонт контейнеров общего парка;  осмотр вагонов общего парка в техническом и коммерческом отношении для подачи грузоотправителям под определенные грузы;  подготовка под налив цистерн, бункерных полувагонов общего парка;  подгруппировка вагонов для подачи под погрузку (выгрузку) определенным грузоотправителям (грузополучателям) и подготовка их к подаче;  прием к отправлению (включая проверку правильности погрузки и крепления грузов на открытом подвижном составе) и выдача грузов, а также оформление перевозочных документов железнодорожной станцией;  выполнение приемо-сдаточных операций (осмотр и передача вагонов в техническом и коммерческом отношении);  маневровая работа по расформированию поездов различных категорий (маршрутных, передаточных, вывозных, сборных), прибывших на железнодорожные станции погрузки, выгрузки, по предназначению вагонов и грузов, а также по формированию на железнодорожной станции отправления поездов различных категорий;  маневровая работа по подаче (уборке) порожних и груженых вагонов на (с) выставочные (приемо-сдаточные) пути, принадлежащие РЖД и расположенные в пределах железнодорожной станции;   |  | | --- | | КонсультантПлюс: примечание.  [Приказом](consultantplus://offline/ref=7FE75B46209A77FC926EDE69E0A8FD179FF5600E6D2F7BA5F0170C6F0EA1DC281A092CA52B3CC8FF9497F43A7463553B30532F43730B1277wAU0M) ФАС России от 10.12.2015 N 1226/15 установлены индексы к базовым ставкам платы за пользование вагонами и контейнерами и размерам уменьшения действующих тарифов, утвержденных данным документом. |   маневровая работа по подаче (уборке) порожних и груженых вагонов в места общего пользования железнодорожных станций при осуществлении погрузки (выгрузки) грузов средствами РЖД;  технологические операции с контейнерами, не связанные с работой по приему и выдаче грузов, за исключением грузов, перевозимых под таможенным контролем (поднятие контейнера краном для осмотра с целью проверки сохранности и постановка его на место; перестановка контейнера на контейнерной площадке при перегруппировке по направлениям; поворот контейнера "дверями внутрь" для обеспечения сохранности груза (свертка); снятие контейнера с верхнего яруса (для изъятия контейнера из нижнего яруса и погрузки изъятого контейнера).  Кроме того, в тарифы, указанные в настоящем Тарифном руководстве, по начально-конечным операциям, включены следующие расходы:  по содержанию и обслуживанию зданий, сооружений, оборудования и инвентаря хозяйства грузовой и коммерческой работы и хозяйства перевозок;  по содержанию технологических центров по обработке перевозочных документов;  по амортизации, содержанию и ремонту станционных путей (без железнодорожных путей необщего пользования), устройств сигнализации и связи, вагонов, контейнеров общего парка при перевозке в них грузов, а также расходы по приему и отправлению поездов на железнодорожных станциях, работе поездных локомотивов, их амортизации, содержанию и капитальному ремонту.  Абзац исключен. - [Приказ](consultantplus://offline/ref=7FE75B46209A77FC926EDE69E0A8FD179AF56409662D26AFF84E006D09AE833F1D4020A42B3CC8F99FC8F12F653B5A3B2C4D2D5F6F0913w7UFM) ФСТ России от 19.06.2006 N 129-т/2.  за расстояние в соответствии с согласованным маршрутом следования при перевозке негабаритных грузов и грузов на транспортерах;  (в ред. [Приказа](consultantplus://offline/ref=7FE75B46209A77FC926EDE69E0A8FD1794F7610E6B2D26AFF84E006D09AE833F1D4020A42B3CC8F79FC8F12F653B5A3B2C4D2D5F6F0913w7UFM) ФСТ России от 24.12.2008 N 462-т/3)  Наименование груза и его код при перевозке грузов в прямом железнодорожном сообщении, в прямом смешанном сообщении, в непрямом смешанном сообщении указывается грузоотправителем в перевозочных документах в соответствии с алфавитным списком ЕТСНГ <\*>, перечень позиций которой представлен в [приложении 2](#P1231) настоящего Тарифного руководства, с указанием отличительных признаков груза (в твердом или жидком состоянии, в свежем или охлажденном виде и другие сведения о грузе и его свойствах), если эти признаки оказывают влияние на уровень тарифа <\*\*>. При перевозке грузов в указанных случаях в перевозочных документах дополнительно может быть указано наименование груза и его код в соответствии с Гармонизированной номенклатурой грузов (далее - ГНГ), издаваемой отдельно, если эта информация оказывает влияние на порядок определения тарифа.  (в ред. [Приказа](consultantplus://offline/ref=7FE75B46209A77FC926EDE69E0A8FD179DF76B0E6D207BA5F0170C6F0EA1DC281A092CA52B3CC8FE9397F43A7463553B30532F43730B1277wAU0M) ФСТ России от 27.11.2012 N 303-т/3)  --------------------------------  <\*> Единая тарифно-статистическая номенклатура грузов (ЕТСНГ) опубликована в сборнике N 407 Правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта (Москва, 1997), с последующими изменениями и дополнениями.  <\*\*> Если такого наименования в алфавитном списке нет, то не допускается наименование груза обобщающими названиями позиций ЕТСНГ и груз должен обозначаться под тем наименованием, под которым он указан в соответствующей документации на данный груз с указанием кода того груза, поименованного в алфавитном списке ЕТСНГ, к которому груз можно отнести по его свойствам, или к грузу этой позиции под обобщающим наименованием "не поименованные в алфавите".  При невозможности отнесения перевозимого груза к одному из наименований позиции ЕТСНГ решение об отнесении груза к соответствующему коду позиции ЕТСНГ принимает федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта при представлении грузоотправителем соответствующей документации на указанный груз.  При перевозке экспортных и импортных грузов, следующих в прямом и непрямом международном сообщении, грузоотправителем проставляется наименование груза и его код в соответствии с ГНГ, а также наименование и код груза в соответствии с ЕТСНГ.  (в ред. Приказов ФСТ России от 09.12.2006 [N 355-т/6](consultantplus://offline/ref=7FE75B46209A77FC926EDE69E0A8FD179AF06507672D26AFF84E006D09AE833F1D4020A42B3CCAFD9FC8F12F653B5A3B2C4D2D5F6F0913w7UFM), от 27.11.2012 [N 303-т/3](consultantplus://offline/ref=7FE75B46209A77FC926EDE69E0A8FD179DF76B0E6D207BA5F0170C6F0EA1DC281A092CA52B3CC8FE9D97F43A7463553B30532F43730B1277wAU0M))  (пп. 2.2.1 в ред. [Приказа](consultantplus://offline/ref=7FE75B46209A77FC926EDE69E0A8FD179AF56409662D26AFF84E006D09AE833F1D4020A42B3CC9FE9FC8F12F653B5A3B2C4D2D5F6F0913w7UFM) ФСТ России от 19.06.2006 N 129-т/2)  --------------------------------  <\*> Примечание исключено. - [Приказ](consultantplus://offline/ref=7FE75B46209A77FC926EDE69E0A8FD179AF06507672D26AFF84E006D09AE833F1D4020A42B3CCAFB9FC8F12F653B5A3B2C4D2D5F6F0913w7UFM) ФСТ России от 09.12.2006 N 355-т/6.  Плата за перевозку грузов, не поименованных в алфавитном списке ЕТСНГ, определяется:  а) если они могут быть отнесены к какой-либо позиции данной группы - по тарифному классу, установленному для этой позиции;  б) если они подходят под какую-либо группу, но не могут быть отнесены к определенной позиции этой группы - по высшему из тарифных классов, имеющихся в этой группе.  При определении платы за перевозку груза под массой отправки понимается общая масса груза, указанная в перевозочном документе и округленная в соответствии с правилами, изложенными ниже.  Масса груза, масса упаковки (тары) груза, а также масса дополнительного съемного оборудования, установленного в вагоне для погрузки и крепления груза и выдаваемая с грузом, указываемая грузоотправителем в перевозочном документе под наименованием груза, входит в общую массу груза, принимаемую для определения платы.  При определении платы выполняются следующие действия:  2.4.1.1. По Тарифному руководству N 4 определяется тарифное расстояние от железнодорожной станции отправления до железнодорожной станции назначения с учетом правил определения тарифных расстояний, изложенных в [пункте 2.1](#P221) настоящего Тарифного руководства, а также в Тарифном руководстве N 4;  (в ред. [Приказа](consultantplus://offline/ref=7FE75B46209A77FC926EDE69E0A8FD179DF46A0E68227BA5F0170C6F0EA1DC281A092CA52B3CC8FF9097F43A7463553B30532F43730B1277wAU0M) ФСТ России от 07.12.2010 N 388-т/3)  2.4.1.2. Устанавливается вид отправки предъявленного к перевозке груза (повагонная, групповая, маршрутная, контейнерная, мелкая, сборная повагонная или отправка в составе поездного формирования, не принадлежащего перевозчику РЖД), тип и принадлежность вагона, контейнера, локомотива и при определении платы применяются соответствующие правила ее расчета, приведенные в настоящем Тарифном руководстве;  (в ред. [Приказа](consultantplus://offline/ref=7FE75B46209A77FC926EDE69E0A8FD179DF6620D68257BA5F0170C6F0EA1DC281A092CA52B3CC8FC9697F43A7463553B30532F43730B1277wAU0M) ФСТ России от 29.07.2011 N 182-т/1)  2.4.1.3. Определяется позиция ЕТСНГ для данного груза и масса груза, принимаемая для расчета плат, а при повагонной, групповой, маршрутной отправках - тарифный класс груза;  (пп. 2.4.1.3 в ред. [Приказа](consultantplus://offline/ref=7FE75B46209A77FC926EDE69E0A8FD179AF56409662D26AFF84E006D09AE833F1D4020A42B3CC9F79FC8F12F653B5A3B2C4D2D5F6F0913w7UFM) ФСТ России от 19.06.2006 N 129-т/2)  2.4.1.4. Из таблиц, приведенных в [приложении 5](#P3532) настоящего Тарифного руководства, определяется номер тарифной схемы для данного вида отправки, а также поправочные коэффициенты к ним, приведенные в [приложениях 3](#P2934) и [4](#P3449) настоящего Тарифного руководства;  2.4.1.5. По расчетным таблицам, приведенным в [части II](#P6546) настоящего Тарифного руководства, определяется плата:  для универсальных полувагонов и платформ, а также специализированных платформ для лесоматериалов с длиной по осям сцепления автосцепок менее 19,6 метров общего парка повагонными, групповыми, маршрутными отправками - как сумма:  - платы за использование инфраструктуры и локомотивов РЖД в груженом рейсе, определяемой умножением базовой ставки тарифной [схемы N N 8](#P19706) или [9](#P31755) (в зависимости от типа подвижного состава) на поправочные коэффициенты, установленные настоящим Тарифным руководством и исключительными тарифами;  - платы за использование инфраструктуры и локомотивов РЖД в порожнем рейсе, определяемой умножением базовой ставки тарифной [схемы N 25(1)](#P34632) или [25(2)](#P34632) в зависимости от модели вагона за расстояние перевозки, соответствующее 60% от груженого рейса, на поправочные коэффициенты, установленные настоящим Тарифным руководством для расстояния, соответствующего 60% от груженого рейса;  (в ред. [Приказа](consultantplus://offline/ref=7FE75B46209A77FC926EDE69E0A8FD179DF0670B6B277BA5F0170C6F0EA1DC281A092CA52B3CC8FF9597F43A7463553B30532F43730B1277wAU0M) ФСТ России от 09.04.2013 N 61-т/1)  - платы за использование вагонов общего парка (тариф группы В, умноженный на дополнительные коэффициенты в случаях, предусмотренных настоящим Тарифным руководством, - для приписных вагонов и линий узкой колеи) за расстояние перевозки в груженом рейсе;  для универсальных крытых и остальных специализированных вагонов, включая вагоны-термосы, цистерны общего парка повагонными, групповыми, маршрутными отправками (кроме перевозок грузов в рефрижераторных вагонах, на транспортерах и негабаритных грузов), порожних специализированных контейнеров повагонными отправками в вагонах общего парка, вагонов общего парка с собственным (арендованным) локомотивом - как сумма платы за использование инфраструктуры и локомотивов РЖД (тариф группы И, умноженный на поправочные коэффициенты, установленные настоящим Тарифным руководством и исключительными тарифами) и платы за использование вагонов общего парка (тариф группы В, умноженный на коэффициенты для ИВ-термосов, багажных вагонов пассажирского парка, приписных вагонов, линий узкой колеи);  для собственных (арендованных) вагонов повагонными, групповыми, маршрутными отправками, мелкими, контейнерными отправками (в универсальных, специализированных, термических контейнерах), рефрижераторных вагонов, транспортеров и негабаритных грузов - как произведение единой платы и поправочных коэффициентов, установленных настоящим Тарифным руководством и исключительными тарифами.  (пп. 2.4.1.5 в ред. [Приказа](consultantplus://offline/ref=7FE75B46209A77FC926EDE69E0A8FD179DF7600A6E2F7BA5F0170C6F0EA1DC281A092CA52B3CC8FE9D97F43A7463553B30532F43730B1277wAU0M) ФСТ России от 04.05.2012 N 78-т/1)  При наличии у проводника ручной клади свыше 36 кг на одно лицо, за превышение массы ручной клади с него взимается плата по тарифам за перевозку грузов для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, мелкими отправками.  Плата за порожний пробег собственных (арендованных) вагонов и за перевозку собственных порожних контейнеров из-под перевозок опасных грузов, перечисленных в [подпункте 2.24.1](#P819) настоящего пункта, в случае если грузополучателем не произведена их очистка и промывка, определяется по общим правилам настоящего Тарифного руководства с увеличением в 1,8 раза.  (пп. 2.24.5 введен [Приказом](consultantplus://offline/ref=7FE75B46209A77FC926EDE69E0A8FD179BF76408682D26AFF84E006D09AE833F1D4020A42B3CC9FB9FC8F12F653B5A3B2C4D2D5F6F0913w7UFM) ФСТ России от 04.12.2007 N 410-т/6, в ред. Приказов ФСТ России от 14.08.2009 [N 188-т/1](consultantplus://offline/ref=7FE75B46209A77FC926EDE69E0A8FD1795F762076A2D26AFF84E006D09AE833F1D4020A42B3CC9FA9FC8F12F653B5A3B2C4D2D5F6F0913w7UFM), от 24.12.2009 [N 497-т/1](consultantplus://offline/ref=7FE75B46209A77FC926EDE69E0A8FD1795F2610F6F2D26AFF84E006D09AE833F1D4020A42B3CCCFC9FC8F12F653B5A3B2C4D2D5F6F0913w7UFM))  В отношении применения тарифа под грузами для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности (позиция ЕТСНГ 691005), понимаются предметы и вещи комнатной обстановки, домашнего обихода и личного пользования как новые, так и бывшие в употреблении (коляски, протезы всякие, велосипеды, мотоциклы, мотороллеры, холодильники, стиральные машины, пианино, рояли, мебель, книги, аудио- и видеоаппаратура и другая бытовая техника). Грузоотправителем (грузополучателем) такой перевозки может выступать только физическое лицо.  В приведенном ниже Перечне позиций ЕТСНГ для каждой позиции ЕТСНГ указан тарифный класс груза и минимальная весовая норма (МВН) загрузки универсальных вагонов в тоннах. Если масса груза в вагоне меньше или равна МВН, то плата для универсальных вагонов определяется за эту норму (с учетом положений [примечания <6>](#P2910) к таблице N 1 настоящего приложения). В тех случаях, когда масса груза в вагоне превышает МВН, то плата определяется за массу груза в вагоне. Если против кода позиции и ее наименования в графе 3 указано "г/п" (грузоподъемность), то плата определяется за массу груза в вагоне, округленную до полных тонн, считая неполную тонну за полную, но не менее грузоподъемности вагона в тоннах. Если грузоподъемность вагона выражена дробным числом тонн, грузоподъемность вагона округляется до целого числа тонн (при этом 0,5 тонн и более увеличиваются до целой тонны, а менее 0,5 тонн отбрасываются). Минимальные весовые нормы в тоннах, приведенные в графе 3 Перечня, одинаковы для универсальных вагонов общего парка и для собственных (арендованных) универсальных вагонов.  (в ред. Приказов ФСТ России от 19.06.2006 [N 129-т/2](consultantplus://offline/ref=7FE75B46209A77FC926EDE69E0A8FD179AF56409662D26AFF84E006D09AE833F1D4020A42B3CCDFA9FC8F12F653B5A3B2C4D2D5F6F0913w7UFM), от 07.12.2010 [N 388-т/3](consultantplus://offline/ref=7FE75B46209A77FC926EDE69E0A8FD179DF46A0E68227BA5F0170C6F0EA1DC281A092CA52B3CC8F69797F43A7463553B30532F43730B1277wAU0M))  В случаях, когда правилами перевозок грузов не предусмотрены перевозки перечисленных грузов в универсальных вагонах, то при их перевозке в специализированных, рефрижераторных вагонах и цистернах применяются правила расчета, предусмотренные настоящим Тарифным руководством для соответствующих условий перевозок грузов.  Изменения в МВН вносятся федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта с учетом результатов опытных погрузок и технических норм загрузки универсальных вагонов, установленных федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта для конкретных грузов по согласованию с федеральным органом исполнительной власти по регулированию естественных монополий на транспорте.  Указанный в графе 1 Перечня код позиции ЕТСНГ служит для определения необходимого тарифа, целей учета и автоматизации таксировки платы. Код состоит из 6 цифр:  две первые цифры означают порядковый номер группы (пятизначный код группы всегда заканчивается тремя нулями 01000, 02000,...);  третья цифра означает номер позиции в соответствующей группе (пятизначный код позиции всегда заканчивается двумя нулями 01100, 01200,...);  четвертая и пятая цифры означают порядковый номер груза в позиции, но в данном Перечне не используются и представлены двумя нулями;  шестая цифра является контрольной.  Изменения в тарифные классы грузов вносятся федеральным органом исполнительной власти по регулированию естественных монополий на транспорте. |
| Правила применения ставок платы за пользование вагонами и контейнерами федерального железнодорожного транспорта. Тарифное руководство № 2, утвержденные постановлением Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации 19.06.2002 № 35/12 |  | Как исчисляется оплачиваемое время пользования принадлежащими перевозчику вагонами, контейнерами на путях необщего пользования:  в случае обслуживания железнодорожных подъездных путей локомотивом, принадлежащим организации федерального железнодорожного транспорта ?  в случае обслуживания железнодорожных подъездных путей локомотивом, не принадлежащим организации федерального железнодорожного транспорта ?  В зависимости от каких параметров дифференцированы ставки плата за нахождение на железнодорожных путях общего пользования груженых и порожних вагонов, иного железнодорожного подвижного состава, контейнеров в перевозочном процессе ?  **Как исчисляется оплачиваемое время для определения платы за нахождение вагонов, контейнеров на железнодорожных путях общего пользования**:  при ожидании погрузки, выгрузки грузов, подачи, приема вагонов, контейнеров ?  при отказе получателя от приема порожних вагонов, контейнеров по причинам, зависящим от отправителя ?  при отказе получателя от приема порожних вагонов, контейнеров, прибывших с просрочкой их доставки ?  при задержке вагонов, контейнеров под погрузкой, выгрузкой свыше технологического времени, установленного договором для выполнения указанных операций ?  при нахождении вагонов, контейнеров в ожидании переадресовки грузов, порожних вагонов, контейнеров ?  при задержке вагонов в пути следования (в том числе на промежуточных железнодорожных станциях из-за неприема железнодорожной станцией назначения) ?  В каких случаях взимается плата за не связанное с перевозочным процессом нахождение порожних вагонов на железнодорожных путях общего пользования (вне перевозочного процесса) ? |  |
| Правила применения сборов за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов на железнодорожном транспорте. Тарифное руководство № 3, утвержденное постановлением Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации 19.06.2002 № 35/15 |  | Какие сборы исчисляются в соответствии с Тарифным руководством № 3 ?  В каких случаях сбор за взвешивание грузов не взимается ?  Какие возможны варианты взыскания сбора за подачу и уборку груженых и порожних вагонов локомотивом, принадлежащим организации федерального железнодорожного транспорта, согласно Тарифному руководству № 3 ? Чем устанавливается вариант оплаты ?  Как определяется расстояние подачи и уборки вагонов на железнодорожный путь необщего пользования ?  Как определяется группа железнодорожного подъездного пути ?  Какой сбор взыскивается за подачу и уборку груженых и порожних вагонов на перегоны, а также на железнодорожные пути (ветви) общего пользования, не имеющие на своем протяжении железнодорожных станций, открытых для производства операций по приему, погрузке, выгрузке и выдаче грузов ?  Как определяется расстояние подачи и уборки груженых и порожних вагонов в места общего пользования при осуществлении погрузки (выгрузки) груза грузоотправителями (грузополучателями) ?  В каких случаях взыскивается сбор за маневровую работу?  Оплачивается ли непроизводительный простой локомотива по причинам, зависящим от грузоотправителей и грузополучателей ?  Каким документом оформляется факт оказания услуги ? |  |
| Тарифное руководство № 4, Книга 2 «Алфавитный список железнодорожных станций, утвержденное Советом по железнодорожному транспорту |  | Для каких целей может быть необходим Алфавитный список железнодорожных  станций ?  Что обозначают данные о том, что станция открыта для работы по параграфу 3 ?  Что обозначают данные о том, что станция открыта для работы по параграфу 10н ?  Что обозначают данные о том, что станция открыта для работы по параграфу 10 ? | Часть 1 книги 2 Тарифного руководства N 4 состоит из четырех разделов.  [Раздел I](#P1622) содержит Алфавитный список раздельных пунктов (станций, разъездов, постов, блокпостов, путевых постов и обгонных пунктов) железнодорожных администраций государств - участников Содружества, Латвийской Республики, Литовской Республики и Эстонской Республики.  В графе 1 по каждому раздельному пункту указаны его наименование и условные обозначения производимых им коммерческих (грузовых и пассажирских) операций. Эти обозначения приведены в [таблице 1](#P30).  Параграф 3 Прием и выдача грузов повагонными и мелкими отправками, загружаемых целыми вагонами, только на подъездных путях и местах необщего пользования  параграф 10н Прием и выдача грузов в крупнотоннажных контейнерах массой брутто 24 и 30 тонн на подъездных путях  параграфу 10 Прием и выдача грузов в крупнотоннажных контейнерах массой брутто 24 и 30 тонн на станциях |
| Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) от 01.11.1951 | Раздел 1. Общие положения | 1. Между какими странами действует СМГС ?  2. Дайте определение: «перевозка груза в прямом международном железнодорожном сообщении»; 3. «перевозочные приспособления».  4. Между какими станциями производятся перевозки грузов в прямом международном железнодорожном сообщении ?  5. В соответствии с каким документом осуществляется перевозка опасных грузов в прямом международном железнодорожном сообщении ?  6. В соответствии с каким документом осуществляется размещение и крепление грузов в вагонах колеи 1520 мм между странами-участницами СМГС ? | 1. В соответствии со ст. 1. СМГС устанавливается прямое международное железнодорожное сообщение для перевозок грузов по железным дорогам:  Азербайджанской Республики,  Республики Албания,  Исламской Республики Афганистан,  Республики Беларусь,  Республики Болгария,  Венгрии,  Социалистической Республики Вьетнам,  Грузии,  Исламской Республики Иран,  Республики Казахстан,  Китайской Народной Республики,  Корейской Народно-Демократической Республики,  Кыргызской Республики,  Латвийской Республики,  Литовской Республики,  Республики Молдова,  Монголии,  Республики Польша,  Российской Федерации,  Словацкой Республики,  Республики Таджикистан,  Туркменистана,  Республики Узбекистан,  Украины,  Эстонской Республики.  Интересы этих государств **представляют министерства, ведающие железнодорожным транспортом, заключившие настоящее Соглашение от Венгрии Соглашение заключено Правительством Венгрии**.  **2. Перевозка груза в прямом международном железнодорожном сообщении** - перевозка железнодорожным транспортом по территории двух или более государств груза по единому документу (накладной), оформленному на весь маршрут следования;  **3. Перевозочные приспособления** - средства, предназначенные для размещения, крепления, обеспечения сохранности перевозимого груза;  4. Перевозки грузов в прямом международном железнодорожном сообщении производятся **между станциями, которые открыты для выполнения грузовых операций в соответствии с национальным законодательством Сторон настоящего Соглашения**, а в прямом международном железнодорожно-паромном сообщении - с участием водного участка пути, объявленного Сторонами для таких перевозок.  5. В соответствии со статьей 9 СМГС Перевозка опасных грузов осуществляется в соответствии с [Правилами](consultantplus://offline/ref=7B45C0D3AAA419194A50A6842ADCF5F11CBC217924297A0EF280EE39E4D4894CFB0A599FB478277759B3E812PFT4J) перевозок опасных грузов ([приложение 2](#Par4397) к настоящему Соглашению). Соответствующие статьи настоящего Соглашения и [Правила](#Par696) перевозок грузов, указанные в [статье 8](#Par134) "Правила перевозок грузов" настоящего Соглашения, применяются в части, не оговоренной [Правилами](consultantplus://offline/ref=7B45C0D3AAA419194A50A6842ADCF5F11CBC217924297A0EF280EE39E4D4894CFB0A599FB478277759B3E812PFT4J) перевозок опасных грузов. При перевозке опасных грузов в прямом международном железнодорожно-паромном сообщении должны также соблюдаться требования Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (МК МПОГ).  6. В соответствии со статьей 10 СМГС Размещение и крепление грузов в вагонах колеи 1520 мм производится в соответствии с [Техническими условиями](consultantplus://offline/ref=7B45C0D3AAA419194A50A6842ADCF5F11CB2287824297A0EF280EE39E4D4894CFB0A599FB478277759B3E812PFT4J) размещения и крепления грузов ([приложение 3](#Par4408) к настоящему Соглашению), если перевозчиками не были согласованы другие условия. |
|  | Раздел 2. Договор перевозки | 1. Чем подтверждается заключение договора перевозки ?  2. В каком виде может быть оформлена накладная ?  3. На каких языках может заполняться накладная СМГС ?  4. Кто обеспечивает правильность сведений и заявлений, указанных в накладной ?  5. В каких случаях отправитель уплачивает перевозчику неустойку в пятикратном размере провозной платы, причитающейся перевозчику ?  6. Что может сделать перевозчик, если при наружном осмотре тары (упаковки) предъявленного к перевозке груза будут замечены недостатки, которые вызывают опасения невозможности перегрузки, утраты, недостачи, повреждения (порчи) груза и транспортных средств ?  7. В какие вагоны должна производиться погрузка груза ?  8. Что отправитель прикладывает к накладной ? Где указывается информация об этих документах ?  9. Что должен сделать перевозчик в случае, если отправитель не указал в накладной приложенные сопроводительные документы ?  10. Чем оформляется вскрытие вагона, контейнера для проведения пограничного, таможенного, санитарного, ветеринарного, фитосанитарного и других видов контроля ?  11. К чему приравниваются исправные пломбы таможенных органов или перевозчика, наложенные после проведения пограничного, таможенного, санитарного, ветеринарного, фитосанитарного и других видов контроля ?  12. Имеет ли право перевозчик проверить соблюдены ли отправителем условия перевозки и соответствует ли отправка сведениям, указанным отправителем в накладной ?  13. Как определяется срок доставки груза при перевозке между странами-участницами СМГС ?  14. В каком случае срок доставки считается выполненным по СМГС ?  15. Кто имеет право произвести изменение договора перевозки и в какой его части ?  16. В каких случаях перевозчик имеет право отказать в изменении договора перевозки ?  17. При выполнении каких условий перевозчик производит выдачу накладной и груза грузополучателю ?  18. В каких случаях перевозчик обязан участвовать в проверке числа мест, состояния или массы груза ?  19. Когда отправитель или получатель имеют право подать заявление о розыске груза ?  20. Когда груз считается утраченным ?  21. Какие действия грузополучателя и перевозчика, если груз прибыл на станцию назначения по истечении 30 дней после истечения срока доставки ?  22. В каких случаях перевозчик имеет право распорядиться грузом ?  23. В каких случаях перевозчик составляет коммерческий акт ?  24. Какое право имеет перевозчик в отношении груза до получения всех платежей, вытекающих из договора перевозки ?  25. Какую ответственность несет перевозчик перед отправителем или получателем ?  26. В каких случаях перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза ?  27. В каких случаях перевозчик освобождается от ответственности за превышение срока доставки груза ?  28. Какие ограничения ответственности при недостаче массы груза ?  29. Какой размер неустойки за превышение срока доставки груза установлен СМГС ?  30. В какой срок перевозчик обязан рассмотреть претензию и дать ответ претендателю ?  31. Какие сроки давности исков к перевозчику по СМГС ? | 1. Заключение договора перевозки подтверждается **накладной.**  2. **Накладная может быть оформлена** в виде бумажного (бумажная накладная) или электронного (электронная накладная) документа.  **3. Бланки накладной печатаются**, и заполнение накладной производится **на одном из рабочих языков ОСЖД (китайском, русском),** а именно:  - при перевозке в/из Азербайджанскую Республику, Исламскую Республику Афганистан, Республику Беларусь, Республику Болгария, Венгрию, Грузию, Исламскую Республику Иран, Республику Казахстан, Кыргызскую Республику, Латвийскую Республику, Литовскую Республику, Республику Молдова, Монголию, Республику Польша, Российскую Федерацию, Словацкую Республику, Республику Таджикистан, Туркменистан, Республику Узбекистан, Украину, Эстонскую Республику или транзитом через них - на русском языке;  - при перевозке из Социалистической Республики Вьетнам, Китайской Народной Республики и Корейской Народно-Демократической Республики - на китайском языке;  - при перевозке в Социалистическую Республику Вьетнам, Китайскую Народную Республику и Корейскую Народно-Демократическую Республику из Российской Федерации и Республики Казахстан или транзитом через них - на русском языке.  Бланки накладной, а также заполнение всех или отдельных граф накладной могут иметь перевод на другой язык.  По согласованию между участниками перевозки заполнение накладной может производиться на любом другом языке.  **4. Отправитель обеспечивает правильность сведений и заявлений**, указанных им в накладной. Он несет ответственность за все последствия от неправильного, неточного или неполного указания этих сведений и заявлений, а также от их внесения в несоответствующую графу накладной. Если в соответствии с положениями настоящего Соглашения перевозчик записывает в накладную указания отправителя, то считается, что он действует от имени отправителя, если не будет доказано противоположное.  5. В соответствии со ст. 16 «Ответственность за сведения, внесенные в накладную» Отправитель уплачивает перевозчику неустойку, если после заключения договора перевозки перевозчик обнаруживает неправильность, неточность или неполноту указанных отправителем в накладной сведений и заявлений и при этом устанавливает, что:  1) в составе груза были приняты предметы, не допускаемые к перемещению через государственную границу хотя бы в одном из государств, по территории которого должна осуществляться перевозка;  2) был принят к перевозке опасный груз с нарушением условий его перевозки;  3) при погрузке груза отправителем был допущен перегруз вагона сверх его грузоподъемности;  4) занижен размер провозных платежей;  5) возникли обстоятельства, угрожающие безопасности движения.  Неустойка по [пунктам 1](#Par235), [2](#Par236), [4](#Par238), [5](#Par239) настоящего параграфа взыскивается в соответствии с предписаниями [статьи 31](#Par400) "Уплата провозных платежей и неустоек" в пятикратном размере провозной платы, причитающейся перевозчику, обнаружившему такое нарушение.  Неустойка по [пункту 3](#Par237) настоящего параграфа взыскивается в соответствии с предписаниями [статьи 31](#Par400) "Уплата провозных платежей и неустоек" в пятикратном размере провозной платы за перевозку излишка массы груза, причитающейся перевозчику, обнаружившему этот излишек.  6. В соответствии со статьей 18 СМГС если **при наружном осмотре тары (упаковки) предъявленного к перевозке груза будут замечены недостатки**, которые вызывают опасения невозможности перегрузки, утраты, недостачи, повреждения (порчи) груза и транспортных средств, **перевозчик отказывает в приеме груза к перевозке или принимает его к перевозке на особых договорных условиях.**  **Если состояние тары или упаковки груза не позволяет его дальнейшую перевозку, то с грузом поступают согласно предписаниям** [**статьи 28**](#Par366) **"Препятствия к перевозке и выдаче груза".**  7. Погрузка груза должна производиться в **технически исправные, годные для перевозки данного груза и очищенные вагоны.**  8. Отправитель прикладывает к накладной **сопроводительные документы**, необходимые для выполнения таможенных и других административных формальностей на всем пути следования груза. Эти документы должны относиться только к тем грузам, которые значатся в данной накладной.  Если отправитель не прикладывает к накладной документ, необходимый для выполнения административных формальностей, а направляет соответствующему органу административного контроля, **то он вносит об этом сведения в графу 24 накладной.**  9. Сопроводительные документы, прикладываемые отправителем к накладной, должны быть указаны им в накладной. Если отправитель не выполнил это предписание, то **договорный перевозчик должен отказать в приеме груза к перевозке.**  10. **Вскрытие вагона,** ИТЕ или АТС для проведения пограничного, таможенного, санитарного, ветеринарного, фитосанитарного и других видов контроля **оформляется перевозчиком актом вскрытия.**  11. **Исправные пломбы таможенных органов** или перевозчика, наложенные после проведения пограничного, таможенного, санитарного, ветеринарного, фитосанитарного и других видов контроля, **приравниваются к первоначально наложенным пломбам.**  12. **Перевозчик** имеет право **проверить,** соблюдены ли отправителем условия перевозки и соответствует ли отправка сведениям, указанным отправителем в накладной. Проверка производится в порядке, установленном национальным законодательством.  13. Если отправителем и перевозчиком не согласовано иное, **срок доставки определяется на весь путь следования груза** и не должен превышать срока, исчисленного исходя из норм, установленных в настоящей статье.  **Срок доставки груза определяется исходя из следующих норм:**  **- для контейнеров - 1 сутки на каждые начатые 150 км;**  **- для остальных отправок - 1 сутки на каждые начатые 200 км.**  Для грузов, требующих ограничения скорости по своим техническим характеристикам, негабаритных и следующих в специальных поездах с отдельным локомотивом, сроки доставки устанавливаются перевозчиком.  Срок доставки груза увеличивается на 1 сутки на операции, связанные с отправлением груза. Срок доставки груза увеличивается на 2 суток:  - на каждую перегрузку груза в вагоны другой ширины колеи;  - на каждую перестановку вагонов, груза на своих осях на тележки другой ширины колеи;  - при перевозке груза в прямом международном железнодорожно-паромном сообщении.  Течение срока доставки груза начинается с 0.00 часов дня, следующего за днем заключения договора перевозки, и заканчивается в момент передачи получателю уведомления о прибытии груза, при этом неполные сутки считают за полные.  14. Срок доставки считается **выполненным**, если груз **прибыл на станцию назначения до истечения срока доставки и перевозчик уведомляет получателя о прибытии груза** и возможности передачи груза в распоряжение получателя.  15. Право давать указания перевозчику в отношении груза и таким образом **изменять договор перевозки принадлежит отправителю, а также получателю.** Отправитель обращается к договорному перевозчику, а получатель - к перевозчику, выдающему груз.  Отправитель может произвести следующие изменения договора перевозки:  1) изменить станцию назначения груза;  2) изменить получателя груза.  Получатель может произвести следующие изменения договора перевозки только в пределах страны назначения:  1) изменить станцию назначения груза;  2) изменить получателя груза.  Получатель может произвести изменение договора перевозки в соответствии с условиями настоящего Соглашения только пока груз находится на входной пограничной станции страны назначения. Если груз уже проследовал входную пограничную станцию страны назначения, изменение договора перевозки получателем производится в соответствии с национальным законодательством, действующим в стране назначения.  16. **Перевозчик имеет право отказать в изменении договора перевозки** или задержать осуществление этого изменения только в случаях, если:  1) это неосуществимо для перевозчика в момент получения заявления об изменении договора перевозки;  2) это может нарушить эксплуатацию железной дороги;  3) при изменении станции назначения стоимость груза не покрывает всех предполагаемых расходов по перевозке до новой станции назначения, кроме случаев, когда сумма этих расходов вносится немедленно или гарантируется ее оплата;  4) при изменении станции назначения меняются указанные в накладной перевозчики и новые перевозчики не согласовали перевозку.  17. Выдача накладной и груза **производится после уплаты получателем перевозчику всех причитающихся провозных платежей**, если соглашением между ними не предусмотрено иное. Получатель обязан оплатить провозные платежи за весь груз, указанный в накладной, даже если часть указанного в накладной груза отсутствует.  18. В случаях, когда груз выгружается получателем, **перевозчик обязан участвовать в проверке числа мест, состояния или массы груза, если:**  1) груз прибыл на станцию назначения с признаками, свидетельствующими о возможности доступа к грузу, находящемуся в вагоне, ИТЕ или АТС с неповрежденными пломбами отправителя, знаки которых соответствуют указанным в накладной;  2) груз прибыл на станцию назначения в вагоне, ИТЕ или АТС с утраченными пломбами, с поврежденными пломбами или с пломбами, знаки которых не соответствуют указанным в накладной; при этом перевозчик имеет право отказаться от участия в проверке груза, если сохранилась хотя бы одна неповрежденная пломба отправителя, исключающая доступ к грузу, знаки которой соответствуют указанным в накладной;  3) груз, который перевозился на открытом подвижном составе, имеет признаки недостачи, повреждения (порчи), которые можно определить по наружному осмотру;  4) скоропортящийся груз прибыл с нарушением срока доставки;  5) перевозчиком не соблюден температурный режим перевозки в обслуживаемых им рефрижераторных вагонах;  6) груз погружен перевозчиком.  19. Если в течение **10 дней по истечении срока доставки груза** он не будет выдан получателю, отправитель или получатель имеют право **подать заявление о розыске груза,** соответственно, договорному перевозчику или перевозчику, выдающему груз.  20. Груз считается **утраченным,** если **в течение 30 дней по истечении срока доставки груза он не выдан получателю**.  21. Если груз прибыл на станцию назначения **по истечении 30 дней после истечения срока доставки**, перевозчик должен поставить об этом в известность получателя. Получатель обязан принять груз, если он прибыл не позднее 6 месяцев после истечения срока доставки, и возвратить перевозчику суммы, которые тот уплатил ему в качестве возмещения за утрату груза, возврата провозных платежей и других расходов по перевозке груза.  Если возмещение было уплачено отправителю, отправитель сумму возмещения обязан возвратить перевозчику.  При этом сохраняется право предъявить перевозчику претензию об уплате неустойки за превышение срока доставки груза, а также о возмещении за недостачу массы, повреждение (порчу) груза или снижение его качества.  22. Если в течение **восьми суток после направления запроса отправителю**, **а в отношении скоропортящихся грузов - в течение трех суток, животных - в течение двух суток не поступают указания** или поступают невыполнимые указания отправителя о действиях с грузом, то **перевозчик имеет право распорядиться грузом**. Перевозчик имеет право распорядиться грузом без соблюдения перечисленных выше сроков, если состояние груза требует осуществления неотложных мероприятий.  23. В соответствии со статьей 29 СМГС Перевозчик составляет коммерческий акт, если при проверке груза во время его перевозки или выдачи констатирует:  1) несоответствие наименования, массы или количества мест груза сведениям, указанным в накладной;  2) несоответствие маркировки на местах груза сведениям, указанным в накладной о знаках (марках) мест груза, станции и железной дороге назначения, получателе, количестве мест груза;  3) повреждение (порчу) груза;  4) отсутствие накладной или отдельных ее листов по данному грузу или груза по данной накладной (утрата).  Если национальным законодательством страны назначения груза допускается составление коммерческого акта после выдачи груза получателю, то получатель имеет право обратиться к перевозчику, выдающему груз, о составлении коммерческого акта после выдачи груза по причине, которую обнаружить внешним осмотром при выдаче груза было невозможно. Такое обращение к перевозчику, выдающему груз, должно быть сделано получателем незамедлительно после установления утраты, недостачи, повреждения (порчи) груза и не позднее чем через трое суток после выдачи груза.  24. До получения всех платежей, вытекающих из договора перевозки, перевозчик **имеет право удерживать находящийся в его ведении груз.** Реализация права удержания определяется национальным законодательством страны, в которой перевозчик реализует свое право удержания.  25. Перевозчик несет ответственность **перед отправителем или получателем**, вытекающую исключительно из договора перевозки, в порядке и пределах, установленных СМГС.  Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза с момента приема груза к перевозке до момента его выдачи. Обстоятельства, являющиеся основанием для возникновения ответственности перевозчика за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза, удостоверяются коммерческим актом.  Перевозчик несет ответственность за превышение срока доставки груза.  26. **Перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза, принятого к перевозке, если они произошли:**  1) вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить, и устранение которых от него не зависело;  2) вследствие ненадлежащего качества груза, тары и упаковки или вследствие особых естественных и физических свойств груза, тары и упаковки, вызвавших их повреждение (порчу);  3) по вине отправителя или получателя или вследствие их требований, в силу которых нельзя возложить вину на перевозчика;  4) по причинам, связанным с погрузкой или выгрузкой груза, если погрузка или выгрузка производилась отправителем или получателем;  5) вследствие отсутствия у груза тары или упаковки, необходимой для его перевозки;  6) вследствие того, что отправитель сдал к перевозке предметы под неправильным, неточным или неполным наименованием или без соблюдения условий настоящего Соглашения;  7) вследствие того, что отправитель произвел погрузку груза в непригодный для перевозки данного груза вагон или контейнер;  8) вследствие неправильного выбора отправителем способа перевозки скоропортящегося груза или рода вагона (контейнера);  9) вследствие неисполнения или ненадлежащего исполнения таможенных или других административных формальностей отправителем, получателем;  10) вследствие проверки, задержания, конфискации груза государственными органами по причинам, не зависящим от перевозчика.  27. **Перевозчик освобождается от ответственности** **за превышение срока доставки груза**, если это превышение было вызвано:  1) обстоятельствами, которые перевозчик не мог предотвратить, и устранение которых от него не зависело;  2) виной отправителя или получателя или вследствие их требований, в силу которых нельзя возложить вину на перевозчика;  3) неисполнением или ненадлежащим исполнением таможенных или других административных формальностей отправителем, получателем или уполномоченным ими лицом.  28. Ограничение ответственности при недостаче массы груза  § 1. В отношении грузов, которые вследствие своих естественных свойств подвержены убыли в массе при перевозке, перевозчик, независимо от пройденного грузом расстояния, несет ответственность лишь за ту часть недостачи, которая превышает нижеследующие нормы в процентах:1) два процента от массы жидких или сданных к перевозке в сыром (влажном) состоянии грузов;  2) один процент от массы сухих грузов.  Для грузов, перевозимых навалом, насыпью или наливом, если они перегружаются в пути следования, указанные нормы увеличиваются на 0,3% на каждую перегрузку.  § 2. В отношении грузов, которые вследствие своих естественных свойств не подвержены убыли в массе при перевозке, перевозчик, независимо от пройденного грузом расстояния, несет ответственность лишь за ту часть недостачи, которая превышает 0,2% от массы груза.  § 3. Если по одной накладной перевозятся несколько мест груза, то убыль исчисляется для каждого места, если его масса была отдельно указана в накладной или может быть установлена иным способом.  § 4. При расчете возмещения за утрату груза или недостачу нескольких мест груза вычет норм, установленных в [§ 1](#Par522) и [§ 2](#Par526) настоящей статьи, на утраченный груз или недостающие места не производится.  29. Если перевозчиком не был соблюден срок доставки груза, исчисленный в соответствии со [статьей 24](#Par300) "Срок доставки груза", перевозчик уплачивает возмещение за превышение срока доставки в виде неустойки.  Размер неустойки за превышение срока доставки груза определяется исходя из провозной платы того перевозчика, который допустил превышение срока доставки, и величины (длительности) превышения срока доставки, рассчитываемой как отношение превышения срока доставки (в сутках) к общему сроку доставки, а именно:  6% провозной платы при превышении срока доставки не свыше одной десятой общего срока доставки;  18% провозной платы при превышении срока доставки более одной десятой, но не свыше трех десятых общего срока доставки;  30% провозной платы при превышении срока доставки более трех десятых общего срока доставки.  30. **Перевозчик обязан в 180-дневный срок со дня получения претензии рассмотреть ее**, **дать ответ претендателю** и при полном или частичном признании претензии уплатить претендателю причитающуюся сумму.  31. Статья 48 СМГС Сроки давности  Иски к перевозчику на основании настоящего Соглашения предъявляются:  1) о превышении срока доставки груза - в течение 2 месяцев;  2) по остальным основаниям - в течение 9 месяцев. |
|  | Раздел 3. Использование вагона, не принадлежащего перевозчику, в качестве транспортного средства | 1. Кто может подать заявление на розыск вагона ?  2. В каких случаях составляется коммерческий акт при перевозке вагона ?  3. Кто имеет право предъявления претензии и иска к перевозчику за утрату или повреждение вагона ? | 1. Заявление о розыске вагона может подавать отправитель, получатель и владелец вагона.  2. При перевозке вагона коммерческий акт составляется только в том случае, если перевозчик констатирует факт, указанный в [пункте 4 § 1 статьи 29](#Par383) "Коммерческий акт" СМГС. (это при отсутствии накладной или отдельных ее листов по данному грузу или груза по данной накладной (утрата).  3. Право предъявления претензии и иска к перевозчику за утрату или повреждение вагона принадлежит владельцу вагона. |
| Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) от 01.11.1951.  Приложение 1. Правила перевозок грузов. | Раздел 1. Прием грузов к перевозке | 1. С учетом каких параметров загружаются вагоны ?  **2. Что должен сделать** перевозчик или отправитель, в зависимости от того, кем производится погрузка, после погрузки груза ?  3. Что должен предоставить отправитель перевозчику при предъявлении к перевозке груза, размещение и крепление которого  осуществляется с использованием многооборотного средства крепления ?  4. Что наносит отправитель на груз при перевозке в бесперегрузочном сообщении на открытом подвижном составе в случаях, если невозможно визуально сосчитать количество мест в погруженном вагоне и возможно изъять отдельные места груза без нарушения крепления ?  5. Что указывается на каждом месте груза, масса которого определена по трафарету ?  6. В каких случаях отправитель может не указывать количество мест ?  7. Какими способами возможно определение массы груза при перевозке по СМГС ?  8. Каким образом в накладной указывается массы перевозочных приспособлений, используемые при перевозке груза, не включенные в массу тары вагона, контейнера ?  9. Какие грузы допускается перевозить па открытом подвижном составе, в контейнерах открытого типа по СМГС ?  10. Что должен сделать отправитель при перевозке груза, содержащего мелкие фракции, на открытом подвижном составе ?  **11. Каким образом перевозчик принимает к перевозке**:  а) груз в вагонах и контейнерах крытого типа ?  б) груз в вагоне или контейнере открытого типа ?  в) груз, перевозимый насыпью и навалом, в вагонах открытого типа ?  г) груз, перевозимый в сопровождении проводников отправителя ?  д) Чем удостоверяется передача груза и вагонов ? | 1. Вагоны могут быть загружены до **их грузоподъемности** с учетом допускаемой статической нагрузки от колесной пары вагона на рельсы. Допускаемая статическая нагрузка от колесной пары вагона на рельсы при перевозках по железным дорогам приведена в [приложении 5](#Par4466) "Информационное руководство" к СМГС.  2. После погрузки груза перевозчик или отправитель, в зависимости от того, кем производится погрузка, **очищает от загрязнения грузом наружную часть кузова вагона, детали вагона и надписи на вагоне.**  3. При предъявлении к перевозке груза, размещение и крепление которого осуществляется с использованием многооборотного средства крепления, отправитель **представляет перевозчику акт последнего периодического освидетельствования,** составленный в соответствии с руководством по эксплуатации (паспортом) многооборотного средства крепления.  4. При перевозке **в бесперегрузочном сообщении** на открытом подвижном составе на груз наносится отправителем **предохранительная маркировка** в случаях, если невозможно визуально сосчитать количество мест в погруженном вагоне и возможно изъять отдельные места груза без нарушения крепления.  5. На **каждом месте груза**, масса которого определена по трафарету, **отправитель указывает его номер, массу брутто и нетто.**  6. Отправитель указывает в накладной количество мест груза, за исключением:  - грузов, перевозимых в вагоне навалом, насыпью, наливом;  - груза в таре, упаковке или штучного груза, перевозимых на открытом подвижном составе или в контейнерах открытого типа, если общее количество мест превышает 100.  7. **Определение массы груза производится** в соответствии с [Правилами](#Par696) перевозок грузов СМГС.  Расчетным путем массу груза определяют:  **- по трафарету**, т.е. суммированием массы груза (брутто), указанной в маркировке каждого места груза;  **- по стандарту**, т.е. умножением стандартной массы единицы груза на количество мест груза;  **- по обмеру**, т.е. умножением вычисленного на основании измерений объема погруженного груза на его объемную массу;  **- по замеру** высоты налива (для этилового спирта - высоты недолива) с определением объема налитого груза по таблицам калибровки цистерн, разработанным их изготовителем, при этом определяется температура груза и плотность продукта;  - с использованием счетчиков или других верифицированных средств измерения.  При определении массы груза **путем взвешивания на вагонных весах** за массу тары вагона принимается масса, указанная на вагоне.  Если перед погрузкой производится проверка массы тары вагона, то при определении массы груза за массу тары вагона принимается масса, определенная при взвешивании.  8. При перевозке груза с применением **перевозочных приспособлений** указывается наименование этих перевозочных приспособлений под наименованием того груза, для которого они используются.  9. На открытом подвижном составе, а также в контейнерах открытого типа разрешается перевозить **груз при условии, что такой способ перевозки предусмотрен национальным законодательством, действующим в стране отправления груза**.  10. При перевозке груза, содержащего мелкие фракции, отправитель должен принять меры, предотвращающие просыпание груза через конструктивные зазоры вагона, выдувание мелких частиц груза при движении в поездах, а также осыпание груза в случае погрузки его выше уровня бортов вагона (с "шапкой").  11а) Погруженный отправителем груз в вагоны и контейнеры **крытого типа** перевозчик принимает к перевозке, осматривая снаружи состояние вагонов и контейнеров, проверяя состояние люков и дверей, наличие, исправность пломб, а также соответствие знаков на пломбах сведениям, указанным в накладной. Перевозчик проверяет пломбы на контейнерах, погруженных отправителем в вагоны, если размещение контейнеров в вагоне обеспечивает доступ к ним. Перевозчик не проверяет количество мест, массу и состояние груза.  11б) Погруженный отправителем в вагон или контейнер **открытого типа** груз, перевозимый с указанием в накладной количества мест, перевозчик принимает без проверки массы груза, осматривая снаружи только состояние видимых мест груза (их частей) и проверяя предохранительную маркировку, а также количество мест, если их можно визуально просчитать.  Погруженный отправителем в вагон или контейнер открытого типа груз с количеством мест более 100 перевозчик принимает к перевозке без проверки массы груза, осматривая снаружи только состояние видимых мест груза (их частей) и проверяя нанесенную предохранительную маркировку.  11в) Груз, перевозимый навалом или насыпью в вагонах открытого типа, перевозчик принимает к перевозке, проверяя равномерность поверхности груза и отсутствие выемок в грузе.  11г) Груз, перевозимый в сопровождении проводников отправителя, перевозчик принимает к перевозке без проверки количества мест, массы, состояния груза и наличия пломб.  11д) Передача груза и вагонов из ведения отправителя в ведение перевозчика **удостоверяются подписями сдающей и принимающей стороны** в документе, установленном национальным законодательством, действующем в стране отправления груза. |
|  | Раздел 2. Накладная | 1. Из каких листов состоит накладная СМГС ? Какое предназначение каждого из листов накладной СМГС ?  2. Какие требования по внесению исправление в бумажную накладную на станции отправления ?  3. Куда вносятся сведения при недостатке места для записи данных в соответствующих графах накладной ?  4. Каким образом сопроводительные документы прикладываются отправителем к накладной ?  **5. Какие сведения указываются в накладной СМГС, в графе**:  а) «Заявления отправителя» ?  б) «Масса тары» при определении массы порожнего вагона путем взвешивания ?  в) «Наименование груза» ?  г) «Масса (в кг)» ?  д) «Способ определения массы» ?  е) «Документы, приложенные отправителем» ?  ж) «Отметки для выполнения таможенных и других административных формальностей»?  з) «Отметки перевозчика» ?  и) «Удлинение срока доставки» ?  к) «Уведомление о прибытии груза» (лист 3) ? | 1. 1 - Оригинал накладной, 2 - Дорожная ведомость, 3 - Лист выдачи груза, 4 - Дубликат накладной, 5 - Лист приема груза, 6 - Лист уведомления о прибытии груза, без номера - Дорожная ведомость (дополнительный экземпляр).  **1 лист** - Оригинал накладной и **6 лист** - Лист уведомления о прибытии груза сопровождают груз до станции назначения **для получателя**, **2 лист** - Дорожная ведомость и **3 лист** - Лист выдачи груза сопровождают груз до станции назначения для **Перевозчика, выдающего груз получателю**, **4 лист** - Дубликат накладной, выдается **отправителю** после заключения договора перевозки, 5 лист - Лист приема груза **остается у договорного перевозчика, Дорожные ведомости** (дополнительные экземпляры) предназначены **для перевозчиков по пути следования** груза (кроме перевозчика, выдающего груз получателю).  [Лист](#Par2191) накладной "Дорожная ведомость (дополнительный экземпляр)" оформляется в количестве, соответствующем числу перевозчиков, участвующих в перевозке (кроме перевозчика, выдающего груз получателю). Необходимость оформления [листа](#Par2191) накладной "Дорожная ведомость (дополнительный экземпляр)" для договорного перевозчика определяется им.  2. На станции отправления **исправление сведений**, внесенных в бумажную накладную, производится **отправителем и перевозчиком путем зачеркивания и внесения новых сведений**. При этом каждый из них исправляет те сведения, которые он внес в накладную. **Отправитель может сделать исправление не более чем в одной графе или двух взаимосвязанных графах, а в графе "Заявления отправителя" проставляет отметку "Внесены исправления в графу \_\_\_\_". Перевозчик свои исправления заверяет штемпелем.**  **3.** При недостатке места для записи данных в соответствующих графах накладной эти сведения вносятся по каждой графе в дополнительный лист, количество экземпляров которого соответствует количеству листов накладной, который прикрепляется к каждому листу накладной. Дополнительные листы должны быть такого же размера, как и накладная. В соответствующих графах накладной делается отметка: "Данные смотри в дополнительном листе".  4. Сопроводительные документы, прикладываемые отправителем к накладной, должны быть им так прикреплены к накладной, чтобы они не могли разъединиться в пути следования.  **5а)** **в графе 3 накладной СМГС** **"Заявления отправителя"**  Вносятся следующие сведения:  - конкретный маршрут перевозки при перевозке кружным путем;  - указания о том, как поступать с грузом в случае возникновения препятствий к перевозке или выдаче груза;  - меры защиты и температурный режим при перевозке скоропортящихся грузов;  - описание повреждений вагона, ИТЕ и АТС, предоставленных отправителем, констатированных при предъявлении груза или вагона к перевозке;  - при перевозке автотракторной техники - отметки "Перевозка без защиты бьющихся деталей", "Ключ от машины N \_\_\_\_\_\_";  - для указания согласованного с перевозчиком способа перевозки груза (в том числе порожнего вагона), если перевозка осуществляется по железным дорогам разной ширины колеи - отметки: "Перегрузка в вагон другой ширины колеи", "Перестановка вагона на тележки другой ширины колеи (при наличии договора на перестановку указать номер и дату заключения)" или "Применение раздвижных колесных пар";  - заявления отправителя о внесенных им исправлениях в накладную;  - при перевозке смерзающихся грузов указание процента влажности груза и принятые профилактические меры ("Груз проморожен", "Пересыпан известью в количестве \_\_\_%", "Обработан \_\_\_ маслом в количестве \_\_\_%", "Переложен послойно древесными опилками" и т.п.);  - наименование конечного получателя и его адрес при изменении режима правового регулирования договора перевозки (при перевозке груза назначением в страну, в которой не применяется СМГС);  - указание о направлении листа накладной при изменении режима правового регулирования договора перевозки (при перевозке груза назначением в страну, в которой не применяется СМГС);  - объем полномочий проводника;  - отметка о количестве приложенных дополнительных листов к накладной;  - при ввозе/вывозе груза другим видом транспорта - отметка "Ввезен \_\_\_\_\_ транспортом (указывается вид транспорта) из \_\_\_\_\_\_\_ (указывается страна первоначального отправления)" или отметка "Для вывоза \_\_\_\_\_\_\_\_ транспортом (указывается вид транспорта) в \_\_\_\_\_\_\_\_\_ (указывается страна окончательного назначения)";  - при перевозке груза с объявленной ценностью - отметка "Объявленная ценность груза \_\_\_\_\_\_\_\_ (сумма прописью)";  - отметка о применении условий размещения и крепления габаритного груза, погруженного на открытый подвижной состав (кроме транспортеров) колеи 1520 мм: "Пункт \_\_\_ главы \_\_\_ ТУ", "НТУ N \_\_\_\_\_", "МТУ N \_\_\_\_\_" или "Эскиз N \_\_\_\_\_";  - при перевозке груза в вагоне, предоставленном отправителем, с перегрузкой в вагоны другой ширины колеи - отметка: "После перегрузки груза на станции \_\_\_\_\_\_\_ (указывается наименование станции перегрузки) порожний вагон выдать \_\_\_\_\_\_\_ (указывается наименование получателя порожнего вагона и его почтовый адрес)" или "После перегрузки груза на станции \_\_\_\_\_\_\_ (указывается наименование станции перегрузки) порожний вагон направить на станцию \_\_\_\_\_\_\_ (указывается наименование станции, дороги назначения и получателя) через пограничные станции \_\_\_\_\_\_\_\_\_ (указывается их наименование), перевозчики \_\_\_\_\_\_\_\_\_ (их наименование)" и указывается наименование и код плательщика провозных платежей для каждого участвующего в перевозке перевозчика.  **5б) в графе 11 накладной СМГС "Масса тары"**  Проставляется указанная на вагоне масса тары вагона.  При определении массы порожнего вагона **путем взвешивания указанная на вагоне масса вписывается в числитель, а масса, определенная путем взвешивания, - в знаменатель.**  **5в) в графе 15 накладной СМГС "Наименование груза"**  **Отправителем**  Проставляются наименование и 8-значный код каждого груза в соответствии с гармонизированной номенклатурой грузов.  Указываются нанесенные на груз знаки, марки и номера.  При перевозке опасного груза также указываются наименование груза и информация в соответствии с [Приложением 2](#Par4397) "[Правила](consultantplus://offline/ref=7B45C0D3AAA419194A50A6842ADCF5F11CBC217924297A0EF280EE39E4D4894CFB0A599FB478277759B3E812PFT4J) перевозок опасных грузов" к СМГС.  При перевозке скоропортящегося груза проставляется отметка "Скоропортящийся", а при перевозке груза в крытых вагонах с вентилированием - также отметка "С вентилированием".  При перевозке груза на особых условиях в соответствии со [статьей 8](#Par134) СМГС проставляется отметка "Перевозка на особых условиях согласована \_\_\_\_\_\_\_\_\_ (указываются сокращенное наименование каждого перевозчика, согласовавшего особые условия, номера и даты документов о согласовании)".  При перевозке смерзающегося груза проставляется отметка "Смерзающийся".  При перевозке животных проставляются отметки "Животные" и "Не спускать с горки".  При перевозке легкогорючих грузов проставляются отметки "Легкогорючий" и "Прикрытие 3/0-0-1-0".  При перевозке груза в сопровождении проводников:  - проставляется отметка "В сопровождении проводников отправителя". Если проводники находятся в отдельном вагоне или сопровождают несколько вагонов с грузом, дополнительно проставляется отметка "Проводники находятся в вагоне N \_\_\_\_\_\_\_";  - вписываются имена и фамилии проводников, а также номера их документов, необходимых для пересечения государственной границы. Если проводники сопровождают несколько вагонов с грузом или находятся в отдельном вагоне, эти сведения указываются в накладной на тот вагон, в котором находятся проводники;  - в случае замены проводников в пути следования вносится отметка "Замена проводников на \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (наименование станции и железной дороги, на которой будет производиться замена проводников)";  - при установке в вагон с проводниками отопительного (печного) оборудования вносится отметка "С печным отоплением".  При перевозке груза с применением перевозочных приспособлений указывается наименование этих перевозочных приспособлений под наименованием того груза, для которого они используются.  **В поле, отчерченное пунктирной линией**  При перевозке ИТЕ, АТС вносятся следующие сведения:  - при перевозке автопоезда, автомобиля, прицепа, полуприцепа или съемного автомобильного кузова указывается конкретное наименование и идентификационный номер ИТЕ, АТС, состав автопоезда, проставляется отметка "Запасные колеса \_\_\_штук", "Не спускать с горки";  - при перевозке универсального среднетоннажного контейнера проставляется отметка "Контейнер \_\_\_\_\_\_\_\_\_ (указывается его девятизначный номер)";  - при перевозке крупнотоннажного контейнера указывается 11-значный идентификационный номер контейнера, состоящий из четырех букв латинского алфавита (из которых первые три буквы обозначают код владельца контейнера, последняя "U" означает грузовой контейнер) и семи цифр; после номера контейнера через тире - четырехзначный код размера и типа контейнера, далее в скобках - трафаретная масса брутто контейнера;  - при перевозке двух и более контейнеров по одной накладной проставляется отметка "Смотри прилагаемую ведомость".  При перевозке длинномерного груза на сцепе вагонов проставляется отметка "Не спускать с горки".  При перевозке необычных грузов проставляются отметки:  - при перевозке негабаритного груза - "Негабаритный груз \_\_\_\_\_\_\_ (индекс негабаритности груза)" - по железным дорогам колеи 1520 мм, "Негабаритный груз на \_\_\_\_ (сокращенные наименования железных дорог)" - по остальным железным дорогам;  - при перевозке негабаритного груза с контрольной рамой в накладной, оформленной на перевозку негабаритного груза - "Контрольная рама установлена на вагоне N \_\_\_\_", а в накладной, оформленной на перевозку вагона с контрольной рамой - "Вагон занят под контрольную раму для груза, погруженного в вагон N \_\_\_\_" - если контрольная рама установлена на порожнем вагоне, и "На вагоне установлена контрольная рама для груза, погруженного в вагон N \_\_\_\_\_" - если контрольная рама установлена на груженом вагоне;  - при перевозке негабаритного груза и груза на транспортере - "Не спускать с горки" или "Не пропускать через горку" (необходимость их проставления определяется перевозчиком);  - при перевозке груза, требующего по своим техническим характеристикам ограничения скорости - "Скорость не более \_\_\_\_\_\_\_\_\_ км/час".  При перевозке груза, погруженного в пределах льготного или зонального габаритов погрузки, проставляются отметки "Льготный габарит" или "Зональный габарит" соответственно.  **Перевозчиком**  При изменении договора перевозки проставляются отметка "Договор перевозки изменен" и оттиск штемпеля перевозчика.  При перегрузке негабаритного груза из вагона одной ширины колеи в вагон другой ширины колеи вносятся отметки "Негабаритный груз на \_\_\_\_\_\_ (сокращенные наименования железных дорог)" или "Негабаритный груз \_\_\_\_\_\_ (индекс негабаритности груза)".  При недостатке места в поле до или после отчерченной пунктирной линии графы "Наименование груза" сведения могут размещаться с использованием всего поля этой графы.  **5г) В графе 18 накладной СМГС "Масса (в кг)"**  Указывается цифрами:  - масса груза брутто (включая упаковку) для каждого груза в одной строке с наименованием груза (в том числе масса груза на своих осях);  - масса тары ИТЕ или АТС;  - масса перевозочных приспособлений, не включенных в массу тары вагона;  - общая масса груза брутто.  **5д) в графе 21 накладной СМГС "Способ определения массы"**  В зависимости от способа определения массы груза проставляются отметки:  "на весах" (указывается тип весов);  "по трафарету";  "по стандарту";  "по обмеру";  "по замеру";  "по счетчику".  **5е) в графе 24 накладной СМГС "Документы, приложенные отправителем"**  Вносится перечень сопроводительных документов, прилагаемых отправителем к накладной. Если документ прикладывается в нескольких экземплярах, то указывается количество экземпляров.  Если поименованные в накладной сопроводительные документы предназначены для изъятия в пути следования, то после их наименования должно быть указано сокращенное наименование железной дороги, на которой они изымаются, в виде отметки "для \_\_\_\_\_\_\_\_ (сокращенное наименование железной дороги, на которой они изымаются)".  **5ж)** **в графе 28 накладной СМГС "Отметки для выполнения таможенных и других административных формальностей"**  Проставляются отметки:  - таможней - для целей таможенного контроля;  - другими государственными органами - для выполнения административных процедур.  **5з) в графе 30 накладной СМГС "Отметки перевозчика"**  Проставляются отметки:  - "Акт вскрытия \_\_\_\_\_\_\_\_\_ (дата), станция \_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_ ж.д." - в случае составления акта вскрытия;  - "Переход с электронной накладной на бумажную" - при переходе с электронной накладной на бумажную - с проставлением оттиска календарного штемпеля перевозчика;  - "\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (наименование сопроводительного документа) N \_\_\_\_ изъят на станции \_\_\_\_\_\_\_\_" - в случае изъятия сопроводительных документов;  - "\_\_\_\_\_ (количество) пломбы/ЗПУ со знаками \_\_\_\_\_\_ заменены \_\_\_\_\_ (количество) пломбами/ЗПУ со знаками \_\_\_\_\_\_\_" или "\_\_\_\_\_\_ (количество) пломбы/ЗПУ со знаками \_\_\_\_ наложены вместо отсутствующих" - в случае замены или наложения пломб перевозчиком;  - "Груз \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (кг/шт.) досылается по \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (наименование документа, его номер)" - в случае составления перевозчиком документа на досылаемую часть груза;  - "Вагон N \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ досылается по \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (наименование документа, его номер)" - в случае отцепки вагона от группы вагонов, оформленных одной накладной - с проставлением оттиска штемпеля перевозчика;  - "Вагон отцеплен" - при отцепке вагона от группы вагонов, следующих по одной накладной (в Ведомости вагонов напротив номера отцепленного вагона);  - "Досылаемая часть груза выдана" - при выдаче досылаемой части груза - с проставлением оттиска календарного штемпеля перевозчика;  - "Переадресован на станцию \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (наименование станции) получателю \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (наименование получателя) на основании \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (наименование документа и дата)" - в случае изменения договора перевозки - с проставлением оттиска штемпеля перевозчика;  - "Отклонение от указанного пути следования из-за \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (причина препятствия к перевозке)" - в случае отклонения от указанного в накладной пути следования - с проставлением оттиска штемпеля перевозчика;  - "\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (наименование документа, составленного перевозчиком в пути следования для удостоверения обстоятельств, влияющих или могущих повлиять на перевозку груза, его номер, дата составления, наименование станции и сокращенное наименование железной дороги)";  - "При проверке массы груза оказалось \_\_\_ кг" - при несоответствии массы груза данным, указанным в накладной, в пределах норм, указанных в [пункте 35.4](#Par1576) настоящих Правил, с проставлением оттиска штемпеля перевозчика;  - "Приложена накладная \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (указывается номер и дата)" - при приложении к накладной СМГС предназначенного для получателя листа накладной другого международного соглашения, устанавливающего правовые нормы о договоре перевозки груза;  - "Приложено \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (указывается количество дополнительных листов, приложенных к накладной перевозчиком)";  - "Акт о повреждении (неисправности) вагона N \_\_\_\_\_\_\_ (указывается номер акта) от \_\_\_\_\_\_\_\_\_ (указывается дата составления), \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (указывается наименование станции и сокращенное наименование железной дороги, на которой составлен акт)".  При перегрузке груза на станции примыкания железных дорог разной ширины колеи вносятся сведения о количестве и знаках пломб, наложенных на вагон, в который перегружен груз.  При перевозке необычного груза указываются сведения о согласовании перевозки по тем железным дорогам, а при перевозке в железнодорожно-паромном сообщении - по водному участку пути, по которым перевозка этого груза требует согласования.  **5и) в графе 32 "Удлинение срока доставки"**  Указываются наименование станции и сокращенное наименование железной дороги, на которой задержан груз, а также длительность задержки и код причины задержки, дающий право на удлинение срока доставки, и проставляется оттиск штемпеля перевозчика.  Для обозначения причин задержки применяются следующие коды:  код значение  1 - выполнение таможенных и других административных формальностей;  2 - проверка содержания груза;  3 - проверка массы груза;  4 - проверка количества мест груза;  5 - изменение договора перевозки;  6 - препятствия к перевозке;  7 - уход за животными;  8 - исправление погрузки или упаковки, если оно было обусловлено причинами, не зависящими от перевозчика;  9 - перегрузка груза, если она была обусловлена причинами, не зависящими от перевозчика;  10 - другие причины.  При проставлении кода 10 "Другие причины" указывается причина задержки груза.  **5к) в графе 35 накладной СМГС "Уведомление о прибытии груза"** [**(лист 3)**](#Par3151)  Заполняется в соответствии с национальным законодательством страны назначения. |
|  | Раздел 3. Пломбирование | 1. Возможно ли наложение закруток установленного образца при перевозке по СМГС ? | Пломбирование осуществляется **пломбами или запорно-пломбировочными устройствами (ЗПУ).** Пломбируются только те конструкционные отверстия вагонов, ИТЕ и АТС, которые имеют устройства для пломбирования. **Пломбирование вагонов после погрузки в них груза осуществляет отправитель или перевозчик в соответствии с национальным законодательством.** |
|  | Раздел 4.Специальные условия перевозок отдельных видов грузов | 1. Что оформляет перевозчик каждому проводнику на основании указанных в накладной сведений отправителя ?  2. Какие сведения о проводниках отправителя вносятся в накладную ?  3. Что должен указать отправитель в накладной при перевозке скоропортящихся грузов и необходимости в применении мер защиты и в соблюдении температурного режима ?  4. Какие требования по предъявлению к перевозке скоропортящихся грузов при перевозке по СМГС ?  5. Какой порядок подготовки для перевозки техники на открытом подвижном составе ?  6. Каким образом должен быть размещен и закреплен груз в контейнере при перевозке по СМГС ?  7. Какие требования СМГС по массе пакета ?  8. Какие отметки делаются в накладной при перевозке смерзающихся грузов ?  9. Какие отметки делаются в накладной при перевозке длинномерных грузов на сцепах вагонов ?  10. Какие грузы относятся к легкогорючим ?  11. Какие отметки проставляются в накладной при перевозке легкогорючих грузов ?  12. Какие грузы относятся к необычным ?  13. Какие отметки делаются перевозчиком в графе «Отметки перевозчика» накладной при перевозке необычных грузов ?  14. Какой документ составляется при перевозке домашних вещей и в скольких экземплярах ? | 1. Каждому проводнику на основании указанных в накладной сведений отправителя о проводниках перевозчик оформляет "Удостоверение проводника груза" (далее - удостоверение) по форме, приведенной в [приложении 4](#Par4025) к настоящим Правилам, предоставляющее право на сопровождение груза. Перевозчик может внести в удостоверение дополнительные данные, касающиеся проводника, в соответствии с национальным законодательством. Бланк удостоверения печатается, и его заполнение производится на одном из рабочих языков ОСЖД с применением положений [статьи 15](#Par195) "Накладная" СМГС. Проводник в пути следования обязан иметь при себе удостоверение и предъявлять его по требованию работников перевозчика, управляющего инфраструктурой или органов административного контроля. Проводник возвращает удостоверение перевозчику на той станции, на которой заканчивается сопровождение груза.  2. В графе "Наименование груза" накладной:  отправитель проставляет отметку "В сопровождении проводников отправителя". Если проводники находятся в отдельном вагоне или сопровождают несколько вагонов с грузом, он дополнительно проставляет отметку: "Проводники находятся в вагоне N \_\_\_\_\_\_";  отправитель вносит имена и фамилии проводников, а также номера их документов, необходимых для пересечения государственной границы. Если проводники сопровождают несколько вагонов с грузом или находятся в отдельном вагоне, то отправитель эти сведения указывает в накладной на тот вагон, в котором находятся проводники;  в случае замены проводников в пути следования отправитель вносит отметку "Замена проводников на \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (наименование станции и железной дороги, на которой будет производиться замена проводников)";  перевозчик при замене в пути следования проводников зачеркивает в накладной сведения о проводниках, внесенные отправителем, и записывает соответствующие сведения о других проводниках.  3. В графе "Наименование груза" накладной отправитель проставляет отметку "Скоропортящийся", а если груз перевозится в крытых вагонах с вентилированием - также отметку "С вентилированием". В графе "Заявления отправителя" накладной отправитель указывает необходимые меры защиты и температурный режим перевозки на весь путь следования с учетом технических возможностей вагона или контейнера. Если в накладной не имеется таких указаний отправителя, то считается, что при перевозке данного скоропортящегося груза нет необходимости в применении мер защиты и в соблюдении температурного режима.  4. Скоропортящиеся грузы отправитель предъявляет к перевозке в надлежащем состоянии по качеству и по температуре в соответствии с национальным законодательством страны отправления. Отправитель определяет необходимые меры защиты и род вагона или контейнера для перевозки скоропортящегося груза с учетом термического состояния и физиологического состояния груза перед погрузкой, срока его годности, расчетного срока доставки, а также наиболее неблагоприятных климатических условий на всем пути следования. Допускается перевозка в одном вагоне, контейнере только тех скоропортящихся грузов разных наименований, которые не выделяют и не воспринимают запахи грузов и имеют одинаковые условия перевозки. Скоропортящиеся грузы, требующие во время перевозки мер защиты, ухода или обслуживания, принимаются к перевозке в вагонах и контейнерах с оформлением накладной на груз, погруженный в каждый вагон или контейнер.  5. Для перевозки техники на открытом подвижном составе отправитель подготавливает ее к перевозке:  - снимает и упаковывает легкоснимаемые (без применения инструментов) детали и узлы;  - снимает и упаковывает или защищает упаковочным материалом все бьющиеся детали (например, стекла, фары); перевозка техники без защиты бьющихся деталей допускается по требованию отправителя, которое тот выражает, проставляя отметку "Перевозка без защиты бьющихся деталей" в графе "Заявления отправителя" накладной;  - закрывает двери кабин, салонов, крытых кузовов, капоты, багажники, отсеки и т.п. на предусмотренные конструкцией техники защелки и замки;  - пломбирует закрывающиеся снаружи кабину, салон, кузов, капот и т.п.; тип (вид) пломб, знаки на них, места и способ наложения устанавливает отправитель;  - сливает топливо и воду; остаток топлива в топливном бакедолжен быть достаточным для обеспечения погрузки и выгрузки техники самоходом и не должен превышать 10 л для техники грузоподъемностью до 5 т включительно и 15 л - для техники грузоподъемностью свыше 5 т;  - укладывает ключи от всех машин, следующих по одной накладной на открытом подвижном составе, в планшет с ячейками, номера которых соответствуют номерам машин; планшет перевозится в салоне, кабине или багажнике одной из машин, ключ от которой упаковывается, опечатывается отправителем и прикрепляется к накладной, о чем в графе "Заявления отправителя" накладной отправитель делает отметку "Ключ от машины N \_\_\_\_".  6. Груз **в контейнере** должен быть размещен и закреплен таким образом, чтобы обеспечивалась **сохранность груза и безопасность** перевозки, исключалось повреждение контейнера при погрузке, перевозке и выгрузке, двери контейнера должны свободно открываться и закрываться.  7. **Масса пакета** (суммарная масса груза и масса средств пакетирования или перевозочных приспособлений) при перевозке в крытых и изотермических вагонах или в крупнотоннажных контейнерах не должна превышать 1500 кг, среднетоннажных контейнерах - 1000 кг, а на открытом подвижном составе - 5000 кг. Увеличение массы пакета допускается по согласованию участников перевозки.  8. При перевозке смерзающегося груза в зимний период отправитель в графе "Наименование груза" накладной проставляет **отметку "Смерзающийся",** а в графе "Заявления отправителя" указывает **процент влажности груза и принятые профилактические меры** ("Груз проморожен", "Пересыпан известью в количестве \_\_\_\_%", "Обработан \_\_\_\_ маслом в количестве \_\_\_\_%", "Переложен послойно древесными опилками" и т.п.). При перевозке земли, глины, песка, щебня и гравия отправитель может не указывать в накладной данные о влажности.  9. При перевозке **длинномерных** грузов на сцепах вагонов колеи 1520 мм в графе "Наименование груза" накладной отправитель проставляет отметку **"Не спускать с горки".**  10. К **легкогорючим грузам** относятся грузы, **требующие соблюдения повышенных мер пожарной безопасности**. Перечень легкогорючих грузов приведен в [приложении 5](#Par4074) к настоящим Правилам.  11. При перевозке легкогорючих грузов в графе "Наименование груза" накладной отправитель проставляет отметку **"Легкогорючий",** а при перевозке в вагонах колеи 1520 мм дополнительно проставляет отметку **"Прикрытие 3/0-0-1-0".**  **12. К необычным** грузам относятся грузы, которые по своим техническим параметрам (масса, габариты, конструкция одного места) требуют разработки и согласования условий их перевозки. К необычным грузам, в том числе, относятся негабаритные грузы, грузы, перевозимые на транспортерах, отдельные категории грузов на своих осях.  13. Перевозчик в графу **"Отметки перевозчика"** накладной вносит **сведения о согласовании перевозки необычного груза по тем железным дорогам, по которым перевозка этого груза требует согласования.**  14. При перевозке **домашних вещей** отправитель составляет и заверяет своей подписью **опись вещей в четырех экземплярах**. Один экземпляр описи остается у перевозчика на станции отправления, второй (с подписью и оттиском календарного штемпеля перевозчика) - остается у отправителя, третий экземпляр вкладывается в домашние вещи или в вагон, контейнер, четвертый - прикладывается к накладной и следует вместе с ней до станции назначения. |
|  | Раздел 5. Операции с грузом в пути следования | 1. Какие отметки и в какой графе накладной проставляет перевозчик в случае замены пломб или наложения новых пломбы взамен отсутствующих ?  2. Должен ли перевозчик приложить экземпляр коммерческого акта к накладной в случае, если в пути следования составлялся коммерческий акт ?  3. Какой и кем составляется документ при вскрытии вагона, контейнера, единицы автотракторной техники по требованию органов административного контроля ?  4. Какие отметки и в какой графе накладной проставляются перевозчиком ?  5. Какие действия перевозчика при перевозке по СМГС в случае обнаружении вагона, погруженного сверх грузоподъемности или с превышением допускаемой статической нагрузки от колесной пары вагона на рельсы ?  6. Какие действия перевозчика при обнаружении груза без накладной ? | 1. Если перевозчик производит замену пломб или накладывает новые пломбы взамен отсутствующих, то перевозчик **в графу "Отметки перевозчика" накладной также проставляет отметку "\_\_\_\_ (количество) пломбы/ЗПУ со знаками \_\_\_\_\_\_ заменены \_\_\_\_ (количество) пломбами/ЗПУ со знаками \_\_\_\_\_\_" или "\_\_\_\_\_\_ (количество) пломбы/ЗПУ со знаками \_\_\_\_ наложены вместо отсутствующих".**  2. Если в пути следования составлялся коммерческий акт, перевозчик **один экземпляр этого коммерческого акта прикладывает к накладной**, остальные экземпляры коммерческого акта со всеми приложениями остаются в его ведении.  3. При вскрытии вагона, ИТЕ, АТС, единицы автотракторной техники по требованию органов административного контроля перевозчик составляет акт вскрытия. Форма акта вскрытия приведена в [приложении 6](#Par4108) к настоящим Правилам. При вскрытии единицы автотракторной техники в акте вскрытия указывается ее идентификационный номер.  Один экземпляр с пломбами, снятыми с вагона, ИТЕ, АТС, единицы автотракторной техники, остается у перевозчика, составившего акт вскрытия, один экземпляр прилагается к накладной и следует вместе с грузом до станции назначения для выдачи получателю.  4. Перевозчик, составивший акт вскрытия, вносит в графу "Отметки перевозчика" накладной отметку: "Акт вскрытия \_\_\_\_\_\_\_\_\_ (дата), станция \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ж.д.".  5. Излишек массы груза, обнаруженный на железной дороге страны отправления, перевозчик **выгружает и предоставляет в ведение отправителя в порядке, предусмотренном национальным законодательством.**  Излишек массы груза, обнаруженный на транзитной железной дороге или на железной дороге страны назначения, перевозчик отгружает в отдельный вагон и направляет на станцию назначения. В графе "Отметки для исчисления и взимания провозных платежей" накладной проставляется отметка "Отгружен излишек массы груза" и заверяется штемпелем перевозчика.  Если излишек массы груза отправляется одновременно с основной частью груза, то в графы "Вагон", "Вагон предоставлен", "Грузоподъемность", "Оси", "Масса тары", "Тип цистерны" накладной вписываются соответствующие сведения о вагоне, в который перегружен излишек массы груза, а в графах "Масса груза" (после перегрузки) и "Количество мест" (после перегрузки) накладной напротив соответствующего номера вагона указывается масса (количество мест) груза.  Если выгруженный излишек массы груза отправляется позже отправления основной части груза, то перевозчик оформляет документ, по которому выгруженный излишек массы груза будет отправлен на станцию назначения, а в графе "Отметки перевозчика" накладной делает отметку "Груз \_\_\_\_\_\_\_\_\_ (кг/шт) досылается по \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (наименование документа, его номер)".  6. Действия перевозчика при обнаружении груза без накладной  При обнаружении груза без накладной или без отдельных номерных листов накладной перевозчик констатирует их утрату **коммерческим актом.**  При обнаружении груза без накладной или без отдельных листов накладной перевозчик **составляет накладную взамен утраченной** или отдельные листы накладной взамен утраченных.  В верхнем свободном поле вновь составленной накладной или отдельных ее листов соответственно делается запись: **"Накладная взамен утраченной" или "Лист \_\_\_\_ взамен утраченного".**  Если для составления новой накладной или отдельных ее листов не имеется достаточных сведений, то перевозчик запрашивает у договорного перевозчика необходимые сведения.  При утрате дополнительного листа, Ведомости вагонов или Ведомости контейнеров перевозчик поступает в соответствии с вышеперечисленными предписаниями. |
|  | Раздел 6. Изменение договора перевозки | 1. Что одновременно с заявлением отправитель предъявляет перевозчику при изменении договора перевозки ?  2. Какие отметки делаются в накладной в случае изменения договора перевозки ? | 1. Изменение договора перевозки производится на основании письменного заявления отправителя или получателя. **Одновременно** с заявлением отправитель предъявляет договорному перевозчику [**лист 4**](#Par2643) **накладной "Дубликат накладной" с внесенным в графу "Заявления отправителя" текстом заявления об изменении договора перевозки.** Запись в накладной договорный перевозчик подтверждает проставлением оттиска календарного штемпеля.  2. В случае изменения договора перевозки **перевозчик зачеркивает в накладной** **первоначальные сведения так**, чтобы их можно было прочитать, вносит новые, в графе "Отметки перевозчика" накладной проставляет отметку **"Переадресован на станцию** \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (наименование станции) получателю \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (наименование получателя) на основании \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (наименование документа и дата)" и оттиск штемпеля перевозчика, в графе "Наименование груза" проставляет **отметку "Договор перевозки изменен" и оттиск штемпеля перевозчика.** |
|  | Раздел 7. Коммерческий акт | 1. Какой порядок оформления коммерческого акта при перевозке по СМГС ? | 1. Порядок оформления коммерческого акта  1.1. Коммерческий акт должен содержать следующие сведения:  1.1.1. дату фактического установления обстоятельств, являющихся основанием для составления коммерческого акта, наименование станции и сокращенное наименование железной дороги, на которой составляется коммерческий акт, наименование перевозчика, составляющего коммерческий акт;  1.1.2. наименование отправителя, получателя, станции отправления, станции назначения, а также наименование груза, количество мест, род упаковки, массу груза в кг, данные о том, кем погружен груз, номер отправки, номер вагона, ИТЕ, АТС, грузоподъемность вагона и дату заключения договора перевозки в соответствии с накладной;  1.1.3. дату прибытия груза на станцию составления коммерческого акта, номер поезда;  1.1.4. количество и знаки пломб, имеющихся на вагоне, ИТЕ, АТС;  1.1.5. результаты проверки груза; номер акта экспертизы и дату его составления (в случае, если такой акт составлялся);  1.1.6. наименование и количество приложенных к коммерческому акту документов, количество и знаки приложенных пломб.  1.2. Коммерческий акт подписывается представителями перевозчика и представителем получателя груза, если он участвовал в проверке груза.  1.3. Коммерческий акт составляется на каждую отправку в отдельности.  При перевозке нескольких отправок с грузом одного наименования от одного отправителя с одной станции отправления в адрес одного получателя на одну станцию назначения допускается составление на станции назначения одного коммерческого акта на несколько отправок, если обстоятельства, послужившие основанием для составления коммерческого акта, имели одинаковый характер.  1.4. Если при проверке массы груза констатируют несоответствие массы груза данным, указанным в накладной, коммерческий акт составляют только в том случае, когда уменьшение массы груза превышает нормы, установленные в [статье 43](#Par519) "Ограничение ответственности при недостаче массы груза" СМГС, а излишек массы груза, перевозимого насыпью или навалом, превышает 1%, для остальных грузов - 0,2% от массы груза, указанной в накладной.  1.5. При составлении коммерческого акта перевозчик в графе "Коммерческий акт" накладной указывает номер и дату составления коммерческого акта, наименование станции и сокращенное наименование железной дороги, на которой он составлялся, проставляет оттиск штемпеля перевозчика.  1.6. Форма бланка коммерческого акта приведена в [приложении 7](#Par4192) к настоящим Правилам.  1.7. Бланк коммерческого акта печатается, и его заполнение производится на одном из рабочих языков ОСЖД с применением положений [статьи 15](#Par195) "Накладная" СМГС.  Бланк коммерческого акта, а также заполнение всех или отдельных граф коммерческого акта могут иметь перевод на другой язык.  Заполнение коммерческого акта может производиться на национальном языке с переводом на один из рабочих языков ОСЖД с применением положений [статьи 15](#Par195) "Накладная" СМГС.  1.8. Если бланк коммерческого акта печатается на отдельных листах, каждый лист акта нумеруется, подписывается, заверяется календарным штемпелем перевозчика на станции составления коммерческого акта, в верхней части каждого листа указывается номер коммерческого акта. Все листы коммерческого акта после его составления скрепляются.  1.9. При недостатке места для записи данных в соответствующих графах коммерческого акта перевозчик вносит эти сведения в дополнительный лист отдельно по каждой графе, который прикрепляется к коммерческому акту и становится его составной частью. Дополнительные листы должны быть такого же размера, как и коммерческий акт. В соответствующих графах коммерческого акта делается отметка: "Данные смотри в дополнительном листе".  В верхней части дополнительного листа указывается номер коммерческого акта, все дополнительные листы подписываются теми же лицами, которые подписали коммерческий акт, проставляется оттиск календарного штемпеля перевозчика.  1.10. Один из экземпляров коммерческого акта выдается получателю. |
|  | Раздел 8. Выдача грузов | 1. Каким образом оформляется выдача груза ?  **2. Какой порядок приема и передачи при выдаче получателю:**  2.1. груз, погруженного отправителем в вагон, прибывший за исправными пломбами отправителя, в исправном вагоне ?  2.2. груз, погруженный отправителем в контейнер ?  2.3. погруженный отправителем в вагон или контейнер открытого типа груз ?  2.4. груз, перевозимый в сопровождении проводников ?  3. Какой порядок проверки состояния груза, определение количества мест груза и массы груза, если перевозчик обязан участвовать в такой проверке ? | 1. Перевозчик в соответствии с порядком, установленным национальным законодательством, уведомляет получателя о прибытии груза на станцию назначения.  Перевозчик выдает получателю предназначенные ему листы накладной и приложенные к накладной сопроводительные документы, а получатель в графе **"Выдача груза"** проставляет **дату, подпись и другие сведения в соответствии с национальным законодательством страны назначения груза.**  **Фактическая выдача груза производится после оформления выдачи груза в накладной**, если соглашением между получателем и перевозчиком не предусмотрено иное, и удостоверяется подписями перевозчика и получателя в документе, установленном национальным законодательством, действующим в стране выдачи груза.  Если часть груза с накладной прибыла на станцию назначения раньше, чем досылаемая часть груза, то перевозчик **на неприбывшую часть груза составляет коммерческий акт**.  **2. Порядок выдачи груза**  **2.1.** Груз, погруженный отправителем в вагон, АТС или ИТЕ (кроме контейнера), прибывший за исправными пломбами отправителя в исправном вагоне, АТС или ИТЕ (кроме контейнера), перевозчик передает, а получатель принимает, осматривая снаружи состояние вагона, АТС или ИТЕ, проверяя состояние люков и дверей, наличие, исправность пломб, а также соответствие знаков на пломбах сведениям, указанным в накладной. Количество мест груза, масса и состояние груза не проверяется.  **2.2.** **Груз, погруженный отправителем в контейнер, перевозчик передает, а получатель принимает:**  **осматривая снаружи состояние контейнера, люков и дверей, проверяя наличие, исправность пломб, соответствие знаков на пломбах сведениям, указанным в накладной, если:**  - крупнотоннажные контейнеры приняты перевозчиком от отправителя погруженными на платформу дверями наружу;  - контейнеры на станции отправления погружены на вагон перевозчиком;  - контейнеры на станции назначения выгружены из вагона перевозчиком;  - контейнеры перевозились с перегрузкой в другой вагон или с перестановкой перевозчиком в пути следования;  **осматривая снаружи состояние видимых частей контейнеров, если:**  - среднетоннажные контейнеры приняты перевозчиком от отправителя погруженными в вагон, перевезены без перегрузки или перестановки перевозчиком и подлежат выгрузке из вагона получателем;  - крупнотоннажные контейнеры приняты перевозчиком от отправителя погруженными на платформу дверями вовнутрь или в полувагон, перевезены без перегрузки или перестановки перевозчиком и подлежат выгрузке из вагона получателем.  2.3. Погруженный отправителем в вагон или контейнер **открытого типа груз**, перевозимый с указанием в накладной количества мест, перевозчик передает, а получатель принимает **без проверки массы груза, осматривая снаружи только состояние видимых мест груза (их частей) и проверяя предохранительную маркировку, а также количество мест, если их можно визуально просчитать.**  2.4. Груз, перевозимый **в сопровождении** проводников, перевозчик **передает получателю без проверки** количества мест, массы, состояния груза и наличия пломб.  3. Проверка состояния груза, определение количества мест груза и массы груза если перевозчик обязан участвовать в проверке массы груза, количества мест и состояния груза, количество мест груза и массу груза определяют, производя проверку в следующем порядке:  3.1. для упакованных и неупакованных грузов, масса которых до сдачи их к перевозке определена по стандарту или по трафарету, проверяют количество мест груза в отправке, а в поврежденных местах груза проверяют количество единиц груза или массу и состояние груза в них; если масса груза была определена по трафарету, то проверяют номера мест груза;  3.2. если констатируют повреждение тары или другие обстоятельства, которые могут влиять на состояние груза, проверяют массу или количество единиц груза и состояние груза в поврежденных местах груза, вскрывая поврежденные места груза и сравнивая содержание поврежденных мест с указанным в сопроводительных документах;  3.3. для груза, перевозимого в открытых ящиках, проверяют количество мест и массу груза или проверяют количество мест и количество единиц в каждом ящике;  3.4. для грузов, перевозимых наливом, навалом или насыпью, проверяют общую массу груза. |
|  | Раздел 9. Претензии | 1. Какие документы должен приложить к претензии претендатель ?  Куда направляется претензия претендателем ? | 1. **Если перевозка осуществлялась по электронной накладной, претендатель электронную накладную и электронный коммерческий акт** **к претензии не прикладывает**, а в претензионном заявлении указывает номер отправки, станцию отправления, станцию назначения, а также номер коммерческого акта и наименование перевозчика, оформившего его.  **Если перевозка осуществлялась по бумажной накладной, претендатель обязан приложить к претензии следующие документы в подлинниках:**  **в случае утраты груза:**  - отправитель - "Дубликат накладной" ([лист 4](#Par2643) накладной);  - получатель - "Дубликат накладной" ([лист 4](#Par2643) накладной) или "Оригинал накладной" ([лист 1](#Par1683) накладной) и "Лист уведомления о прибытии груза" ([лист 6](#Par3151) накладной) с отметкой перевозчика о неприбытии груза в графе "Дата прибытия" накладной;  **в случае недостачи, повреждения (порчи) груза - отправитель или получатель** - "Оригинал накладной" ([лист 1](#Par1683) накладной) и "Лист уведомления о прибытии груза" ([лист 6](#Par3151) накладной) и коммерческий акт, выданный получателю перевозчиком на станции назначения;  **в случае превышения срока доставки груза** - отправитель или получатель - "Оригинал накладной" ([лист 1](#Par1683) накладной) и "Лист уведомления о прибытии груза" ([лист 6](#Par3151) накладной);  **в случае перебора провозных платежей:**  - отправитель - "Дубликат накладной" ([лист 4](#Par2643) накладной) или другой документ в соответствии с национальным законодательством, действующим в месте предъявления претензии;  - получатель - "Оригинал накладной" ([лист 1](#Par1683) накладной) и "Лист уведомления о прибытии груза" ([лист 6](#Par3151) накладной);  - лицо, оплатившее провозные платежи в соответствии с [§ 2 статьи 31](#Par407) "Уплата провозных платежей и неустоек" - документы, подтверждающие его претензионные требования.  К претензиям в случае утраты, недостачи, повреждения (порчи) груза должны также быть приложены документы, подтверждающие стоимость груза.  **Другие документы, обосновывающие претензию, прикладываются претендателем по необходимости.**  **2.** Список адресов перевозчиков, **по которым направляется претензия** для рассмотрения, содержится в [приложении 5](#Par4466) "Информационное руководство" к СМГС. |
| Приложение № 2. Правила перевозок опасных грузов. | Пункт 1.1.2.1 | На какие перевозки распространяется приложение № 2 к СМГС «Правила перевозок опасных грузов» ? |  |
|  | Пункт 1.2.1 | Дайте определения понятиям: «Группа упаковки», «Грузы опасные», «Контейнер-цистерна», «Ящик» ? |  |
|  | Пункт 1.3.1 | Требования, предъявляемые к работникам, связанным с перевозкой опасных грузов ? |  |
|  | Пункт 1.3.2.2.1 | Какие работники, связанные с перевозкой опасных грузов, должны дополнительно обучены в зависимости от категории персонала ? |  |
|  | Пункты 1.4.2.1, 1.4.2.3, 1.4.3.1 | Предусмотрены ли Правилами обязанности отправителя, получателя или работника, ответственного за погрузку ? |  |
|  | Пункт 1.4.2.2.1 | В чем должен удостовериться перевозчик при приеме опасного груза и в процессе его перевозки ? |  |
|  | Пункт 1.4.2.2.4 | Возможна ли дальнейшая транспортировка опасного груза если в процессе перевозки обнаружено нарушение, угрожающее безопасности движения ? |  |
|  | Пункт 1.4.3.1.1 | В чьи обязанности входит проверка упакованных опасных грузов или порожней неочищенной тары на наличие повреждений при передаче к перевозке (погрузке) ? |  |
|  | Пункт 2.1.1.1 | Классификация опасных грузов ? |  |
|  | Пункт 2.1.1.3 | Какие существуют группы упаковки ? |  |
|  | Пункт 2.1.1.3 | Где указана группа упаковки к которой относится вещество ? |  |
|  | Пункт 2.1.1.3 | Назначаются ли группы упаковки изделиям ? |  |
|  | Пункт 3.1.2.1 | Что является надлежащим наименованием груза ? |  |
|  | Пункт 3.1.2.8.1.1 | Что является техническим наименованием груза ? |  |
|  | Пункт 3.2.1 | Что должен сделать грузоотправитель в случае отсутствия номера аварийной карточки в колонке 21а) таблицы А перечня опасных грузов ? |  |
|  | Пункт 3.4.1 | Где можно посмотреть разрешенное предельное количество опасного вещества, упакованного в ограниченных количествах ? |  |
|  | Пункт 3.5.1 | Какие опасные грузы могут перевозиться в качестве упакованных в освобожденных количествах ? |  |
|  | Пункт 3.5.4.1 | Как выглядит маркировочный знак освобожденных количеств ? |  |
|  | Пункт 3.5.5 | Какое максимальное количество упаковок в освобожденных количествах в вагоне или контейнере ? |  |
|  | Пункт 3.5.6 | Какая запись должна быть сделана в накладной при перевозке опасных грузов в освобожденных количествах ? |  |
|  | Пункты 4.1.1.1,4.1.1.2 | Каким требованиям должна соответствовать тара в которую упакованы опасные грузы ? |  |
|  | Пункт 4.1.1.4 | Как определить максимальную степень наполнения тары, контейнеров средней грузоподъемности для массовых грузов или крупногабаритной тары жидкостями? |  |
|  | Пункты 4.1.1.3, 6.1.1.3 | Какой таре не требуется проведение испытаний ? |  |
|  | Пункт 4.1.1.15 | Назовите разрешенный период эксплуатации для перевозки опасных веществ пластмассовых барабанов, канистр, жестких пластмассовых КСМ и составных КСМ с пластмассовой внутренней емкостью ? |  |
|  | Пункт 4.1.1.17 | Может ли использоваться тара, включая КСМ и крупногабаритную тару, имеющую маркировку, соответствующую требованиям приложения 2 к СМГС, но утвержденную в государстве, не являющемся стороной СМГС ? |  |
|  | Пункт 1.2.1 | Дайте определения понятиям: «Тара внутренняя», «Тара наружная», «Тара промежуточная», «Тара комбинированная» ? |  |
|  | Пункт 1.2.1 | Дайте определения понятиям: «Тара аварийная», «Тара восстановленная»? |  |
|  | Пункт 4.1.19.1 | Разрешается ли перевозить вытекшие или просыпавшиеся опасные грузы перевозить в аварийной таре ? |  |
|  | Пункты 1.2.1 | Что такое «Цистерна переносная»? |  |
|  | Пункт 4.2.3.8 | Расскажите случаи, при которых переносная цистерна не должна предъявляться к перевозке ? |  |
|  | Пункты 1.2.1 | Что такое МЭГК ? |  |
|  | Пункты 4.2.4.6 | Расскажите случаи, при которых многоэлементный газовый контейнер не должен предъявляться к перевозке ? |  |
|  | Пункты 4.3.2.1.6 | Могут ли пищевые продукты перевозиться в цистернах, использовавшихся для перевозки опасных грузов ? |  |
|  | Пункты 4.3.2.1.7 | У кого должен находиться комплект технической документации на цистерну ? Укажите срок их хранения ? |  |
|  | Пункты 4.3.2.2.4 | Назовите степень наполнения цистерн, котлы которых не разделены с помощью перегородок на отсеки максимальной вместимости 7500 л или не оборудованы волноуспокоителями ? |  |
|  | Пункты 4.3.2.3.5 | Допускается ли наличие остатков перевозимого вещества на наружной поверхности цистерн после погрузки или при перевозке ? |  |
|  | Пункты 4.3.2.3.6 | Разрешено ли грузить в отсеки одной цистерны вещества, которые могут вступать между собой в опасные реакции ? |  |
|  | Пункты 4.3.2.3.6 | Разрешено ли при перевозке в цистерне разделение груженых отсеков порожними отсеками ? |  |
|  | Пункт 5.1.2.1 | Какие знаки и надписи, характеризующие опасные грузы, должны быть нанесены на транспортный пакет ? |  |
|  | Пункт 5.1.2.1 | Какое количество номеров ООН, знаков опасности или маркировочных знаков достаточно нанести на транспортный пакет, если разные грузы имеют одни и те же: номера ООН, знаки опасности и маркировочные знаки ? |  |
|  | Пункт 5.1.4 | Какие должны быть нанесены на грузовое место знаки опасности и надписи, если в одну наружную тару погружено два и более разных опасных грузов ? |  |
|  | Пункт 5.2.1.2 | Требования, предъявляемые к надписям на упаковке ? |  |
|  | Пункт 5.2.1.2 | Какие дополнительные надписи должны быть проставлены на аварийной таре или аварийных сосудах под давлением ? |  |
|  | Пункты 5.2.1.8.2, 5.2.1.8.3 | Что означает знак в форме квадрата, повернутого под углом 45° (ромб) с символами черного цвета: рыба и дерево на белом или контрастном фоне ? где должен быть расположен ? |  |
|  | Пункт 5.2.1.9.1 | В каких случаях должен быть нанесен манипуляционный знак ? Что он указывает ? Места его нанесения? |  |
|  | Пункты 5.2.2.2, 5.3.1.1.1 | Требования, предъявляемые к знакам опасности ? |  |
|  | Пункт 5.2.2.2.1.1.3 | Могут ли быть уменьшены размеры знака опасности из-за габарита упаковки ? |  |
|  | Пункт 5.3.1.2 | Укажите места нанесения знаков опасности на контейнере-цистерне, имеющей несколько отсеков, в которых перевозятся два и более опасных грузов ? |  |
|  | Пункт 5.3.1.6 | Требуется ли нанесение знаков опасности на порожние вагоны-цистерны и контейнеры из-под перевозки грузов насыпью ? |  |
|  | Пункт 5.3.2.1.1 | В каком случае на вагон, контейнер, цистерну и т.д. должны быть прикреплены таблички оранжевого цвета ? |  |
|  | Пункт 5.3.2.1.1 | Укажите места нанесения табличек оранжевого цвета ? |  |
|  | Пункт 5.3.2.1.1 | Что указывается в табличке оранжевого цвета ? |  |
|  | Пункт 5.3.3 | В каких случаях на вагоны-цистерны или контейнеры-цистерны требуется наносить маркировочный знак вещества, перевозимого при повышенной температуре ? |  |
|  | Пункт 5.3.7.1 | Укажите места и варианты нанесения номера аварийной карточки ? |  |
|  | Пункт 5.4.1.1.1 | Какая информация должна быть указана грузоотправителем в накладной по каждому опасному веществу, предъявляемому к перевозке ? |  |
|  | Пункт 5.4.1.1.5 | Особенности оформления накладной при перевозке опасных грузов в аварийной таре или аварийных сосудах под давлением ? |  |
|  | Пункт 5.4.3.11 | Какая информация содержится в аварийной карточке ? |  |
|  | Пункт 5.4.4.1 | В течение какого времени отправитель и перевозчик должны хранить копию накладной на опасные грузы, а также дополнительную информацию и документацию, согласно  приложению 2 к СМГС ? |  |
|  | Пункт 6.1.1.3 | При перевозке каких опасных грузов, любая тара предназначенная для них, должна пройти соответствующее испытание на герметичность ? |  |
|  | Пункт 6.1.5.6 | Должны ли проводиться испытания на штабелирование мешкам ? |  |
|  | Пункты 6.1.5.4.1, 6.1.5.7.1 | Назовите количество испытательных образцов необходимое для проведения испытаний на герметичность и штабелирование ? |  |
|  | Пункт 7.1.4 | Что означает термин в отношении крупнотоннажного контейнера «конструктивно пригодный» ? |  |
|  | Пункт 7.1.4 | Какие дефекты у крупнотоннажного контейнера являются «крупными» ? |  |
|  | Глава 7.4 | В каких случаях опасный груз может перевозиться в цистернах ? |  |
|  | Пункт 7.5.2.1 | Разрешается ли совместная погрузка в один вагон или контейнер упакованных опасных грузов, имеющих различные знаки основной опасности ? |  |
| Приложение 3. Технические условия размещения и крепления грузов. | Общие положения | Что предусматривают Технические условия размещения и крепления грузов ?  Что применяется для грузов, способы размещения и крепления которых на открытом подвижном составе не предусмотрены ТУ ?  Какой ГОСТ должен выполняться при погрузке, выгрузке и перевозке грузов в вагонах колеи 1520 мм ? |  |
|  | Глава 1. Требования к размещению и креплению грузов на открытом подвижном составе | Как применяются габариты погрузки железных дорог колеи 1520 мм ?  Опишите очертание: основного габарита, льготного габарита, зонального габарита.  При каком условии должна производиться проверка габарита погрузки ?  Какие общие требования по размещению груза в вагоне ?  Где указаны допускаемые нагрузки на элементы платформы и кузова полувагона ?  Какие требования по подготовке грузов к перевозке ?  Как осуществляется подготовка вагонов к погрузке ?  Какие средства крепления груза могут применяться ?  Какие материалы используются для изготовления растяжек, обвязок, стяжек, увязок ?  Какие устройства полувагона и платформы используются для крепления растяжек и обвязок ?  Расскажите о способах установки растяжек, обвязок.  Какие требования предъявляются к растяжкам, обвязкам и стяжкам ?  Какой минимальный и максимальный диаметр проволоки для изготовления растяжек, обвязок или стяжек может применяться ?  Какие общие требования по замене проволочных средств крепления по диаметру проволоки, а также тросами (канатами) ?  Что используется для натяжения тросовой растяжки ?  Какой порядок формирования стяжки ?  Какой порядок формирования увязки ?  Какие общие требования к деревянным средствам крепления ?  Какие требования к подкладкам и прокладкам, их установке в вагонах ?  Какие требования к деревянным стойкам и какие требования к их установке в вагонах ?  Какие требования к упорным и распорным брускам, к их установке в вагонах ?  Какие требования к гвоздям ? Схемы их размещения при креплении деревянных реквизитов ?  Какие требования к многооборотным средствам крепления ?  Какие грузы относятся к длинномерным ?  Какие требования к размещению длинномерных грузов на сцепе с опорой на один вагон без применения турникетов ?  Как производится размещение длинномерных грузов на сцепе с опорой на два вагона ?  Что должен содержать проект МТУ ? Порядок разработки МТУ ?  Что должен содержать проект НТУ ? |  |
|  | Глава 1. Требования к размещению и креплению грузов на открытом подвижном составе.  Методика расчета размещения и крепления грузов в вагонах.  Проведение экспериментальной проверки способов размещения  и крепления грузов | Какие силы и нагрузки должны учитываться при определении способов размещения и крепления груза ?  Как определяется продольная инерционная сила ?  Как определяется поперечная горизонтальная инерционная сила ?  Как определяется вертикальная инерционная сила ?  Какой порядок расчета силы трения ?  Какую нагрузку может испытывать груз, расположенный несимметрично продольной плоскости симметрии платформы ?  Как определяется высота общего центра тяжести вагона с грузом ?  В каких случаях проверяется поперечная устойчивость вагона ?  Как определяется коэффициент запаса устойчивости груза ?  Какой порядок расчета и крепления груза от опрокидывания ?  Как закрепляют поворотную часть техники на колесном и гусеничном ходу, способ размещения и крепления которой устанавливается МТУ или НТУ?  Как определяются величины усилий в растяжках ?  Как определяется усилие в обвязке ?  Как определяют количество гвоздей при закреплении груза от смещения брусками ?  Как определяется высота брусков или многооборотных упоров при закреплении цилиндрических грузов и грузов на колесном ходу от перекатывания ?  Какие особенности расчета усилий в растяжке или обвязке в случае, когда крепление цилиндрического груза от перекатывания осуществляется упорными брусками совместно с обвязками или растяжками ?  Как производится расчет на изгиб, сжатие и смятие деревянных съемных деталей крепления и досок пола ?  Какой порядок проведения экспериментальной проверки способов размещения и крепления грузов ? |  |
|  | Глава 2. Размещение и крепление лесоматериалов.  1. Общие положения | Какие т общие ребования по размещению штабелей в вагоне, в том числе при погрузке штабелей различной длины ?  В каких случаях не допускается использование суженной части основного габарита погрузки для размещения непакетированных лесоматериалов ?  Какие общие требования по длине для круглых пакетированных и непакетированных лесоматериалов в штабеле ?  Какие общие требования к подсортировке круглых лесоматериалов по толщине ?  Как должен располагаться в сформированном штабеле каждый сортимент (бревно) ?  Какие общие требования к формированию штабелей из пиломатериалов ?  Какие общие требования к подкладкам и прокладкам, применяемым при размещении лесоматериалов ?  Какие требования к стойкам для ограждения штабелей лесоматериалов и порядок их установки в вагонах в случае размещения в стороне от лесных скоб?  Какие требования по скреплению противоположных стоек ? |  |
|  | Глава 2. Размещение и крепление лесоматериалов.  2. Размещение и крепление круглых лесоматериалов | Какие основные требования по размещению и креплению непакетированных круглых лесоматериалов длиной 3,0 м и более в полувагонах ?  Какой порядок размещения и крепления непакетированных круглых лесоматериалов длиной менее 3,0 м в полувагонах ?  Какой порядок размещения и крепления круглых лесоматериалов длиной 3,0 м и более совместно с лесоматериалами длиной менее 3,0 м ?  Какой порядок размещения и крепления пакетированных круглых лесоматериалов длиной до 8,0 м включительно ? |  |
|  | Глава 2. Размещение и крепление лесоматериалов.  3. Размещение и крепление пиломатериалов и отходов деревообработки | Какие общие требования по размещению штабелей из пиломатериалов ?  Какой порядок размещения и крепления непропитанных деревянных шпал на платформе в пределах основного габарита погрузки ?  Какой порядок размещения и крепления непропитанных шпал в полувагоне в пределах основного габарита погрузки ?  Какой порядок размещения и крепления пропитанных шпал ?  Какой порядок размещения и крепления пиломатериалов длиной 2,7 – 2,8 м на  платформе ?  Какой порядок размещения и крепления пиломатериалов длиной 2,7 – 3,0 м в полувагонах ?  Какой порядок размещения и крепления непакетированных пиломатериалов длиной менее 2,7 м, шпальной вырезки длиной 2,75 м, дров, а также отходов деревообработки (опилок, стружек, щепы) ?  Какой порядок размещения и крепления непакетированных пиломатериалов длиной 3,0 м и более ?  Какой порядок размещения и крепления обрезных пиломатериалов в пакетах длиной 3,0 – 6,6 м, сформированных с использованием стальной или полимерной ленты ? |  |
|  | Глава 2. Размещение и крепление лесоматериалов.  4. Размещение и крепление древесностружечных плит в полувагонах | Какой порядок размещения и крепления древесностружечных плит в полувагонах ? |  |
|  | 5. Размещение и крепление лесоматериалов на платформах с оборудованием  ВО-162 | Какой порядок размещения и крепления лесоматериалов на платформах с оборудованием  ВО-162 ? |  |
|  | Глава 2. Размещение и крепление лесоматериалов.  6. Размещение и крепление лесоматериалов на платформах, оборудованных  торцевыми стенками ВО-162 и боковыми стойками ВО-118 | Какой порядок размещения и крепления лесоматериалов на платформах, оборудованных  торцевыми стенками ВО-162 и боковыми стойками ВО-118 ? |  |
|  | Глава 2. Размещение и крепление лесоматериалов.  7. Размещение и крепление лесоматериалов на платформах, оборудованных  съемным оборудованием (модели 13-401-06, 13-4012-06, 13-2114-06П) | Какой порядок размещения и крепления лесоматериалов на платформах, оборудованных съемным оборудованием (модели 13-401-06, 13-4012-06, 13-2114-06П) ? |  |
|  | Глава 2. Размещение и крепление лесоматериалов.  8. Размещение и крепление лесоматериалов на платформах, оборудованных  съемным оборудованием (модели 13-401-20,  13-4012-20) | Какой порядок размещения и крепления лесоматериалов на платформах, оборудованных съемным оборудованием (модели 13-401-20, 13-4012-20) ? |  |
|  | Глава 2. Размещение и крепление лесоматериалов.  9. Размещение и крепление лесоматериалов на платформах  (моделей 13-401-23, 13-4012-23, 13-198-11, 13-9832, 13-9832-01), оборудованных  несъемным оборудованием | Какой порядок размещения и крепления лесоматериалов на платформах (моделей 13-401-23, 13-4012-23, 13-198-11, 13-9832, 13-9832-01), оборудованных несъемным оборудованием ? |  |
|  | Глава 2. Размещение и крепление лесоматериалов.  10. Размещение и крепление лесоматериалов на платформе модели  23-4000 | Какой порядок размещения и крепления лесоматериалов на платформе модели 23-4000 ? |  |
|  | Глава 2. Размещение и крепление лесоматериалов.  11. Размещение и крепление хлыстов на специальных лесовозных платформах | Какой порядок размещения и крепления хлыстов на специальных лесовозных платформах ? |  |
|  | Глава 2. Размещение и крепление лесоматериалов.  12. Размещение и крепление лесоматериалов на платформе для леса и хлыстов  модели 23-925 | Какой порядок размещения и крепления лесоматериалов на платформе для леса и хлыстов модели 23-925 ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  1.Общие положения | При каких условиях допускается размещение пачек или связок сортового металла без подкладок (прокладок) ?  Какой порядок ограждения дверей полувагона щитами ?  Какой порядок закрытия люков полувагонов ?  Каким образом не допускается размещение металлопродукции на платформах и в полувагонах ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  2. Размещение и крепление проката сортовой стали | Какой порядок формирования связок сортовой стали ?  Какой порядок размещения и крепления проката сортовой стали профиля до 180 мм включительно на платформах ?  Какой порядок размещения и крепления проката сортовой стали профиля более 180 мм на платформах ?  Какой порядок размещения и крепления проката сортовой стали любого профиля длиной до 12000 мм включительно в полувагонах ?  Какой порядок размещения и крепления проката сортовой стали – круг диаметром свыше 140 мм до 320 мм включительно в связках и поштучно в полувагонах ?  Какой порядок размещения и крепления проката сортовой стали – квадратной заготовки со стороной 60 – 150 мм ?  Какой порядок размещения и крепления проката сортовой стали любого профиля в связках длиной свыше 12000 мм до 12500 мм включительно ?  Какой порядок размещения и крепления металлических шпунтовых свай на платформах ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  3. Размещение и крепление рельсов | Какой порядок размещения и крепления железнодорожных рельсов длиной свыше 11500 мм до 12500 мм включительно ?  Какой порядок размещения и крепления железнодорожных рельсов без болтовых отверстий ?  Какой порядок размещения и крепления остряковых рельсов ?  Какой порядок размещения и крепления железнодорожных рельсов длиной 25000 мм с болтовыми отверстиями ?  Какой порядок размещения и крепления железнодорожных рельсов длиной 25000 мм без болтовых отверстий ?  Какой порядок размещения и крепления рельсов длиной свыше 24800 мм до 25000 мм включительно ?  Какой порядок размещения и крепления трамвайных рельсов ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  4. Размещение и крепление листового металла | Какие основные требования к пакетированию ?  Какие основные требования по размещению и креплению листового металла в пачках в полувагонах ?  Какие основные требования по размещению и креплению листового металла толщиной 6–160 мм, не упакованного в пачки, в полувагонах ?  Какие основные требования по размещению и креплению листового металла толщиной 6–160 мм на платформах ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  5. Размещение и крепление слитков | Какой порядок размещения и крепления слитков массой до 9 т на платформе ?  Какой порядок размещения и крепления стальные слитки массой до 7 т ?  Какой порядок размещения и крепления стальных слитков массой до 8 т и длиной не менее 2000 мм в полувагоне ?  Какой порядок размещения и крепления слитков массой от 8 т до 9 т длиной не менее 2000 мм в полувагоне ?  Какой порядок размещения и крепления чугунных слитков массой до 70 кг в полувагонах и на платформах ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  6. Размещение и крепление изложниц | Какие основные требования по размещению и креплению изложниц на платформах с деревянным полом ?  Какие основные требования по размещению и креплению изложниц на платформах с деревометаллическим полом ?  Какие основные требования по размещению и креплению изложниц в полувагонах ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  7. Размещение и крепление слябов | Какие основные требования при размещении и креплении слябов ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  8. Размещение и крепление блюмсов | Какие основные требования при размещении и креплении блюмсов ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  9. Размещение и крепление бандажей и цельнокатаных колес | Какой порядок размещения и крепления колес и бандажей в полувагоне ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  10. Размещение и крепление металлических прокатных валков | Какой порядок размещения и крепления металлических прокатных валков ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  11. Размещение и крепление стрелочных переводов | Какие основные требования при размещении и креплении стрелочных переводов ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  12. Размещение и крепление колесных пар | Какой порядок размещения и крепления колесных пар на платформе ?  Какой порядок размещения и крепления вагонных колесных пар на платформе, оборудованной специальными приспособлениями-контейнерами ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  13. Размещение и крепление тележек для изложниц | Какие основные требования при размещении и креплении тележек для изложниц ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  14. Размещение и крепление стальной катанки и стального проката в бунтах | Какой порядок размещения и крепления стальной катанки и стального проката в бунтах ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  15. Размещение и крепление рулонов листовой и полосовой стали, стальной ленты | Какие основные требования при размещении и креплении стальной катанки и стального проката в бунтах ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  16. Размещение и крепление труб | Какие основные требования при размещении и креплении труб в полувагонах ?  Какие основные требования при размещении и креплении стальных труб с полиэтиленовым покрытием в полувагонах ?  Какие основные требования при размещении и креплении стальных труб с полиэтиленовым покрытием на платформах ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  17. Размещение и крепление металлолома | Какой порядок размещения и крепления металлолома ? |  |
|  | Глава 4. Размещение и крепление строительных грузов.  1. Общие положения | Какие грузы размещаются в соответствии с главой 4 приложения № 3 к СМГС ?  Каким образом размещают каждый штабель изделий на платформе и в полувагоне ?  Какой порядок закрепления растяжек при креплении изделий ?  Допускается ли размещение и крепление железобетонных изделий на платформах без боковых и торцевых бортов ? |  |
|  | Глава 4. Размещение и крепление строительных грузов.  2. Размещение и крепление железобетонных шпал | Какие основные требования при размещении и креплении железобетонных шпал ? |  |
|  | Глава 4. Размещение и крепление строительных грузов.  3. Размещение и крепление железобетонных плит (панелей) | Какие основные требования при размещении и креплении железобетонных плит (панелей) ? |  |
|  | Глава 4. Размещение и крепление строительных грузов.  4. Размещение и крепление железобетонных колонн, свай, прогонов,  ригелей, балок | Какие основные требования при размещении и креплении железобетонных колонн, свай, прогонов, ригелей, балок ? |  |
|  | Глава 4. Размещение и крепление строительных грузов.  5. Размещение и крепление железобетонных конических опор | Какие основные требования при размещении и креплении железобетонных конических опор ? |  |
|  | Глава 4. Размещение и крепление строительных грузов.  6. Размещение и крепление асбестоцементных труб с муфтами и уплотнительными  резиновыми кольцами для напорных и безнапорных трубопроводов | Какие основные требования при размещении и креплении асбестоцементных труб с муфтами и уплотнительными резиновыми кольцами для напорных и безнапорных трубопроводов ? |  |
|  | Глава 4. Размещение и крепление строительных грузов.  7. Размещение и крепление железобетонных лотков | Какие основные требования при размещении и креплении железобетонных лотков ? |  |
|  | Глава 4. Размещение и крепление строительных грузов.  8. Размещение и крепление фундаментных блоков | Какие основные требования при размещении и креплении фундаментных блоков ? |  |
|  | Глава 4. Размещение и крепление строительных грузов.  9. Размещение и крепление арочных панелей | Какие основные требования при размещении и креплении арочных панелей ? |  |
|  | Глава 4. Размещение и крепление строительных грузов.  10. Размещение и крепление лестничных маршей и площадок | Какие основные требования при размещении и креплении лестничных маршей и площадок ? |  |
|  | Глава 4. Размещение и крепление строительных грузов.  11. Размещение и крепление железобетонных элеваторных конструкций | Какие основные требования при размещении и креплении железобетонных элеваторных конструкций ? |  |
|  | Глава 5. Размещение и крепление грузов с плоскими опорами.  1. Общие положения | В пределах какого габарита погрузки возможно размещение груза на плоских опорах в соответствии с главой 5 приложения № 3 к СМГС ?  Возможно ли размещение и крепление железобетонных изделий, контейнеров в соответствии с главой 5 приложения № 3 к СМГС ?  Какие условия размещения и закрепления груза с плоской опорой на платформе или в полувагоне в соответствии с главой 5 приложения № 3 к СМГС ?  Каким образом проверяется устойчивость груза на плоских опорах от опрокидывания ?  Возможно ли размещать груз на плоских опорах на платформах без бортов или с опущенными бортами ?  Какой порядок размещения груза на плоских опорах на платформах с деревометаллическим настилом пола ?  Какие требования к упорным и распорным брускам при размещении и креплении грузов на плоских опорах ?  Какие требования к распорным рамам при размещении и креплении грузов на плоских опорах ?  Что должен содержать эскиз на погрузку груза на плоских опорах, выполненный в соответствии с главой 5 приложения № 3 к СМГС ? |  |
|  | Глава 5. Размещение и крепление грузов с плоскими опорами.  2. Принципы размещения и крепления грузов | Какие основные принципы размещения и крепления грузов с плоскими опорами ? |  |
|  | Глава 6. Размещение и крепление грузов цилиндрической формы.  1. Общие положения | В пределах какого габарита погрузки возможно размещение цилиндрического груза в соответствии с главой 6 приложения № 3 к СМГС ?  Какие грузы относятся к цилиндрическим в соответствии с главой 6 приложения № 3 к СМГС ? |  |
|  | Глава 6. Размещение и крепление грузов цилиндрической формы.  2. Размещение и крепление грузов цилиндрической формы на платформах | Какие основные требования по размещению и креплению грузов цилиндрической формы на платформах ? |  |
|  | Глава 6. Размещение и крепление грузов цилиндрической формы.  3. Размещение и крепление барабанов в полувагонах | Какие основные требования по размещению и креплению барабанов в полувагонах ? |  |
|  | Глава 7. Размещение и крепление техники на колесном ходу.  1. Общие положения | При соблюдении каких условий колесная техника допускается к перевозке по главе 7 приложения № 3 к СМГС ?  Как подготавливается техника на колесном ходу к перевозке после ее размещения в вагоне ?  В каких случаях колеса техники размещают на подкладки ?  Какие требования к растяжкам при закреплении колесной техники ? |  |
|  | Глава 7. Размещение и крепление техники на колесном ходу.  2. Размещение и крепление техники на обрезиненных колесах на платформе | Какие основные требования по размещению и креплению техники на обрезиненных колесах на платформе ? |  |
|  | Глава 7. Размещение и крепление техники на колесном ходу.  3. Размещение и крепление техники на колесах с пневматическими шинами на сцепе платформ | Какие основные требования по размещению и креплению техники на колесах с пневматическими шинами на сцепе платформ ? |  |
|  | Глава 7. Размещение и крепление техники на колесном ходу.  4. Размещение и крепление техники на металлических колесах на платформах | Какие основные требования по размещению и креплению техники на металлических колесах на платформах ? |  |
|  | Глава 7. Размещение и крепление техники на колесном ходу.  5. Размещение и крепление техники на обрезиненных колесах в полувагонах | Какие основные требования по размещению и креплению техники на обрезиненных колесах в полувагонах ? |  |
|  | Глава 7. Размещение и крепление техники на колесном ходу.  6. Размещение и крепление техники на колесах с пневматическими шинами в наклонном положении | Какие основные требования по размещению и креплению техники на колесах с пневматическими шинами в наклонном положении ? |  |
|  | Глава 7. Размещение и крепление техники на колесном ходу.  7. Размещение и крепление техники на обрезиненных колесах поперек платформы | Какие основные требования по размещению и креплению техники на обрезиненных колесах поперек платформы ? |  |
|  | Глава 7. Размещение и крепление техники на колесном ходу.  8. Размещение и крепление техники с поворотными частями  на пневматических колесах | Какие основные требования по размещению и креплению техники с поворотными частями на пневматических колесах ? |  |
|  | Глава 7. Размещение и крепление техники на колесном ходу.  9. Размещение и крепление автомобилей в вагонах для перевозки автомобилей | Какие основные требования по размещению и креплению автомобилей в вагонах для перевозки автомобилей ? |  |
|  | Глава 8. Размещение и крепление техники на гусеничном ходу.  1. Общие положения | При соблюдении каких условий техника на гусеничном ходу допускается к перевозке по главе 8 приложения № 3 к СМГС ?  Как подготавливается техника на гусеничном ходу к перевозке после ее размещения в вагоне ? |  |
|  | Глава 8. Размещение и крепление техники на гусеничном ходу.  2. Размещение и крепление техники | Какие основные требования по размещению и креплению техники на гусеничном ходу ? |  |
|  | Глава 9. Размещение и крепление контейнеров и съемных кузовов.  1. Общие положения | Какой порядок подготовки вагонов для погрузки контейнеров ?  Какой порядок размещения контейнеров фитинговые платформы ?  Какой зазор допускается между опорной плоскостью одного из фитингов крупнотоннажного контейнера и опорной плитой упора платформы ? |  |
|  | Глава 9. Размещение и крепление контейнеров и съемных кузовов.  2. Размещение и крепление универсальных среднетоннажных контейнеров | Какие основные требования по размещению и креплению универсальных среднетоннажных контейнеров ? |  |
|  | Глава 9. Размещение и крепление контейнеров и съемных кузовов.  3. Размещение и крепление крупнотоннажных контейнеров | Какие основные требования по размещению и креплению крупнотоннажных  контейнеров ? |  |
|  | Глава 9. Размещение и крепление контейнеров и съемных кузовов.  4. Размещение и крепление крупнотоннажных контейнеров-цистерн | Какие основные требования по размещению и креплению крупнотоннажных контейнеров-цистерн ? |  |
|  | Глава 9. Размещение и крепление контейнеров и съемных кузовов.  5. Размещение и крепление грузов в упаковке – мягкий контейнер | Какие основные требования по размещению и креплению грузов в упаковке – мягкий контейнер ? |  |
|  | Глава 9. Размещение и крепление контейнеров и съемных кузовов.  6. Размещение и крепление съемных кузовов | Какие основные требования по размещению и креплению съемных кузовов ? |  |
|  | Глава 9. Размещение и крепление контейнеров и съемных кузовов.  **7**. Размещение и крепление рефрижераторных контейнеров с питанием  от автономных или навесных дизель-генераторных установок или от сети  централизованного энергоснабжения платформ | Какие основные требования по размещению и креплению рефрижераторных контейнеров с питанием от автономных или навесных дизель-генераторных установок или от сети централизованного энергоснабжения платформ ? |  |
|  | Глава 9. Размещение и крепление контейнеров и съемных кузовов.  8. Размещение и крепление контейнеров на платформах  модели 13-2114-11 для перевозок со скоростью до  120 км/час | Какие основные требования по размещению и креплению контейнеров на платформах модели 13-2114-11 для перевозок со скоростью до 120 км/час ? |  |
|  | Глава 10. Размещение и крепление пакетов.  1. Общие положения | Как размещаются пакеты различной массы при погрузке в несколько ярусов ?  Какие требования к щитам ограждения торцевых дверей полувагона при размещении пакетов ? |  |
|  | Глава 10. Размещение и крепление пакетов.  2. Принципы размещения и крепления пакетов в полувагонах | Какие основные принципы размещения и крепления пакетов в полувагонах ? |  |
|  | Глава 10. Размещение и крепление пакетов.  3. Принципы размещения и крепления пакетов на универсальных платформах | Какие основные принципы размещения и крепления пакетов на универсальных платформах ? |  |
|  | Глава 11. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах.  1. Общие положения | Какие предъявляются требования к пневмооболочкам, применяемым для крепления грузов ?  К каким элементам крытых вагонов не допускается крепить средства крепления груза ?  Что должен сделать грузоотправитель, если торцевые стены крытого вагона при перевозке могут быть повреждены острыми или выступающими кромками груза ? Какие требования по изготовлению торцевых щитов ?  Какие требования по размещению груза в междверном пространстве и ограждению дверей крытого вагона ?  Возможно ли размещение и крепление непакетированных круглого леса и пиломатериалов в крытых вагонах универсального назначения по главе 11 ? |  |
|  | Глава 11. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах.  2. Подготовка вагонов к погрузке | Какие основные требования по подготовке вагонов к погрузке ? |  |
|  | Глава 11. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах.  3. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах универсального назначения.  3.1. Размещение и крепление непакетированных грузов в таре ящичного типа, а также порожних ящиков и пакетов порожних ящиков, грузов, сформированных в пакеты, кроме цветных  металлов. | Какие основные требования по размещению и креплению непакетированных грузов в таре ящичного типа, а также порожних ящиков и пакетов порожних ящиков, грузов, сформированных в пакеты, кроме цветных металлов в крытом вагоне? |  |
|  | Глава 11. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах.  3. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах универсального назначения.  3.2. Размещение и крепление бочек и барабанов. | Какие основные требования по размещению и креплению бочек и барабанов в крытом вагоне? |  |
|  | Глава 11. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах.  3. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах универсального назначения.  3.3. Размещение и крепление рулонов бумаги и картона. | Какие основные требования по размещению и креплению рулонов бумаги и картона в крытом вагоне? |  |
|  | Глава 11. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах.  3. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах универсального назначения.  3.4. Размещение и крепление цветных металлов в слитках и пакетах. | Какие основные требования по размещению и креплению цветных металлов в слитках и пакетах в крытом вагоне? |  |
|  | Глава 11. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах.  3. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах универсального назначения.  3.5. Размещение проволоки в бунтах. | Какие основные требования по размещению и креплению проволоки в бунтах в крытом вагоне? |  |
|  | Глава 11. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах.  3. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах универсального назначения.  3.6. Размещение и крепление грузов в мягкой таре. | Какие основные требования по размещению и креплению грузов в мягкой таре в крытом вагоне? |  |
|  | Глава 11. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах.  3. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах универсального назначения.  3.7. Размещение и крепление отдельных мест груза. | Какие основные требования по размещению и креплению отдельных мест груза в крытом вагоне? |  |
|  | Глава 11. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах.  3. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах универсального назначения.  3.8. Размещение и крепление непакетированных листовых изделий. | Какие основные требования по размещению и креплению непакетированных листовых изделий в крытом вагоне? |  |
|  | Глава 11. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах.  3. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах универсального назначения.  3.9. Размещение и крепление шин и колес (шин с дисками). | Какие основные требования по размещению и креплению шин и колес (шин с дисками) в крытом вагоне? |  |
|  | Глава 11. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах.  3. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах универсального назначения.  3.10. Размещение грузов, перевозимых насыпью и навалом. | Какие основные требования по размещению и креплению грузов, перевозимых насыпью и навалом, в крытом вагоне? |  |
|  | Глава 11. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах.  4. Особенности размещения и крепления грузов в рефрижераторных вагонах, вагонах-термосах, в вагонах, переоборудованных из рефрижераторных вагонов (ИВ-термосы и крытые вагоны с утепленным кузовом) | Какие особенности размещения и крепления грузов в рефрижераторных вагонах, вагонах-термосах, в вагонах, переоборудованных из рефрижераторных вагонов ? |  |
|  | Глава 12. Размещение и крепление автопоездов, автомобилей, полуприцепов, прицепов, тягачей, съемных автомобольных кузовов.  1. Общие положения | Что необходимо сделать после погрузки автопоездов (тягач-полуприцеп, автомобиль-прицеп), автомобилей, полуприцепов, прицепов, тягачей на платформу ?  Как размещают автопоезда, автомобили, полуприцепы, прицепы, тягачи размещают на платформе ?  Как подготавливаются платформы для перевозки автопоездов для перевозки в порожнем состоянии ? |  |
|  | Глава 12. Размещение и крепление автопоездов, автомобилей, полуприцепов, прицепов, тягачей, съемных автомобольных кузовов.  2. Размещение и крепление автопоездов, автомобилей, полуприцепов, прицепов, тягачей на платформах модели 13-9961 | Какие основные требования по размещению и креплению автопоездов, автомобилей, полуприцепов, прицепов, тягачей на платформах модели 13-9961 ? |  |
|  | Глава 12. Размещение и крепление автопоездов, автомобилей, полуприцепов, прицепов, тягачей, съемных автомобольных кузовов.  3. Размещение и крепление автопоездов, автомобилей, прицепов, тягачей  на платформах моделей 13-4095, 13-9004М | Какие основные требования по размещению и креплению автопоездов, автомобилей, прицепов, тягачей на платформах моделей 13-4095, 13-9004М ? |  |
|  | Глава 12. Размещение и крепление автопоездов, автомобилей, полуприцепов, прицепов, тягачей, съемных автомобольных кузовов.  4. Размещение и крепление съемных автомобильных кузовов на платформе  модели 13-4095 | Какие основные требования по размещению и креплению съемных автомобильных кузовов на платформе модели 13-4095 ? |  |
|  | Глава 13. Размещение и крепление шин и колес.   1. Общие положения | С какими характеристиками и по каким габаритам погрузки допускается размещение шин и колес в полувагонах ?  Какие предусмотрены нормы длины распорных брусков при закреплении шин распорными конструкциями и рамами ? |  |
|  | Глава 13. Размещение и крепление шин и колес.  2. Размещение шин боковинами вдоль полувагона | Какие основные требования по размещению и креплению шин боковинами вдоль полувагона ? |  |
|  | Глава 13. Размещение и крепление шин и колес.  3. Размещение шин боковинами поперек полувагона | Какие основные требования по размещению и креплению шин боковинами поперек полувагона ? |  |
|  | Глава 13. Размещение и крепление шин и колес.  4. Размещение шин на боковину | Какие основные требования по размещению и креплению шин на боковину ? |  |
|  | Глава 13. Размещение и крепление шин и колес.  5. Размещение шин боковинами под углом к боковым стенам полувагона | Какие основные требования по размещению и креплению шин боковинами под углом к боковым стенам полувагона ? |  |
|  | Глава 13. Размещение и крепление шин и колес.  6. Комбинированное размещение шин | Какие основные требования по комбинированному размещению шин ? |  |
|  | Глава 14. Размещение грузов, перевозимых насыпью и навалом на открытом подвижном составе.  1. Общие положения | Что устанавливает глава 14 приложения № 3 к СМГС ? |  |
|  | Глава 14. Размещение грузов, перевозимых насыпью и навалом на открытом подвижном составе.  2. Подготовка вагона к погрузке | Какие требования по подготовке вагона к погрузке грузов, перевозимых насыпью и навалом ? |  |
|  | Глава 14. Размещение грузов, перевозимых насыпью и навалом на открытом подвижном составе.  3. Размещение груза в вагоне | Какие требования по размещению в вагоне грузов, перевозимых насыпью и навалом ? |  |
|  | Глава 14. Размещение грузов, перевозимых насыпью и навалом на открытом подвижном составе.  4. Защита груза от выдувания | Какие требования по защите груза от выдувания ? |  |
|  | Глава 14. Размещение грузов, перевозимых насыпью и навалом на открытом подвижном составе.  5. Применение вагонных вкладышей | Какие требования по применению вагонных вкладышей ? |  |
|  | Глава 14. Размещение грузов, перевозимых насыпью и навалом на открытом подвижном составе.  6. Размещение и крепление мелких неупакованных изделий | Какие требования по размещению и креплению мелких неупакованных изделий ? |  |
| Приложение № 4 к СМГС.  Правила перевозки вагона, не принадлежащего перевозчику, как транспортного средства | 2. Предъявление вагона к перевозке | В каком состоянии отправитель должен предъявить порожние вагоны к перевозке ?  Каким образом перевозчик принимает вагон к перевозке ? |  |
|  | 3. Особенности оформления накладной при предъявлении к перевозке  порожнего вагона | Какие особенности оформления накладной если станция отправления и назначения вагона расположены на железных дорогах разной ширины колеи ?  Какие особенности оформления накладной если перевозка груза осуществляется с перегрузкой в вагоны другой ширины колеи ? |  |
|  | 4. Выдача вагона | Какие требования к выдаче вагона ? |  |
|  | 5. Действия перевозчика при установлении факта повреждения вагона или утраты его частей | Какие действия перевозчика при установлении факта повреждения вагона или утраты его частей ? |  |
| Приложение № 5 к СМГС.  Информационное руководство |  | В каком документе можно узнать допускаемую статическую нагрузку от колесной пары вагона на рельсы по странам СМГС ?  В каком документе содержатся габариты погрузки по странам-участницам СМГС ? |  |
| Приложение № 6 к СМГС.  Руководство  по накладной ЦИМ/СМГС |  | Какова область применения руководства по накладной ЦИМ/СМГС ?  На каких языках заполняются графы накладной ЦИМ/СМГС ?  Какой порядок рассмотрения претензии ЦИМ/СМГС ?  Какие опасные грузы могут перевозиться в ЦИМ/СМГС ?  Из каких листов состоит накладная ЦИМ/СМГС ?  Отличается ли форма коммерческого акта СМГС при перевозке ЦИМ/СМГС ? |  |
| Инструкция [по ведению на станциях коммерческой отчетности при грузовых перевозках ОАО «РЖД»](file:///\\svrw-app-07\Users\Техдокументация\01%20ОАО%20РЖД\М\1%20Актуальный%20перечень%20НТД%20на%2011.03.2017\121%20333р%20с%20изменениями%201805р.docx), утвержденная распоряжением  ОАО «РЖД» от 01.03.2007 № 333р | Глава 1, 2 | Что относится к коммерческой отчетности по грузовым перевозкам?  Формы коммерческой отчетности?  Общие требования по ведению книг и форм коммерческой отчетности? | Коммерческая отчетность по грузовым перевозкам является источником сведений, на основании которых определяются финансовые и экономические результаты работы открытого акционерного общества "Российские железные дороги" (ОАО "РЖД"), а также производятся начисления причитающихся ОАО "РЖД" сборов, платежей, штрафов.  Формы коммерческой отчетности по грузовым перевозкам делятся на учетные (формы с индексом "ГУ" и "ФДУ") и отчетные (формы с индексом "ГО" и "ФО"), строгого и не строгого учета.  Формы коммерческой отчетности по грузовым перевозкам делятся:  - формы строгого учета;  - формы нестрогого учета;  - формы коммерческой отчетности.  Все книги (кроме форм с префиксом "ВЦ", "ВЦ/Э"), которые ведутся подразделениями ОАО "РЖД" в соответствии с настоящей Инструкцией, должны быть прошнурованы, листы пронумерованы, в конце книги должно быть указано общее количество листов. Книги ведутся с начала года, на обложке книги указываются сроки начала и окончания ее ведения, наименование структурного подразделения - филиала ОАО "РЖД".  1.7. Все учетные формы, формируемые в информационных системах на бумажных носителях с префиксом "ВЦ", "ВЦ/Э" ведение которых подразделениями ОАО "РЖД" предусматривается настоящей Инструкцией, должны подшиваться уполномоченными работниками ОАО "РЖД" в специальные папки, которые заводятся с начала года, при этом на обложке папки указываются наименование учетной формы, наименование подразделения ОАО "РЖД", дата начала и окончания ведения папки.  Все учетные формы, формируемые в информационных системах ОАО "РЖД" с префиксом "ВЦ/Э" подписанные электронной подписью не распечатываются. При необходимости, отображение электронной учетной формы на бумажном носителе осуществляется путем ее распечатки на печатающих устройствах через информационную систему.  1.8. Сроки хранения форм коммерческой отчетности устанавливаются ОАО "РЖД" в соответствии с [Федеральным законом](consultantplus://offline/ref=1100B749EF80D9649D7A95693CB81F8045ECFBC005F0F141A90C2CCA53BEf4E) от 22 октября 2004 г. N 125 - ФЗ "Об архивном деле в Российской Федерации".  1.9. Заполнение форм коммерческой отчетности при грузовых перевозках в подразделениях ОАО "РЖД" должно осуществляться в строгом соответствии с положениями настоящей Инструкции, так как все отклонения и нарушения, а также небрежность в заполнении форм коммерческой отчетности, приводят к потерям доходов, появлению необоснованных убытков и искажению показателей работы ОАО "РЖД". Ответственность за правильность заполнения форм коммерческой отчетности возлагается на уполномоченных работников ОАО "РЖД" в чьи функции входит их оформление.  1.10. Одновременное ведение книг форм коммерческой отчетности одного наименования в машинопечатном и электронном виде не допускается. |
|  | Глава 3 (пункт 3.1)  Форма ГУ-2 (ГУ-2ВЦ) "Книга уведомлений о времени подачи вагонов под погрузку или выгрузку" | Какую форму имеет книга уведомлений о времени подачи вагонов под погрузку или выгрузку (индекс и номер)?  В течение какого времени перевозчик должен уведомить владельца (пользователя, клиента) железнодорожного пути необщего пользования о времени подачи вагонов?  Способы передачи уведомлений о времени подачи вагонов в соответствии с договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договором на подачу и уборку вагонов?  Основные графы книги формы ГУ-2 (ГУ-2ВЦ)? | Книга формы ГУ-2 (ГУ-2ВЦ)  В соответствии со [статьей 20](consultantplus://offline/ref=1100B749EF80D9649D7A8A7E29B340894CBAF0CD0EF1F21CA30475C651E3C964DA5335318CAF020D86B2fCE) Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации перевозчик должен уведомить владельца (пользователя, клиента) железнодорожного пути необщего пользования о времени подачи вагонов не позднее, чем за 2 часа до объявленной подачи.  Уведомление, о времени подачи порожних вагонов под погрузку, не требуется, если погрузка производится в вагоны, освобождающиеся из-под выгрузки на этом железнодорожном пути необщего пользования (сдвоенные операции).  Передача уведомлений о времени подачи вагонов в соответствии с договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договором на подачу и уборку вагонов может производиться:  по телефону с записью в книге уведомлений о времени подачи вагонов под погрузку или выгрузку формы ГУ-2 (далее - Книга уведомлений) при отсутствии на станции АРМ для регистрации уведомления,  электронным сообщением (обменом) с формированием Книги формы ГУ-2ВЦ.  Книга формы ГУ-2 (ГУ-2ВЦ) ведется в следующем порядке:  4.1. В графе 1 указывается порядковый номер уведомления. Нумерация ведется по каждой станции, начиная с первого номера.  4.2. В графе 2 указывается наименование грузополучателя (грузоотправителя) в соответствии с транспортной железнодорожной накладной.  4.3. В графе 3 указывается номер вагона.  4.4. В графе 4 указывается наименование груза в соответствии с транспортной железнодорожной накладной.  4.5. В графе 5 формы ГУ-2 указывается планируемое время подачи вагона под погрузку или выгрузку.  4.6. В графах 5, 6 формы ГУ-2ВЦ указывается планируемое время подачи вагона соответственно дата (число, месяц) и время (часы, минуты).  4.7. В графе 6 формы ГУ-2 указывается время подачи уведомления.  4.8. В графе 7 указывается фамилия и должность работника, принявшего уведомление. Если уведомление не было принято, то графа не заполняется.  4.9. В графе 8 формы ГУ-2ВЦ указывается номер телефона, по которому передано уведомление.  4.10. В графе 8 формы ГУ-2 и в графе 9 ГУ-2ВЦ указывается:  при невозможности подачи вагона в указанные в уведомлении сроки по вине владельца - номер акта общей формы ГУ-23 на задержку подачи,  при повторной передачи уведомления делается запись "Повторно". |
|  | Глава 3 (пункт 3.2)  Форма ГУ-2а  (ГУ-2аВЦ) "Книга уведомлений о завершении грузовой операции или передаче вагонов на выставочный путь" | Какую форму имеет книга уведомлений о завершении грузовой операции или передаче вагонов на выставочный путь формы ГУ-2а (ГУ-2а ВЦ)?  На основании какого документа ведется и заполняется данная книга?  Основные графы книги формы ГУ-2а (ГУ-2а ВЦ)? | Форма ГУ-2а  (ГУ-2аВЦ). Книга уведомлений о завершении грузовой операции или передаче вагонов на выставочный путь формы ГУ-2а (ГУ-2а ВЦ) (далее - Книга) заполняется представителем перевозчика на основании телефонного, письменного (формы ГУ-2б ВЦ) или электронного уведомления, поступившего от владельца (пользователя, клиента) железнодорожного пути необщего пользования при завершении грузовой операции или передаче вагонов на выставочный путь. Порядок подачи уведомлений устанавливается договором на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования или договором на подачу и уборку вагонов.  Книга заполняется в следующем порядке:  3.1. в графе "N п/п" указывается порядковый номер регистрации уведомления за сутки;  3.2. в графе "N вагона" - номер вагона, по которому завершена грузовая операция, или переданному на выставочный путь;  3.3. в графе "Опер" - сокращенное наименование вида операции ("пгр" - погрузка, "вгр" - выгрузка, "сдв" - сдвоенная, "ипг" - уборка порожнего вагона или из-под перегруза, "ибр" - уборка вагона под исправление брака на места общего или необщего пользования).  При передаче вагонов с контейнерами, погруженными на местах необщего пользования, в графе вместе с видом операции через тире указывается "конт" - контейнеры, а в графе "N вагона" указывается номер контейнера, а напротив его в графе "Операция" его типоразмер, при этом порядковый номер у строк с номерами контейнеров и их типоразмерами не заполняется.  3.4. в графе "Вр. подачи увед-ния чс.мс час.мин." - число, месяц, часы, минуты подачи уведомления о завершении грузовой операции или передачи вагонов на выставочной путь;  3.5. в графе "Время завершения груз. операц." - число, месяц, часы, минуты завершения грузовой операции;  3.6. в графе "Место выполнения грузовых операций или передачи" - место погрузки, выгрузки или выставочный путь;  3.7. в графе "Наименование грузоотпр./грузопол." - наименование владельца (пользователя, клиента), с которым заключен договор на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования или договор на подачу и уборку вагонов;  3.8. в графе "Уведомление передал, должность/ Ф.И.О." - фамилия, имя, отчество, должность работника пути необщего пользования, передавшего уведомление;  3.9. в графе "Способ уведомления" - номер телефона при уведомлении по телефону, номер уведомления ГУ-2бВЦ - при письменном уведомлении, порядковый номер сообщения об уведомлении - при уведомлении в электронном виде;  3.10. в графе " N акта ГУ-23 на задержку окончания грузовой операции" - в случае составления акта общей формы в графе указывается его номер;  3.11. В графе "Примечание" - отметка о переадресовке или отказе по уведомлениям грузоотправителей (грузополучателей); при задержке владельцем пути необщего пользования принадлежащих ему приватных порожних вагонов после выгрузки на выставочный путь ввиду их использования для технологических нужд собственника, отстоя, указывается причина задержки: технологические нужды (тн) или отстой (от).;  3.12. в конце смены представитель перевозчика на станции в книге формы ГУ-2а делает запись "Смену сдал" ставит дату, время, фамилию и свою подпись.  Работник, принимающий смену, в следующей свободной строке записывает: "Смену принял" указывает дату, время, фамилию и ставит свою подпись. |
|  | Глава 3 (пункт 3.3)  Форма ГУ – 2б ВЦ/Э "Уведомление о завершении грузовой операции и готовности вагонов к уборке/о передаче вагонов на выставочный путь и готовности вагонов к уборке" | Кем заполняется уведомление о завершении грузовой операции и готовности вагонов к уборке/о передаче вагонов на выставочный путь и готовности вагонов к уборке? Какую форму имеет уведомление?  Чем определяется порядок и способ передачи уведомления?  Существует ли возможность передачи уведомления в электронном виде? В каком случае?  Какие отметки необходимые для данной перевозки, а также предусмотренные Правилами перевозок грузов на железнодорожном транспорте могут указываться в графе 8 "Примечание»? | Уведомление заполняется представителем грузоотправителя (отправителя), грузополучателя (получателя), владельца, контрагента или пользователя железнодорожного пути необщего пользования (далее – Клиент) в соответствии с заключенным договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования, договором на подачу и уборку вагонов, договором на оказание услуг при осуществлении грузовых и иных операций в местах общего пользования железнодорожной станции (далее – Договор). ГУ – 2б ВЦ/Э  Порядок и способ передачи Уведомления также устанавливается Договором. При наличии Соглашения об электронном обмене данными Уведомление может быть передано в электронном виде с применением электронной подписи.  В графе 8 «Примечание» – указываются отметки, необходимые для данной перевозки, а также предусмотренные правилами перевозок грузов на железнодорожном транспорте (например: вагон, контейнер выгружен полностью; внутренняя и наружная поверхность очищены от остатков груза; крышки люков, сливные приборы цистерны приведены в транспортное положение (указывается нужное); вагон, контейнер от остатков \_\_\_(указывается наименование выгруженного груза) \_\_\_\_\_\_\_ очищен или промыт (указывается нужное) и др). |
|  | Глава 3 (пункт 3.5)  Форма ГУ-6 "Книги уведомления о прибытии груза" | Для чего предназначена книга уведомления о прибытии груза?  Какую форму имеет данная книга? | Книга уведомления о прибытии груза формы [ГУ-6](consultantplus://offline/ref=1100B749EF80D9649D7A8A7E29B340894CBAF0C405F6FD1EFE0E7D9F5DE1CE6B8544327880AE020C8229B1f0E) (далее - Книга уведомления) предназначена для регистрации передачи грузополучателям и таможенному органу, в регионе деятельности которого находится станция назначения, уведомлений о прибытии груза.  Книга уведомления о прибытии груза, порожнего грузового вагона формы [ГУ–6ВЦ](consultantplus://offline/ref=ACCCB856AE8BA12D5ABA8ABBA67C087F268AA4006997A130B2A5A7C35EF8A97D3DAA887EF6C755B27EAA2AR4H)/Э |
|  | Глава 3 (пункт 3.6)  Форма ГУ - 6 ВЦ/Э "Книга уведомления о прибытии груза, порожнего грузового вагона" | В чем отличия книг уведомления о прибытии груза формы ГУ-6 и формы  ГУ-6ВЦ/Э?  Какие сведения указываются в графе 9 "Сведения о приеме уведомления" при передаче уведомления о прибытии по телефону? |  |
|  | Глава 3 (пункты 3.7, 3.8)  Форма ГУ-14 и  Форма ГУ-14/Э-ВЦ  "Книга действующих на железных дорогах России запрещений и ограничений по приему к перевозке грузов" | Для чего предназначена книга?  Какие уведомления о запрещениях и ограничениях приема грузов к перевозке регистрируются в данной книге (адреса)?  Кем на станциях ведется книга записи запрещений и ограничений?  В каких случаях содержание телеграмм могут не записываться в данную книгу?  В чем отличие книг формы ГУ-14 и ГУ-14/Э-ВЦ? |  |
|  | Глава 3  (пункты 3.9, 3.10)  Форма ГУ-34 и  Форма ГУ-34 ВЦ  "Книга приема грузов к отправлению"  (пункты 3.28, 3.29)  Форма ГУ-34к,  Форма ГУ-34к ВЦ  "Книга приема контейнеров к отправлению" | В каких случаях на станциях требуется вести книги ГУ-34 или ГУ-34 ВЦ?  Как оформляется запись в книге при завозе груза на станцию частями?  Что является "железнодорожной маркой" в книге ГУ-34?  В чем отличие книг формы ГУ-34 и ГУ-34 ВЦ?  В чем отличие книг формы ГУ-34 и ГУ-34к?  На основании какого документа в графе 2 книги указывается "Дата и время приема" контейнера?  В какой автоматизированной системе ведется книга формы ГУ-34к ВЦ?  На какие грузы, перевозимые в контейнерах, ведется отдельная Книга приема? |  |
|  | Глава 3  (пункты 3.12, 3.12.1)  Форма ГУ-36 "Книга перевески грузов на вагонных весах"  Форма ГУ - 36 ВЦ/Э "Книга взвешивания на вагонных весах" | Книга перевески ведется по станции или отдельно на каждые вагонные весы, установленных на станции?  Основные требования по заполнению граф книги формы ГУ-36?  Чьи подписи в книге удостоверяют результаты перевески?  Отражаются ли в данной книге контрольные перевески грузов, производимые по инициативе перевозчика? |  |
|  | Глава 3  (пункты 3.13, 3.13.1) Форма ГУ-37,  Форма ГУ-37ВЦ/Э "Книга пломбирования вагонов и контейнеров" | Для чего предназначена книга?  В чем отличие книг формы ГУ-37 и ГУ-37ВЦ/Э?  В какой автоматизированной системе формируется книга ГУ-37ВЦ/Э?  Как хранится книга при отсутствии возможности подписания книги ЭП работником подразделения? |  |
|  | Глава 3  (пункты 3.14, 3.16)  Форма ГУ-42,  Форма ГУ-42/Э ВЦ  "Книга прибытия грузов" | Для чего предназначена книга?  В какой автоматизированной системе формируется книга формы ГУ-42/Э ВЦ? |  |
|  | Глава 3  (пункты 3.17, 3.18)  Форма ГУ-44,  Форма ГУ-44ВЦ  "Книга выгрузки грузов"  (пункты 3.30, 3.31)  Форма ГУ-44к,  Форма ГУ-44кВЦ  "Книга выгрузки контейнеров" | Для чего предназначена книга?  Какие грузы записываются в книгу выгрузки грузов?  Как оформляется запись в книгу при вывозе груза частями?  В чем отличие книги формы ГУ-44ВЦ?  В чем отличие книг формы ГУ-44 и ГУ-44к?  На какие грузы, перевозимые в контейнерах, ведется отдельная Книга выгрузки?  Чьими средствами может осуществляться разгрузка контейнера на контейнерной площадке в местах общего пользования?  В чем отличие книг формы ГУ-44к и ГУ-44кВЦ? |  |
|  | Глава 3  (пункты 3.19, 3.19.1)  Форма ГУ-48,  Форма ГУ - 48 ВЦ/Э  "Книга сдачи грузовых документов"  (пункты 3.32, 3.33)  Форма ГУ-48к,  Форма ГУ-48к ВЦ  "Книга передачи документов между контейнерной площадкой и подразделениями ОАО "РЖД" | Между какими подразделениями передаются документы по книге сдачи грузовых документов?  Какие документы передаются по данной книге?  Как оформляются записи в случае неприема документов у сдающей стороны по причине нарушения в их оформлении?  В какой автоматизированной системе формируется книга формы ГУ - 48 ВЦ/Э?  В чем отличие книг формы ГУ-48 и ГУ-48к?  Между какими подразделениями передаются документы по книге передачи документов?  Какие документы передаются по данной книге?  В чем отличие книг формы ГУ-48к и ГУ-48кВЦ? |  |
|  | Глава 3  (пункт 3.20)  форма ГУ-55  "Книга учета договоров на аренду и поступления по ним платежей" | Учет каких договоров производится в книге формы ГУ-55 "Книга учета договоров на аренду и поступления по ним платежей"? |  |
|  | Глава 3  (пункт 3.23)  форма ГУ-75 "Книга ревизорских указаний по коммерческой работе и деятельности в сфере грузовых перевозок" | Для чего предназначена книга ГУ-75?  В каких подразделениях ведется книга ГУ-75?  Кем производятся записи в книгу ГУ-75?  Основные требования по оформлению граф книги?  На чем должны основываться записи (указания), оформленные в книге? |  |
|  | Глава 3  (пункты 3.24, 3.24.1)  Форма ГУ-76,  Форма ГУ-76 ВЦ/Э  "Книга учета грузов, поступивших для передачи другим организациям" | Какие грузы записываются в книгу Формы ГУ-76?  В чем отличие книг формы ГУ – 76 и ГУ - 76 ВЦ/Э? |  |
|  | Глава 3  (пункты 3.25, 3.25.1)  Форма ГУ-78,  Форма ГУ-78 ВЦ/Э  "Книга учета контрольных перевесок вагонов" | Имеет ли право перевозчик проверять правильность массы грузов, указанной грузоотправителем в транспортной железнодорожной накладной? В соответствии с какой статьей Устава?  Какие вагоны вносятся в книгу ГУ-78?  С учетом каких рекомендаций (документ) определяются окончательные значения массы груза? |  |
|  | Глава 3  (пункты 3.26)  Формы ГУ-98  (ГУ-98ВЦ)  "Книга регистрации коммерческих неисправностей вагонов в поездах в пунктах коммерческого осмотра" | Для чего предназначена книга регистрации коммерческих неисправностей вагонов в поездах в пунктах коммерческого осмотра?  На каких станциях ведется данная книга?  В чем отличия книг формы ГУ-98 и ГУ-98ВЦ?  Требования по заполнению граф книги?  Какие неисправности вагонов подлежат регистрации в книге?  В соответствии с чем присваивается код коммерческой неисправности вагона? |  |
|  | Глава 3  (пункты 3.27)  Форма ГУ-107 "Книга перевески на товарных весах грузов, выгружаемых на местах необщего пользования" | Для чего предназначена книга?  Где и кем ведется книга? |  |
|  | Глава 3  (пункт 3.34)  Формы ГУ-115 "Книги учета времени нахождения вагонов под исправлением коммерческих неисправностей" | Для чего предназначена книга формы ГУ-115? Учет каких вагонов производится в данной книге?  В какой автоматизированной системе формируется книга в электронном виде?  На основании каких документов указываются сведения о времени подачи и уборки вагонов на место исправления коммерческих неисправностей? |  |
|  | Глава 3  (пункты 3.35, 3.36)  Форма КЭУ-1  "Книга номерного учета простоя контейнеров своего приема и выдачи на контейнерной площадке"  Форма КЭУ-2  "Книги номерного учета простоя собственных контейнеров своего приема и выдачи на контейнерной площадке" | Какие контейнеры записываются в книгу?  Где ведется книга?  Ведение книги производится вручную или в автоматизированной системе?  Из чего состоит номер контейнера?  Согласно сведениям какого документа указывается дата и время выдачи или разгрузки контейнера, завоза или загрузки контейнера?  Согласно какому документу указывается дата и время погрузки в графах 10, 11 "Погрузка контейнера"?  Как рассчитывается:  "Время простоя контейнера: в т.ч. на контейнерной площадке"?  "Время простоя контейнера: в т.ч. у клиента"?  "Время простоя контейнера: всего"?  В чем отличия книг формы КЭУ-1 и КЭУ-2? |  |
|  | Глава 3  (пункт 3.37)  Форма КЭУ-3  "Книги номерного учета сортировки и простоя транзитных контейнеров на контейнерной площадке" | Какие контейнеры записываются в книгу?  Где ведется книга?  Что является кодом владельца контейнера?  Согласно какому документу указывается время «Подачи под сортировку вагона с контейнером» и «Окончание сортировки вагона с контейнером»?  Какой документ оформляется в случае обнаружения неисправного груженого транзитного контейнера?  Как определяется "Время нахождения контейнера под сортировкой"? |  |
|  | Глава 3  (пункт 3.38)  Форма ГУ-72  "Книга учета результатов проверки знаний нормативных документов по коммерческой эксплуатации" | Для чего предназначена книга?  В соответствии с каким документом производится проверка знаний нормативных документов по коммерческой эксплуатации?  Какие отметки проставляются в книге при положительной проверке знаний и в случае выявления недостаточных знаний?  Чьи подписи проставляются в данной книге? |  |
|  | Глава 3  (пункт 3.40)  Форма ГУ-99  "Книга регистрации коммерческого осмотра поездов" | На каких станциях ведется книга регистрации коммерческого осмотра поездов  формы ГУ-99?  Какие сведения отражаются в книге?  Какая информация вносится в книгу при обнаружении коммерческой неисправности вагона?  Чьи подписи проставляются в данной книге? |  |
|  | Глава 4  (пункт 4.1)  Форма ГУ-3 "Ведомости номерного учета погруженных вагонов" | На какие грузовые отправки составляется номерного учета погруженных вагонов?  В какое время ежесуточно составляется ведомость формы ГУ-3? |  |
|  | Глава 4  (пункты 4.4, 4.7)  Форма ГУ-4,  Форма ГУ - 4ВЦ/Э "Сопроводительная ведомость корешков дорожных ведомостей" | Для чего предназначена сопроводительная ведомость корешков дорожных ведомостей?  По каким грузовым отправкам составляется сопроводительная ведомость?  Кем подписывается сопроводительная ведомость?  В каком количестве экземпляров составляется сопроводительная ведомость?  В какой автоматизированной системе формируется форма ГУ - 4ВЦ/Э "Сопроводительная ведомость корешков дорожных ведомостей"? |  |
|  | Глава 4  (пункт 4.8)  Форма ГУ-40 "Сдаточный список на грузы и грузовые документы" | При каких условиях составляется сдаточный список формы ГУ-40?  Кто расписывается за сдачу и прием грузов в статочном списке?  В каком количестве экземпляров составляются сдаточные списки? |  |
|  | Глава 4  (пункт 4.9)  Форма ГУ-41 "Передаточная ведомость" | Где оформляются передаточные ведомости?  В каком количестве экземпляров составляются передаточные ведомости? |  |
|  | Глава 4  (пункт 4.10)  Форма ГУ-46ВЦ/Э "Ведомость подачи и уборки вагонов" | Для чего предназначена ведомость подачи и уборки вагонов? Для каких расчетов и начислений составляется?  На основании сведений каких документов составляется ведомость?  В каком случае ведомость подачи и уборки вагонов не распечатывается?  За какой период могут составляться ведомости? Каким документом он определен?  В какой автоматизированной системе оформляется ведомость формы ГУ - 46ВЦ/Э?  В каком количестве экземпляров составляются ведомости?  Кем подписывается ведомость подачи и уборки вагонов? |  |
|  | Глава 4  (пункты 4.11, 4.13)  Форма ФДУ-91, Форма ФДУ-91/ЭВЦ "Сопроводительная ведомость дорожных ведомостей на выданные грузы" | В скольких экземплярах составляется сопроводительная ведомость?  Куда направляется сопроводительная ведомость? Периодичность?  Какие документы прикладываются к сопроводительным ведомостям?  В чем отличия ведомостей формы ФДУ-91 и ФДУ-91/ЭВЦ? |  |
|  | Глава 4  (пункт 4.15)  Форма ФДУ-92 "Накопительная ведомость" | Для чего предназначена накопительная ведомость?  Какими документами определен перечень работ и услуг и соответствующих им первичных учетных документов для оформления накопительной ведомости?  Каким документом определяется период составления накопительной ведомости?  Какие документы хранятся с накопительной ведомостью? |  |
|  | Глава 4  (пункт 4.17)  Форма ФДУ-93 "Сопроводительная опись документов, отправленных в технологический центр по обработке перевозочных документов" | На какие документы составляется сопроводительная опись документов?  Период составления описи? |  |
|  | Глава 4  (пункт 4.18)  Форма ГУ-47к  (ГУ-47к ВЦ) "Ведомости учета времени нахождения контейнеров у грузополучателей и грузоотправителей при передаче их в местах общего пользования" | Для чего предназначена ведомость учета времени нахождения контейнеров у грузоотправителей и грузополучателей при передаче их в местах общего пользовании?  В чем отличие ведомостей формы ГУ-47к и ГУ-47к ВЦ?  На основании каких документов составляется ведомость?  Где хранятся первичные документы, на основании которых составлялась ведомость формы ГУ-47к ВЦ? |  |
|  | Глава 4  (пункт 4.19)  Форма ГУ-49к  (ГУ-49к ВЦ) "Ведомости учета времени нахождения контейнеров у грузополучателей и грузоотправителей при передаче в местах необщего пользования" | Для чего предназначена ведомость? Для каких расчетов и начислений составляется?  На основании сведений каких документов составляется ведомость?  За какой период могут составляться ведомости? Каким документом он определен?  В какой автоматизированной системе оформляется ведомость формы ГУ-49к ВЦ?  В каком количестве экземпляров составляются ведомости?  Кем подписывается ведомость? |  |
|  | Глава 4  (пункт 4.20)  Форма ГУ - 39 "Сопроводительный контейнерный лист" | На какие контейнеры оформляется сопроводительный контейнерный лист формы ГУ-39?  Кем заполняется сопроводительный лист? В каком количестве экземпляров?  Основные требования в оформлении сопроводительного контейнерного листа?  Кем подписывается сопроводительный контейнерный лист? |  |
|  | Глава 5  (пункт 5.1)  Форма ГХУ-6 "Журнал учета обслуживания вагонов с животными" | На каких станциях ведется журнал формы ГХУ-6?  Наименования граф и порядок заполнения журнала?  Кем заверяется отказ от водопоя животных?  В каком документе, кроме журнала ГХУ-6, производится запись о произведенном поении животных, об отказе проводника от водопоя животных, а также о согласовании с проводником железнодорожной станции следующего водопоя? |  |
|  | Глава 5  (пункт 5.2)  Форма ГХУ-7 "Журнал учета очистки, промывки и дезинфекции вагонов на дизпромстанции или дезпромпункте" | Где ведется журнал учета очистки, промывки и дезинфекции вагонов формы  ГХУ-7?  Порядок заполнения журнала?  Что проставляется в журнале при наличии ветеринарного назначения? |  |
|  | Глава 5  (пункт 5.3)  Форма ФО-7  "Отчет о поступлении разных сборов" | Для чего предназначен отчет?  Каким подразделением и с какой периодичностью заполняется данный отчет?  На основании каких документов оформляется отчет? |  |
|  | Глава 6  (пункт 6.1)  Формы ГУ-38а,  ГУ-38аВЦ, ГУ-38б, ГУ-38бВЦ, ГУ-38в, ГУ-38вВЦ, ГУ-38г, ГУ-38гВЦ  "Вагонные листы" | В каких случаях оформляется вагонный лист? Какую форму (индекс) он имеет?  В чем отличие форм ГУ-38 и ГУ-38 ВЦ?  В каких случаях вагонный лист пересоставляется в пути следования?  Порядок оформления вагонного листа? Основные данные?  В каких случаях в графе "Масса груза в тоннах" проставляется код "001"? Какие вагоны в этой графе обозначаются тремя нулями (000)?  Что указывается в графе "Код груза" для локомотивов, пересылаемых в недействующем состоянии и имеющих семизначный номер?  Особенности оформления вагонных листов при перевозке опасных грузов?  Какие штемпеля опасности проставляются при совместной перевозке опасных грузов разных категорий?  Какие отметки проставляются при перевозке грузов, подлежащих обязательному сменному сопровождению и охране в пути следования?  Что указывается в вагонном листе при проверке правильности размещения и крепления груза работником станции?  Какая информация указывается в вагонном листе при подаче вагона под погрузку или выгрузку? Как заверяется данная информация?  Какая отметка проставляется в вагонном листе при расхождении указанных в нем сведений о ЗПУ с информацией, нанесенной на ЗПУ, установленных на вагоне (контейнере)? Какой документ при этом оформляется?  Особенности оформления вагонных листов:  На каике отправки оформляются вагонные листы форм ГУ-38а (ГУ-38а ВЦ), [ГУ-38б](consultantplus://offline/ref=67C97DB41616591E5FC9088CFA94CDB2AB540D84EC7B299E0717E9623719ADFDC3B56400114B5D6E4C70Z7s6C) (ГУ-38б ВЦ), ГУ-38в (ГУ-38в ВЦ), ГУ-38г (ГУ-38г ВЦ)? |  |
|  | Глава 6  (пункт 6.2)  Формы ГУ-45  (ГУ-45а, ГУ-45ВЦ) "Памятка приемосдатчика на подачу и уборку вагонов" | В каких случаях составляется памятка приемосдатчика на подачу и уборку вагонов?  Каким документом установлен порядок заполнения памятки приемосдатчика на подачу и уборку вагонов формы ГУ-45 (ГУ-45а, ГУ-45ВЦ)? |  |
|  | Глава 7  (пункт 7.1)  Формы ГУ-13,  ГУ-13ВЦ/Э "Распоряжение о транспортировке грузов между структурными подразделениями ОАО "РЖД" | В каких случаях оформляется распоряжение о транспортировке грузов между структурными подразделениями ОАО "РЖД" по форме ГУ-13?  Не позднее какого времени до начала периода действия распоряжение направляется грузоотправителем (структурным подразделением ОАО "РЖД") дороги отправления в уполномоченное подразделение ОАО "РЖД" для рассмотрения и утверждения?  В какой автоматизированной системе оформляется распоряжение при наличии у грузоотправителя договора об электронном документообороте с применением ЭП? |  |
|  | Глава 7  (пункт 7.2)  Форма ГУ-43 "Пропуск на выдачу груза из склада и вывоз его с грузового двора" | Для чего предназначен пропуск на выдачу груза из склада и вывоз его с грузового двора?  На каких станциях оформляется пропуск?  Кем оформляется пропуск?  Какой документ оформляется под копирку одновременно с пропуском?  В соответствии с каким документом определяется срок бесплатного хранения груза?  На основании каких документов взыскивается сбора за хранение груза?  На основании какого документа в пропуске указывается дата и время выгрузки груза?  Какому работнику станции грузополучателем предоставляется пропуск и корешок пропуска?  Если груз вывозится по частям в какой момент изымается пропуск на контрольно-пропускном пункте?  Периодичность проведения проверок наличия груза на грузовом дворе станции по отправкам, пропуска на которые не возвращены? |  |
|  | Глава 7  (пункт 7.4)  Форма ГУ-92 ВЦ "Справка о занятых и освобожденных вагонах при грузовых операциях, не учитываемых в погрузке и выгрузке" | В какой автоматизированной системе в режиме реального времени формируется справка о занятых и освобожденных вагонах при грузовых операциях, не учитываемых в погрузке и выгрузке?  На основании данных каких документов ведется автоматизированный подсчет количества занятых и освобожденных вагонов?  Какие вагоны включаются в число вагонов, занятых при грузовых операциях, не учитываемых в погрузке?  Какие вагоны включаются в число вагонов, освобожденных при грузовых операциях, не учитываемых в выгрузке? |  |
|  | Глава 7  (пункт 7.5)  Форма РС-97 "Квитанция разных сборов" | Для чего предназначена квитанция разных сборов формы РС-97?  Из каких листов состоит квитанция?  Можно ли принимать по одной квитанции платежи от нескольких плательщиков?  Можно ли при одновременной оплате плательщиком разных видов платежей выписывать одну квитанцию? |  |
|  | Глава 7  (пункт 7.6)  Форма ГУ - 21,  ГУ - 21 ВЦ/Э  "Акт оценки невостребованного и бездокументного груза" | Что представляет собой акт оценки невостребованного и бездокументного груза по форме ГУ - 21, ГУ - 21 ВЦ/Э? Из скольких частей он состоит?  В соответствии с какой статьей Устава перевозчик имеет право принимать решение о реализации невостребованного и бездокументного груза?  Сколько экземпляров акта оценки и приемки-сдачи невостребованного и бездокументного груза составляется? А также в случае реализации груза в пути следования? |  |
|  | Глава 8  (пункты 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.5, 8.6)  Форма ГУ-32 ВЦ/Э "Требование-накладная на транспортировку грузов между структурными подразделениями ОАО "РЖД" | При осуществлении транспортировки грузов между какими грузоотправителями и грузополучателями оформляется накладная формы ГУ-32 ВЦ/Э?  Из какого количества листов состоит требование-накладная? Их наименования? Кому выдаются данные листы накладной?  Какие грузы не допускается оформлять одним требованием-накладной при транспортировке?  Какое количество накладных оформляется при транспортировке скоропортящихся грузов в рефрижераторной секции?  Основные требования при оформлении накладной? Наименования имеющихся для заполнения граф?  Требования по заполнению графы "Особые заявления и отметки грузоотправителя"?  В какой графе накладной уполномоченным работником ОАО "РЖД" проставляются все отметки в пути следования?  Для оформления транспортировки грузов каких отправок применяются накладные формой:  ГУ-32-О?  ГУ-32в?  ГУ-32к?  ГУ-32е?  В каких случаях при оформлении транспортировки грузов между структурными подразделениями ОАО "РЖД" применяется требование - накладная формы ГУ-27у-ВЦ (учет по ГУ-32)? |  |
| Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о прямом международном сообщении от 28.04.2015 | Статья 27 | Между какими станциями осуществляются перевозки грузов ? | 1. Положения настоящего раздела применяются к грузовым перевозкам, осуществляемым на основе накладных, **применяемых в российско-финляндском прямом международном железнодорожном сообщении**. Перевозки грузов осуществляются **между всеми железнодорожными станциями, которые открыты для осуществления грузовых операций без перегрузки грузов на пограничных железнодорожных станциях.**  2. Перевозки грузов должны осуществляться через пограничную железнодорожную станцию, указанную отправителем в накладной. |
|  | Статья 28 | В каких случаях могут устанавливаться особые условия перевозки груза ? | В случаях если свойства груза или его состояние, либо предлагаемые отправителем условия перевозок не предусмотрены настоящим Соглашением, по согласованию между отправителем, получателем и перевозчиком могут устанавливаться особые условия перевозки такого груза и ответственность за его перевозку и сохранность. |
|  | Статья 32 | Какие документы прикладываются к накладной ?  Какую ответственность несут отправитель и перевозчик за последствия, возникшие в результате отсутствия необходимых сопроводительных документов, а также за недостаточность или недостоверность сведений, указанных в документах ? | 1. Отправителем к накладной должны быть приложены документы, необходимые для выполнения таможенных и других административных формальностей во время перевозки.  2. Перевозчик не обязан проверять правильность и достаточность прилагаемых документов. **Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за последствия, возникшие в результате отсутствия документов, а также за недостаточность или недостоверность сведений, указанных в документах. Перевозчик несет ответственность за последствия утраты по его вине документов, приложенных отправителем к накладной и перечисленных в накладной.** |
|  | Статья 34 | Какие требования к пломбированию вагонов ?  Какой документ оформляется о вскрытие вагонов для проведения пограничного, таможенного и других видов государственного контроля ? | 1. Пломбирование вагонов осуществляется перевозчиком или отправителем (в зависимости от того, кто из них осуществил погрузку груза) в соответствии с применяемым законодательством государства отправления.  Пломбирование контейнеров и других интермодальных транспортных единиц осуществляется отправителем.  **2. Для пломбирования должны применяться пломбы или запорно-пломбировочные устройства, снятие которых невозможно без их повреждения.**  3. Вскрытие вагонов и интермодальных транспортных единиц для проведения пограничного, таможенного и других видов государственного контроля осуществляется в соответствии с применяемым законодательством. О вскрытии оформляется **акт вскрытия и в накладную вносятся соответствующие отметки о вскрытии.**  4. Пломбирование, осуществленное таможенными органами государств Сторон или перевозчиком после осуществления государственного контроля, приравнивается к пломбированию, осуществленному отправителем или перевозчиком. |
|  | Статья 36 | Какие допускаются изменения договора перевозки ?  В каких случаях перевозчик имеет право отказать в изменении договора перевозки или задержать осуществление этого изменения ? | Изменение договора перевозки  1. Изменение договора перевозки может быть произведено один раз отправителем и один раз получателем.  2. Заявление об изменении может быть сделано в письменной форме или в электронном виде, если между перевозчиком и отправителем или получателем есть соглашение об электронном документообороте.  3. Отправитель может произвести следующие изменения договора перевозки:  1) принять груз обратно от станции отправления;  2) изменить станцию назначения;  3) изменить получателя груза;  4) возвратить груз на станцию отправления;  5) задержать груз в пути с последующим дополнительным распоряжением.  Право отправителя на изменение договора перевозки прекращается с момента получения накладной получателем или прибытия груза на входную пограничную железнодорожную станцию государства назначения, если на ней имеется письменное заявление получателя об изменении договора перевозки.  4. Получатель может в пределах государства назначения после прибытия груза на входную пограничную станцию произвести следующие изменения договора перевозки:  1) изменить станцию назначения;  2) изменить получателя груза;  3) задержать груз в пути с последующим дополнительным распоряжением.  5. В том случае, когда груз прибыл на входную железнодорожную пограничную станцию государства назначения или проследовал указанную станцию, изменение договора перевозки производится в соответствии с применяемым законодательством, действующим в государстве назначения.  При подаче заявлений об изменении договора перевозки и отправителем и получателем перевозчик производит изменение договора по тому заявлению, которое поступило первым.  6. Не допускается изменение договора перевозки, которое приводит к делению отправки.  7. Отправитель не отвечает за последствия, возникающие в результате изменения договора перевозки, произведенного на основании заявления получателя.  **8. Перевозчик имеет право отказать в изменении договора перевозки или задержать осуществление этого изменения только в случаях, если:**  1) это неосуществимо для перевозчика по непреодолеваемым препятствиям или другим не зависящим от него причинам в момент получения заявления;  2) это может нарушить эксплуатацию железной дороги;  3) это противоречит применяемому законодательству государства Стороны, по территории которого осуществляется перевозка;  4) при изменении станции назначения стоимость груза не покрывает всех предполагаемых расходов по перевозке до новой станции назначения, кроме случаев, когда сумма этих расходов вносится немедленно или гарантируется ее оплата.  9. Перевозчик имеет право потребовать оплату за производимое им изменение договора перевозки и возмещение всех расходов, понесенных им в связи с изменением договора перевозки.  10. Согласование изменения договора перевозки с таможенным органом производится в соответствии с применяемым законодательством государства нахождения таможенного органа. |
|  | Статья 37 | **Каким образом исчисляются провозные платежи:**  1. при выявлении перегруза вагона сверх его максимальной грузоподъемности ?  2. при выявлении неправильного указания наименования груза в накладной ?  3. при возникновении препятствий к перевозке груза, если был изменен путь следования груза по причинам, не зависящим от перевозчика ?  4. Кто обязан уплатить провозные платежи, если получатель не принял груз и не воспользовался правами или не явился для получения груза ? | Исчисление и порядок оплаты провозных платежей  **1.** При выявлении перегруза вагона сверх его максимальной грузоподъемности провозные платежи за весь путь следования излишка груза исчисляются как за самостоятельную отправку.  **2.** При выявлении неправильного указания наименования груза в накладной провозные платежи за весь путь следования исчисляются для действительно перевозимого груза.  **3.** Если при возникновении препятствий к перевозке груза был изменен путь следования груза по причинам, не зависящим от перевозчика, провозные платежи исчисляются за измененный путь следования.  **4.** Если получатель не принял груз и не воспользовался правами или не явился для получения груза, то уплатить провозные платежи по данному договору перевозки обязан отправитель. |
|  | Статья 38 | Какие требования по проверке груза ? | Перевозчик имеет право в соответствии с применяемым законодательством проверить, соответствует ли отправка сведениям, внесенным в накладную, и соблюдаются ли условия договора перевозки.  2. Проверка отправки проводится на станции отправления или на станции назначения в присутствии представителя отправителя или получателя.  3. Проверка отправки может также проводиться в пути следования в целях обеспечения безопасности движения и сохранности груза.  4. Если при проверке отправки на станции отправления установлено, что отправка не соответствует сведениям, внесенным в накладную, то вагон или интермодальная транспортная единица с грузом возвращается отправителю вместе с накладной для переоформления, если отсутствуют препятствия перевозки в соответствии с применяемым законодательством государства отправления. Расходы, связанные с возвратом, возмещаются отправителем.  5. Проверка содержания груза может быть произведена в соответствии с применяемым законодательством органами государственной власти в пути следования, если есть обоснованные причины считать, что груз представляет опасность для жизни и здоровья людей, окружающей среды или имущества, или если такая проверка необходима в целях обеспечения сохранности груза.  6. Если проверкой в пути следования или на станции назначения установлено, что отправка не соответствует сведениям, внесенным в накладную, то перевозчик, производивший проверку, должен составить коммерческий акт. |
|  | Статья 39 | Каким образом исчисляется срок доставки груза ? | 1. Срок доставки определяется на весь путь следования груза.  2. Срок доставки устанавливается из следующих нормативов:  а) срок, связанный с приемом к перевозке и выдачей получателю, - 1 сутки;  б) срок на перевозку грузов на каждые начатые 200 километров в части каждого перевозчика, участвующего в перевозке, - 1 сутки;  в) срок, связанный с передачей грузов между перевозчиками, - 1 сутки.  Срок доставки может быть изменен по соглашению между отправителем и перевозчиком.  3. Независимо от положений [пункта 2](#P461) настоящей статьи при перевозке тяжеловесных и негабаритных грузов и грузов, следующих в специальных поездах с отдельным локомотивом, сроки доставки устанавливаются перевозчиком.  4. Исчисление срока доставки начинается с 00 часов 00 минут дня, следующего за днем, в который груз принят к перевозке.  Срок, связанный с приемом к перевозке и выдачей получателю, входит в расчет только один раз.  5. В случае задержки груза в пути следования по причинам, не зависящим от перевозчика, срок доставки такого груза продлевается на все время задержки.  6. Срок доставки считается выполненным, если груз прибыл на станцию назначения до истечения срока доставки и перевозчик уведомляет получателя о прибытии груза и возможности передачи груза в распоряжение получателя. Порядок уведомления получателя о прибытии груза определяется в соответствии с применяемым законодательством государства назначения. |
|  | Статья 40 | Какие требования к выдаче груза ? | 1. По прибытии груза на станцию назначения перевозчик обязан выдать накладную и груз получателю.  2. Если в соответствии с применяемым законодательством страны назначения, груз передан таможенному или другому государственному органу по их требованию, груз считается выданным получателю.  3. Выдача накладной и груза производится после уплаты получателем перевозчику всех причитающихся провозных платежей, если соглашением между получателем и перевозчиком не предусмотрено иное. Получатель обязан оплатить провозные платежи за весь груз, указанный в накладной, даже если часть указанного в накладной груза отсутствует.  4. Выдача груза производится в соответствии с применяемым законодательством государства назначения. |
|  | Статья 44 | В каких случаях перевозчик обязан произвести проверку состояния груза (а при необходимости - и его массы) ? | Определение недостачи, повреждения (порчи) груза  1. **Если перевозчик обнаружил или предполагает недостачу, повреждение (порчу) груза или если это утверждает лицо, имеющее право распоряжения грузом, то перевозчик обязан произвести проверку состояния груза** (а при необходимости - и его массы) и без задержки **составить коммерческий акт**, в котором должно быть зафиксировано его состояние и указаны причины и размер повреждения (порчи) или недостачи груза. Для лица, имеющего право распоряжения грузом, должна быть обеспечена возможность присутствовать при проверке.  2. По просьбе лица, имеющего право распоряжения грузом, один экземпляр коммерческого акта выдается ему бесплатно.  3. Лицо, имеющее право распоряжения грузом, может отказаться от получения груза до тех пор, пока не будут удостоверены коммерческим актом обнаруженные повреждение (порча) или недостача груза.  4. В случае если перевозчик не составит коммерческий акт, то лицо, имеющее право распоряжения грузом, может отказаться принять груз, даже если им принята накладная и уплачены провозные платежи.  5. Если лицо, имеющее право распоряжения грузом, не признает факты, установленные в коммерческом акте, или если перевозчик отказывается составить коммерческий акт при выдаче груза, данное лицо вправе потребовать проверки состояния и массы, а также установления причин и размеров повреждения (порчи) или недостачи груза путем проведения экспертизы. |
|  | Статья 46 | В каких случаях перевозчик не несет ответственности за недостачу, утрату, повреждение (порчу) груза ? | **Перевозчик освобождается от ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств по договору перевозки груза, если такое неисполнение или ненадлежащее исполнение произошло:**  1) вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело;  2) по вине отправителя, получателя либо иного лица, имеющего право распоряжения грузом;  3) в случае задержки груза по требованию органов государственной власти одной из Сторон по причинам, не зависящим от перевозчика.  **Кроме того, перевозчик не несет ответственности:**  1) за недостачу массы груза при полном количестве мест и исправной таре либо при полном количестве мест, если груз перевозился без тары, при отсутствии внешних признаков доступа к грузу;  2) за недостачу съемных и запасных частей, находящихся в опломбированных автомобилях, тракторах и других самоходных машинах, интермодальных транспортных единицах, если они выданы получателю за исправными пломбами отправителя;  3) за недостачу, утрату, повреждение (порчу) груза, которые произошли вследствие погрузки или выгрузки груза, если погрузка или выгрузка обеспечивалась отправителем или получателем;  4) за недостачу, утрату, повреждение (порчу) груза, принятого к перевозке на открытом подвижном составе, в том числе в случае, если отправителем используются средства для укрытия груза, допускаемого к такой перевозке законодательством, действующим в государстве отправления, если груз прибыл в исправном вагоне без перегрузки в пути и не имеется признаков, которые свидетельствовали бы о несохранности груза во время перевозки;  5) за недостачу, утрату, повреждение (порчу) груза, если они произошли вследствие отсутствия упаковки для грузов, которые должны быть упакованы, или ее неудовлетворительного состояния, которое не могло быть замечено при наружном осмотре при приеме груза к перевозке, а также вследствие особых естественных и физических свойств груза, тары и упаковки, вызвавших их повреждение (порчу);  6) за недостачу, утрату, повреждение (порчу) груза в пределах норм естественной убыли грузов, определяемой в соответствии со [статьей 48](#P560) настоящего Соглашения;  7) за недостачу, утрату, повреждение (порчу) груза, если они произошли вследствие того, что отправитель сдал к перевозке груз под неправильным, неточным или неполным наименованием;  8) за недостачу, утрату, повреждение (порчу) груза, если они произошли при перевозке груза на особых условиях и освобождение от ответственности было предусмотрено этими особыми условиями;  9) за недостачу, утрату, повреждение (порчу) груза, если они произошли при перевозке груза с проводниками отправителя или получателя;  10) за недостачу, утрату, повреждение (порчу) груза, если они произошли вследствие того, что отправитель произвел погрузку груза в непригодный для перевозки данного груза вагон или интермодальную транспортную единицу. |
|  | Статья 48 | Какие определены ограничения ответственности при недостаче массы груза ? | Ограничение ответственности при недостаче массы груза  1. В отношении груза, который по своим особым свойствам подвержен естественной убыли в массе при перевозке, перевозчик ответствен лишь за ту часть недостачи массы, которая превышает нижеследующие нормы в процентах:  1) два процента от массы жидких или сданных в необработанном (свежем) или сыром состоянии грузов;  2) один процент от массы сухих грузов.  2. Положения [пункта 1](#P564) настоящей статьи не применяются, если отправителем или получателем груза будет доказано, что уменьшение массы груза произошло по причинам, зависящим от перевозчика.  3. Если по одной накладной перевозятся несколько мест груза, то убыль исчисляется для каждого места, если его масса была отдельно указана в накладной или может быть установлена иным способом.  4. В случае полной утраты груза или недостачи нескольких мест при расчете возмещения не применяются положения [пункта 1](#P564) настоящей статьи. |
|  | Статья 52 | Какие размеры возмещения за просрочку доставки груза ? | Размер возмещения за просрочку доставки груза  1. Ответственность перевозчика за просрочку доставки груза возникает только в случае просрочки всего срока доставки груза.  2. Перевозчик несет ответственность за доставку груза в соответствии со сроками, определенными [статьей 39](#P456) настоящего Соглашения. В случае просрочки доставки груза перевозчик обязан уплатить получателю возмещение в следующих размерах:  - 6 процентов провозной платы при просрочке не свыше одной десятой общего срока доставки;  - 12 процентов провозной платы при просрочке более одной десятой, но не свыше двух десятых общего срока доставки;  - 18 процентов провозной платы при просрочке более двух десятых, но не свыше трех десятых общего срока доставки;  - 24 процентов провозной платы при просрочке более трех десятых, но не свыше четырех десятых общего срока доставки;  - 30 процентов провозной платы при просрочке более четырех десятых общего срока доставки.  Размер возмещения в случае нарушения срока доставки груза не должен превышать 30 процентов провозной платы, за исключением случаев, указанных в [пункте 3](#P610) настоящей статьи.  3. Если будет доказано, что вследствие просрочки доставки у лица, имеющего право распоряжения грузом, возникли убытки, то размер возмещения таких убытков не должен превышать полную провозную плату.  4. В случае если одновременно с просрочкой доставки груза произошла утрата груза, перевозчик несет ответственность только за утрату груза.  5. В случае если одновременно с просрочкой доставки груза произошла недостача или повреждение (порча) груза, перевозчик уплачивает возмещение за просрочку доставки неутраченной, неповрежденной части груза. |
|  | Статья 53 | Какой порядок предъявления претензии ? | Претензии по договору перевозки груза  1. Право предъявления претензий, основанных на договоре перевозки, принадлежит:  1) отправителю - до тех пор, пока он имеет право на изменение договора перевозки груза;  2) получателю - с момента изменения им договора перевозки груза в соответствии с положениями [статьи 36](#P402) настоящего Соглашения, с момента выдачи ему накладной или предъявления получателем своих прав перевозчику с представлением дубликата накладной;  3) в части возврата уплаченных сумм - лицу, которое произвело данный платеж.  Переуступка права требования не допускается.  2. Претензии по перевозке груза должны быть предъявлены отправителем к перевозчику, принимавшему груз для перевозки, а получателем - к сдающему перевозчику. Претензии предъявляются в письменном виде с соответствующим обоснованием и указанием суммы причиненного ущерба.  3. Претензии о возврате уплаченных сумм предъявляются к тому перевозчику, который взыскал эти платежи.  4. Претензия предъявляется по каждой накладной в отдельности, за исключением:  1) претензии о возврате провозных платежей. Такая претензия может предъявляться по нескольким накладным;  2) случаев, когда по нескольким накладным составлен один коммерческий акт. В таких случаях претензия предъявляется на все отправки, указанные в коммерческом акте.  5. Претензия может быть предъявлена от имени отправителя или получателя третьим лицом посредством оформления отправителем или получателем доверенности согласно применяемому законодательству того государства, где зарегистрирован перевозчик, которому предъявлена претензия.  6. При заявлении претензии по перевозке груза отправитель должен представить дубликат накладной, а получатель - накладную или в случае ее утраты при перевозке - дубликат накладной. Если накладная составлена в электронном виде, она должна быть представлена в распечатанном виде.  7. К претензиям, кроме перечисленных выше документов, должны прилагаться документы, подтверждающие стоимость груза или уменьшение его стоимости, а также при необходимости и другие документы, которыми обосновывается претензия.  Накладная, дубликат накладной, коммерческий акт, составленный перевозчиком на частичную утрату или повреждение груза, и другие документы должны быть приложены к претензии в подлинниках или в надлежаще заверенных копиях.  8. Перевозчик обязан рассмотреть претензию и дать ответ заявителю претензии или уплатить ему причитающуюся сумму в 180-дневный срок со дня заявления претензии, подтвержденного почтовым штемпелем или распиской перевозчика в получении претензии.  9. При частичном или полном отклонении претензии перевозчик сообщает заявителю претензии основание отклонения претензии и одновременно возвращает документы, приложенные к претензии.  10. Если претензия оформлена с нарушением предписаний настоящей статьи, то она возвращается перевозчиком заявителю претензии без рассмотрения в срок, не превышающий 15 дней со дня ее поступления перевозчику, с указанием причины ее возврата. В таких случаях не наступает приостановление течения срока, предусмотренное [пунктом 3 статьи 56](#P675) настоящего Соглашения. Если перевозчик возвращает заявителю претензию позже 15-дневного срока, то течение срока приостанавливается со следующего дня после истечения этого срока до дня отправления перевозчиком заявителю претензии. Возвращение перевозчиком заявителю такой претензии не является ее отклонением и не дает заявителю претензии права обратиться с иском в судебные органы. |
|  | Статья 65 | Какие требования к погрузке и креплению груза ? | Погрузка и крепление груза  1. Если погрузка осуществлялась силами отправителя, перевозчик обязан при приеме груза к перевозке удостовериться, что погрузка, размещение и крепление грузов в единице подвижного состава открытого типа выполнены в соответствии с правилами погрузки, предусмотренными [пунктом 2 статьи 4](#P72) настоящего Соглашения.  Габариты погрузки, определенные в правилах погрузки, предусмотренных [пунктом 2 статьи 4](#P72) настоящего Соглашения, не должны быть превышены, за исключением специальных перевозок.  2. При приеме грузов к перевозке перевозчик должен обеспечить соблюдение следующих требований:  1) все приспособления, использованные для укрытия и крепления груза на единице подвижного состава, должны быть безопасно прикреплены к подвижному составу и к грузу;  2) укрытия и крепления, применяемые при погрузке, должны быть изготовлены из материалов, годных к применению в качестве укрытия и крепления данного груза, с учетом воздействий и условий, ожидаемых во время перевозки;  3) грузы, а также неиспользованные крепежные устройства груза, находящиеся на единице подвижного состава или внутри, должны быть, надежно закреплены во избежание их перемещения во время перевозки.  3. Перевозчик должен обеспечить выполнение условий, при которых погрузка:  1) не превышает грузоподъемность вагона или интермодальной транспортной единицы;  2) не превышает максимально допустимую осевую нагрузку вагона;  3) не превышает максимально допустимую осевую нагрузку на путь на каком-либо участке планируемого маршрута, установленную управляющим железнодорожной сети. |
| Приложение к Соглашению между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о прямом международном сообщении от 28.04.2015.  Правила перевозок опасных грузов в прямом международном сообщении между Российской Федерацией и Финляндской Республикой | п. 3.1.2.1 | Что является надлежащим наименованием опасного груза ? | Надлежащим наименованием груза, указанным в таблице А главы 3.2, является та  часть, которая наиболее точно описывает груз и которая напечатана заглавными  (прописными) буквами (с добавлением любых цифр, букв греческого алфавита,  приставок "втор-", "трет-", "м-", "н-", "о-", "п-", являющихся неотъемлемой частью  наименования). После основного надлежащего наименования груза может быть  указано в скобках альтернативное надлежащее наименование-синоним [например,  ЭТАНОЛ (СПИРТ ЭТИЛОВЫЙ)]. Части позиции, напечатанные строчными буквами, не  должны считаться частью надлежащего наименования груза. |
|  | п. 3.1.2.8.1 | Чем должны дополняться обобщенные и «не указанные конкретно» надлежащие наименования веществ ? | **Обобщенные или "не указанные конкретно" (Н.У.К.) наименования**  Обобщенные и "не указанные конкретно" надлежащие наименования веществ, для  которых в колонке 6 таблицы А главы 3.2 указано специальное положение 274 или 318,  должны дополняться техническим наименованием груза, если только национальное  законодательство или какая-либо международная конвенция не запрещают его  открытого упоминания в случае, когда речь идет о контролируемом веществе. Для  взрывчатых веществ класса 1 в описание опасных грузов может добавляться  дополнительный описательный текст для указания коммерческих или военных  наименований. Технические наименования должны указываться в скобках сразу же  после надлежащего наименования груза. При необходимости могут также  употребляться такие определения, как "содержит" или "содержащий" или другие  определяющие слова, например "смесь", "раствор" и т.д., а также указываться  процентное содержание технического компонента. Например: «UN 1993 ЖИДКОСТЬ  ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩАЯСЯ, Н.У.К. (содержит ксилол и бензол), 3, II». |
|  | п. 4.3.2.1.1 | В каких случаях опасное вещество может перевозиться в вагонах-цистернах, контейнерах-цистернах ? | Вещество, подпадающее под предписания настоящих Правил, может перевозиться в  вагонах-цистернах, съемных цистернах, вагонах-батареях, контейнерах-цистернах,  съемных кузовах-цистернах и МЭГК только в том случае, если в колонке 12 таблицы A  главы 3.2 указан код цистерны в соответствии с п.п. 4.3.3.1.1 и 4.3.4.1.1. |
|  | п. 5.1.3.1 | Какие требования по маркировке и знакам опасности в отношении порожних неочищенных тара вагонов-цистерн, контейнеров-цистерн, вагонов и контейнеров для перевозки грузов навалом/насыпью, содержавшие опасные грузы ? | Порожние неочищенные тара (включая КСМ и крупногабаритную тару), вагоны-цистерны,  вагоны-батареи, съемные цистерны, переносные цистерны, контейнеры-цистерны, МЭГК,  вагоны и контейнеры для перевозки грузов навалом/насыпью, содержавшие опасные грузы,  за исключением класса 7, должны быть снабжены маркировкой и знаками опасности так же,  как и в наполненном состоянии. |
|  | п. 5.3.1.1.1 | Какие требования к знакам опасности, наносимым на вагоны и контейнеры ? | Если это требуется в соответствии с положениями настоящего раздела, на вагоны,  контейнеры, МЭГК, контейнеры-цистерны, переносные цистерны, в которых перевозятся  опасные грузы, должны быть нанесены знаки опасности, соответствующие указанным в  колонках 5 и 6 таблицы А главы 3.2., которые должны удовлетворять требованиям,  изложенным в п. 5.3.1.7. Знаки опасности располагаются на контрастном фоне или  обводятся пунктирным или сплошным внешним контуром.  Знаки опасности должны быть атмосферостойкими, не должны истираться при любых  погодных условиях и обеспечивать долговечность маркировки в течение продолжительного  времени, но не менее срока доставки груза. Знаки опасности не должны отделяться от  крепления.  Знаки опасности могут быть нанесены в виде самоклеящейся этикетки, маркировки,  нанесенной краской, или любой другой равноценной маркировки. |
|  | пп. 5.3.1.2, 5.3.1.3, 5.3.1.4, 5.3.1.5, 5.3.1.6 | Как производится размещение знаков опасности на транспортных средствах ? | **5.3.1.2 Размещение знаков опасности на контейнерах, МЭГК, контейнерах- цистернах и**  **переносных цистернах**  Знаки опасности на крупнотоннажных контейнерах, МЭГК, контейнерах-цистернах и  переносных цистернах наносятся с четырех сторон.  Если контейнер-цистерна или переносная цистерна имеют 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.  **5.3.1.3 Размещение знаков опасности на вагонах, перевозящих контейнеры, МЭГК,**  **контейнеры-цистерны или переносные цистерны.**  ***Примечание:*** *В отношении размещения знаков опасности на вагонах при*  *контрейлерной перевозке см. п. 1.1.4.4.*  Если знаки опасности, прикрепленные к контейнерам, МЭГК, контейнерам-цистернам или  переносным цистернам, не видны снаружи перевозящих их вагонов, то такие же знаки  опасности должны также прикрепляться к обеим боковым сторонам вагона. В противном  случае размещать знаки опасности на вагоне не требуется.  **5.3.1.4 Размещение знаков опасности на вагонах, перевозящих грузы насыпью/навалом,**  **вагонах-цистернах, вагонах–батареях и вагонах со съемными цистернами**  Знаки опасности должны размещаться на обеих боковых сторонах вагона.  Если вагон-цистерна или съемная цистерна имеют несколько отсеков, в которых  перевозятся два или более опасных грузов, надлежащие знаки опасности должны быть  размещены на каждой боковой стороне соответствующего отсека. В случае, если для всех  отсеков требуются одни и те же знаки опасности, на каждой боковой стороне может быть  установлено только по одному знаку каждого образца.  Если для одного и того же отсека требуется более одного знака опасности, знаки должны  быть размещены рядом друг с другом.  **5.3.1.5 Размещение знаков опасности на вагонах, перевозящих только упакованные грузы**  Знаки \_\_\_\_Lопасности должны размещаться на обеих боковых сторонах вагона.  **5.3.1.6 Размещение знаков опасности на порожних вагонах-цистернах, вагонах–батареях,**  **МЭГК, контейнерах-цистернах, переносных цистернах, а также на порожних вагонах**  **и контейнерах после перевозки грузов навалом/насыпью**  На порожних вагонах-цистернах, вагонах со съемными цистернами, вагонах–батареях,  МЭГК, контейнерах-цистернах и переносных цистернах, не прошедших очистку и дегазацию,  а также на порожних вагонах и контейнерах для перевозки грузов навалом/насыпью, не  прошедших очистку, должны быть нанесены такие же знаки опасности, как и для ранее  перевозимого груза. |
|  | п. 5.3.1.7 | Какие требования к знакам опасности, наносимым на вагоны и контейнеры ? | **5.3.1.7 Требования к знакам опасности, наносимым на вагоны и контейнеры**  **5.3.1.7.1** За исключением случаев, предусмотренных в п. 5.3.1.7.2 в отношении знаков опасности для  класса 7 и в п. 5.3.6.2 в отношении маркировочного знака вещества, опасного для  окружающей среды, знак опасности, который наносится в соответствии с данным разделом,  должен иметь конфигурацию, показанную на рис. 5.3.1.7.1.  **5.3.1.7.2** Для класса 7 знаки опасности должны иметь минимальные размеры 250 х 250 мм и черную  линию, проходящую в 5 мм внутри от кромки и параллельно ей, а в остальных отношениях  он должен соответствовать образцу, показанному ниже (образец № 7D). Высота цифры "7"  должна быть не менее 25 мм. Цвет фона верхней половины знака опасности должен быть  желтым, а нижней половины – белым, цвет трилистника и текста должен быть черным.  Использование слова "RADIOACTIVE" в нижней половине является факультативным, что  позволяет указывать в данном знаке опасности соответствующий номер ООН груза.  12,5 мм |
|  | п. 5.3.2.2 | Какие требования по нанесению маркировка в виде табличек оранжевого цвета ? | **5.3.2.2 Технические требования к табличкам оранжевого цвета**  **5.3.2.2.1** Таблички оранжевого цвета должны иметь 40 см в основании, 30 см по высоте, черную  окантовку шириной 15 мм и могут быть световозвращающими. Применяемые материалы  должны быть атмосферостойкими, не должны истираться при любых погодных условиях и  обеспечивать долговечность маркировки в течение продолжительного времени, но не менее  срока доставки груза. Табличка не должна отделяться от ее крепления после пребывания в  огне в течение 15 мин. Таблички должны оставаться прикрепленными независимо от  положения вагона (в том числе при его опрокидывании).  Таблички, требуемые согласно п.п. 5.3.2.1.2 и 5.3.2.1.5, могут быть заменены самоклеящейся  этикеткой, краской или любой другой равноценной маркировкой, которая должна  соответствовать техническим требованиям, изложенным в п. 5.3.2.2, за исключением  положений, касающихся огнестойкости, приведенных в настоящем пункте и п. 5.3.2.2.2.  **Примечание:** Оранжевый цвет табличек при нормальных условиях использования  должен иметь координаты цветности, лежащие в поле диаграммы цветности,  ограниченной следующими координатами:\_\_  Координаты цветности точек, расположенных по углам поля диаграммы  X 0,52 0,52 0,578 0,618  Y 0,38 0,40 0,422 0,38  Коэффициент яркости светоневозвращающего цвета β > 0,22, светоотражающего  цвета β> 0,12.  Условный центр Е, стандартный источник цвета С, нормальный угол падения света - 45° при угле зрения 0°.  Коэффициент силы цвета при угле освещения 5° и угле зрения 0,2°: минимум 20  кандел/люкс х 1м2.  **5.3.2.2.2** Код опасности и номер ООН должны состоять из цифр черного цвета высотой 100 мм и толщиной линий 15 мм. Код опасности должен указываться в верхней части таблички, номер  ООН - в нижней части таблички. Они должны разделяться черной горизонтальной линией  толщиной 15 мм, пересекающей табличку пополам (см. п. 5.3.2.2.3).  Код опасности и номер ООН должны быть нестираемыми и оставаться четкими после  пребывания в огне в течение 15 мин.  Заменяемые цифры и буквы, составляющие код опасности или номер ООН, в табличках  наборного типа, должны оставаться на своем месте во время перевозки независимо от  положения вагона (в том числе при его опрокидывании).  **5.3.2.2.4.** Размеры таблички оранжевого цвета могут иметь допуск ± 10%.  **5.3.2.2.5** Когда таблички оранжевого цвета или альтернативная маркировка, упомянутая в п. 5.3.2.2.1, размещаются на устройствах со сменными или откидными элементами, последние должны быть сконструированы и закреплены таким образом, чтобы исключалась любая возможность их откидывания или отрыва от крепления во время перевозки (в частности, в результате удара или непреднамеренных действий). |
|  | п. 5.3.4 | Какие требования к знакам маневровой работы ? | **ЗНАКИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ ПО ОБРАЗЦУ № 13 И 15.**  **5.3.4.1 Общие положения**  Общие положения п.п. 5.3.1.1.1, 5.3.1.1.5 и 5.3.1.3 -5.3.1.6 применяются также к знакам  маневровой работы по образу № 13 и 15.  Вместо знаков маневровой работы может быть нанесена маркировка в точности  соответствующая предписанным образцам. Она может состоять из красного треугольника с  черным восклицательным знаком (не менее 100 мм у основания и 70 мм по высоте)  **5.3.4.2 Образцы знаков маневровой работы № 13 и 15.**  Образцы знаков маневровой работы №№ 13 и № 15 должны быть прямоугольной формы  размером не менее формата A7 (105 x 74 мм). |
|  | п. 5.3.7 | Какие требования по нанесению номера аварийной карточки на вагоны и контейнеры ? | **5.3.7 НАНЕСЕНИЕ НОМЕРА АВАРИЙНОЙ КАРТОЧКИ НА ВАГОНЫ И КОНТЕЙНЕРЫ\***  *\* Положения данного раздела не обязательны для Финляндской Республики*.  **5.3.7.1** Номер аварийной карточки указывается:  а) на вагонах, вагонах-цистернах и вагонах-батареях:  - на знаке опасности, который указывает основную или единственную опасность груза, –  между номером класса и символом опасности; или  - на отдельной табличке белого цвета размером 400 х 200 мм с окантовочной линией  черного цвета толщиной 10 мм.  б) на крупнотоннажных контейнерах, переносных цистернах, контейнерах-цистернах и МЭГК  - на отдельной табличке белого цвета размером 400 х 200 мм с окантовочной линией  черного цвета толщиной 10 мм».  **5.3.7.2** Перед номером аварийной карточки указываются буквы «АК». Номер аварийной карточки  и буквы «АК» должны быть высотой не менее 70 мм.  **5.3.7.3** Белая табличка с номером аварийной карточки размещается рядом или под знаком  опасности. Таблички белого цвета должны быть атмосферостойкими, не должны  истираться при любых погодных условиях и обеспечивать долговечность маркировки в  течение продолжительного времени, но не менее срока доставки груза Табличка не должна  отделяться от ее крепления.  Таблички могут быть нанесены в виде самоклеящейся этикетки, маркировки, нанесенной  краской, или любой другой равноценной маркировки.  **5.3.7.4** Примеры нанесения номера аварийной карточки указаны в п. 5.3.7.4 |
|  | п. 5.4.1.1 | Какие элементы информации указываются в накладной по каждому опасному веществу, материалу или изделию, предъявляемому к перевозке ? | **5.4.1.1 Общая информация, указываемая в накладной**  **5.4.1.1.1** В накладной по каждому опасному веществу, материалу или изделию, предъявляемому к перевозке, отправителем должны быть указаны следующие элементы информации:  a) номер ООН, которому предшествуют буквы "UN" (колонка 1 таблицы А главы 3.2);  б) надлежащее наименование груза, определенное в соответствии с разделом 3.1.2  (колонка 2 таблицы А главы 3.2), дополненное, при необходимости (см. п. 3.1.2.8.1),  заключенным в скобки техническим наименованием (см. п. 3.1.2.8.1.1);  в) - для веществ и изделий класса 1: классификационный код, указанный в колонке 3б)  таблицы А главы 3.2. Если в колонке 5 таблицы А главы 3.2 приведены номера образцов  знаков опасности, не являющиеся номерами образцов 1, 1.4, 1.5 и 1.6, то эти номера  образцов знаков опасности должны указываться после классификационного кода в скобках;  - для радиоактивных материалов класса 7: номер класса "7";  ***Примечание:*** *В отношении радиоактивных материалов с дополнительной опасностью*  *см. также специальное положение 172 главы 3.3.*  - для веществ и изделий других классов: номера образцов знаков опасности, которые  указаны в колонке 5 или применимы в соответствии со специальным положением,  указанным в колонке 6 таблицы А главы 3.2. Если указано несколько знаков опасности, то  номера знаков опасности, которые следуют за первым знаком опасности, должны быть  заключены в скобки. Номера знаков маневровой работы №№ 13 и 15 в накладной не  указываются. Для веществ и изделий, которым в колонке 5 таблицы А главы 3.2 не  предписан какой-либо образец знака, необходимо вместо этого указать номер их класса,  приведенный в колонке 3а);  г) группа упаковки вещества или изделия, если таковая назначена (колонка 4 таблицы А  главы 3.2);  ***Примечание:*** *В отношении радиоактивных материалов класса 7 с дополнительными*  *видами опасности см. специальное положение 172 г) главы 3.3.*  5-36  д) количество и описание упаковок, когда применяются упаковки (см. также статью 30  СРФС). Коды транспортной тары ООН могут использоваться лишь в дополнение к описанию  вида упаковки (например, ящик (4G));  ***Примечание:*** *Для комбинированной тары не требуется указывать количество, вид и*  *вместимость внутренней тары.*  е) общее количество каждого опасного груза, имеющего отдельный номер ООН,  надлежащее наименование груза или группу упаковки, если таковая назначена (объем,  масса брутто, масса нетто в зависимости от конкретного случая) (см. также статью 30  СРФС);  ***Примечание 1:*** *(зарезервировано)*  ***Примечание 2:*** *Для опасных грузов в механизмах или оборудовании, упоминаемых в*  *настоящих Правилах в зависимости от конкретного случая, должно указываться общее*  *количество содержащихся в них опасных грузов в килограммах или литрах.*  ж) наименование и адрес отправителя (см. также статью 30 СРФС);  з) наименование и адрес получателя (см. также статью 30 СРФС);  и) запись, требующаяся в случаях, предусмотренных специальным соглашением, если  данная перевозка осуществляется на основе этого соглашения (например, при  мультимодальных перевозках);  к) (зарезервировано);  л) код опасности, если требуется маркировка груза оранжевой табличкой согласно п. 5.3.2.1  (колонка 20 таблицы А главы 3.2). Код опасности необходимо также указывать при полной  загрузке вагона одним и тем же опасным грузом в упаковках, если вагон маркирован в  соответствии с п. 5.3.2.1;  м) номер аварийной карточки (см. п. 5.4.3.12), которому предшествуют буквы "АК" (АК …)  (колонка 21а) таблицы А главы 3.2); если номер аварийной карточки для какого-нибудь  вещества в колонке 21а) отсутствует, отправитель должен разработать и приложить  аварийную карточку на данный груз и в накладной сделать запись « АК приложена»1.  н) отметка о минимальных нормах прикрытия (см. колонку 21б) таблицы А главы 3.2 и  описание колонки 21б) раздела 3.2.1). Если в данной колонке имеется дробь, то:  в числителе указываются минимальные нормы прикрытия при перевозке опасных  грузов в упаковках или навалом/насыпью;  в знаменателе указываются минимальные нормы прикрытия при перевозке опасных  грузов в цистернах.  Проставленный в колонке 21б) знак « - » (прочерк) означает, что при перевозке данного  опасного груза прикрытие не требуется.  Отсутствие сведений в колонке 21б) означает, что при перевозке данного опасного груза  минимальные нормы прикрытия не разработаны1;  о) отметка по условиям роспуска вагонов с сортировочной горки и при маневрах (см. колонку  21в) таблицы А главы 3.2 и описание колонки 21в) в разделе 3.2.1);  Если в какой-либо позиции в колонке 21в) таблицы A главы 3.2 указан код, начинающийся с  буквы "М", то должна быть сделана следующая запись:  для кода М 1 – «Не спускать с горки»;  для кода М 2 – «Спускать с горки осторожно»;  для кода М 3– «Спускать с горки осторожно» (только в случае, если груз упакован в  стеклянную тару).  Если в данной колонке имеется дробь, то:  в числителе указываются условия роспуска с сортировочной горки при перевозке  опасных грузов в упаковках или навалом/насыпью;  в знаменателе - условия роспуска с сортировочной горки при перевозке опасных  грузов в цистернах.  Проставленный в колонке 21в) знак « - » (прочерк) означает, что при перевозке данного  опасного груза ограничений по роспуску с сортировочной горки не имеется.  Отсутствие сведений в колонке 21в) означает, что при перевозке данного опасного груза  условия роспуска с сортировочной горки не разработаны1.  п) отметка об опасности груза (виде опасности) - проставляется в накладной в зависимости  от того, какой знак опасности указан в колонке 5 таблицы А главы 3.2 (см. таблицу 5.4.1.1)1;  1 *Требования пунктов м), н), о), п) не обязательны при отправлении или передаче опасных*  *грузов из Финляндской Республики.*\_\_  Сведения, упомянутые в подпунктах а), б), в), г), л), м), н), о) и п) должны указываться в  графе 15 накладной «Наименование груза» дополнительно к данным, требуемым СРФС.  Расположение элементов информации и последовательность, в которой они должны  указываться в накладной, являются факультативными, однако сведения, упомянутые в  подпунктах а), б), в), г) и л), должны указываться в следующей последовательности: л), а), б),  в), г) (код опасности указывается перед номером ООН через дробь), например:  "663/UN1098 СПИРТ АЛЛИЛОВЫЙ, 6.1(3), I, АК 607  «Прикрытие 3/1-1\*-1-1» «ЯДОВИТО» «ЛЕГКО ВОСПЛАМЕНЯЕТСЯ» «НЕ СПУСКАТЬ С  ГОРКИ».  «336/UN1230 МЕТАНОЛ, 3(6.1), II, АК 319, «Прикрытие 3/0-0-1-0» «ЛЕГКО  ВОСПЛАМЕНЯЕТСЯ» «ЯДОВИТО» «НЕ СПУСКАТЬ С ГОРКИ». |
|  | п. 5.4.3 | В каком документе содержится информация об аварийных карточках на опасные грузы, перевозимые в российско-финляндском сообщении ? | **5.4.3 АВАРИЙНЫЕ КАРТОЧКИ**  ***Примечание:*** *Аварийные карточки не обязательны в Финляндской Республике.*  **5.4.3.1**– **5.4.3.10** (зарезервировано)  **5.4.3.11** Для обеспечения своевременных действий по ликвидации аварийной ситуации, возникшей в пути следования, при погрузке или выгрузке, необходимо руководствоваться информацией, **содержащейся в аварийных карточках, номер которой указан в накладной (см. п. 5.4.1.1).** Аварийная карточка содержит сведения о свойствах груза, средствах индивидуальной  защиты и указания по действиям при аварийной ситуации.  **5.4.3.12. Аварийные карточки содержатся в документе «Аварийные карточки на опасные грузы,**  **перевозимые по железным дорогам стран СНГ, Латвийской Республики, Литовской**  **Республики, Эстонской Республики» 2009 г.,** поиск которых осуществляется по  соответствующему номеру ООН или по наименованию груза в алфавитном порядке. При  отсутствии на какой-либо груз аварийной карточки, отправитель разрабатывает по  установленной форме аварийную карточку на данный груз и прикладывает ее к накладной.  ***Примечание:*** *Аварийные карточки могут публиковаться согласно национальному*  *законодательству*. |
|  | п. 7.1.4 | Какие требования к техническому состоянию крупнотоннажных контейнеров для перевозки опасных грузов в российско-финляндском сообщении ? | Крупнотоннажный контейнер может предъявляться к перевозке только в том случае, если он является конструктивно пригодным. Термин "Конструктивно пригодный" означает, что контейнер не имеет крупных дефектов в деталях конструкции и узлах, таких как: верхняя и нижняя боковые балки, порог двери и ее стык, поперечные детали покрытия пола, угловые стойки и угловые фитинги. "Крупными дефектами" являются изгибы или выбоины глубиной более 19 мм в деталях конструкции, независимо от их длины; трещины или разломы деталей конструкции; более одного соединения или неправильное соединение (например, внахлест) верхних или нижних торцевых балок или дверных стыков, либо более двух соединений в любой верхней или нижней боковой балке или любое соединение в дверном пороге или угловых стойках; дверные петли и другая металлическая фурнитура, которые заклинены, деформированы, поломаны, отсутствуют или являются в том или ином отношении непригодными; негерметичные прокладки, изоляционные материалы и уплотнители; какие-либо нарушения общей конфигурации, являющиеся достаточно значительными, чтобы препятствовать надлежащему применению погрузочно-разгрузочных средств, установке и закреплению на вагоне или фитинговой платформе. Кроме того, недопустимо ухудшение состояния любой детали контейнера, независимо от материала, конструкции, например проржавевший металл стенок. Допустим нормальный износ, включая окисление (ржавчину), незначительные погнутости, вмятины и царапины, а также другие повреждения, не влияющие на пригодность к использованию или на стойкость к воздействию атмосферы.  Перед загрузкой контейнер должен быть проверен отправителем, с тем, чтобы убедиться в отсутствии в нем каких-либо остатков ранее перевозимого груза и в отсутствии выступов на внутренних стенках и поверхности пола. |
|  | Глава 7.4 | Какие опасные грузы допускается перевозить в цистернах ? | **ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПЕРЕВОЗКИ В ЦИСТЕРНАХ**  Опасный груз может перевозиться в цистернах только в том случае, если в колонках 10 или 12 таблицы А главы 3.2 указан код цистерны или если выдано разрешение компетентного органа, как это предусмотрено в п. 6.7.1.3. Перевозка в зависимости от конкретного случая осуществляется в соответствии с положениями глав 4.2, 4.3, 4.4 или 4.5. |
|  | п. 7.5.2 | Как определяется возможность совместной погрузки опасных грузов в один вагон или контейнер ? | **7.5.2 СОВМЕСТНАЯ ПОГРУЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ**  **7.5.2.1** Запрещается совместная погрузка в один вагон или контейнер упакованных опасных грузов, имеющих различные знаки основной опасности, за исключением случаев, когда совместная погрузка разрешается согласно таблице 7.5.2.1 в зависимости от знаков основной опасности или комбинации знаков опасности 4.1+1 и 5.2+1, нанесенных на упаковку.  **в пункте 7.5.2.1. правил имеется таблица «Совместная погрузка опасных грузов в один вагон или контейнер».**  **Согласно данной таблицы *Обозначения:***  *+ Совместная погрузка разрешается.*  *а) Разрешается совместная погрузка с веществами и изделиями, имеющими классификационный код 1.4S.*  ***Примечание.*** *Совместная погрузка с веществами и изделиями, имеющими классификационный код 1.4S, по территории Российской Федерации не разрешается.*  *б) Разрешается совместная погрузка грузов класса 1 и спасательных средств класса 9 (№№ ООН 2990, 3072 и 3268).*  *в) Разрешается совместная погрузка пиротехнических устройств безопасности подкласса 1.4, группа совместимости G (№ ООН 0503), и устройств безопасности с электрическим инициированием класса 9 (№ ООН 3268).* |
|  | п. 7.5.6 | Какие могут быть предусмотрены меры безопасности при производстве маневровой работы и роспуске с горки опасных грузов ? | **7.5.6 МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ И РОСПУСКЕ ВАГОНОВ С СОРТИРОВОЧНОЙ ГОРКИ**  ***Примечание.*** *Требования п. 7.5.6 не являются обязательными при перевозке опасных грузов, осуществляемой по территории Финляндской Республики***.**  Если в какой-либо позиции в колонке 21в) таблицы A главы 3.2 указан код, начинающийся с буквы "М", то применяются следующие положения:  **- *М1*** *–* ***«Не спускать с горки»***  Согласно п. 5.4.1.1.1о) отправителем в накладной должна быть проставлена отметка «Не спускать с горки». Маневры с вагонами должны производиться осаживанием или «съемом» локомотивом со стороны сортировочного парка с соблюдением норм прикрытия с особой осторожностью, без толчков и резких остановок. Скорость соударения вагонов с опасными грузами при их сцеплении с другими вагонами или с локомотивом не должна превышать 3 км/ч. Пропуск таких вагонов через сортировочную горку должен производиться только с локомотивом;  **- *М2*** – ***«Спускать с горки осторожно»***  Согласно п. 5.4.1.1.1 о) отправителем в накладной должна быть проставлена отметка «Спускать с горки осторожно». Вагоны с опасными грузами разрешается распускать с горки только при условии исключения соударения данных вагонов с вагонами, уже находящимися на сортировочном пути, и с последующими отцепами, направляемыми на указанный сортировочный путь;  **- *М3*** – ***При перевозке груза в стеклянной таре «Спускать с горки осторожно»***  При перевозке груза в стеклянной таре согласно п. 5.4.1.1.1 о) в накладной отправителем должна быть проставлена отметка «Спускать с горки осторожно». Вагоны с опасными грузами в стеклянной таре разрешается распускать с горки только при условии исключения соударения данных вагонов с вагонами, уже находящимися на сортировочном пути, и с последующими отцепами, направляемыми на указанный сортировочный путь.  Если в колонке 21в) имеется дробь, то:  - в числителе указываются условия роспуска с сортировочной горки при перевозке опасных грузов в упаковках или навалом/насыпью;  - в знаменателе - условия роспуска с сортировочной горки при перевозке опасных грузов в цистернах.  Проставленный в колонке 21в) знак « - » (прочерк) означает, что при перевозке данного опасного груза ограничений по роспуску с сортировочной горки не имеется.  Отсутствие сведений в колонке 21в) означает, что при перевозке данного опасного груза условия роспуска с сортировочной горки не разработаны. |
|  | п. 7.5.9 | Какие опасные грузы подлежат сопровождению бригадами специалистов и проводниками грузоотправителя ? | **7.5.9 ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ В СОПРОВОЖДЕНИИ БРИГАДЫ СПЕЦИАЛИСТОВ ИЛИ ПРОВОДНИКОВ ОТПРАВИТЕЛЯ (ПОЛУЧАТЕЛЯ)**  ***Примечание.*** *Требования п. 7.5.9 не являются обязательными при перевозке опасных грузов, осуществляемой по территории Финляндской Республики.*  Если для конкретных позиций в колонке 18 таблицы A главы 3.2 указано специальное положение CW47, CW55, CW64, CW66, CW67, CW68 или CW69, то перевозка данных грузов должна осуществляться в сопровождении проводников или бригады специалистов отправителя (получателя) согласно требованиям, указанным в конкретном специальном положении CW.  Проводники или бригады специалистов, сопровождающие опасные грузы должны знать служебную инструкцию по сопровождению данного груза, разработанную и утвержденную отправителем, опасные свойства груза, меры оказания первой помощи, меры безопасности в аварийных ситуациях и следить в пути следования за соблюдением условий и мер безопасности, установленных для данного груза. 7-17 Отправитель обязан снабдить проводников или бригаду специалистов необходимыми средствами индивидуальной защиты и спецодеждой, аптечкой, комплектом инструментов, первичными средствами пожаротушения, дегазации, а также необходимыми вспомогательными материалами. |
| Приложение к Соглашению между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о прямом международном сообщении от 28.04.2015. Правила погрузки грузов (технические условия размещения и крепления), перевозимых в Российско-Финляндском прямом международном  железнодорожном сообщении | Глава 1. Требования к размещению и креплению грузов в вагонах, подвижному составу.   1. Вводные положения | В каких вагонах Правила погрузки грузов предусматривают способы размещения и крепления грузов ?  Каким образом производится размещение и крепление грузов, способы размещения и крепления которых на открытом подвижном составе не предусмотрены Правилами погрузки грузов ?  Что разрабатывается при предъявлении к перевозке груза, способ размещения и крепления которого предусмотрен настоящими ТУ, но параметры груза отличаются от приведенных в настоящих ТУ ?  Какой срок действия НТУ ? |  |
|  | Глава 1. Требования к размещению и креплению грузов в вагонах, подвижному составу.  2. Применяемые габариты погрузки | Какой габарит погрузки должен применяться для грузов, погруженных в Российской Федерации и других странах, следующих назначением в Финляндскую Республику или транзитом через нее ? |  |
|  | Глава 1. Требования к размещению и креплению грузов в вагонах, подвижному составу.  4. Размещение грузов в вагонах | Какие требования по расположению общего центра тяжести грузов в вагоне ?  Какие допускаются схемы распределения и величины нагрузки на поверхность крышки люка при размещении груза в полувагоне ? |  |
|  | Глава 1. Требования к размещению и креплению грузов в вагонах, подвижному составу.  5. Допускаемые нагрузки на элементы платформы и кузова полувагона | Какое число брусков допускается на секцию борта платформы при креплении грузов распорными брусками ?  Допускается ли одновременное нагружение верхнего и среднего увязочных устройств одной стойки полувагона ? |  |
|  | Глава 1. Требования к размещению и креплению грузов в вагонах, подвижному составу.  6. Подготовка грузов к перевозке | Какие требования по подготовке грузов к перевозке ? |  |
|  | Глава 1. Требования к размещению и креплению грузов в вагонах, подвижному составу.  7. Подготовка вагонов к погрузке | Какой порядок подготовки вагонов к погрузке ? |  |
|  | Глава 1. Требования к размещению и креплению грузов в вагонах, подвижному составу.  8. Средства крепления грузов в вагонах | Какие устройства вагона допускаются и не допускаются для крепления растяжек и обвязок ?  Какие способы установки растяжек и обвязок из проволоки ?  Как должно производиться скручивание растяжки, обвязки ?  Каким должно быть число нитей в растяжках, обвязках, стяжках ?  В каких случаях допускается опирание (касание) растяжки борта платформы ?  Каким образом допускается при применении проволочных средств крепления заменять предусмотренный диаметр проволоки другим ?  Какие требования к тросовым растяжкам и обвязкам ?  Какой порядок формирования стяжки ?  Какой порядок формирования увязки ?  Какие требования к деревянным средствам крепления ?  Какие требования к подкладкам и прокладкам ?  Какие требования к деревянным стойкам ?  Какие способы установки деревянных стоек в вагонах ?  Какие требования к упорным и распорным брускам ?  Какие требования к гвоздям для крепления деревянным реквизитов крепления ?  Какие схемы размещения гвоздей при креплении деревянных средств крепления к полу вагона ? |  |
|  | Глава 1. Требования к размещению и креплению грузов в вагонах, подвижному составу.  9. Многооборотные средства крепления | Что такое многооборотные средства крепления ?  Что входит в состав комплекта документации на разрабатываемые многооборотные средства крепления ?  Что должен иметь каждый комплект многооборотного средства крепления ? Какие требования к маркировке ? |  |
|  | Глава 1. Требования к размещению и креплению грузов в вагонах, подвижному составу.  10. Методика расчета размещения и крепления грузов в вагонах | Какие учитываются силы и нагрузки при определении способов размещения и крепления груза ?  Как определяется продольная инерционная сила ?  Как определяется поперечная горизонтальная инерционная сила ?  Как определяется вертикальная инерционная сила ?  Как определяется сила трения ?  Как и в каких случаях определяется поперечная устойчивость вагона ?  Как рассчитываются продольное и поперечное усилия, которые воспринимают средства крепления ?  Как рассчитывается величина усилий в растяжках при закреплении груза от смещения растяжками ?  Как рассчитывается величина усилий в обвязке при закреплении груза от продольного и поперечного смещения обвязками, расположенными в плоскости, параллельной поперечной плоскости симметрии вагона ?  Как определяется количество гвоздей для крепления упорного или распорного бруска к полу вагона при закреплении груза от смещения брусками ? |  |
|  | Глава 1. Требования к размещению и креплению грузов в вагонах, подвижному составу.  11. Порядок разработки НТУ | Что должна содержать описательная часть проекта НТУ ?  Допускается ли применение НТУ другими грузоотправителями ? |  |
|  | Приложение № 1 к главе 1.  Особенности размещения и крепления длинномерных грузов | Какие грузы относятся к длинномерным ?  Какое расстояние должно быть между длинномерным грузом, закрепленным на грузонесущей платформе, и грузом, размещенным на платформе прикрытия ?  Как производится размещение длинномерных грузов на сцепе с опорой на два вагона ?  Какие требования к вагонам, используемым при перевозке длинномерных грузов на сцепах ?  Как различаются подвижный и неподвижный турникет ? |  |
|  | Приложение № 3 к главе 1.  Основные методические требования по обоснованию величин коэффициентов трения между опорными поверхностями груза и вагона | Как производится обоснование величины коэффициента трения между опорными поверхностями груза и вагона ?  Как производится экспериментальная проверка значений коэффициентов трения в натурных условиях ? |  |
|  | Приложение № 4 к главе 1.  Методика расчета проволочных растяжек различной длины,  расположенных под разными углами к полу вагона | Какие особенности расчета проволочных растяжек различной длины, расположенных под разными углами к полу вагона ? |  |
|  | Глава 2. Размещение и крепление лесоматериалов.   1. Общие положения | В пределах какого габарита погрузки могут размещаться лесоматериалы ?  Какие требования штабелю, сформированному из непакетированных или пакетированных лесоматериалов ?  В каких случаях не допускается использование суженной части основного габарита погрузки ?  Каким образом должны быть подсортированы по толщине круглые лесоматериалы ?  Какой порядок размещения пиломатериалов в прямоугольной части погрузки ?  Какие требования к подкладкам и прокладкам при размещении лесоматериалов ?  Какие требования по установке стоек в полувагоне ?  Какой порядок скрепления противоположных стоек ? |  |
|  | Глава 2. Размещение и крепление лесоматериалов.  2. Размещение и крепление круглых лесоматериалов | **Какие основные требования по размещению и креплению**:  непакетированных круглых лесоматериалов длиной 3,0 м и более в полувагонах ?  непакетированных круглых лесоматериалов длиной менее 3,0 м в полувагонах ?  в одном полувагоне круглых лесоматериалов длиной 3,0 м и более совместно с лесоматериалами длиной менее 3,0 м ?  пакетированных круглых лесоматериалов длиной до 8,0 м включительно ? |  |
|  | Глава 2. Размещение и крепление лесоматериалов.  3. Размещение и крепление пиломатериалов и отходов деревообработки | **Какие основные требования по размещению и креплению:**  непакетированных пиломатериалов длиной до 3,0 м и отходов деревообработки ?  непакетированных пиломатериалов длиной 3,0 м и более ?  обрезных пиломатериалов в пакетах длиной 3,0 – 6,6 м, сформированных с использованием стальной или полимерной ленты ? |  |
|  | Глава 2. Размещение и крепление лесоматериалов.  4. Размещение и крепление древесностружечных плит в полувагонах | Какие основные требования по размещению и креплению древесностружечных плит в полувагонах ? |  |
|  | Глава 2. Размещение и крепление лесоматериалов.  5. Размещение и крепление лесоматериалов круглых и пакетированных пиломатериалов на платформах с оборудованием | Какие основные требования по размещению и креплению круглых лесоматериалов на платформах с оборудованием ?  Какие основные требования по размещению и креплению пиломатериалов на платформах с оборудованием ?  Какие основные требования по размещению и креплению лесоматериалов на платформе для леса и хлыстов модели 23-925 ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома. 1. Общие положения | Какой порядок ограждения дверей полувагона ?  Какой порядок запирания люков полувагона ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  2. Размещение и крепление проката сортовой стали | Какой порядок формирования связок проката ?  **Какие основные требования по размещению и креплению**:  проката сортовой стали профиля до 180 мм включительно на платформах ?  проката сортовой стали профиля более 180 мм на платформах ?  проката сортовой стали любого профиля длиной до 12000 мм включительно в полувагонах ?  проката сортовой стали - круг диаметром свыше 140 мм до 320 мм включительно в связках и поштучно в полувагонах ?  проката сортовой стали – квадратной заготовки со стороной 60 – 150 мм ?  проката сортовой стали любого профиля в связках длиной свыше 12000 мм до 12500 мм включительно ?  металлических шпунтовых свай на платформах ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  3. Размещение и крепление рельсов | Какие основные требования по размещению и креплению железнодорожных рельсов длиной свыше 11500 мм до 12500 мм включительно ?  Какие основные требования по размещению и креплению железнодорожных рельсов без болтовых отверстий ?  **Какие основные требования по размещению и креплению**:  остряковых рельсов ?  железнодорожных рельсов длиной 25000 мм с болтовыми отверстиями ?  железнодорожных рельсов длиной 25000 мм без болтовых отверстий ?  рельсов длиной свыше 24800 мм до 25000 мм включительно ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  4. Размещение и крепление листового металла | Какие основные требования к пакетированию листового металла ?  Какие основные требования по размещению и креплению листового металла в пачках в полувагонах ?  Какие основные требования по размещению и креплению листового металла толщиной  6-160 мм, не упакованного в пачки, в полувагонах ?  Какие основные требования по размещению и креплению листового металла толщиной 6–160 мм на платформах ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  5. Размещение и крепление слитков | Какие основные требования по размещению и креплению слитков ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  6. Размещение и крепление изложниц | **Какие основные требования по размещению и креплению:**  изложниц на платформах с деревянным полом ?  изложниц на платформах с деревометаллическим полом ?  изложниц в полувагонах ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  7. Размещение и крепление слябов | Какие основные требования по размещению и креплению слябов ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома. 8. Размещение и крепление блюмсов | Какие основные требования по размещению и креплению блюмсов ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  9. Размещение и крепление колесных пар | Какие основные требования по размещению и креплению колесных пар ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома. 10. Размещение и крепление стальной катанки и стального проката в бунтах | Какие основные требования по размещению и креплению стальной катанки и стального проката в бунтах ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  11. Размещение и крепление рулонов листовой и полосовой стали, стальной ленты | **Какие основные требования по размещению и креплению**:  рулонов стальной ленты толщиной до 6 мм и шириной до 700 мм наружным диаметром до 1300 мм включительнои массой до 2,5 т на платформе с деревянным настилом пола ?  рулонов (стоп) стальной ленты с открытыми торцами в полувагоне ?  в полувагонах рулонов листового металла с использованием комплекта из двух металлических рам, изготовленных по чертежам АО «Северсталь» ?  в полувагонах рулонов листовой стали с использованием многооборотных металлических рам конструкции ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат» ?  рулонов в полувагонах с использованием рам по проекту М 37132 ОАО «Магнитогорский металлургический комбинат» ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  12. Размещение и крепление труб | Какие основные требования по размещению и креплению  труб в полувагонах ?  труб с полиэтиленовым покрытием в полувагонах ?  стальных труб с полиэтиленовым покрытием на платформах ? |  |
|  | Глава 3. Размещение и крепление металлопродукции и металлолома.  13. Размещение и крепление металлолома | Какие основные требования по размещению и креплению металлолома ? |  |
|  | Глава 4. Размещение и крепление строительных грузов.   1. Общие положения | Размещение и крепление каких грузов и по какому габариту устанавливает глава 4 приложения № 3 к СМГС ?  Какие общие требования по размещению изделий в вагоне ?  Какие требования к изготовлению и размещению подкладок ?  Какие требования по закреплению растяжек ? |  |
|  | Глава 4. Размещение и крепление строительных грузов.  2. Размещение и крепление железобетонных плит (панелей) | Какие основные требования по размещению и креплению железобетонных плит (панелей) ? |  |
|  | Глава 4. Размещение и крепление строительных грузов.  3. Размещение и крепление железобетонных колонн,  свай, прогонов, ригелей, балок | Какие основные требования по размещению и креплению железобетонных колонн, свай, прогонов, ригелей, балок ? |  |
|  | Глава 4. Размещение и крепление строительных грузов.  4. Размещение и крепление железобетонных конических опор | Какие основные требования по размещению и креплению железобетонных конических опор ? |  |
|  | Глава 4. Размещение и крепление строительных грузов.  5. Размещение и крепление асбестоцементных труб  с муфтами и уплотнительными резиновыми кольцами  для напорных и безнапорных трубопроводов | Какие основные требования по размещению и креплению асбестоцементных труб ? |  |
|  | Глава 4. Размещение и крепление строительных грузов.  6. Размещение и крепление железобетонных лотков | Какие основные требования по размещению и креплению железобетонных лотков ? |  |
|  | Глава 4. Размещение и крепление строительных грузов.  7. Размещение и крепление фундаментных блоков | Какие основные требования по размещению и креплению фундаментных блоков ? |  |
|  | Глава 5. Размещение и крепление грузов с плоскими опорами.  1. Общие положения | В пределах какого габарита погрузки допускается размещение и крепление грузов с плоскими опорами ?  Допускается ли размещение и крепление металлопродукции с плоской опорой в соответствии с главой 5 приложения № 3 к СМГС ?  С какими параметрами грузы на плоской опоре допускаются к размещению и креплению в соответствии с главой 5 ?  В каком случае отправитель выполняет проверку поперечной устойчивости вагона с грузом ?  Каким образом проверяется устойчивость груза от опрокидывания ?  Какие требования к подкладкам и порядку их установки при размещении груза ?  Какие требования к упорным, распорным брускам и порядку их установки при размещении груза ?  Какой порядок закрепления и размещения растяжек и обвязок для крепления груза ?  Что должен содержать эскиз на погрузку грузов с плоской опорой ? |  |
|  | Глава 5. Размещение и крепление грузов с плоскими опорами.  2. Принципы размещения и крепления грузов | Какие основные принципы по размещению и креплению грузов с плоскими опорами ? |  |
|  | Глава 6. Размещение и крепление грузов цилиндрической формы.  1. Общие положения | В пределах какого габарита погрузки допускается размещение и крепление цилиндрических грузов ? |  |
|  | Глава 6. Размещение и крепление грузов цилиндрической формы.  2. Размещение и крепление грузов цилиндрической формы на платформах | Какие основные требования по размещению и креплению грузов цилиндрической формы на платформах ? |  |
|  | Глава 6. Размещение и крепление грузов цилиндрической формы.  3. Размещение и крепление барабанов в полувагонах | Какие основные требования по размещению и креплению барабанов в полувагонах ? |  |
|  | Глава 7. Размещение и крепление техники на колесном ходу.  1. Общие положения | При соблюдении каких условий колесная техника допускается к перевозке по главе 7 Правил погрузки грузов ?  Каким образом колесная техника приводится в транспортное состояние после погрузки ?  В каких случаях применяются подкладки при размещении колесной техники ?  Каким образом устанавливаются растяжки при креплении колесной техники ? |  |
|  | Глава 7. Размещение и крепление техники на колесном ходу.  2.Размещение и крепление техники на обрезиненных колесах на платформе | Какие основные требования по размещению и креплению техники на обрезиненных колесах на платформе ? |  |
|  | Глава 7. Размещение и крепление техники на колесном ходу.  3. Размещение и крепление техники на колесах с пневматическими шинами  на сцепе платформ | Какие основные требования по размещению и креплению техники на колесах с пневматическими шинами на сцепе платформ ? |  |
|  | Глава 7. Размещение и крепление техники на колесном ходу.  4. Размещение и крепление техники на металлических колесах на платформах | Какие основные требования по размещению и креплению техники на металлических колесах на платформах ? |  |
|  | Глава 7. Размещение и крепление техники на колесном ходу.  5. Размещение и крепление техники на обрезиненных колесах в полувагонах | Какие основные требования по размещению и креплению техники на обрезиненных колесах в полувагонах ? |  |
|  | Глава 7. Размещение и крепление техники на колесном ходу.  6. Размещение и крепление техники на колесах с пневматическими шинами в наклонном положении | Какие основные требования по размещению и креплению техники на колесах с пневматическими шинами в наклонном положении ? |  |
|  | Глава 7. Размещение и крепление техники на колесном ходу.  7. Размещение и крепление техники на обрезиненных колесах поперек платформы | Какие основные требования по размещению и креплению техники на обрезиненных колесах поперек платформы ? |  |
|  | Глава 7. Размещение и крепление техники на колесном ходу.  8. Размещение и крепление техники с поворотными частями  на пневматических колесах | Какие основные требования по размещению и креплению техники с поворотными частями на пневматических колесах ? |  |
|  | Глава 7. Размещение и крепление техники на колесном ходу.  9. Размещение и крепление автомобилей в вагонах для перевозки автомобилей | Какие основные требования по размещению и креплению автомобилей в вагонах для перевозки автомобилей |  |
|  | Глава 7. Размещение и крепление техники на колесном ходу.  10. Размещение и крепление автомобилей в контейнерах | Какие основные требования по размещению и креплению автомобилей в контейнерах |  |
|  | Глава 7. Размещение и крепление техники на колесном ходу.  11. Подготовка автомобилей к перевозке. | Какие основные требования по подготовке автомобилей к перевозке ? |  |
|  | Глава 8. Размещение и крепление техники на гусеничном ходу.   1. Общие положения | При соблюдении каких условий колесная техника допускается к перевозке по главе 8 Правил погрузки грузов ?  Каким образом колесная техника приводится в транспортное состояние после погрузки ?  Какой допускается выход гусениц по ширине техники за кромки боковых балок платформы ? |  |
|  | Глава 8. Размещение и крепление техники на гусеничном ходу.  2. Размещение и крепление техники | Какие основные требования по размещению и креплению техники на гусеничном ходу ? |  |
|  | Глава 8. Размещение и крепление техники на гусеничном ходу.  3. Подготовка техники на гусеничном ходу для перевозки | Какие основные требования по подготовке гусеничной техники к перевозке ? |  |
|  | Глава 9. Размещение и крепление контейнеров и съемных кузовов.  1. Общие положения | Какие требования к полу вагона, опорным поверхностям и угловым фитингам контейнеров при погрузке контейнеров ?  Какие требования по установке крупнотоннажных контейнеров на платформе для крупнотоннажных контейнеров ? |  |
|  | Глава 9. Размещение и крепление контейнеров и съемных кузовов.  2. Размещение и крепление крупнотоннажных контейнеров | Какие основные требования по размещению и креплению крупнотоннажных контейнеров ? |  |
|  | Глава 9. Размещение и крепление контейнеров и съемных кузовов.  3. Размещение и крепление крупнотоннажных контейнеров-цистерн | Какие основные требования по размещению и креплению крупнотоннажных контейнеров-цистерн ? |  |
|  | Глава 9. Размещение и крепление контейнеров и съемных кузовов.  4. Размещение и крепление грузов в упаковке – мягкий контейнер | Какие основные требования по размещению и креплению грузов в упаковке – мягкий контейнер ? |  |
|  | Глава 9. Размещение и крепление контейнеров и съемных кузовов.  5. Размещение и крепление съемных кузовов | Какие основные требования по размещению и креплению съемных кузовов ? |  |
|  | Глава 10. Размещение и крепление пакетов.  1. Общие положения | Каким образом размещаются в вагоне пакеты различной массы в несколько ярусов ?  Какие требования к торцевым щитам для ограждения торцевых дверей полувагонов ? |  |
|  | Глава 10. Размещение и крепление пакетов.  2. Принципы размещения и крепления пакетов в полувагонах | Какие основные принципы размещения и крепления пакетов в полувагонах ? |  |
|  | Глава 10. Размещение и крепление пакетов.  3. Принципы размещения и крепления пакетов на универсальных платформах | Какие основные принципы размещения и крепления пакетов на универсальных платформах ? |  |
|  | Глава 11. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах.  1. Общие положения | В каких вагонах возможно размещение и крепление грузов в соответствии с главой 11 ?  Какие требования к пневмооболочкам, применяемым для крепления грузов в крытых вагонах ?  Каким образом размещаются в вагоне грузы различной массы в несколько ярусов ?  Какие элементы крытых вагонов допускается и не допускается использовать для крепления груза ?  Какие требования к ограждению торцевых стен крытого вагона ?  Какие требования по размещению груза в междверном пространстве крытого вагона ? |  |
|  | Глава 11. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах.  2. Подготовка вагонов к погрузке | Какие требования по подготовке вагонов к погрузке ? |  |
|  | Глава 11. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах.  3. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах универсального назначения | Какие основные требования по размещению и креплению непакетированных грузов в таре ящичного типа ?  Какие основные требования по размещению и креплению бочек и барабанов ?  Какие основные требования по размещению и креплению рулонов бумаги и картона ?  Какие основные требования по размещению и креплению цветных металлов в слитках и пакетах ?  Какие основные требования по размещению и креплению проволоки в бунтах ?  Какие основные требования по размещению и креплению грузов в мягкой таре ?  Какие основные требования по размещению и креплению отдельных мест груза ?  Какие основные требования по размещению и креплению непакетированных листовых изделий ?  Какие основные требования по размещению и креплению шин и колес (шин с дисками) ? |  |
|  | Глава 12. Размещение и крепление автопоездов, автомобилей, полуприцепов, прицепов, тягачей, съемных автомобильных кузовов.  1. Общие положения | Какой порядок действий по подготовке автопоездов, автомобилей, полуприцепов, прицепов, тягачей к перевозке после их погрузки в вагоны ?  Как должны быть размещены автопоезда, автомобили, полуприцепы, прицепы, тягачи на платформе ? |  |
|  | Глава 12. Размещение и крепление автопоездов, автомобилей, полуприцепов, прицепов, тягачей, съемных автомобильных кузовов.  2. Размещение и крепление автопоездов, автомобилей, полуприцепов, прицепов, тягачей на платформах модели 13-9961 | Какие основные требования по размещению и креплению автопоездов, автомобилей, полуприцепов, прицепов, тягачей на платформах модели 13-9961 ? |  |
|  | Глава 12. Размещение и крепление автопоездов, автомобилей, полуприцепов, прицепов, тягачей, съемных автомобильных кузовов.  3. Размещение и крепление автопоездов, автомобилей, прицепов, тягачей на платформах моделей  13-4095, 13-9004М | Какие основные требования по размещению и креплению автопоездов, автомобилей, прицепов, тягачей на платформах моделей 13-4095, 13-9004М ? |  |
|  | Глава 12. Размещение и крепление автопоездов, автомобилей, полуприцепов, прицепов, тягачей, съемных автомобильных кузовов.  4. Размещение и крепление съемных автомобильных кузовов на платформе модели 13-4095 | Какие основные требования по размещению и креплению съемных автомобильных кузовов на платформе модели 13-4095 ? |  |
|  | Глава 13. Размещение грузов мелких фракций, перевозимых насыпью и навалом на открытом подвижном составе.  1. Общие положения | Что устанавливает глава 13 Правил погрузки грузов ? |  |
|  | Глава 13. Размещение грузов мелких фракций, перевозимых насыпью и навалом на открытом подвижном составе.  2. Подготовка вагона к погрузке | Какие требования по подготовке вагона к погрузке ? |  |
|  | Глава 13. Размещение грузов мелких фракций, перевозимых насыпью и навалом на открытом подвижном составе.  3. Размещение груза в вагоне | Какие основные требования по размещению грузов мелких фракций, перевозимых насыпью и навалом на открытом подвижном составе ? |  |
|  | Глава 13. Размещение грузов мелких фракций, перевозимых насыпью и навалом на открытом подвижном составе.  4. Защита груза от выдувания | Какие требования по защите груза от выдувания ? |  |
|  | Глава 13. Размещение грузов мелких фракций, перевозимых насыпью и навалом на открытом подвижном составе.  5. Применение вагонных вкладышей | Какие требования по применению вагонных вкладышей ? |  |
|  | Глава 13. Размещение грузов мелких фракций, перевозимых насыпью и навалом на открытом подвижном составе.  6. Размещение и крепление мелких неупакованных изделий | Какие основные требования по размещению и креплению мелких неупакованных  изделий ? |  |
|  | Глава 14. Размещение блоков камня, перевозимых на открытом подвижном составе | Какие основные требования по размещению блоков камня, перевозимых на открытом подвижном составе ? |  |
|  | Глава 15. Размещение и крепление грузов в контейнерах.  1. Общие положения | Что устанавливает глава 15 Правил погрузки грузов ? |  |
|  | Глава 15. Размещение и крепление грузов в контейнерах.  2. Требования к размещению и креплению грузов в крупнотоннажных контейнерах | Какие основные требования по размещению и креплению грузов в крупнотоннажных контейнерах ? |  |
|  | Глава 15. Размещение и крепление грузов в контейнерах.  3. Размещение и крепление грузов в таре | Какие основные требования по размещению и креплению грузов в таре в крупнотоннажных контейнерах ? |  |
|  | Глава 15. Размещение и крепление грузов в контейнерах.  5. Размещение и крепление отдельных мест груза | Какие основные требования по размещению и креплению отдельных мест груза в контейнерах ? |  |
| Приложение 6 к Соглашению между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о прямом международном сообщении от 28.04.2015.  Накладная | 1. Общие положения | Что может быть оформлено одной накладной ?  На каком языке заполняется накладная ? |  |
|  | 2. Структура накладной | Из каких листов состоит накладная и какое их предназначение ?  Какой порядок внесения исправлений в накладную ?  Как заполняются графы накладной при недостатке места для внесения данных ?  Каким образом прикладываются сопроводительные документы к накладной ? |  |
|  | 3. Пояснения по заполнению накладной | Какие сведения указываются в графе:  «Заявления отправителя» ?  «Наименование груза» ?  «Способ определения массы» ?  «Отметки перевозчика» ? |  |
|  | 5. Отметки, вносимые в накладную при перегрузке груза в пути следования при технической неисправности вагона | Какие отметки вносятся в накладную при перегрузке груза в пути следования при технической неисправности вагона ? |  |
| Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств-участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, утвержденная на [30-м заседании](consultantplus://offline/ref=67E0884560C01881151888D15641394FFDBAF8759D4FAF7C601265C2241B1A1A0D5AE8ACE5948F99C7S4y4I) Совета по  железнодорожному транспорту  государств-участников Содружества  19 октября 2001 г. № ДЧ-1835 | Глава 1.  Габариты погрузки. Негабаритные грузы. Классификация негабаритных грузов | Какой груз является негабаритным ?  Что такое геометрический вынос груза или подвижного состава ?  Какие зоны негабаритности бывают и на каких высотах от УГР они расположены ?  Какие степени негабаритности грузов установлены в основных зонах ?  В каких случаях определяется расчетная негабаритность ?  Какие грузы являются сверхнегабаритными ?  Что означает индекс негабаритности ? | Груз, включая упаковку и крепление, является негабаритным, если он при размещении на открытом подвижном составе, находящемся на прямом горизонтальном участке пути и при совмещении продольной вертикальной плоскости симметрии вагона с осью железнодорожного пути, превышает очертание основного габарита погрузки, или его геометрические выносы в кривых за пределы основногогабарита 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.  В зависимости от высоты от уровня головок рельсов, на которой груз выходит за габарит погрузки установлены 3 основные зоны негабаритности грузов:  - в зоне нижней негабаритности – на высоте 480 до 1229 мм при расстоянии от оси пути 1626 – 1760 мм и на высоте от 1230 до 1399 мм – при расстоянии 1626-2240 мм (шесть степеней);  - в зоне боковой негабаритности – на высоте от 1400 до 4000 мм (включительно)( шесть степеней);  - в зоне верхнейнегабаритности – на высоте от 4001 до 5300 мм (три степени).  В зависимости от величины выхода негабаритных грузов за очертание основного габарита погрузки (рис. 1) в указанных в п. 1.6 основных зонах установлены следующие степени негабаритности грузов:  \*) Расчетный вагон – вагон с длиной рамы 24 м и базой 17 м  - в зоне нижней негабаритности – шесть степеней;  - в зоне боковой негабаритности – шесть степеней;  - в зоне верхнейнегабаритности – три степени.  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 с опиранием на один вагон, когда величина отношения длины груза к базе подвижного состава составляет более 1,41;  - перевозимых на сцепах платформ с опиранием на два вагона;  - перевозимых на вагонах (транспортерах) с базой 17 м и более.  Груз, размеры которого в погруженном состоянии превышают предельное очертание зон негабаритности, а также очертание основного габаритапогрузки в нижней зоне (ниже 480 мм от УГР) и в верхней зоне (выше 5300 мм от УГР), называется сверхнегабаритным.  Для указания в перевозочных документах введен понятие индекс негабаритности, который состоит из 5 знаков   1. Всегда буква Н (негабаритность)   2- степень нижней негабаритности – значение от 1 до 6 - шесть степеней;  3 - степень боковой негабаритности – значение от 1 до 6 - шесть степеней;  4 – степень верхнейнегабаритности – значение от 1 до 3 - три степени.  5 – вертикальная сверхнегабаритность – значение 8 |
|  | Глава 2.  Порядок согласования и организации перевозок негабаритных и тяжеловесных грузов | В чем заключаются этапы согласования перевозки негабаритных грузов ?  Какой порядок выдачи разрешений на погрузку негабаритных грузов ?  Какой порядок проверки размещения и крепления негабаритных и тяжеловесных грузов ?  Какой порядок разрешения на отправление и пропуск негабаритных и тяжеловесных грузов ? | Предусматривается 3 этапа:  Первый этап - предварительное согласование возможности, способа и условий перевозки грузов на основе представленной грузоотправителем или проектной организацией заявки с приложением необходимых материалов.  Второй этап - согласование 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 в межгосударственном сообщении грузов больших степеней негабаритности и сверхнегабаритных на платформах и в полувагонах (грузов которые должны следовать по согласованным с железными дорогами маршрутам), а также всех грузов, перевозимых на специальном подвижном составе - транспортерах, которое выполняет Отдел специальных перевозок Департамента управления перевозками ОАО "РЖД" (далее - Отдел специальных перевозок - условное наименование - ЦДВ ОАО «РЖД»).  Разрешение на погрузку  2.7.1 Разрешение на погрузку негабаритных и тяжеловесных грузов на конкретные станции назначения при перевозке в межгосударственном сообщении дается:  2.7.1.1. Департаментом управления перевозками ОАО "РЖД" (далее - Отдел специальных перевозок - условное наименование - ЦДВ ОАО «РЖД») в адрес железной дороги и станции погрузки:  - для всех грузов (габаритных и негабаритных) на транспортерах, имеющих 12 и более осей (в т.ч. на транспортерах сцепного типа г/п 120 т и с двумя промежуточными платформами.)  - для грузов, имеющих негабаритность нижнюю 4-6-й, боковую 5-6-й степеней и сверхнегабаритных на платформах, в полувагонах, на 4-8-осных транспортерах, а также на транспортерах сцепного типа грузоподъемностью 120 т. с одной промежуточной платформой.  2.7.1.2. 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, перевозимых на платформах и в полувагонах, а также негабаритных грузов указанных степеней и габаритных на 4-8-осных транспортерах и на транспортерах сцепного типа грузоподъемностью 120 т. с одной промежуточной платформой.  При этом, кроме ограничений, предусмотренных Приложением 21 настоящей Инструкции, необходимо учитывать также следующее:  - разрешение на погрузку грузов, перевозимых на транспортерах, дается только при наличии исправных транспортеров соответствующего типа и грузоподъемности;  - разрешение на погрузку грузов, имеющих негабаритность нижнюю 3-й степени, назначением на Октябрьскую, Московскую, Юго-Западную железные дороги или следованием транзитом через них, грузов, имеющих негабаритность нижнюю 2-3-й, боковую 1-4-й, верхнюю 1-3-й степеней назначением на Северо-Кавказскую железную дорогу и всех указанных выше негабаритных грузов, а также габаритных на транспортерах на Грузинскую железную дорогу или транзитом через нее, дается только после согласования с Отделами специальных перевозок (ДВ) этих дорог.  2.7.1.3. Разрешение на погрузку негабаритных и тяжеловесных грузов при перевозке между граничащими железнодорожными администрациями (соседские перевозки) может даваться железнодорожными администрациями самостоятельно по взаимной договоренности между ними независимо от степени негабаритности, грузоподъемности и количества осей транспортеров.  2.7.1.4. При приеме к перевозке грузов на транспортерах на экспорт через порты с перевалкой на морской или речной транспорт начальник станции должен руководствоваться разрешением на погрузку, полученным от Департамента управления перевозками ОАО «РЖД» (Отдела специальных перевозок) или своей железнодорожной администрации, и согласованной заявкой на перевозкугрузов на экспорт, направляемой в адрес станции железнодорожной администрацией.  **Порядок проверки размещения и крепления негабаритных и тяжеловесных грузов**  2.9.1.Для проверки соответствия фактического размещения и крепления негабаритных грузов согласованным чертежам (кроме грузов погруженных на сочлененные транспортеры) при перевозке грузов комиссия в составе:  2.9.1.1 На станциях внеклассных, 1 и 2 классов – начальника станции или его заместителя (председатель) и представителей пункта технического обслуживания вагонов и дистанции пути.  2.9.1.2 На всех остальных станциях: старшего коммерческого ревизора или назначенного приказом начальника дороги коммерческого ревизора либо другого компетентного лица (председатель), начальника станции и представителей пункта технического обслуживания вагонов и дистанции пути.  2.9.1.3. При систематической погрузке негабаритных и тяжеловесных грузов на станции 3 класса председателем комиссии по проверке правильности их погрузки приказом начальника дороги может быть назначен начальник станции.  2.9.1.4.  Пункт 2.9.2 дополнить абзацем в редакции:  Станция отправления должна сделать в накладной СМГС в графе «Наименование груза» отметку «Негабаритный груз» и указать индекс негабаритности.  Пункт 2.9.3.1 изложить в редакции:  2.9.3.1. В адрес Департамента управления перевозками ОАО "РЖД" (Отдела специальных перевозок), железнодорожной администрации и железной дороги для грузов, имеющих негабаритность нижнюю 4-6-й, боковую 5-6-й степеней и сверхнегабаритных, а также грузов меньших степеней негабаритности и габаритных на транспортерах, имеющих 16 и более осей, включая транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120 т (типы 3960, 3961) с двумя промежуточными платформами **(**тип 3981**).**  Пункт 2.9.3.2 изложить в редакции:  2.9.3.2. В адрес железнодорожной администрации и железной дороги - для негабаритных грузов на платформах, в полувагонах, на 4-8-осных транспортерах и транспортерахсцепного типа грузоподъемностью 120 т с одной промежуточной платформой, негабаритности нижней 3-й, боковой 4-й, верхней 3-й степеней, а также грузов меньших степеней негабаритности и габаритных на транспортерах, имеющих 12 осей (кроме транспортеров сцепного типа грузоподъемностью 120 т с одной промежуточной платформой). |
| Регламент многоступенчатого контроля по обеспечению безопасности движения при приеме груза и порожних вагонов к перевозке, в пути следования и при выдаче груза, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 28.11.2017 № 2451р |  | Какой порядок контроля при приеме Заявки на перевозку грузов ?  Какой порядок контроля оформления перевозочных документов перед приемом грузов, порожних вагонов к перевозке ?  Какой порядок контроля за соблюдением грузоотправителями требований Технических условий, правил перевозок грузов при приеме груза к перевозке ?  Какой порядок контроля соответствия представленных перевозочных документов требованиям, установленным правилам перевозок грузов и Технических условий ?  Какой порядок контроля за состоянием размещения и крепления грузов в вагонах в пути следования ?  Какой порядок проверки устранения коммерческих неисправностей грузов ?  Какой порядок проведения коммерческого осмотра по прибытию вагонов и контейнеров на станцию назначения ?  Какой порядок контроля при раскредитовании перевозочных документов ? |  |
| Инструкция по эксплуатации и техническому обслуживанию систем коммерческого осмотра вагонов в поездах, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 11.04.2011 № 697/р |  | Кем назначается приемочная комиссия по приему оборудования системы в постоянную эксплуатацию ?  Что входит в комплекс системы АСКО ПВ ?  Автоматический контроль каких габаритов погрузки обеспечивает система АСКО ПВ ?  С какими автоматизированными системами ОАО «РЖД» взаимодействует программное обеспечение АСКО ПВ (ПО «Видеоинспектор») ?  Какие факторы должны учитываться при выборе места установки АСКО ПВ ?  Какая мощность энергопотребления напольного оборудования и в помещении оператора системы АСКО ПВ ?  Что в обязательном порядке указывается в акте выбора места АСКО ПВ ?  Кем создается комиссия по выбору места установки АСКО ПВ и кто входит в ее состав (в обязательном порядке и по согласованию)?  Кто утверждает технические условия на установку АСКО ПВ ?  В каких случаях система не может быть установлена ?  В каком случае система АСКО ПВ не может быть установлена на электрифицированных участках железных дорог ?  Минимальное расстояние от места установки несущей конструкции АСКО ПВ до ближайшего стрелочного перевода ?  Минимальная площадь служебного помещения, используемого для размещения технологических стоек, электрических шкафов, мебели и средств вычислительной техники 1-й системы АСКО ПВ ?  К какой категории потребления относится электроснабжение средств вычислительной техники и оборудования сетей передачи данных, размещенных в помещении оператора АСКО ПВ ?  Кто несет ответственность за содержание АСКО ПВ в исправном состоянии ?  С какого момента оборудование АСКО ПВ принимается организацией-поставщиком на гарантийное обслуживание ?  Какие журналы ведутся на станции с момента приема АСКО ПВ в эксплуатацию и кто из работников станции является ответственным за их наличие и содержание ?  Периодичность обследования состояния опор, включая их подземную часть, и фундаментов несущей конструкции АСКО ПВ ?  У кого из работников станции должен хранится комплект ЗИПа АСКО ПВ ?  Кто из работников станции подписывает, а кто оформляет и отправляет заявку на ремонт системы АСКО ПВ ?  Сколько лет составляет срок службы системы ?  Что достигается при проведении капитального ремонта системы АСКО ПВ ?  Периодичность проведения капитального ремонта ?  Какая отметка делается оператором АСКО ПВ в журнале учета отказов и ремонта системы в случае отсутствия неисправностей в течение рабочей смены ? |  |
| [Инструкция](#Par24) по эксплуатации, метрологическому обслуживанию и ремонту вагонных, автомобильных, товарных весов и весоповерочного оборудования ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 28.08.2012 № 1706/р |  | Что такое аккредитация на право поверки средств измерений ?  Кто проводит поверку весов, принадлежащих подразделениям ОАО «РЖД» ?  Чем удостоверяются результаты поверки весов ?  Кем определяется расстояние расположения программно-технологического комплекса весов от весовой платформы ?  С какими автоматизированными системами ОАО «РЖД» взаимодействует программное обеспечение АСКО ПВ ?  Кто и когда оформляет технический паспорт весов (учетной формы МПУ-11) ?  Кто выполняет запись в паспорте вагонных весов если работы по текущему, капитальному и среднему ремонту производились силами подрядной организацией ?  Кто имеет право вносить записи о выявленных неисправностях весовых и подходных путей, фундаментов и будок, о неправильной эксплуатации весов в технический паспорт учетной формы МПУ-11 ?  Кто должен быть ознакомлен содержанием записей внесенных в технический паспорт учетной формы МПУ-11 ?  Представитель какой организации является ответственной за создание комиссии по выбору места установки весов ?  Чем должно быть оборудовано место установки тензометрических весов, имеющих ниши ГПУ ?  Какая организация является ответственной за техническое состояние, внешний вид, а также организовывает и контролирует работы по МО, РТО и ремонту весов ?  Какие операции выполняет ответственное за взвешивание лицо перед началом работы на вагонных весах ?  Как должен проходить по вагонным весам, взвешиваемый в движении, железнодорожный подвижной состав ?  На кого возлагается осуществление контроля за текущим состоянием весов в процессе их эксплуатации ?  Каким образом начальник станции или руководитель эксплуатирующей весы организации обязан уведомить балансодержателя весов об их неисправности ?  Периодичность проведения регламентированного технического обслуживания ?  Периодичность проведения метрологического обслуживания ?  После проведения каких видов ремонта производится регулировка (настройка) весов с последующей поверкой ? |  |
| Рекомендация. Государственная система обеспечения единства измерений. Масса грузов, перевозимых железнодорожным транспортом. Измерения и учет массы груза при взаиморасчетах между грузоотправителем и грузополучателем, утвержденная ФГУП «ВНИИМС» 30.05.2008  № МИ 3115-2008. |  | Что такое погрешность измерений и предельная погрешность измерений ?  Что такое недостача массы груза ?  Что является нормой естественной убыли и кто ее разрабатывает и утверждает ?  В какой графе накладной указывают тип весов и их предельную погрешность ?  Массу каких грузов не допускается определять расчетным путем ?  В каком случае допускается взвешивание цистерн (погруженных жидкими грузами) на вагонных весах в движении ?  Что указывает грузоотправитель в накладной под наименованием груза при определении массы груза расчетным путем ?  В соответствии с Правилами выдачи грузов на железнодорожном транспорте какие единицы тарно-штучных грузов подвергаются обязательной проверке ?  На какой станции (отправления, промежуточная, назначения) может быть проведена контрольная перевеска ?  На какой станции (отправления, промежуточная, назначения) допускают применение нормы естественной убыли при проведении контрольной перевески ? |  |
| Типовая должностная инструкция приемосдатчика груза и багажа ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 15.02.2005 № 198/р |  | Обязанности приемосдатчика груза и багажа при приеме дежурства ?  Обязанности приемосдатчика груза и багажа при сдаче дежурства ?  В книге какой формы отражаются сведения о техническом и коммерческом состоянии вагона ?  В какой графе книги формы ВУ-14 указываются данные о свидетельстве о технической исправности вагона ?  Работник вагонного хозяйства, проводивший технический осмотр вагонов, обязан поставить роспись напротив каждого номера вагона или группы вагонов ?  Памятка подачи/уборки должна оформляться на группу вагонов или на каждый вагон отдельно ?  Назовите полное название грузовой операции ИПГ ?  Назовите полное название грузовой операции ДПГ ?  Назовите полное название грузовой операции ИБР ?  Назовите полное название грузовой операции БОП ?  Время на приемо-сдаточную операцию определяется в зависимости от числа вагонов в передаче из расчета 1 мин. на вагон, но не более …… (скольки) мин. ?  Когда должна быть подписана Памятка формы ГУ-45 и ГУ-45 ВЦ ?  Что необходимо сделать в случае отсутствия возможности перенесения подписей, подтверждающих время подачи вагонов из первично оформленной Памятки (ф. ГУ-45) ?  В каком случае допускается подача грузоотправителю под погрузку порожних неочищенных вагонов (контейнеров), вагонов с открытыми люками, дверями, неснятыми приспособлениями для крепления грузов, и что в данном случае составляется ?  В каком случае приемосдатчик груза и багажа станции имеет право оформлять акт формы ВУ-25М о повреждении вагона ?  Какими документами определяется порядок подачи уведомлений об окончании грузовых операций ?  В книге какой формы производится регистрация уведомлений об окончании грузовых операций ?  Что оформляется приемосдатчиком груза и багажа для завершения приема груза к перевозке ?  Сколько экземпляров вагонного листа оформляется при перевозках во внутригосударственном и международном сообщениях ?  Какая отметка проставляется в нижней части вагонного листа при размещении крепления грузов в соответствии с ТУ ?  В каком случае приемосдатчику груза и багажа станции разрешено выполнять грузовые операции с опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами) ?  Чем должны быть снабжены приемосдатчики, занятые на работе с опасными грузами ?  Требования должен соблюдать приемосдатчик при погрузке и выгрузке контейнеров ?  Является ли организация хранения грузов и учета его на местах общего пользования одной из основных функций приемосдатчика ? |  |
| Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, утвержденные МПС СССР, Министерством морского флота СССР и Министерством речного флота РСФСР 17/24 апреля 1956 г. |  | Какие грузы не принимаются к перевозке в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении ?  За сколько дней до начала недели составляется календарный план подачи судов и предъявления грузов к перевозке и кому рассылается ?  Не позднее какого числа предпланового месяца календарный план подачи судов и предъявления грузов к перевозке направляется пароходствам и дорогам отправления и перевалки ?  В течение скольких дней грузы, следовавшие в прямом смешанном (железнодорожно-водном сообщении по водным путям и оставшиеся в портах (на пристанях) после закрытия навигации, должны быть погружены портом (пристанью) в вагоны и отправлены железной дорогой по назначению ?  В каких случаях зазимовавший груз хранится пароходством бесплатно до открытия навигации ?  Какие тарные и штучные грузы не будут приняты к перевозке в пунктах перевалки ?  Какая из сторон несет ответственность за простой вагонов, возникший в результате необходимости проведения работы по маркировке груза в процессе его передачи ?  Что сообщает станция перевалки груза не позднее чем за 10 ч до его прибытия в порт (пристани) перевалки при подходе маршрутов и укрупненных групп вагонов ?  Какая из сторон (сдающей, принимающей) в случае необходимости упаковывает вскрытые грузовые места своими средствами ?  Имеет ли право принимающая сторона отказаться от приема переупакованных грузов или грузов, тара которых подвергалась ремонту в пункте перевалки ?  Кем производится снятие пломб с груженых вагонов, подаваемых в порты (на пристани) под выгрузку, а также пломбирование вагонов, загруженных в портах (на пристанях) грузами, перевозимыми в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении ?  Что составляет станция назначения при обнаружении разницы в количестве груза, фактически выданного получателю, против указанного в повагонной накладной ?  Сколько экземпляров описи домашних вещей составляется на каждый контейнер и кем они удостоверяются ?  В каком случае не допускается перевозка в универсальных контейнерах взрывчатых, легковоспламеняющихся, едких, ядовитых, зловонных грузов и грузов, сильно загрязняющих стены и пол контейнера, требующих после выгрузки дезинфекции или промывки контейнера, а также тяжеловесных грузов ?  На кого возлагается вся ответственность за порчу и поломку предметов, уложенных в контейнер, а также за повреждение или поломку самого контейнера, если таковые произошли в результате перемещения грузов внутри контейнера ? |  |
| Наставление по перевозкам войск железнодорожным, морским, речным  и воздушным транспортом (Приложения № 6, 15), введенные в действие приказом Министерства обороны СССР от 06.06.1983 № 180. |  | Какие требования к подвижному составу, подаваемому под погрузку воинской техники ?  В соответствии с каким нормативным документом осуществляется размещение и крепление воинской техники, перевозимой в составе воинских эшелонов, а также транспортов, следующих под охраной воинских караулов ?  Каким образом закрепляются башни танков, самоходных артиллерийских орудий и т.п. ?  Какая отметка делается в накладной по окончании погрузки ?  Какой порядок приведения вагонов в транспортное положение ?  Как предъявляется к перевозке воинская техника, имеющая негабаритность 1-2 степеней боковой и нижней, 1-3 верхней ?  Какая допускается разница загрузки тележек вагона ?  Какие требования к материалам и приспособлениям для размещения и крепления  техники ?  Какой порядок закрепления на платформах военных гусеничных машин ?  Какой порядок закрепления на платформах колесных машин, установленных горизонтально ? |  |
| Порядок учета и расследования допущенных нарушений (инцидентов) при перевозке опасных грузов, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 15.07.2016 № 1435р |  | Что такое инцидент при перевозке опасных грузов ?  Что такое объект удержания ?  Каким образом классифицируются инциденты при перевозке опасных грузов ?  Какой порядок оформления инцидентов ?  Какой порядок учета инцидентов в единой базе данных ?  Какой порядок расследования инцидентов при перевозке опасных грузов ?  Как производится уведомление виновных предприятий о произошедшем инциденте ?  Каким образом производится возмещение убытков и затрат, понесенных в связи с ликвидацией инцидента ? | Инцидент при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом - это случай допущенного нарушения условий и требований безопасности при перевозке опасных грузов, связанный с просыпанием (проливом или парением), задымлением, вызванным непосредственным воздействием на груз или объект удержания, неисправностью или нарушением целостности конструкции объекта удержания, не имеющий последствий, указанных в [Положении](consultantplus://offline/ref=C963083CD631ED3E2144DC39E3D3F4E1ABE9D063FC58E4A8BEC10CB11919AD18AA2DED4B9E75B09CB5A8D1E1D640715C9D6E86F0AF2166DEW7PFG) о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденном приказом Минтранса России от 18.12.2014 N 344 (далее - инцидент).  Объект удержания при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом - это кузов (котел) железнодорожного подвижного состава, универсальный (УК) или специализированный контейнер (СК), или переносная цистерна (ПЦ), контейнер-цистерна (КЦ), тара и упаковка, применяемые при перевозке (транспортировке) опасных грузов в соответствии с требованиями [Правил](consultantplus://offline/ref=C963083CD631ED3E2144DC39E3D3F4E1AAE1D264FA5DE4A8BEC10CB11919AD18B82DB5479F7CAE9DB5BD87B093W1PCG) перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных на 15 заседании Совета по железнодорожному транспорту 05.04.1996; [ГОСТ 19433-88](consultantplus://offline/ref=C963083CD631ED3E2144C32CE6D3F4E1AFE0D560F60AB3AAEF9402B41149F708BC64E1438075B283B5A384WBP9G) "Грузы опасные. Классификация и маркировка", [ГОСТ 26319-84](consultantplus://offline/ref=C963083CD631ED3E2144C32CE6D3F4E1A9E8D16AFC57B9A2B69800B31E16F21DAD3CED4B976BB09FA9A185B1W9PBG) "Грузы опасные. Упаковка" (далее - объект удержания).  Классификация инцидентов имеет четырехуровневую иерархическую систему с серийно-порядковым кодированием. Структура кода:  XX - XX - XX - XXX  -- -- -- ---  │ │ │ │ вид неисправности  │ │ │ └──────────────────  │ │ │ категория неисправности, приведшей к инциденту  │ │ └───────────────────────────────────────────────  │ │ объект удержания  │ └─────────────────  │ вид инцидента  └──────────────  Приказом заместителя начальника железной дороги по территориальному управлению (далее - НЗТер) назначается ответственный ревизор по безопасности движения (по территориальному управлению) за учет инцидентов при перевозке опасных грузов по территориальному управлению (далее - ответственный ревизор).  2. Приказом НЗТер назначаются уполномоченные работники территориального управления по ведению дел по расследованию инцидентов при перевозке опасных грузов, которые наделяются полномочиями ответственного ревизора в части предоставления им данных из автоматизированных систем, приведенных в [пункте 2.5](#Par54) настоящего Временного порядка.  3. Расследование инцидента производится комиссией, назначаемой НЗТер или (в случае отсутствия территориальных управлений в составе железной дороги) первым заместителем начальника железной дороги, с привлечением подразделений функциональных филиалов, определенных в соответствии с [приложением N 4](#Par102) к Методике.  4. По факту оформления акта общей формы, удостоверяющего наступление инцидента, приемосдатчик (приемщик поездов или иной работник станции) оповещает об инциденте уполномоченного работника территориального управления.  5. На основании поступившего сообщения уполномоченный работник территориального управления открывает дело (бумажное или электронное) о допущенном нарушении (инциденте) при перевозке опасного груза (далее - Дело). Наполнение Дела материалами, необходимыми для проведения расследования, уполномоченный работник территориального управления осуществляет с учетом наличия затребованных у причастных структурных подразделений следующих данных:  - маршрут следования вагона (вагонов) (по данным АСОУП) - ДС, АФТОМ;  - маршрут следования контейнера (по данным ЕАСАПР М) - АФТОМ;  - сведения о вагоне (по данным АБД ТВ при наличии ДС) - АФТОМ;  - сведения о контейнере (по данным АБД ПК) - АФТОМ;  - сведения о первичных документах (при их наличии):  - перевозочный документ (по данным АС ЭТРАН) - АФТОМ;  - вагонный лист (по данным АС ЭТРАН) - АФТОМ;  - акт общей формы [(ГУ-23)](consultantplus://offline/ref=C963083CD631ED3E2144DC39E3D3F4E1A9EBD160FE55E4A8BEC10CB11919AD18AA2DED4B9E75B29CB5A8D1E1D640715C9D6E86F0AF2166DEW7PFG) (по данным ЕАСАПР М) - АФТОМ;  - коммерческий акт [(ГУ-22)](consultantplus://offline/ref=C963083CD631ED3E2144DC39E3D3F4E1A9EBD160FE55E4A8BEC10CB11919AD18AA2DED4B9E75B194B7A8D1E1D640715C9D6E86F0AF2166DEW7PFG) (по данным ЕАСАПР М) - АФТОМ;  - уведомление на ремонт грузового вагона (ВУ-23 ЭТД) (по данным АС ЭТД) - ВЧДЭ;  - акт о повреждении вагона [(ВУ-25)](consultantplus://offline/ref=C963083CD631ED3E2144DC39E3D3F4E1A9EBD160FE55E4A8BEC10CB11919AD18AA2DED4B9E75B29FB1A8D1E1D640715C9D6E86F0AF2166DEW7PFG) (по данным АСКУ СВП) - ВЧДЭ;  - уведомление на ремонт неисправного контейнера (ВУ-23к) (по данным АС ЭТД) - АФТОМ;  - акт о повреждении контейнера [(ВУ-25к)](consultantplus://offline/ref=C963083CD631ED3E2144DC39E3D3F4E1A9EBD160FE55E4A8BEC10CB11919AD18AA2DED4B9E75B29EB4A8D1E1D640715C9D6E86F0AF2166DEW7PFG) (по данным АСУ станции при наличии ДС) - АФТОМ;  - акт о техническом состоянии вагона, контейнера [(ГУ-106)](consultantplus://offline/ref=C963083CD631ED3E2144DC39E3D3F4E1A9EBD160FE55E4A8BEC10CB11919AD18AA2DED4B9E75B29CB2A8D1E1D640715C9D6E86F0AF2166DEW7PFG) (по данным ЕАСАПР М) - АФТОМ;  - копия ВУ-14 МВЦ (ВУ-14М ЭТД) о годности вагона (контейнера) в техническом и коммерческом отношении с указанием номера свидетельства о техническом состоянии вагона (контейнера) для перевозки опасного груза (согласно [приложению N 2](consultantplus://offline/ref=C963083CD631ED3E2144D936E0D3F4E1ACEFD064FC57B9A2B69800B31E16F20FAD64E14A9E73B594BCF7D4F4C7187D548A7084ECB32367WDP6G) к Правилам перевозок жидких грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума и [приложению N 9](consultantplus://offline/ref=C963083CD631ED3E2144DC39E3D3F4E1AAE1D264FA5DE4A8BEC10CB11919AD18AA2DED4B9F74B29CBEA8D1E1D640715C9D6E86F0AF2166DEW7PFG) к Правилам перевозок опасных грузов по железным дорогам) - ДС.  6. Сформированную выписку по Делу уполномоченный работник территориального управления направляет ответственному ревизору, председателю комиссии по расследованию, назначаемой в соответствии с [пунктом 2.3](#Par52) настоящего Временного порядка, и в подразделение функционального филиала, определенного в соответствии с [приложением N 4](#Par102) к Методике, для проведения расследования инцидента с опасным грузом.  7. На основании полученной выписки по Делу председатель комиссии по расследованию организует работу комиссии.  8. К учету инцидент должен быть принят в течение 72 часов с момента обнаружения инцидента.  9. Учет инцидентов ведется аппаратом РБ, а также функциональными филиалами и подразделениями ОАО "РЖД", которые несут за них ответственность согласно принятому решению после проведенного расследования.  10. Инциденты до проведения расследования и установления ответственности учитываются функциональными филиалами ОАО "РЖД" согласно установленному ими порядку (оперативный учет).  5. Порядок учета инцидентов в единой базе данных  5.1. По факту обнаружения инцидента в системе ЕАСАПР М уполномоченным работником станции регистрируется информация об инциденте. После регистрации система ЕАСАПР М автоматически отправляет электронное сообщение в систему АСКМ.  5.2. На основании поступившего сообщения система АСКМ автоматически создает электронное дело (далее - Дело) и начинает подбор дополнительной информации по Делу.  Для наполнения Дела материалами система АСКМ автоматически запрашивает смежные автоматизированные системы для получения следующих данных:  сведения перевозочного документа (по данным АС ЭТРАН);  маршрут следования вагона (по данным АСОУП);  маршрут следования контейнера (по данным ЕАСАПР М);  сведения о первичных документах (при их наличии):  а) акт общей формы [(ГУ-23ВЦ)](consultantplus://offline/ref=C963083CD631ED3E2144D520E4D3F4E1ABE8D865F55AE4A8BEC10CB11919AD18AA2DED4B9E75B39DB7A8D1E1D640715C9D6E86F0AF2166DEW7PFG) (по данным ЕАСАПР М);  б) коммерческий акт [(ГУ-22)](consultantplus://offline/ref=C963083CD631ED3E2144DC39E3D3F4E1A9EBD160FE55E4A8BEC10CB11919AD18AA2DED4B9E75B195BEA8D1E1D640715C9D6E86F0AF2166DEW7PFG) (по данным ЕАСАПР М);  в) уведомление на ремонт грузового вагона (ВУ-23ЭТД) (по данным АС ЭТД);  г) акт о техническом состоянии вагона, контейнера [(ГУ-106)](consultantplus://offline/ref=C963083CD631ED3E2144DC39E3D3F4E1A9EBD160FE55E4A8BEC10CB11919AD18AA2DED4B9E75B29CB2A8D1E1D640715C9D6E86F0AF2166DEW7PFG) (по данным ЕАСАПР М);  д) сведения о вагоне (по данным АБД ПВ).  5.3. На основании зарегистрированной в ЕАСАПР М информации об инциденте уполномоченным работником станции оформляется акт общей формы.  5.4. По факту перевода акта общей формы в статус "Документ" отправляется электронное сообщение в систему АСКМ.  5.5. На основании поступившего сообщения система АСКМ присваивает ранее созданному Делу дату и номер и информирует пользователя (уполномоченного работника функциональной дирекции) о поступившем на расследование Деле посредством электронной почтовой системы ОАО "РЖД".  5.6. Сформированную выписку по Делу АСКМ предоставляет пользователю для проведения расследования инцидента с опасным грузом.  5.7. Справочные, отчетные и аналитические формы, приведенные в приложении N 3 к настоящей Методике, автоматически формируются в системе АСКМ и предоставляются для просмотра через собственный пользовательский интерфейс. Дополнительно просмотр справочных, отчетных и аналитических форм может быть реализован через интерфейс системы АС РБ. Таблица соответствия между классификационными кодами инцидентов настоящей Методики и кодами Классификатора нарушений безопасности перевозок опасных грузов на железных дорогах, утвержденного МПС России от 28.05.1999, применяемого в АС РБ, приведена в приложении N 5 к настоящей Методике.  При реализации Методики справочные, отчетные и аналитические формы могут быть изменены и дополнены.  6. Порядок расследования инцидентов при перевозке  опасных грузов  6.1. Расследованию подлежит каждый инцидент при перевозке опасных грузов. Расследование инцидента производится на станции обнаружения или на станции отцепки, в случае, если инцидент обнаружен на перегоне и отцеплен для устранения в пути следования.  Расследование проводится под руководством:  начальника железнодорожной станции - на внеклассных станциях, а также станциях 1 - 3 классов;  заместителя начальника агентства фирменного транспортного обслуживания - начальника отдела грузовой и коммерческой работы; начальника отдела коммерческой работы ТЦФТО (при отсутствии АФТО) - на станциях 4 - 5 классов.  Перечень классов станций (НСИ станций) для проведения расследования автоматически обновляется в программном обеспечении АСКМ на основании данных АС ТРА.  6.2. Расследование инцидентов производится на основании оповещений, удостоверяющих наступление инцидента с опасными грузами, автоматически формируемых системой АСКМ с учетом наличия первичных документов, зафиксированных в системе ЕАСАПР М и поступивших от других автоматизированных систем в соответствии с Классификатором первичных документов, представленном в приложении N 2 к настоящей Методике.  6.3. В ходе проведения расследования уточняется вид инцидента, категория и вид неисправности, приведшей к инциденту, а также определяется подразделение или филиал ОАО "РЖД", ответственный за расследование инцидента (далее - ответственное подразделение).  6.4. Основные структурные подразделения и филиалы ОАО "РЖД", осуществляющие контроль за качеством расследования возникшего инцидента при перевозке опасных грузов, приведены в приложении N 4 к настоящей Методике.  6.5. Оформление результатов расследования производится начальником станции обнаружения инцидента с использованием автоматизированной системы АСКМ. Доступ к системе АСКМ реализуется также через пользовательский интерфейс ЕАСАПР М.  6.6. По результатам расследования начальник станции, на которой обнаружен инцидент, подготавливает необходимые материалы о причинах инцидента и направляет их заместителю начальника железной дороги по территориальному управлению или (в случае отсутствия территориальных управлений в составе железной дороги) первому заместителю начальника железной дороги и лицу, назначенному приказом начальника железной дороги, ответственным за контроль учета инцидентов при перевозке опасных грузов по железной дороге. Материалы Дела становятся доступны в АСКМ соответствующим пользователям дорожного и сетевого уровней управления.  6.7. С момента формирования Дела и поступления его на расследование в системе АСКМ устанавливается контроль своевременности принятия инцидента к учету и формирования в системе материалов расследования.  6.8. К учету инцидент должен быть принят в течение 72 часов с момента его обнаружения.  6.9. Оперативный учет инцидентов при перевозке опасных грузов производится в соответствии с приложением N 4 к настоящей Методике, о чем АСКМ автоматически извещает уполномоченного представителя филиала или подразделения ОАО "РЖД" посредством электронной почтовой системы ОАО "РЖД".  6.10. Если по результатам расследования инцидента установлена ответственность другого филиала или подразделения ОАО "РЖД", службы или структурного подразделения функционального филиала ОАО "РЖД", то система АСКМ автоматически информирует уполномоченного представителя соответствующего филиала или подразделения ОАО "РЖД" через пользовательский интерфейс АСКМ или посредством электронной почтовой системы ОАО "РЖД" с указанием всех приложенных материалов расследования.  6.11. Корректировка отнесения ответственности, установленной по результатам расследования, может быть произведена в системе АСКМ на рабочем месте работника, назначенного приказом начальника железной дороги, ответственного за контроль учета инцидентов при перевозке опасных грузов.  6.12. Для рассмотрения спорных случаев, связанных с отнесением ответственности за возникшие инциденты при перевозке опасных грузов, устанавливается следующий порядок:  между линейными подразделениями различных структурных подразделений функциональных филиалов, находящимися территориально в одном регионе железной дороги - решение об ответственности принимается заместителем начальника железной дороги по территориальному управлению;  между линейными подразделениями одной службы или структурного подразделения функционального филиала, находящимися территориально на железной дороге (регионе железной дороги) - решение об ответственности принимается руководителем соответствующей службы/структурного подразделения функционального филиала или иным лицом, назначенным его приказом;  между линейными подразделениями различных структурных подразделений функциональных филиалов в пределах одной железной дороги или между различными структурными подразделениями функционального филиала, находящимися территориально на одной железной дороге - решение об ответственности принимается первым заместителем начальника железной дороги;  между линейными подразделениями, службами или структурными подразделениями функциональных филиалов, расположенными на различных железных дорогах, решение об ответственности принимается по согласованию первыми заместителями начальников железных дорог на основании материалов расследования, в том числе и представленных с места возникновения инцидента;  при возникновении спорной ситуации о распределении ответственности между линейными подразделениями, службами или структурными подразделениями функциональных филиалов, расположенными на различных железных дорогах, по которой согласие между первыми заместителями начальников железных дорог не достигнуто на основании материалов расследования, решение об ответственности принимается Департаментом безопасности движения ОАО "РЖД" (ЦРБ).  6.13. По результатам расследования составляется Акт расследования, копия которого направляется в аппарат заместителя главного ревизора железной дороги (по территориальному управлению) и заместителю начальника железной дороги - главному ревизору по безопасности движения, в причастную службу (дирекцию).  6.14. Акт расследования подписывается лицом, руководившим расследованием инцидента, причастными руководителями структурных подразделений, ревизором движения, коммерческим ревизором и работниками пожарного и восстановительного поезда (при его привлечении). Сформированный и подписанный Акт расследования сканируется и прикрепляется к материалам Дела в системе АСКМ.  6.15. Если проведенное расследование инцидента, учтенное в системе АСКМ, устанавливает наличие последствий, предусмотренных [приказом](consultantplus://offline/ref=C963083CD631ED3E2144DC39E3D3F4E1ABE9D063FC58E4A8BEC10CB11919AD18B82DB5479F7CAE9DB5BD87B093W1PCG) Минтранса России от 18.12.2014 N 344, то данный случай учитывается в установленном порядке в системе АС РБ, при этом в системе АСКМ уполномоченный работник функциональной дирекции закрывает Дело по причине "Не инцидент" с пометкой "Имеет последствия, предусмотренные [приказом](consultantplus://offline/ref=C963083CD631ED3E2144DC39E3D3F4E1ABE9D063FC58E4A8BEC10CB11919AD18B82DB5479F7CAE9DB5BD87B093W1PCG) Минтранса России от 18.12.2014 N 344".  6.16. Порядок взаимодействия между подразделениями и филиалами ОАО "РЖД" по возмещению расходов, связанных с устранением последствий инцидентов при перевозке опасных грузов, не предусмотренных [приказом](consultantplus://offline/ref=C963083CD631ED3E2144DC39E3D3F4E1ABE9D063FC58E4A8BEC10CB11919AD18B82DB5479F7CAE9DB5BD87B093W1PCG) Минтранса России от 18.12.2014 N 344, осуществляется в соответствии с Регламентом взаимодействия структурных подразделений и филиалов ОАО "РЖД" по возмещению расходов, связанных с устранением последствий инцидентов при перевозке опасных грузов (приложение N 6 к настоящей Методике).  Причастные подразделения не позднее трех рабочих дней после завершения расследования инцидента направляют подготовленные в соответствии с п. 11 настоящего Регламента справки о предварительном размере материальных затрат, связанных с устранением последствий инцидентов при перевозке опасных грузов, с подтверждающими их документами в адрес ответственного подразделения.  Ответственный руководитель службы экономики и финансов железной дороги по месту обнаружения инцидента на основании полученных справок о предварительном размере материальных затрат с подтверждающими их документами в течение десяти календарных дней обеспечивает проверку расчета размера материальных затрат, оформляет по форме приложения N 4 к настоящему Регламенту Справку (итоговую) о размере материальных затрат, понесенных вследствие инцидентов, и направляет (возвращает) ее в адрес ответственного подразделения для организации претензионно-исковой работы. |