

**MAGYARORSZÁG KORMÁNYA**

**T/7905. számú**

**törvényjavaslat**

**a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SzMGSz)  
és Mellékletei 2011. évi módosításainak és kiegészítéseinek kihirdetéséről**

**Előadó: Németh Lászlóné  
nemzeti fejlesztési miniszter**

**Budapest, 2012. július**

## 2012. évi ... törvény

### **a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SzMGSz) és Mellékletei 2011. évi módosításainak és kiegészítéseinek kihirdetéséről**

*(A Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SzMGSz) és Mellékletei 2011. évi módosításai és kiegészítései Magyarország vonatkozásában 2011. július 1-jén léptek nemzetközi jogilag hatályba.)*

#### 1. §

Az Országgyűlés a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SzMGSz) és Mellékletei módosításokkal és kiegészítésekkel egységes szerkezetben történő kihirdetéséről szóló 2011. évi XXXVII. törvénnyel kihirdetett Megállapodás (a továbbiakban: SzMGSz), valamint 2-3., 5-6., 10., 12.6., 13.2. és 22. számú mellékletei, valamint 14. számú mellékletének módosult rendelkezései 2011. július 1-jétől hatályos szövegét e törvénnyel kihirdeti.

#### 2. §

(1) Az SzMGSz hiteles orosz nyelvű szövegét és annak hivatalos magyar nyelvű fordítását e törvény 1. melléklete tartalmazza.

(2) Az SzMGSz 2. számú mellékletének hiteles orosz nyelvű szövegét és annak hivatalos magyar nyelvű fordítását e törvény 2. melléklete tartalmazza.

(3) Az SzMGSz 3. számú mellékletének hiteles orosz nyelvű szövegét és annak hivatalos magyar nyelvű fordítását e törvény 3. melléklete tartalmazza.

(4) Az SzMGSz 5. számú mellékletének hiteles orosz nyelvű szövegét és annak hivatalos magyar nyelvű fordítását e törvény 4. melléklete tartalmazza.

(5) Az SzMGSz 6. számú mellékletének hiteles orosz nyelvű szövegét és annak hivatalos magyar nyelvű fordítását e törvény 5. melléklete tartalmazza.

(6) Az SzMGSz 10. számú mellékletének hiteles orosz nyelvű szövegét és annak hivatalos magyar nyelvű fordítását e törvény 6. melléklete tartalmazza.

(7) Az SzMGSz 12.6. számú mellékletének hiteles orosz nyelvű szövegét és annak hivatalos magyar nyelvű fordítását e törvény 7. melléklete tartalmazza.

(8) Az SzMGSz 13.2. számú mellékletének hiteles orosz nyelvű szövegét és annak hivatalos magyar nyelvű fordítását e törvény 8. melléklete tartalmazza.

(9) Az SzMGSz 14. számú melléklet 1. Rész, 2., 3., 5., 7. és 9. Fejezet módosításainak és kiegészítéseinek hiteles orosz nyelvű szövegét és annak hivatalos magyar nyelvű fordítását e törvény 9. melléklete tartalmazza.

(10) Az SzMGSz 14. számú melléklet 8. fejezetének hiteles orosz nyelvű szövegét és annak hivatalos magyar nyelvű fordítását e törvény 10. melléklete tartalmazza.

(11) Az SzMGSz 22. számú mellékletének hiteles orosz nyelvű szövegét és annak hivatalos magyar nyelvű fordítását e törvény 11. melléklete tartalmazza.

### **3. §**

(1) E törvény a kihirdetését követő napon lép hatályba.

(2) E törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről a közlekedésért felelős miniszter gondoskodik.

1. melléklet a 2012. évi ... törvényhez

*(Megjegyzés: Tekintettel a melléklet terjedelmére, a szöveget elektronikus úton szerepeltetjük.)*

2. melléklet a 2012. évi ... törvényhez

*(Megjegyzés: Tekintettel a melléklet terjedelmére, a szöveget elektronikus úton szerepeltetjük.)*

**Az SzMGSz 3. számú melléklete**

**„Приложение 3**

(к §§ 1, 2 и 8 статьи 5, § 2 статьи 6, § 3 статьи 23, § 6 Приложения 4, § 2 Приложения 7, Приложению 12.5, §§ 4 и 5 Приложения 21)

**ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ  
В СОПРОВОЖДЕНИИ ПРОВОДНИКОВ ОТПРАВИТЕЛЯ  
ИЛИ ПОЛУЧАТЕЛЯ**

§ 1. Настоящие Правила применяются для перевозок:

1) грузов, которые подлежат сопровождению в соответствии с §§ 1 и 2 статьи 5 СМГС, § 6 Приложения 4 к СМГС, § 2 Приложения 7 к СМГС и §§ 4 и 5 Приложения 21 к СМГС;

2) покойников, если они перевозятся в сопровождении в соответствии с § 8 статьи 5 СМГС;

3) грузов, которые не относятся к пункту 1 данного параграфа, в случае, если они сопровождаются по ходатайству отправителя. Ходатайство на такое сопровождение грузов подается отправителем в соответствии с внутренними правилами, действующими на дороге отправления.

Грузы, следующие в сопровождении проводников, мелкими отправлениями не перевозятся.

Заинтересованные железные дороги, участвующие в перевозке, могут согласовать дополнительный перечень грузов, которые подлежат сопровождению проводниками отправителя или получателя.

§ 2. Проводников грузов обязан предоставлять отправитель. Однако отправитель может договориться с получателем о том, что проводники отправителя будут сопровождать груз только до выходной пограничной станции дороги отправления, пограничной станции транзитной дороги или до входной пограничной станции дороги назначения, а сопровождение от этой станции до станции назначения будет осуществляться проводниками получателя.

На основании договоренности отправителя или получателя с экспедиторской организацией груз может перевозиться по поручению отправителя или получателя между пограничными станциями граничащих стран при проводниках экспедиторской организации или в вагонах за пломбами этой организации. О такой договоренности отправителя с экспедиторской организацией до отправления груза отправитель должен сделать в накладной соответствующую отметку согласно § 9 настоящих Правил. Если необходимость в такой договоренности отправителя или получателя с экспедиторской организацией возникает в пути следования груза, отправитель или получатель должен уведомить об этом соответствующие пограничные станции надлежащим образом. Если такое уведомление на пограничную станцию не поступало, то железная дорога должна поступить с грузом в соответствии со статьей 21 СМГС.

В качестве проводников грузов отправитель и получатель должны назначить лиц в соответствии с настоящими Правилами и внутренними правилами, действующими на дороге отправления и соответственно на дороге назначения.

Для сопровождения каждого вагона с грузом допускается не более двух проводников. Однако железная дорога может потребовать более двух проводников на каждый вагон, в частности, при перевозках маршрутных поездов и групп вагонов с грузами, которые подлежат сопровождению.

§ 3. В качестве проводников должны быть предоставлены только такие лица, которые могут полностью обеспечить выполнение определенного рода работы по сопровождению груза и которые могут, в частности, надлежащим образом осуществлять надзор, обслуживание, присмотр или уход за сопровождаемым ими грузом, а также своевременно предотвращать или отражать опасность, исходящую от данного груза или угрожающую ему.

Отправитель и получатель обязаны:

1) проинструктировать таким образом предоставляемых ими проводников о их задачах, обязанностях и правах при сопровождении груза, а также о их поведении в пути следования, чтобы они в полной мере справлялись со своей работой и соблюдали порядок, дисциплину и безопасность;

2) обеспечить проводникам все условия для сопровождения грузов и снабдить их средствами, материалами и инструментами, необходимыми для выполнения их работы;

3) обеспечить проводников документами, необходимыми для переезда через государственные границы.

§ 4. Отправитель вправе уполномочить предоставленного им проводника соблюдать обязанности и осуществлять права отправителя, вытекающие из договора перевозки, на случаи препятствий к перевозке и выдаче груза.

§ 5. Проводники подчиняются таможенным, паспортным, железнодорожным и другим правилам стран, железные дороги которых участвуют в перевозке.

§ 6. Каждому проводнику оформляется железной дорогой удостоверение по форме Приложения 3.1 к СМГС, предоставляющее право на сопровождение груза. Оформляющая удостоверение железная дорога может внести в эту форму удостоверения дополнительные данные, касающиеся проводника, в соответствии с внутренними правилами, действующими на этой дороге.

Печатание и заполнение удостоверения производится с применением языков в соответствии с § 2 статьи 7 СМГС.

Заявление на получение удостоверения подается:

- отправителем на станцию отправления;

- получателем или уполномоченным им лицом на ту станцию, на которой

предоставляемые им проводники берут на себя сопровождение груза, в соответствии с внутренними правилами, действующими на данной дороге.

Выдача удостоверения проводнику осуществляется в соответствии с внутренними правилами, действующими на дороге, оформляющей удостоверение. Удостоверение должно быть подписано проводником. Его подпись подтверждает, что он ознакомлен отправителем или получателем с задачами, обязанностями и правами проводника по сопровождению груза.

Проводник должен постоянно иметь при себе в пути следования удостоверение и предъявлять его по требованию.

Удостоверение возвращается проводником железной дороге на той станции, на которой заканчивается сопровождение груза.

§ 7. Вагоны, контейнеры и автопоезда с грузами, перевозимыми в сопровождении проводников, предоставляемых отправителем или получателем, не пломбируются железной дорогой.

§ 8. Если для местопребывания проводников в пути следования требуется отдельный вагон, то подача отправителем или получателем заявления о предоставлении такого вагона и предоставление вагона железной дорогой отправления или назначения производятся в соответствии с внутренними правилами, действующими на дороге отправления или дороге назначения.

§ 9. Отправитель должен указать в накладной в графе «Наименование груза» имена и фамилии проводников, а также номера их документов, необходимых для переезда через государственные границы. Если отправитель и получатель договорились о смене проводников в соответствии с § 2 настоящих Правил, то отправитель, кроме того, должен отметить в графе «Наименование груза», на какой пограничной станции производится смена проводников. Указанная пограничная станция зачеркивает сведения о проводниках, предоставленных отправителем, и записывает соответствующие сведения о проводниках, предоставленных получателем.

Если груз перевозится между пограничными станциями граничащих стран с проводниками экспедиторской организации или в вагоне, запломбированном этой экспедиторской организацией, то отправитель должен поместить в накладной в графе «Наименование груза» отметку следующего содержания:

- «от ..... (наименование пограничной станции )  
до ..... (наименование пограничной станции ) груз будет  
перевозиться с проводниками ..... (наименование экспедиторской организации)» или

- «от ..... (наименование пограничной станции )  
до ..... (наименование пограничной станции ) вагон будет перевозиться за пломбами  
..... (наименование экспедиторской организации)».

Железная дорога не несет ответственности за полную или частичную утрату, уменьшение массы, повреждение, порчу или снижение качества груза по другим причинам, если груз между пограничными станциями перевезен в исправном вагоне, запломбированном экспедиторской организацией за ее исправными пломбами.



Если отправитель уполномочил предоставленного им проводника соблюдать обязанности и осуществлять права отправителя, вытекающие из договора перевозки, в соответствии с § 4 настоящих Правил, то отправитель должен сделать в графе накладной «Особые заявления отправителя» отметку с точным описанием этих полномочий проводника.

Если для местопребывания проводников в пути следования предоставляется отдельный вагон в соответствии с § 8 настоящих Правил, то отправитель должен поместить в накладной в графах «Вагон», «Подъемная сила», «Оси» и «Масса тары» соответствующие сведения о данном вагоне и под ними сделать отметку: «(Вагон для проводников)».

**§ 10.** Плата за проезд проводников исчисляется в соответствии со статьей 13 СМГС и взимается в соответствии со статьей 15 СМГС.

Предметы, необходимые для личных нужд проводников в процессе сопровождения грузов, перевозятся бесплатно.

Не допускается провоз предметов, не являющихся необходимыми для проводника в процессе сопровождения груза или не указанных в накладной, а также предметов, вывоз, ввоз или провоз которых запрещены в соответствии с таможенными или другими правилами стран, железные дороги которых участвуют в перевозке.

**§ 11.** Начало работы проводников на станции отправления или на попутной станции и связанные с этим мероприятия регламентируются внутренними правилами, действующими на той дороге, на которой начинается сопровождение груза.

**§ 12.** Проводники должны надлежащим образом осуществлять надзор, обслуживание, присмотр или уход за сопровождаемыми ими грузами, а также предотвращать или отражать опасность, исходящую от данного груза или угрожающую ему.

Они обязаны, в частности:

1) смазывать рельсовый подвижной состав, следующий на своих осях, а также выполнять все другие работы по присмотру и обслуживанию, необходимые для обеспечения безопасности при следовании единиц подвижного состава на своих осях;

2) кормить и поить сопровождаемую живность и обеспечивать надлежащий уход за ней, очищать вагоны только в местах, установленных железной дорогой;

3) при перевозке скоропортящихся грузов осуществлять уход или обслуживание в соответствии с родами и свойствами этих грузов, соблюдать определенную температуру, необходимую для их сохранности (охлаждение, вентилирование, отопление).

В случае чрезвычайных происшествий или возникновения опасности для проводников, сопровождаемого ими груза или для железной дороги проводники должны немедленно уведомить об этом железную дорогу и согласовать с ней необходимые меры, которые осуществляются проводниками, или железной дорогой, или совместно проводниками и железной дорогой.

§ 13. С целью обеспечения безопасности проводников, других лиц и эксплуатации железной дороги, а также сохранности сопровождаемого груза и других грузов проводники обязаны, в частности:

1) проявлять особое внимание и осторожность при посадке и высадке, при начале движения и остановке поезда, при маневровых передвижениях поезда или вагона, а также при открытии и закрытии дверей;

2) предохранять открытые двери вагонов от непреднамеренного закрытия;

3) находиться в вагоне, который был предоставлен проводникам для их местопребывания, или только в вагонах, в которых перевозятся сопровождаемые ими грузы.

Последнее условие не распространяется на сопровождение вагонов с опасными грузами; в этом случае проводники должны находиться вне вагонов с опасными грузами, однако в непосредственной близости от сопровождаемых ими вагонов с опасными грузами.

4) в случае остановки поезда на перегоне выходить из вагона только по вызову работников железной дороги или при возникновении опасности;

5) по мере возможности избегать нахождения на путях;

6) если хождение по путям необходимо, проявлять максимальную предосторожность и осмотрительность, при этом, в частности:

- переходить пути только под прямым углом, предварительно убедившись в том, что на них нет приближающегося подвижного состава;
- не переходить пути у стрелок и крестовин;
- не перебегать пути непосредственно вблизи стоящего подвижного состава;
- не пролезать под вагонами;
- не переходить по автосцепкам или по буферам сцепленных вагонов;

7) при движении вагонов не стоять в открытых дверях вагонов или вблизи к открытым дверям и не высовывать и не выбрасывать никаких предметов из вагонов;

8) при движении вагона не сидеть на бортах и не стоять вблизи к бортам платформ, если перевозка грузов вместе с проводниками на платформах разрешается железными дорогами, участвующими в перевозке;

9) в темноте носить при себе фонарь, хорошо светящий и обеспечивающий противопожарную безопасность;

10) не пользоваться источниками цветного света, которые могут быть похожи на железнодорожные сигналы;

11) не допускать в сопровождаемые и предоставляемые согласно § 8 настоящих Правил вагоны посторонних лиц;

12) безусловно и немедленно выполнять указания и предупреждения работников железной дороги, а также не вмешиваться в деятельность железной дороги.

**§ 14.** Для предотвращения пожаров проводники обязаны, в частности:

1) не курить и не использовать открытый огонь в вагонах и на погрузочных платформах станций, а также применять только осветительные и нагревательные приборы, которые допускаются внутренними правилами, действующими на дороге отправления или дороге назначения;

2) при пользовании нагревательными приборами соблюдать внутренние правила противопожарной безопасности, действующие на дороге отправления или на дороге назначения;

3) иметь необходимые огнетушительные средства в тех вагонах, в которых находится солома, сено или другие легковоспламеняющиеся вещества или предметы.

**§ 15.** На электрифицированных участках с контактной сетью проводники должны, в частности:

1) соблюдать безопасное расстояние от контактной сети, установленное внутренними правилами, действующими на железных дорогах, участвующих в перевозке, и проявлять соответствующую осторожность при обращении с длинномерными предметами;

2) не подниматься на крыши вагонов и грузы большой высоты;

3) не прикасаться к лицам, животным и предметам, связанным с контактной сетью или находящимся в непосредственной близости к ней.

**§ 16.** В случаях препятствий к перевозке и выдаче груза, перевозимого с проводником, и наличия в накладной отметки отправителя, сделанной им согласно § 9 настоящих Правил, о предоставлении отправителем проводнику определенных полномочий, железная дорога должна запросить соответствующего указания от проводника груза. Если уполномоченный отправителем проводник не сообщит железной дороге никакого указания или сообщит невыполнимое указание, то железная дорога должна поступить с грузом в соответствии со статьей 21 СМГС. Таким же образом железная дорога должна поступать с грузом, за исключением перевозок живности, если проводники отсутствуют или имеются, но не в достаточном количестве для дальнейшей перевозки грузов.

Если при перевозке живности проводники отсутствуют или имеются в недостаточном количестве, железная дорога должна поступить в соответствии с внутренними правилами, действующими на данной железной дороге.

**§ 17.** При необходимости в отдельных случаях дополнительных предписаний по сопровождению грузов проводниками, помимо настоящих Правил, эти предписания согласуются железными дорогами, участвующими в перевозке, и сообщаются отправителю и получателю.

**§ 18.** Отправитель и получатель несут ответственность перед железными дорогами за ущерб, причиненный невыполнением ими обязанностей, вытекающих из настоящих Правил, или выполнением этих обязанностей ненадлежащим образом, или тем, что предоставленные ими проводники:

1) не соответствовали требованиям, предъявляемым к ним настоящими Правилами;

2) не выполняли своих обязанностей, или выполняли их ненадлежащим образом, или не выполняли указаний, даваемых им железными дорогами, или выполняли эти указания ненадлежащим образом;

3) не принимали всех необходимых мер для обеспечения сохранности груза и для своевременного отражения опасности, исходящей от этого груза или угрожающей ему;

4) или другим образом по своей вине причинили ущерб железной дороге.

Если по обстоятельствам дела окажется, что ущерб, причиненный железной дороге, мог произойти по указанным выше причинам, то считается, что этот ущерб произошел именно от этих причин, пока отправитель или получатель не докажет иного.

§ 19. В остальном для перевозки грузов в сопровождении проводников грузоотправителя или грузополучателя действуют положения СМГС.

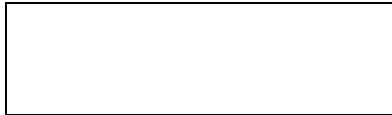
СМГС/SMGS

Приложение 3.1 (к § 6 Приложения 3)  
ANLAGE 3.1 (zu Ant. 3 § 6)

**УДОСТОВЕРЕНИЕ ПРОВОДНИКУ ГРУЗА  
BEGLEITERAUSWEIS**

Проводник Begleiter	_____	_____
	(фамилия, имя)	(Name, Vorname)
Проездной документ Reisedokument	_____	_____
	(наименование и №)	(Art und Nummer)
Сопровождаемый груз begleitetes Gut	_____	_____
	(наименование груза)	(Bezeichnung des Gutes)
Отправки №№ Nr. der Sendung	_____	_____
От vom	_____	_____
	(станция и дорога начала сопровождения) (Bahnhof und Bahn des Beginns der Begleitung)	
До nach	_____	_____
	(станция и дорога окончания сопровождения) (Bahnhof und Bahn der Beendigung der Begleitung)	
Через über	_____	_____
	(пограничные станции) (Grenzübergangsbahnhöfe)	
Вагоны №№ Wagen-Nr.	_____	_____
	(вагон местопребывания проводника и сопровождаемые им вагоны)	

(Begleiterwagen und begleitete Wagen)



(Календарный штемпель  
станции)

Начальник станции \_\_\_\_\_

Leiter des Bahnhofs (подпись)  
(Unterschrift)

(Tagesstempel  
des Bahnhofs)

Проводник груза (подпись)  
Begleiter (Unterschrift)

3. számú melléklet az SZMGSZ-hez

(az 5. cikk 1., 2. és 8. §-hoz, a 6. cikk 2. §-hoz, a 23. cikk 3. §-hoz, a 4. sz. melléklet 6. §-hoz, a 7. sz. melléklet 2. §-hoz, a 12.5 sz. melléklethez, és a 21. sz. melléklet 4. és 5. §-aihoz)

**A küldeményeknek a feladó vagy az átvevő által biztosított kísérelővel végzett fuvarozásáról szóló szabályzat**

1. § Ezt a Szabályzatot kell alkalmazni:

1. azoknak az áruknak a fuvarozásához, amelyeket az SZMGSZ 5. cikke 1. és 2. §-ának, az SZMGSZ 4. számú Melléklete 6. §-ának, az SZMGSZ 7. számú Melléklete 2. §-ának, valamint az SZMGSZ 21. számú Melléklete 4. és 5. §-ának rendelkezései szerint kísérni kell;

2. hulla fuvarozása esetén, amennyiben azt az SZMGSZ 5. cikk 8. §-ában foglalt rendelkezések értelmében kísérelővel végzik;

3. az e paragrafus 1. pontjának hatálya alá nem tartozó áruk fuvarozása esetén, amennyiben azok kísérelése a feladó kérelmére történik. Az erre irányuló kérelmet a feladónak a feladási vasúton érvényes belföldi szabályok szerint kell benyújtania.

A kísért áruk kisáruként nem fuvarozhatók.

A fuvarozásban részt vevő, érdekelt vasutak egymás között megegyezhetnek a feladó vagy az átvevő által biztosított kísérelővel végzendő fuvarozás körébe tartozó áruféleségek kiegészítő felsorolásáról.

2. § Az áruhoz a kísérelőt a feladónak kell biztosítani. A feladó azonban megállapodhat az átvevővel arról, hogy a feladó által biztosított kísérelő a küldeményt csak a feladási vasút kilépő határállomásáig, valamely átmeneti vasút határállomásáig vagy a rendeltetési vasút belépő határállomásáig kíséri, és ettől az állomástól a rendeltetési állomásig a kíséreltet az átvevő által biztosított kísérelő látja el.

A feladó vagy az átvevő és egy szállítványozási szervezet közötti megállapodás alapján a küldeményt a feladó vagy az átvevő megbízásából a szomszédos országok határállomásai között a szállítványozási szervezet kísérelőjével vagy a szállítványozási szervezet kocsizárjával lezárt kocsiban is lehet fuvarozni. Ha a feladó és egy szállítványozási vállalat az áru feladása előtt köt ilyen természetű megállapodást, a feladó köteles a fuvarlevélbe az e Szabályzat 9. §-ában foglaltaknak megfelelő

bejegyzést tenni. Amennyiben a feladó vagy az átvevő és egy szállítványozási szervezet között ilyen értelmű megállapodás megkötése csak a fuvarozás tartama alatt válik szükségessé, akkor a feladó vagy az átvevő köteles erről az érintett határállomásokat kellő formában tájékoztatni. Ha az érintett határállomásokra nem érkezik ilyen természetű értesítés, akkor a vasút az SZMGSZ 21. cikkében foglalt határozmányok szerint köteles eljárni.

Árukíséréssel a feladó vagy az átvevő csak az e Szabályzatnak, valamint a feladási, illetőleg a rendeltetési vasúton érvényes belföldi előírásoknak megfelelő személyt bízhat meg.

Rakott kocsinként legfeljebb két kísérő megengedett. A vasút azonban minden vagonnál megkövetelheti a kettőnél több kísérőt, ha a kísérendő árut zárt irányvonatban vagy kocsicsoportban továbbítják.

**3. §** Kísérőként feltétlenül olyan személyt kell biztosítani, aki a meghatározott árukísérői feladatokat maradéktalanul képes ellátni, nevezetesen szakszerűen felügyelni és gondját viselni, illetőleg ellátni és kiszolgálni az általa kísért küldeményt, valamint az ettől a küldeménytől eredő vagy az ezt fenyegető veszélyt kellő időben megakadályozni vagy elhárítani.

A feladó és az átvevő köteles:

1. az általa biztosított kísérőt feladata ellátására, kötelességeire és jogaira, valamint a fuvarozás alatti viselkedésére olyan módon kioktatni, hogy az feladatának maradéktalanul eleget tudjon tenni, továbbá betartsa a rendet, a fegyelmi és a biztonsági követelményeket;

2. a kísérő számára az áru kíséretéhez valamennyi feltételt biztosítani és a kísérőt a feladata ellátásához szükséges anyagokkal, eszközökkel és szerszámokkal ellátni;

3. ellátni a kísérőket a határátlépésekhez szükséges okmányokkal.

**4. §** A feladó jogosult felhatalmazni az általa biztosított kísérőt a fuvarozási szerződésből eredő jogainak és kötelezettségeinek gyakorlására fuvarozási vagy kiszolgáltatási akadály esetére.

**5. §** A kísérő köteles megtartani azon országok vám-, útlevel-, vasúti és más előírásait, amelyeknek vasútjai a fuvarozásban részt vesznek.

**6. §** A vasút minden kísérő részére egy, az SZMGSZ 3.1. számú Mellékletében foglalt minta szerinti kísérőigazolványt állít ki, amely az áru kíséretére jogosít. Az igazolványt kiállító vasút jogosult az e vasúton hatályos belföldi előírásokkal összhangban további, a kísérőre vonatkozó adatoknak az igazolványba való felvételére.

A kísérőigazolvány előnyomásánál és kitöltésénél az SZMGSZ 7. cikkének 2. §-ában előírt nyelveket kell alkalmazni.

A kísérőigazolványt az érintett vasúton érvényes belföldi előírásokkal összhangban igényelheti:

- a feladó a feladási állomáson;

- az átvevő vagy az általa meghatalmazott személy azon az állomáson, amelyen az átvevő által biztosított kísérők a küldemény kíséretét átvesszik.

A kíséőigazolványt a kíséő részére az azt kiállító vasúton érvényes belföldi előírások szerint kell kiadni. A kíséőigazolványt a kíséő köteles aláírni. Aláírása azt igazolja, hogy a feladó vagy az átvevő az áru kísérésével kapcsolatos feladatairól, kötelességeiről és jogairól kioktatta.

A kíséő köteles a kíséőigazolványt a fuvarozás tartama alatt folyamatosan magánál tartani és kérésre felmutatni.

A kíséő a kíséőigazolványt a vasútnak azon az állomáson köteles visszaszolgáltatni, amelyen a küldemény kísérése befejeződik.

**7. §** A feladó vagy az átvevő által biztosított kíséővel fuvarozott áruval rakott kocsikat, konténereket és a közúti járműszerelvényeket a vasút nem látja el kocsizárral.

**8. §** Amennyiben a kíséő tartózkodásához a fuvarozás tartama alatt külön kocsi szükséges, akkor a megfelelő kocsi rendelkezésre bocsátásának a feladó vagy az átvevő részéről való kérelmezésére és a kocsinak a feladási vagy a rendeltetési vasút által történő kiállítására az ezen a vasúton hatályos belföldi előírásokat kell alkalmazni.

**9. §** A feladó köteles a fuvarlevélnek „Az áru megnevezése” rovatába a kíséők családi és utónevét, valamint határátlépesi okmányaik sorszámát bejegyezni. Amennyiben a feladó és az átvevő az e Szabályzat 2. §-ában foglaltakkal összhangban kíséőváltásról állapodott meg, akkor a feladó köteles ezen kívül a fuvarlevélnek „Az áru megnevezése” rovatába bejegyezni, hogy a kíséőt melyik határállomáson váltják. A feltüntetett határállomás köteles a feladó kíséőjének adatait törölni és az átvevő kíséőjének vonatkozó adatait bejegyezni a fuvarlevélbe.

Ha a küldeményt szomszédos országok határállomásai között szállítványozási szervezet kíséőjével vagy e szállítványozási szervezet kocsizárjával lezárt kocsiban fuvarozzák, a feladó köteles a fuvarlevélnek „Az áru megnevezése” rovatába a következő szöveget bejegyezni:

- „A küldeményt .....-tól (a határállomás megnevezése) .....-ig (a határállomás megnevezése) a ..... (a szállítványozó szervezet megnevezése) kíséőjével kell fuvarozni.”, vagy

- „A küldeményt .....-tól (a határállomás megnevezése) .....-ig (a határállomás megnevezése) a ..... (a szállítványozó szervezet megnevezése) zárjaival lezárt vasúti kocsiban kell fuvarozni.”

A vasút nem felel az áru teljes vagy részleges elvesztéséért, tömegének csökkenéséért, az áru sérüléséért, megromlásáért vagy minőségének más természetű károsodásáért, ha az árut a határállomások között valamely szállítványozási szervezet zárjaival lezárt sértetlen kocsiban és ép zárral adják át.

Amennyiben a feladó az általa biztosított kíséőt a fuvarozási szerződésből eredő jogainak és kötelezettségeinek gyakorlására az e Szabályzat 4. §-ában foglaltak értelmében megbízta, akkor köteles a kíséő meghatalmazásának pontos leírását a fuvarlevélnek „A feladó különleges nyilatkozatai” rovatába bejegyezni.

Amennyiben a vasút a kíséőknek a fuvarozás tartama alatti tartózkodása céljából az e Szabályzat 8. §-ában foglaltak szerint külön kocsit állít ki, akkor a feladó köteles a fuvarlevélnek a „Kocsiszám”,

„Rakománytömeg”, „Tengely” és „Saját tömeg” rovataiba e kocsi vonatkozó adatait bejegyezni és az adatok alá („Kísérőkocsi”) megjegyzést tenni.

**10. §** A kísérők menetdíját a vasút az SZMGSZ 13. cikkében foglaltak szerint számítja fel, és az SZMGSZ 15. cikkében foglaltak szerint szedi be.

A küldemény kísérése során a kísérők személyi szükségleteinek kielégítésére szolgáló tárgyakat a vasút díjmentesen fuvarozza.

A kísérő nem vihet magával olyan tárgyakat, amelyek részére a kíséret során nem szükségesek vagy amelyeket nem jegyeztek be a fuvarlevélbe, továbbá olyan tárgyakat sem, amelyek kivitelét, bevitelét és átvitelét azon országok vám vagy más előírásai tiltják, amelyek vasútjai a fuvarozásban részt vesznek.

**11. §** A kísérők munkájának megkezdésére és az azzal összefüggő intézkedésekre a feladási vagy egy út közbeni állomáson azon vasút belföldi előírásai érvényesek, amelyen az áru kísérése kezdődik.

**12. §** A kísérők kötelesek az általuk kísért árura szakszerűen felügyelni, annak gondját viselni, illetőleg azt ellátni és kiszolgálni, valamint az árutól eredő vagy az azt fenyegető veszélyeztetést megakadályozni vagy elhárítani.

A kísérők - többek között - a következő feladatokat kötelesek elvégezni:

1. saját kerekein fuvarozott vasúti járműveket kenni, valamint azoknak saját keréken történő biztonságos futása érdekében valamennyi szükséges karbantartási és kiszolgálási munkát elvégezni;

2. élőállat küldemények esetén a kísért állatokat etetni, itatni és kellő módon gondozni, a vasúti kocsikat pedig csak a vasút által kijelölt helyen tisztítani;

3. gyorsan romló áruk esetén az árut fajtájának és tulajdonságainak megfelelően kezelni vagy ellátni és a minőségének megőrzése érdekében megszabott hőmérsékletet biztosítani (hűtéssel, szellőztetéssel, fűtéssel).

Rendkívüli körülmények vagy a kísérőket, az általuk kísért árut vagy a vasútüzemet fenyegető veszély esetén a kísérők kötelesek a vasutat haladéktalanul értesíteni és egyeztetni vele azokat a szükséges intézkedéseket, amelyeket a kísérőknek vagy a vasútnak, vagy a kísérőknek és a vasútnak közösen kell foganatosítaniuk.

**13. §** A kísérők kötelességei saját személyük, más személyek és a vasútüzem biztonságának, valamint a kísért áru és más áruk védelmének érdekében - többek között - a következők:

1. a kiszállásnál és beszállásnál, a vonat indulásánál és megállásánál, a vonattal vagy a kocsival végzett tolatási műveleteknél, valamint az ajtók kinyitásánál és bezárásánál különös figyelmet és elővigyázatosságot kell tanúsítani;

2. a kinyitott kocsiajtókat a szándékkal ellentétes becsukódás ellen biztosítani kell;

3. abban a kocsiban kell tartózkodni, amelyet tartózkodásuk céljára a vasút biztosított, vagy csak abban a kocsiban, amelyben az általuk kísért árut fuvarozzák;

utóbbi előírás hatálya nem terjed ki a veszélyes áruval rakott kocsik kísérésére; ebben az esetben a kísérőknek a veszélyes áruval rakott kocsin kívül, de annak közvetlen közelében kell tartózkodniuk;



4. a vonatnak nyílt vonalon történő megállása esetén a vasúti kocsit csak a vasút alkalmazottjának felszólítására vagy veszély esetén szabad elhagyniuk;

5. a vágányok közötti tartózkodást a lehetőségekhez mérten kerülni kötelesek;

6. amennyiben a vágányokon keresztül kell közlekedniük, kötelesek a legnagyobb óvatosságot tanúsítani, és körültekintéssel eljárni, nevezetesen:

- a vágányokon csak azokra merőlegesen haladhatnak át, előzetesen meggyőződve arról, hogy azokon mozgó jármű nem közeledik;

- a kitérőknél és keresztezéseknél a vágányon való áthaladást kerülni kell;

- álló járművek közvetlen környezetében a vágányokon való átjárás tilos;

- a vasúti kocsik alatt átbújni tilos;

- az összekapcsolt kocsik önműködő kapcsolókészülékére vagy ütközőire fellépve az átjárás tilos;

7. mozgó kocsik nyitott ajtajában vagy annak közelében tartózkodni, a kocsiból bármiféle tárgyat kinyújtani és kidobni tilos;

8. menet közben az alacsony oldalfalú kocsi oldalfalára ülni vagy annak közelében állni tilos még akkor is, ha a fuvarozásban részvevő vasutak az árunak alacsony oldalfalú kocsiban, az áru mellett tartózkodó kíséreléssel végzett fuvarozását engedélyezték;

9. sötét napszakban jól világító, tűzrendészeti szempontból biztonságos lámpát kötelesek maguknál tartani;

10. a vasúti jelzőfényekkel összetéveszthető, színes fényforrás használata tilos;

11. nem engedhetik meg illetéktelen személyeknek a kísért kocsiba, valamint a vasút által az e Szabályzat 8. §-a alapján kiállított kocsiba való belépését;

12. a vasúti alkalmazottak utasításainak és felszólításainak feltétlenül és haladéktalanul kötelesek eleget tenni, továbbá a vasúti üzembe való beavatkozást elkerülni.

**14. §** A kísérelők a tüzesetek megelőzésére - többek között - kötelesek:

1. a vasúti kocsiban és az állomások rakodóin a dohányzást és nyílt láng használatát kerülni, valamint csak olyan világító és fűtőkészüléket üzemeltetni, amelynek használatát a feladási vagy a rendeltetési vasúton érvényes belföldi előírások megengedik;

2. fűtőkészülékek használata esetén a feladási vagy a rendeltetési vasúton érvényes belföldi tűzrendészeti előírásokat betartani;

3. a szükséges tűzoltó eszközöket készenléletben tartani az olyan vasúti kocsikban, amelyekben szalma, széna vagy más gyúlékony anyag vagy tárgy található.

**15. §** A munkavezetékkel ellátott, villamosított vonalakon a kísérők - többek között - kötelesek:

1. betartani a fuvarozásban részt vevő vasutak belföldi előírásaiban a légvezeték-től megállapított biztonsági távolságot, és megfelelő elővigyázatossággal kezelni a hosszú méretű tárgyakat;
2. elkerülni a vasúti kocsi tetejére és a nagy magasságú árukra való felmászást;
3. elkerülni az olyan személyekhez, állatokhoz és tárgyakhoz való hozzáérést, akik vagy amelyek a munkavezetékkel érintkeznek, vagy annak közvetlen közelében tartózkodnak.

**16. §** Amennyiben a kísért küldeményt érintő fuvarozási vagy kiszolgáltatási akadály merül fel, és a feladó az e Szabályzat 9. §-ában foglaltak értelmében a fuvarlevélben a kísérő részére ilyen értelmű felhatalmazást adott, akkor a vasút köteles a kísérőtől megfelelő utasítást kérni. Ha a meghatalmazott kísérő a vasút részére semminemű utasítást nem ad, vagy utasítása nem hajtható végre, akkor a vasút a küldemény vonatkozásában az SZMGSZ 21. cikkében foglalt rendelkezések szerint köteles eljárni. Hasonlóképpen kell a vasútnak eljárnia a küldeményt illetően akkor is, az élő állatok fuvarozásának kivételével, ha az áru továbbfuvarozásához a kísérők hiányoznak, vagy elégséges számban nem állnak rendelkezésre.

Amikor az élő állatok fuvarozásához a kísérők hiányoznak, vagy elégséges létszámban nem állnak rendelkezésre, akkor az érintett vasút saját, belföldi előírásaival összhangban köteles eljárni.

**17. §** Bizonyos esetekben, ha e Szabályzat mellett az áruk kíséretére kiegészítő szabályozás szükséges, ezekről a feltételekről a fuvarozásban részt vevő vasutak egymás között állapotnak meg, és azokról a feladót és az átvevőt értesítik.

**18. §** A vasúttal szemben a feladó és az átvevő felel azokért a károkért, amelyeket azzal okoztak, hogy az e Szabályzatban foglaltak szerint őket terhelő kötelezettségeket nem teljesítették, vagy nem előírászerűen teljesítették, továbbá akkor, ha az általuk biztosított kísérők:

1. nem feleltek meg az e Szabályzat alapján a kísérőkkel szemben támasztott követelményeknek;
2. kötelességeiket nem vagy nem előírászerűen teljesítették, vagy a vasút által részükre adott rendelkezéseket nem vagy nem előírászerűen hajtották végre;
3. nem tettek meg valamennyi szükséges intézkedést az áru épségének megóvására és az ettől az árutól származó vagy azt fenyegető veszélyek kellő időben történő elhárítására;
4. vagy a vasútnak más módon, saját hibájukból okoztak kárt.

Amennyiben az ügy körülményei alapján az tűnik ki, hogy a vasút kára az előzőekben felsorolt valamely okból keletkezhetett, akkor mindaddig azt kell vélelmezni, hogy a kár ebből az okból keletkezett, amíg a feladó vagy az átvevő ennek ellenkezőjét nem bizonyítja.

**19. §** A küldeménynek a feladó vagy az átvevő által biztosított kísérővel történő fuvarozására egyebekben az SZMGSZ rendelkezései érvényesek.

**Az árukísérő részére készült igazolvány**

A kísérő .....  
(családi és utóneve)

Az útiokmány .....  
(megnevezése és sorszáma)

A kísért áru .....  
(az áru megnevezése)

A küldemény száma .....

.....-tól  
(azon állomás és vasút megnevezése, amelyeken a kíséret kezdődik)

.....-ig  
(azon állomás és vasút megnevezése, amelyeken a kíséret befejeződik)

..... határállomásokon át

A kocsik pályaszáma .....  
..... (a kísérőkocsi és a kísért kocsik pályaszáma)

Az állomás keletbélyegzője

Állomásfőnök

.....  
(Aláírás)

Árukísérő

.....  
(Aláírás)

”

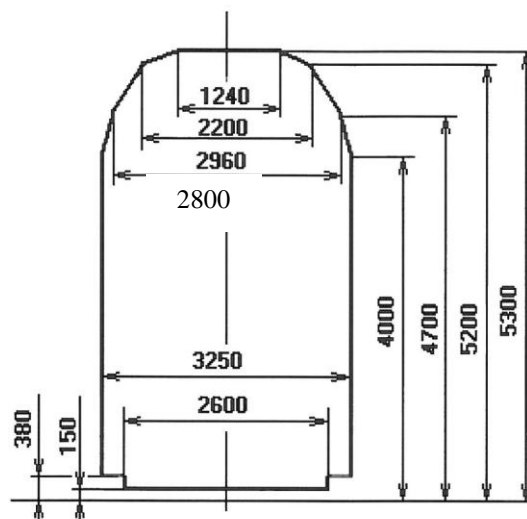
Az SzMGSz 5. számú melléklete

”

Приложение 5  
к § 4 статьи 5)  
(с. 1 – 7)



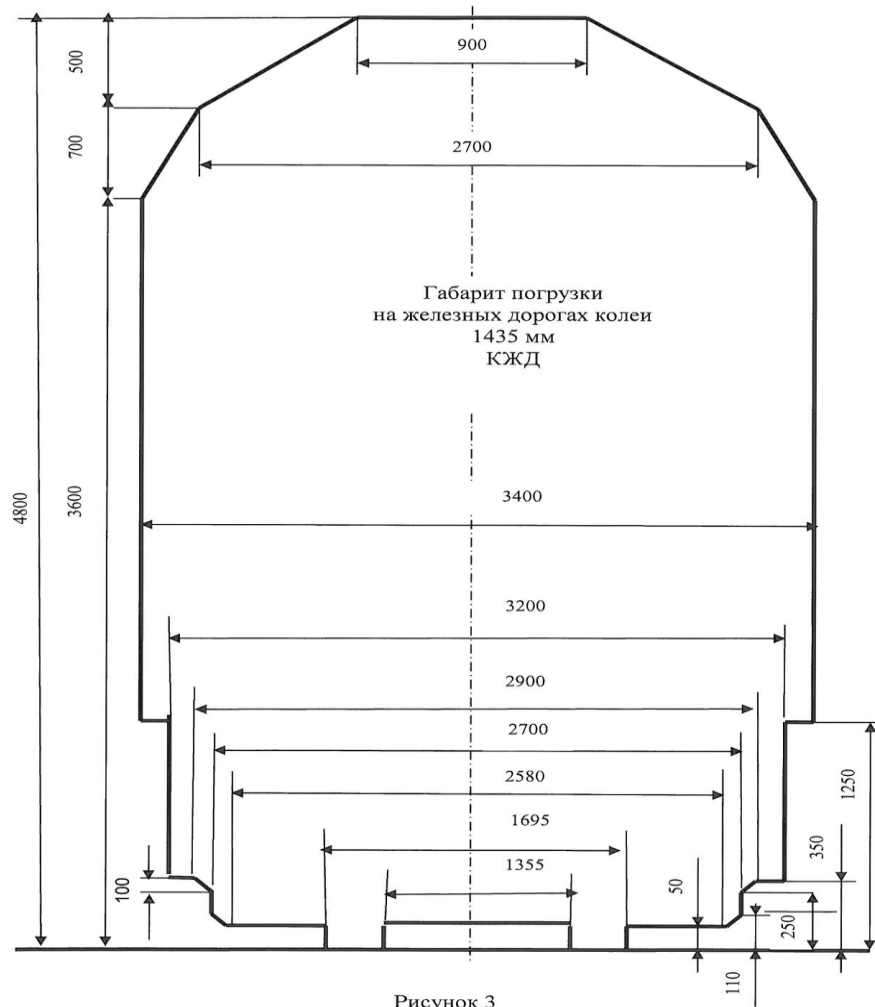
Рисунок 1

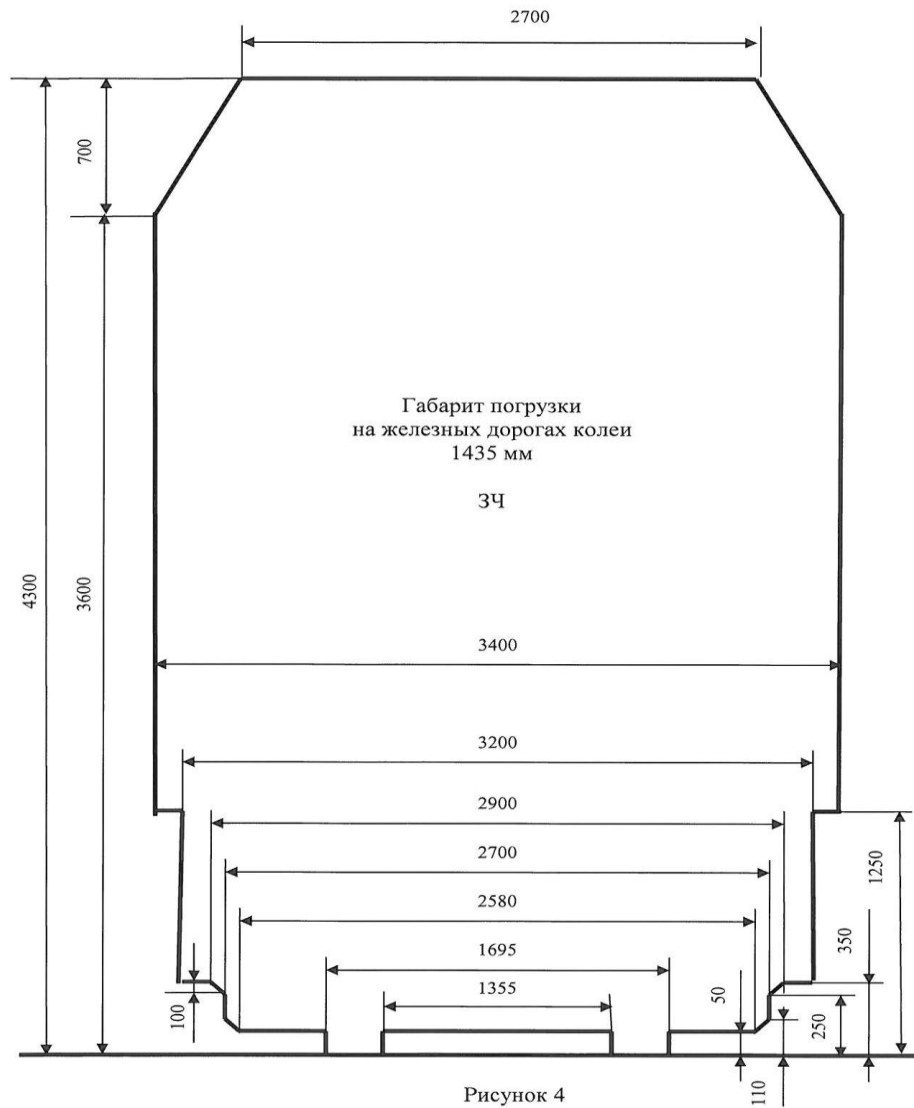


Зональный габарит погрузки на железных дорогах колеи 1520 мм: БЧ; КЗХ; КРГ; ЛДЗ; ЛГ; ТДЖ; ТРК; УТИ; ЧФМ; ЭВР; РЖД, за исключением участков Белореченская -Туапсе - Веселое, Крымская - Новороссийск Северо - Кавказской ж.д., Чум -Лабитнанги, Пукса - Наволок Северной ж.д., Тигей - Ачинск Красноярской ж.д.; УЗ, за исключением участков Хоростков – Копычинцы и Тулусте – Торске Львовской ж.д., участка Днепропетровск-Южный – Встречный Приднепровской ж.д..

Зональный габарит распространяется на лесные грузы, погруженные в соответствии с Приложением 14 к СМГС или другими правилами, согласованными между этими железными дорогами, а также на автопоезда, автомобили, прицепы, полуприцепы, погруженные в соответствии с Приложением 14.1 к СМГС.

Рисунок 2





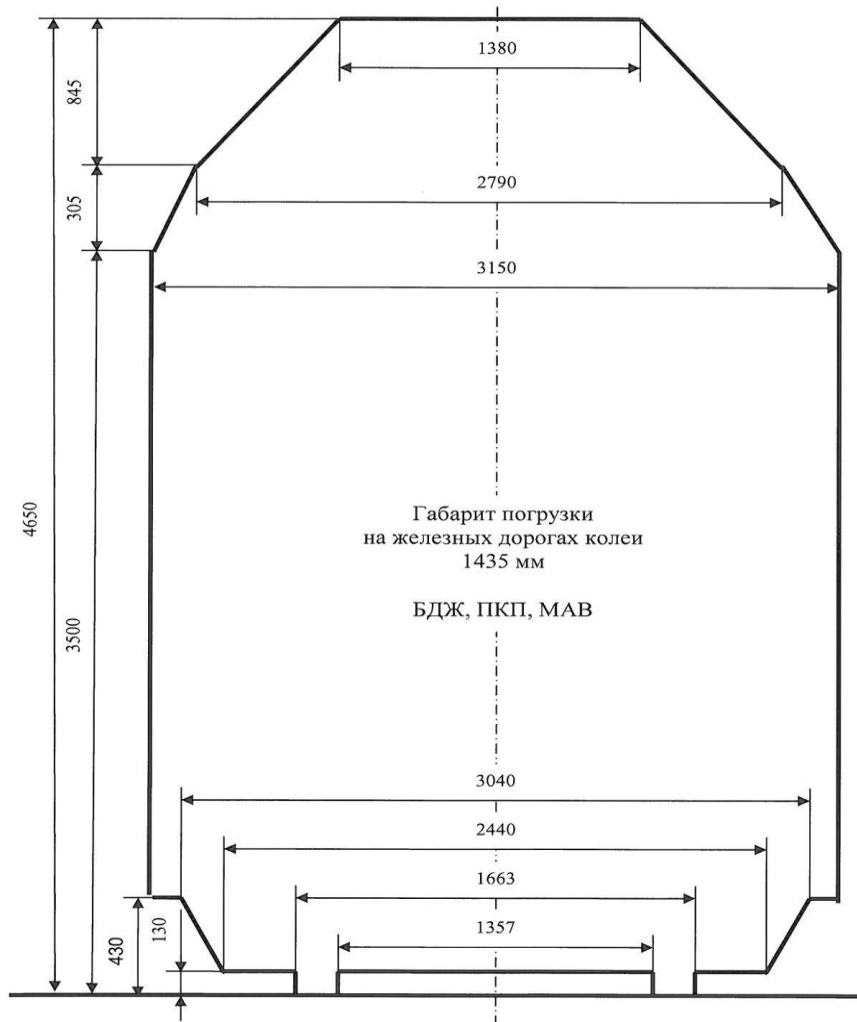


Рисунок 5



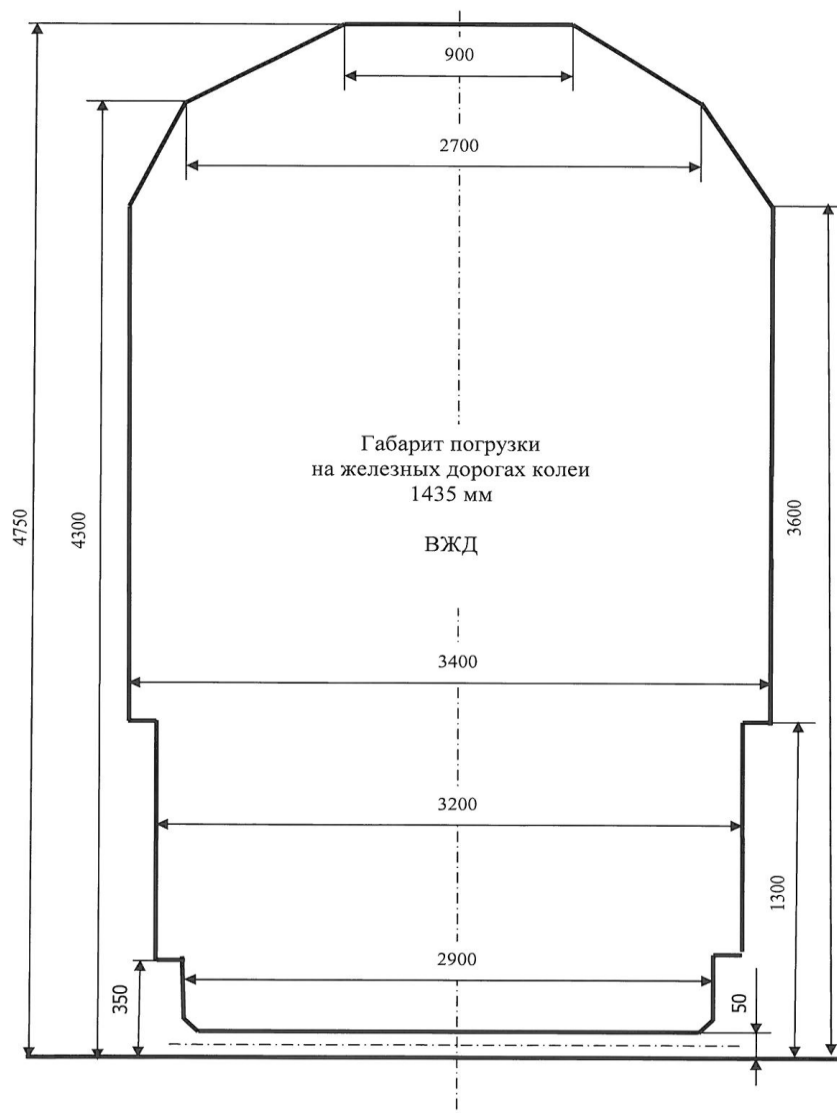


Рисунок 6

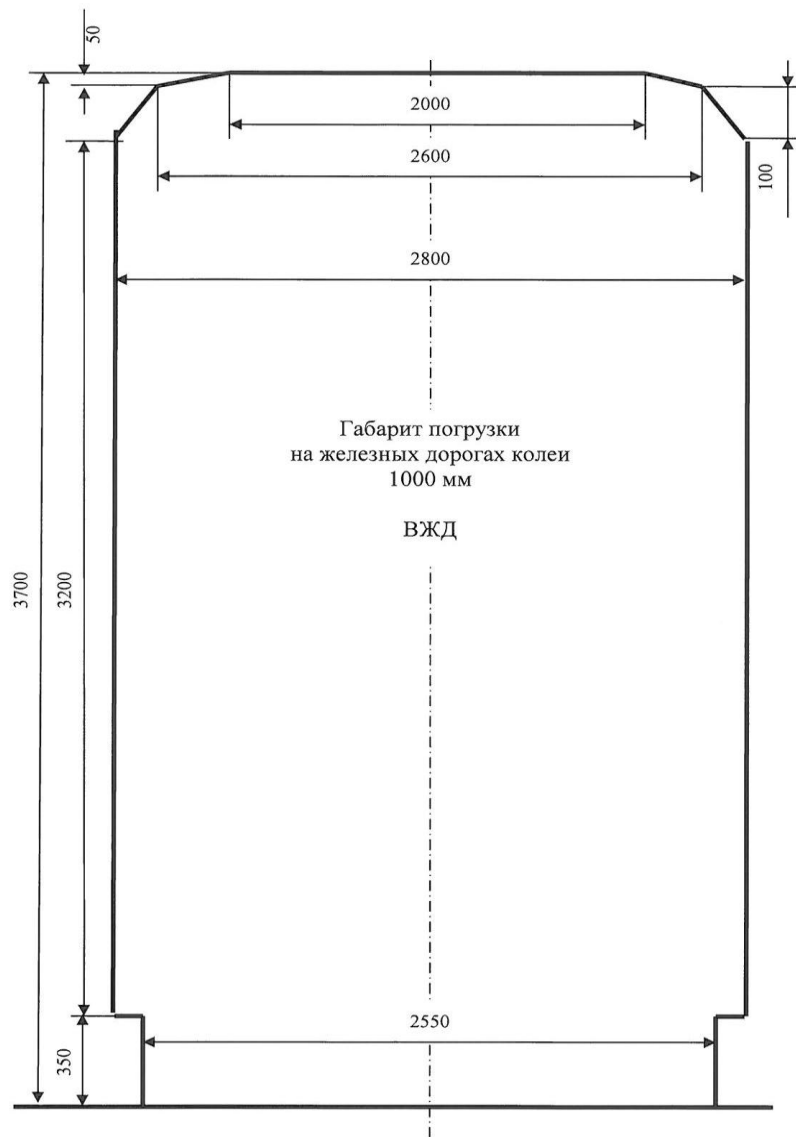
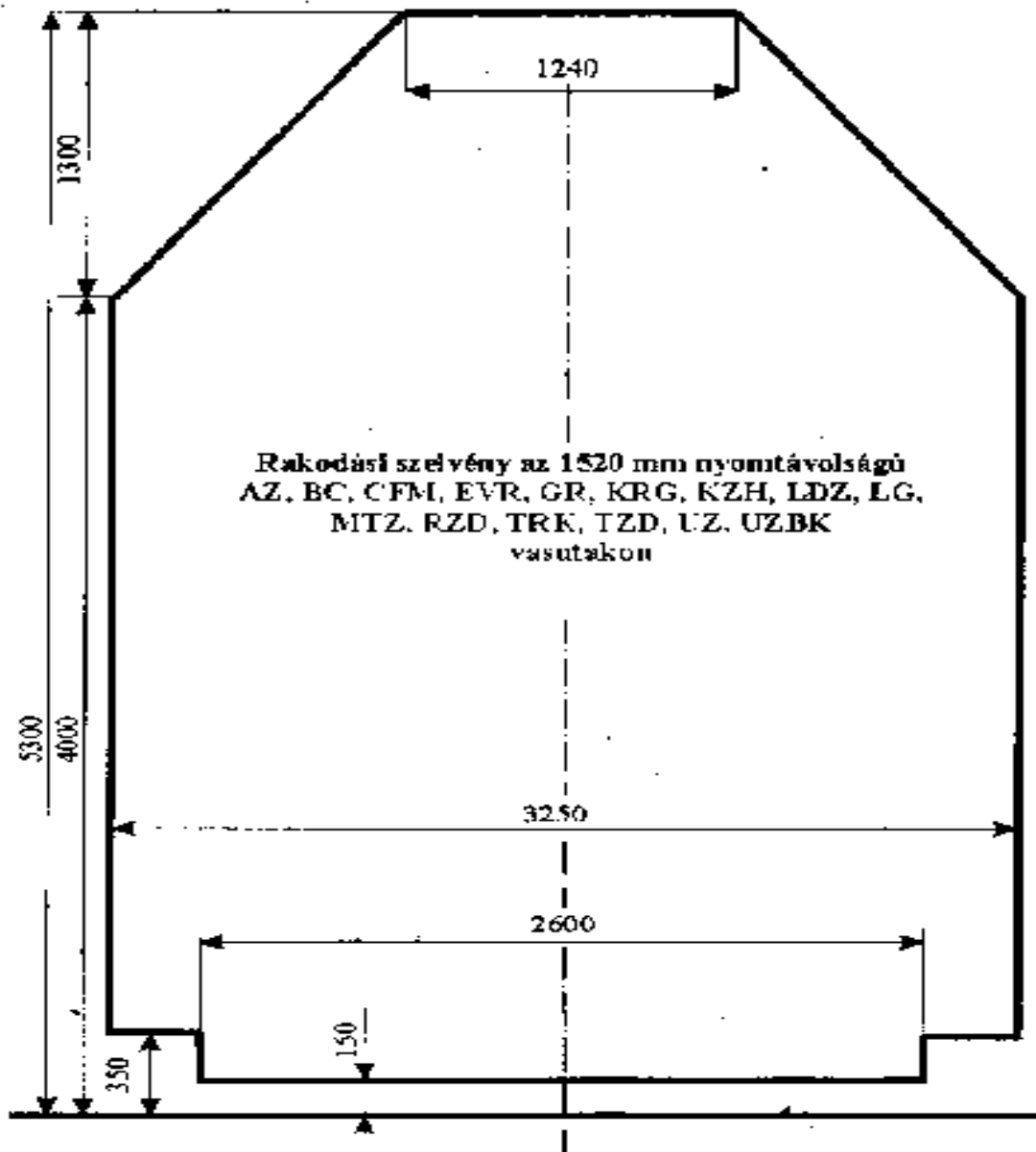
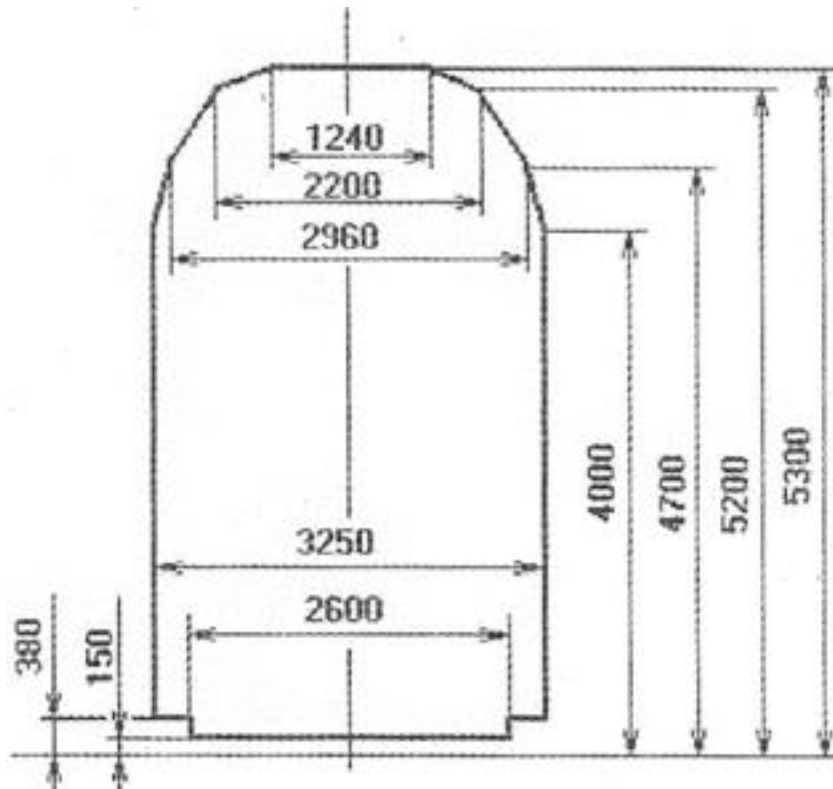


Рисунок 7

A rakodási szelvények



1. számú ábra

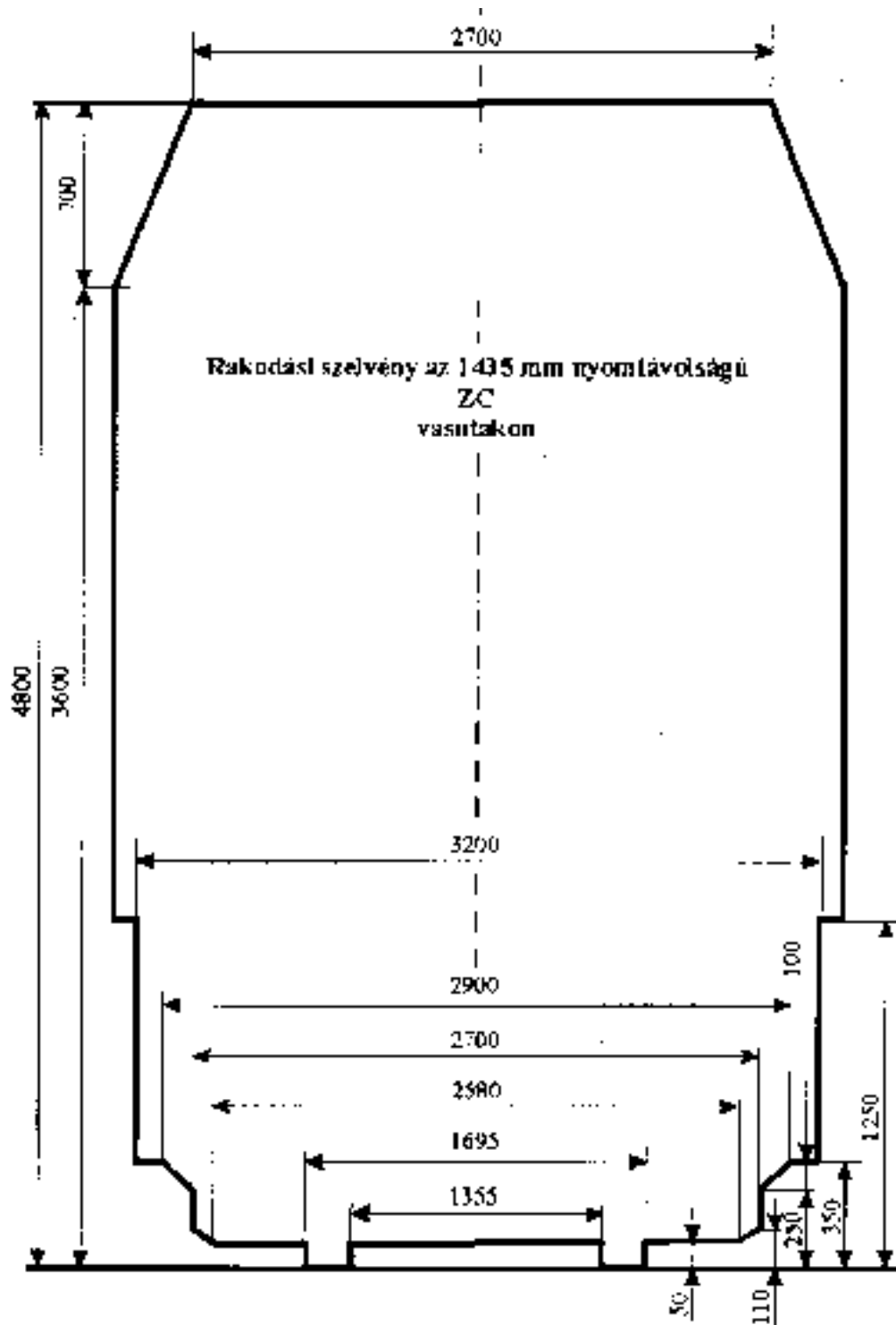


Körzeti rakodási szelvény az 1520 mm nyomtávolságú BC; KZH; KRG; LDZ; LG; RZD (kivéve az Észak-Kaukázusi Vasút Belorechenskaja - Tuapse - Veseloe, Krymskaja - Novorossijsk vasútvonalait, az Északi Vasút Chum - Labytnangi, Pukxa - Navolok Severnoj vasútvonalait, a Krasnojarszki Vasút Tigej - Achinsk vasútvonalát); TDZ; TRK; UTI; UZ (kivéve a Lvovi Vasút Horostkov-Kopychincy és Tluste-Torske vasútvonalait, a Dnyeper-melléki Vasút Dnepropetrovsk - Juzhnyj - Vstrechnyj vasútvonalát); CFM; EVR, AZ (kivéve a Goradz - Dzhulfa - Sharur vasútvonalat) vasutakon.

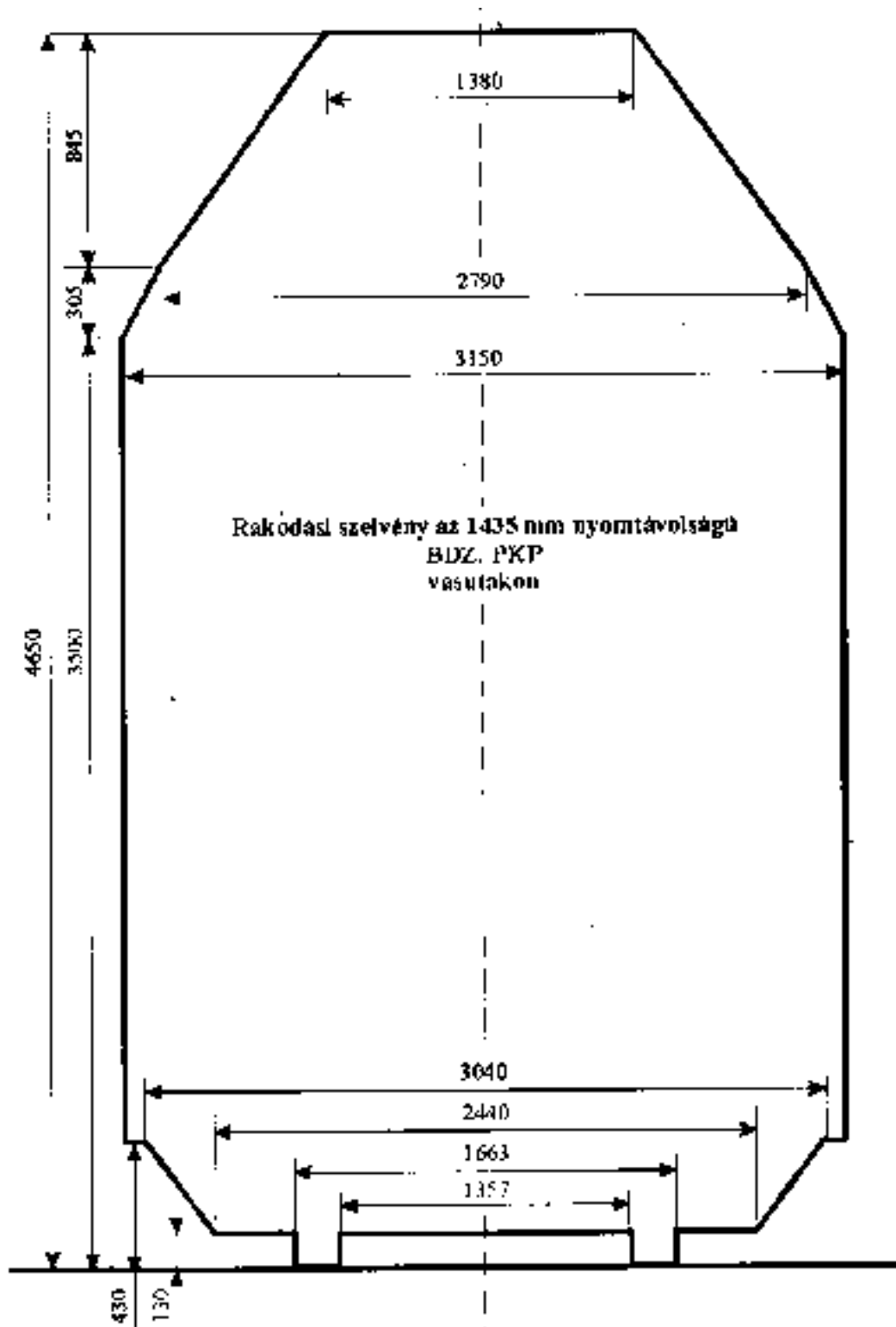
A körzeti rakodási szelvény alkalmazható az SZMGSZ 14. számú melléklet rendelkezései vagy az e vasutak között egyeztetett, más szabályoknak megfelelően berakott faárukhoz, valamint az SZMGSZ 14.1. számú mellékletének megfelelően berakott közúti járműszerelvényekhez, tehergépkocsikhoz, pótkocsikhoz, félpótkocsikhoz.

2. számú ábra

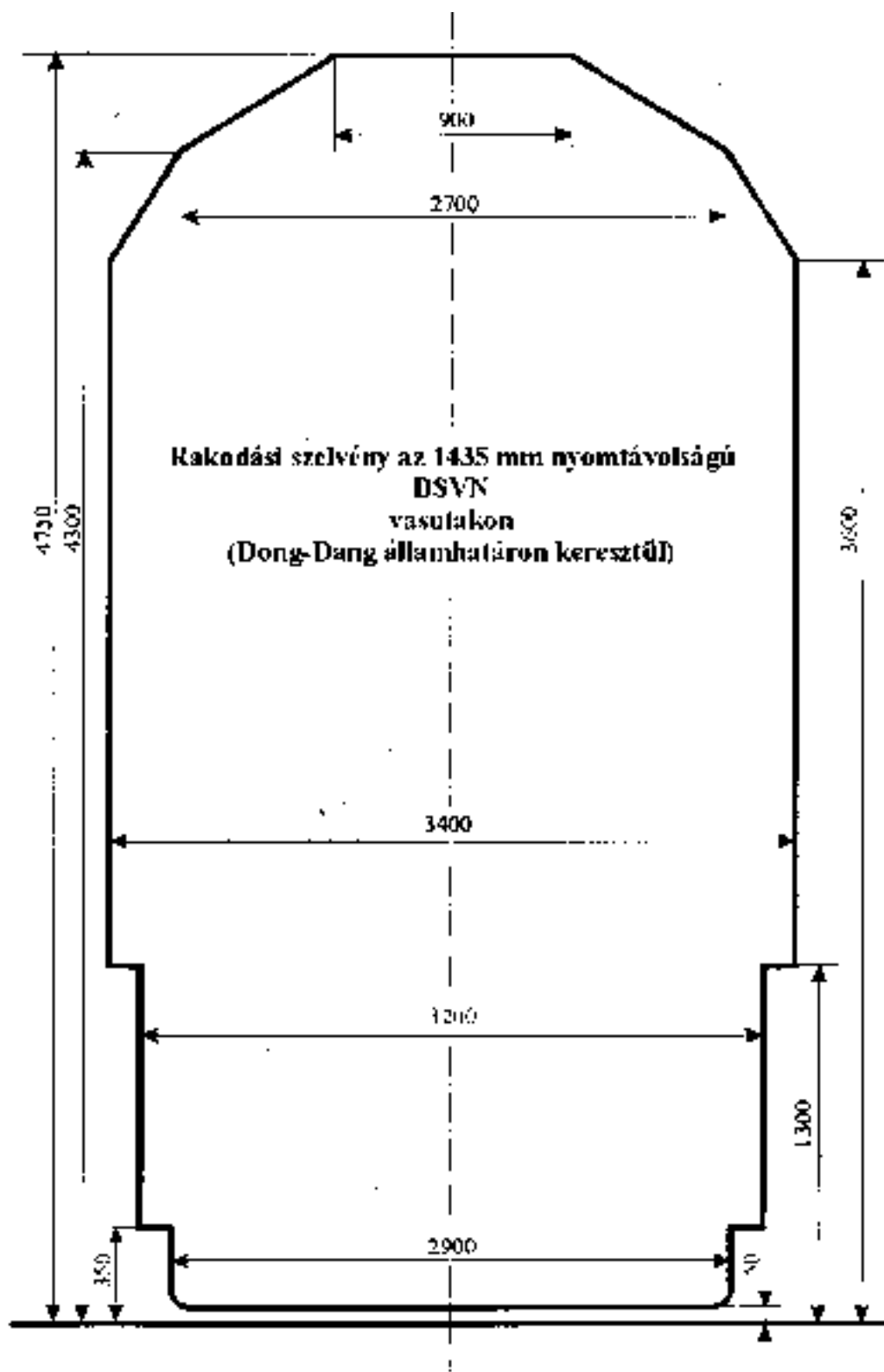




4. számú ábra

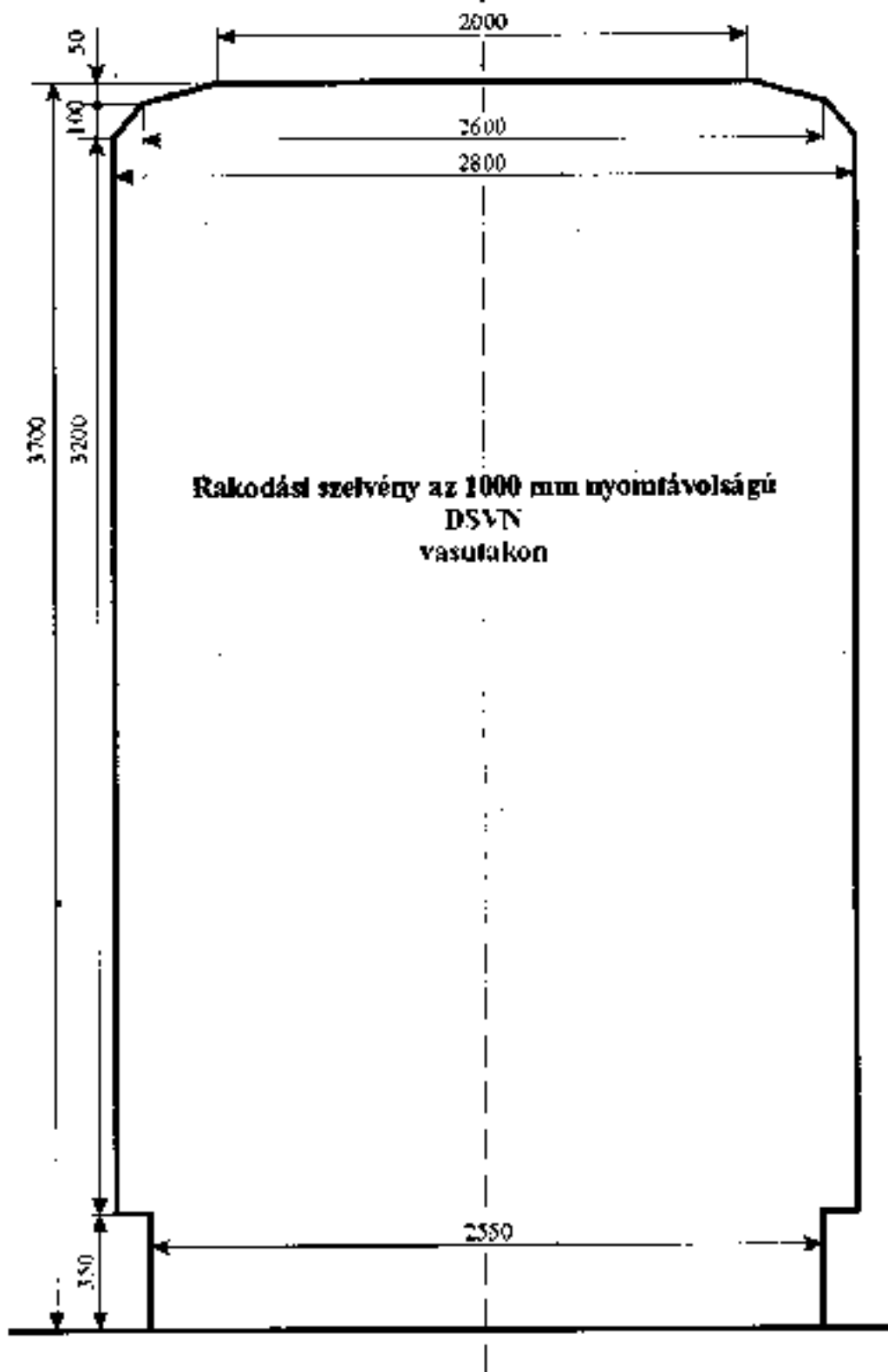


5. számú ábra



6. számú ábra





7. számú ábra

**Az SzMGSz 6. számú melléklete**

**„Приложение 6**

**НАКЛЕЙКИ НА МЕСТА ОТПРАВОК, ВАГОНЫ, КОНТЕЙНЕРЫ И НАКЛАДНЫЕ, А ТАКЖЕ  
ЗНАКИ МАРКИРОВКИ НА МЕСТА ОТПРАВОК**

**1. Наклейки на места отправок, вагоны,  
контейнеры и накладные**

Размеры, описания и изображения наклеек №№ 10, 11, 12, 14, 17, 18 помещены в настоящем Приложении.

Изображения, размеры и описания знаков опасности, маркировки и наклеек, касающихся перевозок опасных грузов, помещены в Приложении 2 к СМГС.

**2. Размеры и описание наклеек на места отправок, вагоны, контейнеры и накладные**

**2.1. Размеры наклеек**

2.1.1. Размеры наклеек №№ 10 - 12 на места отправок - 148 x 210 мм. В случае, если величина отправки этого требует, размеры могут быть уменьшены настолько, чтобы наклейки оставались ясно видимыми.

- 2.1.2. Размеры наклейки № 16:
- для вагонов и контейнеров - 148 x 105 мм;
  - для накладных - 37 x 27 мм.

2.1.3. Размеры наклеек №№ 17 и 18 на вагоны и контейнеры - 148 x 105 мм.

**2.2. Описание наклеек**

**Наклейка № 10**

Цвет бумаги: белый или подходящий контрастный фон.  
Рисунок: раскрытый зонт черного цвета с шестью каплями воды.  
Надпись (значение): Беречь от сырости.

**Наклейка № 11**

Цвет бумаги: белый или подходящий контрастный фон.  
Рисунок: две стрелы черного цвета, направленные вверх.  
Надпись (значение): Верх, не кантовать.

**Наклейка № 12**

Цвет бумаги: белый или подходящий контрастный фон.  
Рисунок: стеклянный бокал черного цвета.  
Надпись (значение): Бьющийся груз. Обращаться осторожно.

**Наклейка № 14**  
(Резервная)

**Наклейка № 17**

Цвет бумаги: белый.

Рисунок: голова быка, петух и сидящая собака, отпечатанные синим цветом.

Надпись (значение): Живность.

**Наклейка № 18**

Цвет бумаги: белый.

Рисунок: рыба, тюльпан и кисть винограда с листом, отпечатанные синим цветом.

Надпись (значение): Скоропортящиеся грузы.

Примечание:

1. Наклейки №№ 10-12 должны быть обрамлены черной полосой, №№ 17 и 18 – синей полосой.
2. Наклейки №№ 17-18 могут быть напечатаны в форме прямоугольника, расположенного или вертикально, или горизонтально.

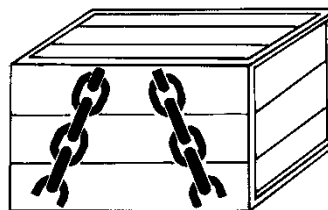
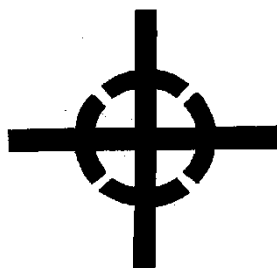
**3.1. Знаки маркировки на места отправок**

1



Место застроповки  
цепей, тросов

2



Пример нанесения знаков

## Центр тяжести

### 3.2. Описание знаков маркировки на места отправок

#### Знак маркировки 1

Цвет рисунка: черный на светлом фоне или другие контрастные цвета.

Рисунок: цепь.

#### Знак маркировки 2

Цвет рисунка: черный на светлом фоне или другие контрастные цвета.

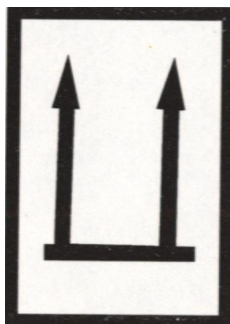
Рисунок: две пересекающиеся под прямым углом линии, обведенные в их точке пересечения окружностью в виде прерывистой линии.

№ 10



Беречь от сырости

№11



Верх. Не кантовать

№12



Бьющийся груз. Обращаться осторожно

№ 14

(резервная)

№ 17



Живность

№ 18



Скорпортящиеся грузы

6. számú melléklet az SZMGSZ-hez

**A küldeménydarabok, kocsik, konténerek és fuvarokmányok ragaszbárcái, valamint a küldeménydarabok jelölései**

#### 1. A küldeménydarabok, kocsik, konténerek és fuvarokmányok ragaszbárcái

A 10., 11., 12., 14., 17. és 18. számú bárcák méreteit, leírását és ábráit ez a melléklet tartalmazza.

A veszélyes áruk fuvarozásához alkalmazott veszélyességi jelek, jelölések és bárcák ábráit, méreteit és leírását az SZMGSZ 2. számú melléklete tartalmazza.

## **2. A küldeménydarabok, kocsik, konténerek és fuvarokmányok ragaszbárcáinak méretei és leírása**

### **2.1. A bárcák mérete**

2.1.1. A küldeményeken alkalmazott 10-12. számú bárcák mérete 148x210 mm. Ha a küldeménydarab mérete megkívánja, a bárcák méretei csökkenthetők, feltéve, hogy jól láthatók maradnak.

2.1.2. A 16. számú bárca méretei:

- vasúti kocsin és konténeren 148x105 mm;
- fuvarlevélen 37x27 mm.

2.1.3. A vasúti kocsin és konténeren alkalmazott 17. és 18. számú bárcák mérete 148x105 mm.

### **2.2. A bárcák leírása**

#### **10. számú bárca**

A papír színe: fehér vagy más, kellően kontrasztos alapszín

Ábrája: fekete színű, nyitott esernyő hat vízcseppel

*Felirata* (jelentése): Nedvességtől óvni!

#### **11. számú bárca**

A papír színe: fehér vagy más, kellően kontrasztos alapszín

Ábrája: fekete színű, fölfelé mutató nyíl, kettő darab

*Felirata* (jelentése): Fölfelé! Nem dönthető.

#### **12. számú bárca**

A papír színe: fehér vagy más, kellően kontrasztos alapszín

Ábrája: fekete színű, talpas pohár

*Felirata* (jelentése): Törékeny. Óvatosan kezelni!

#### **14. számú bárca** (Fenntartva)

#### **17. számú bárca**

A papír színe: fehér

Ábrája: kék színnel nyomott bikafej, kakas és ülő kutya

*Felirata* (jelentése): Élő állatok!

#### **18. számú bárca**

A papír színe: fehér

Ábrája: kék színnel nyomott hal, tulipán és szőlőfürt

*Felirata* (jelentése): Gyorsan romló áruk!

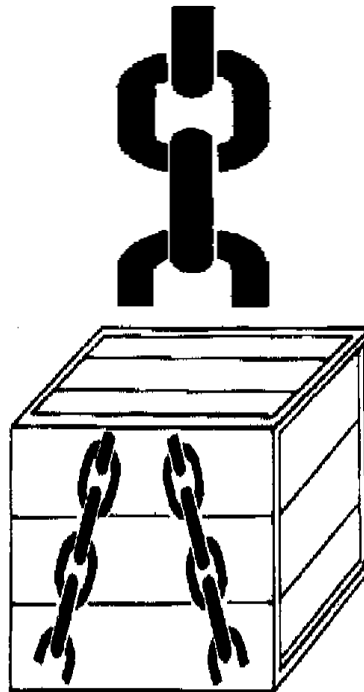
### **Megjegyzések:**

1. A 10-13. és 15. számú bárcákat fekete, a 17. és 18. számú bárcákat kék szegéllyel kell ellátni.

2. A 17-18. számú bárcák álló vagy fekvő téglalap alakúak lehetnek.

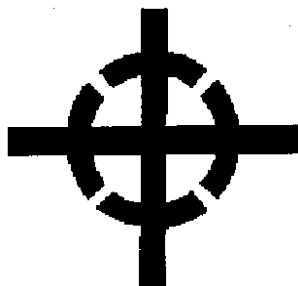
### 3.1. A küldeménydarabokon alkalmazott jelölések

1. Darufüggeszték láncok, sodronyok csatlakozási helye



Felfestési példa

2. Tömegpont



### 3.2. A küldeménydarabok jelöléseinek leírása

#### 1. jelölés

A jelölés színe: világos alapon fekete vagy más, kellően elütő színnel Ábrája: lánc

#### 2. jelölés

A jelölés színe: világos alapon fekete vagy más, kellően elütő színnel

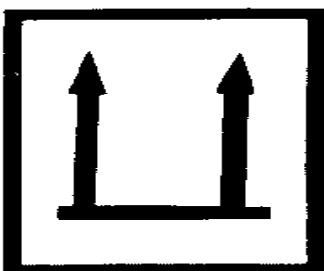
Ábrája: két, egymást derékszögben keresztező vonal és a metszéspont körül szaggatott vonalú kör.

10. számú bárca



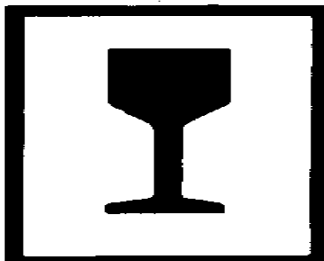
Nedvességtől óvni!

11. számú bárca



Föfelé!  
Nem dönthető.

12. számú bárca



Törékeny.  
Óvatosan kezelni!

14. számú bárca  
Fenntartva

17. számú bárca



Élő állatok!

18. számú bárca



Gyorsan romló áruk!"

6. melléklet a 2012. évi ... törvényhez

**Az SzMGSz 10. számú melléklete**

**„Приложение 10**

**ПРАВИЛА  
ПЕРЕВОЗОК ПРИВАТНЫХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ  
И ВАГОНОВ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ, СДАННЫХ ЕЮ В АРЕНДУ**

***Предмет и область применения Правил***

**§ 1.** Приватными грузовыми вагонами, в дальнейшем именуемыми «приватные вагоны», считаются грузовые вагоны, принадлежащие физическому или юридическому лицу (кроме железной дороги) на правах собственности, в дальнейшем именуемому «собственник вагона», и приписанные к одной железной дороге.



Грузовые вагоны железной дороги, сданные ею в аренду физическому или юридическому лицу, в дальнейшем именуемому «арендатор вагона», приписываются в соответствии с договором об аренде к одной железной дороге. Такие вагоны в дальнейшем именуется «вагоны, сданные в аренду».

**§ 2.** Настоящие Правила применяются при перевозках груженых или порожних частных вагонов и вагонов, сданных в аренду, допущенных к международному сообщению.

### **Допуск вагонов\* к международному сообщению**

**§ 3.** Вагоны допускаются к обращению в международном сообщении при условии, что они отвечают предписаниям действующих правил\*\*. На вагонах должны быть нанесены знаки и надписи с указанием наименования собственника или арендатора вагона, станции и дороги приписки. На вагонах должна быть нанесена большая буква «Р», а на частных вагонах Азербайджанской Республики, Республики Беларусь, Грузии, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Латвийской Республики, Литовской Республики, Республики Молдова, Российской Федерации, Республики Таджикистан, Туркменистана, Республики Узбекистан, Украины, Эстонской Республики номер должен начинаться с цифры «5».

Все вагоны без соответствующих знаков и надписей считаются вагонами собственности железной дороги.

**§ 4.** Разрешение на допуск вагона к обращению в международном сообщении дает дорога приписки.

Вагоны, которые не отвечают предписаниям действующих правил\*\*, могут быть допущены к обращению в международном сообщении при согласии всех участвующих в данной перевозке железных дорог.

### **Специальное оборудование**

**§ 5.** Ответственность за обслуживание вагонов, имеющих специальное или дополнительное оборудование, возлагается на отправителя или получателя.

### **Использование вагонов**

**§ 6.** Вагон может быть использован отправителем только для перевозки тех грузов, для которых он предназначен в соответствии с договором о приписке вагонов или об аренде.

### **Предъявление вагона к перевозке**

**§ 7.** Предъявлять вагон к перевозке имеет право собственник или арендатор вагона.

Если отправителем груженого или порожнего вагона является другое лицо, оно обязано предъявить станции отправления вместе с накладной и письменную доверенность собственника или арендатора вагона, которая может относиться к нескольким вагонам.

---

\* Под вагонами понимаются частные вагоны и вагоны, сданные в аренду.

\*\* Под действующими правилами понимаются ППВ или другие правила пользования вагонами, действующие между железными дорогами.

Не требуется доверенность в том случае, если отправителем вагона является получатель вагона по предшествующей перевозке и вагон возвращается собственнику или арендатору вагона. В этом случае предъявление к перевозке производится по новой накладной при представлении 5-го листа (лист уведомления о прибытии груза) накладной предшествующей перевозки.

При перевозках грузов, производимых в соответствии с пунктом 2 § 2 статьи 3 СМГС с перегрузкой в вагоны другой ширины колеи, отправитель груженого вагона обязан обеспечить возврат порожнего вагона с пограничной станции, на которой производится перегрузка груза в вагон другой ширины колеи (в том числе заполнение накладной, уплату провозных платежей, предъявление вагона к перевозке).

Поврежденный вагон разрешается принять к перевозке только в том случае, если он по определению станции отправления не создает опасности или трудности при его эксплуатации. Если к накладной в соответствии с § 11 Приложения 10 к СМГС не прилагали акт, отправитель должен в накладной в графе 4 «Особые заявления отправителя» дать подробное и точное описание повреждения и запись подтвердить своей подписью.

### **Записи в накладной**

**§ 8.** При предъявлении к перевозке груженых или порожних вагонов отправитель должен представить накладную по форме Приложений 12.1 или 12.2 к СМГС, заполненную с соблюдением требований статьи 7 СМГС и Приложения 12.5 к СМГС. Кроме того, отправитель должен указать в накладной в графе «Наименование груза»:

– при предъявлении к перевозке груженого вагона: «Приватный вагон. Собственник.....» или «Вагон, сданный в аренду. Арендатор.....».

При перевозках грузов, производимых в соответствии с пунктом 2 §2 статьи 3 СМГС с перегрузкой в вагоны другой ширины колеи, дополнительно проставляется отметка: «Для возврата после перегрузки груза на станции.....(указывается наименование пограничной станции перегрузки) порожний вагон выдать.....(указывается наименование физического или юридического лица, осуществляющего возврат порожнего приватного или арендованного вагона, и его почтовый адрес)». При перегрузке грузов на станциях Алашанькоу, Достык, Манчжурия, Забайкальск, Эрлян, Гродеково отправитель может сделать отметку о возврате порожнего вагона станцией перегрузки: «После перегрузки груза на станции.....(указать наименование станции перегрузки) порожний вагон направить на станцию.....(указать наименование станции, дороги назначения и получателя) через пограничные станции.....(указать их наименование), плательщик по транзитным дорогам.....(указать наименование и код плательщика по каждой транзитной дороге)»;

– при предъявлении к перевозке порожнего вагона: «Порожний приватный вагон. Из-под.....(наименование груза). Собственник .....» или «Порожний вагон, сданный в аренду. Из-под.....(наименование груза). Арендатор.....».

В графе «Вагон» указывается род и номер вагона и сокращенное наименование дороги его приписки.

### **Объявление ценности**

**§ 9.** Объявление ценности вагона не допускается. Объявление ценности грузов, перевозимых в вагонах, осуществляется в соответствии с положениями статьи 10 СМГС.

#### **Удлинение срока доставки**

**§ 10.** При перевозке груженых и порожних вагонов срок доставки удлинится, кроме случаев, определенных § 5 статьи 14 СМГС, также на время задержки, возникшей вследствие повреждения вагона, если это повреждение произошло не по вине железной дороги.

#### **Установление повреждений вагона или утраты его частей**

**§ 11.** Если в результате проверки вагона, проведенной железной дорогой по собственной инициативе или по требованию получателя или другого правомочного лица, было установлено повреждение этого вагона или утрата отдельных его частей, железная дорога обязана составить акт о неисправности вагона в пяти экземплярах, в котором должны быть указаны причина и характер повреждения, а также утраченные части.

Первый экземпляр акта прикладывается к накладной, о чем делается отметка в графе «Отметки железной дороги» листов 4, 5 накладной. Второй и третий экземпляры в кратчайший срок направляются на железную дорогу приписки вагона. Эта железная дорога должна передать один экземпляр акта собственнику или арендатору. Четвертый экземпляр остается на станции, составившей акт. Пятый экземпляр направляется своему управлению (дирекции, администрации).

**§ 12.** Акт о неисправности вагона не составляется, если в результате проверки, произведенной по требованию получателя или другого правомочного лица, повреждения вагона или утраты его частей не установлено.

В таком случае железная дорога в графе накладной «Отметки железной дороги» делает отметку: «(16) Повреждений или утраты частей вагона не установлено.» Эта отметка должна быть заверена подписью работника железной дороги и наложением штампа станции.

**§ 13.** Если вагон груженный, то в необходимых случаях для груза дополнительно в соответствии со статьей 18 СМГС составляется коммерческий акт.

#### **Повреждение вагона, препятствующее продолжению перевозки**

**§ 14.** Если порожний вагон поврежден в такой степени, что его дальнейшее курсирование невозможно или он перестал быть годным для перевозки груза, то станция, установившая его повреждение, должна телеграммой, телетайпом или телефаксом немедленно известить об этом дорогу приписки и станцию отправления, сообщив по возможности характер повреждения.

**§ 15.** Железная дорога, на которой из-за повреждения отцеплен вагон, в соответствии с предписаниями действующих правил должна восстановить ходовые качества каждого вагона, независимо от того, будет ли он использоваться снова или нет, за исключением тех случаев, когда поврежденный вагон не может следовать на своих осях и должен быть погружен на другой вагон.

**§ 16.** Ремонт вагона производится в соответствии с предписаниями действующих правил.

**§ 17.** Если в соответствии с предписаниями действующих правил железная дорога производит ремонт поврежденного вагона самостоятельно и считает, что ремонт продлится более 4-х дней, она должна:

а) в случае, когда вагон является предметом договора перевозки, телеграммой, телетайпом или телефаксом запросить у отправителя через станцию отправления распоряжение о том, продолжать ли после завершения ремонтных работ договор перевозки или изменить его.

Если отправитель до окончания ремонтных работ не дает распоряжения, железная дорога продолжает осуществление договора перевозки;

б) в случае, когда вагон находится на железной дороге вне договора перевозки, в соответствии с предписаниями пункта «а)» обратиться к собственнику или арендатору через железную дорогу приписки относительно использования вагона после окончания ремонта.

Если железная дорога до окончания ремонта не получит распоряжения собственника или арендатора, она поступает с вагоном в соответствии с предписаниями внутренних правил.

**§ 18.** Если в соответствии с предписаниями действующих правил железная дорога не производит ремонт вагона, она должна:

а) в случае, когда вагон является предметом договора перевозки, телеграммой, телетайпом или телефаксом запросить у отправителя через станцию отправления распоряжение о том, как поступить с вагоном.

Если отправитель даст соответствующее распоряжение, вагон переотправляется по первоначальной накладной, в которую вносятся изменения в соответствии с распоряжением.

Если железная дорога в течение 8 дней после посылки телеграммы, телетайпа или телефакса не получает распоряжения, то она после восстановления ходовых качеств вагона поступает с ним в соответствии с предписаниями внутренних правил;

б) в случае, когда вагон находится у железной дороги вне договора перевозки, в соответствии с предписаниями пункта «а)» обратиться к собственнику или арендатору через железную дорогу приписки относительно дальнейшего использования вагона.

Если железная дорога не получит от собственника или арендатора в течение 8 дней после отправки запроса никакого распоряжения, то после восстановления ходовых качеств вагона она поступает с вагоном в соответствии с предписаниями внутренних правил.

**§ 19.** Если грузовой вагон был поврежден в той степени, что продолжение его перевозки невозможно и он должен выгружаться, то для выгруженного вагона применяются условия § §15-21.

Если вагон может быть отремонтирован без его перегрузки, тогда применяются условия § § 14- 17.

**§ 20.** Все расходы, дополнительно возникающие в связи с повреждением вагона не по вине железной дороги, исчисляются и взимаются в соответствии с § 4 статьи 13 и статьей 15 СМГС. Начисление провозных платежей за дополнительный пробег вагонов как в порожнем, так и в груженом состоянии, производится по ставкам, установленным для порожних вагонов.

Если поврежденный вагон находится вне договора перевозки, расходы железной дороги на отправление уведомления собственнику или арендатору, а также расходы, возникшие при выполнении его распоряжений, несет собственник или арендатор вагона.

**§ 21.** Ремонт тяжелоповрежденного вагона, его погрузку на другой вагон или его возврат на своих осях на железную дорогу приписки необходимо осуществлять в соответствии с предписаниями действующих правил.

### **Ответственность железной дороги за утрату, повреждение вагона и его частей**

**§ 22.** Вагон, принятый к перевозке, считается утерянным, если он не может быть предоставлен в распоряжение получателя в течение 3 месяцев по истечении срока доставки.

Собственник или арендатор вагона имеет право подать заявление о розыске вагона через 30 дней по истечении срока доставки.

В заявлении необходимо указать данные, имеющиеся у собственника или арендатора, которые необходимы для розыска вагона (когда, куда, с какой станции, по какой отправке последний раз был отправлен вагон и др.).

Заявление подается в двух экземплярах. Железная дорога подтверждает получение заявления наложением календарного штампа и подписью работника, принявшего заявление, на обоих экземплярах заявления. Один экземпляр возвращается заявителю.

Заявление о розыске вагона не является предъявлением претензии согласно § 30.

**§23.** Если железная дорога не может предоставить в распоряжение собственника вагон, который не был принят к перевозке, но по доказательству собственника находится на ее сети, то по требованию собственника эта железная дорога должна предпринять меры по его розыску.

Вагон считается утерянным, если железная дорога не в состоянии предоставить его собственнику в течение 3 - х месяцев после поступления заявления о розыске.

**§ 24.** Срок 3 месяца, предусмотренный в §§ 22, 23, увеличивается на срок простоя вагона по независящим от железной дороги причинам или из-за повреждения этого вагона.

**§ 25.** Железная дорога несет ответственность от приема до выдачи за утрату и повреждение частного вагона или его частей, если только не докажет, что утрата и повреждение возникли не по ее вине. Возникающие в этой связи вопросы рассматриваются только между собственником и дорогой приписки.

**§ 26.** При утрате частного вагона его стоимость определяется в соответствии с предписаниями действующих правил.

**§ 27.** При утрате или повреждении съемных частей вагона железная дорога несет ответственность только в том случае, если наименования этих частей были указаны на обеих

наружных боковых стенах вагона. Железная дорога за утрату или повреждение других незакрепленных съемных частей ответственность не несет.

### **Претензии и иски**

**§ 28.** Право предъявления претензий о возмещении ущерба за утрату, повреждение частного вагона или его составных частей принадлежит собственнику вагона или уполномоченному им лицу.

С претензией и иском можно обращаться только к дороге приписки. К претензии должны быть приложены необходимые документы, обосновывающие претензию согласно внутренним правилам дороги приписки.

Порядок и сроки рассмотрения претензии определяются в соответствии со статьей 29 СМГС.

В случае повреждения частного вагона или его составных частей, ответственность за которое несет железная дорога, она возмещает фактически нанесенный ущерб, но не выше, чем возмещение, которое выплачивается при утере частного вагона.

Если по вине железной дороги частный вагон считается утерянным или не подлежит восстановлению, железная дорога выплачивает собственнику возмещение, сумма которого определяется согласно предписаниям действующих правил.

Претензия железной дороги к собственнику вагона за причиненный ущерб во время перевозки предъявляется только железной дорогой приписки или через нее.

Если частный вагон, считавшийся утерянным, будет найден после уплаты возмещения, то собственник этого вагона в течение 6 месяцев после получения уведомления от железной дороги приписки может потребовать передачу ему вагона на станцию приписки бесплатно при условии возврата им железной дороге полученного возмещения.

**§ 29.** Претензия железной дороги к собственнику вагона, связанная с ущербом, возникшим по вине собственника, регулируется договором о приписке.

Претензии других железных дорог к собственнику вагона регулируются железной дорогой приписки.

**§ 30.** Иск может быть предъявлен только после заявления претензии.

Претензии и иски собственником или уполномоченным им лицом к железной дороге, а также железной дорогой к собственнику вагона могут быть заявлены в течение 9 месяцев.

Указанные сроки исчисляются:

- при претензии собственника к железной дороге – со дня установления утраты или повреждения вагона;
- при претензии железной дороги к собственнику – со дня возникновения ущерба.

Иск может быть предъявлен только в надлежащем суде той страны, железным дорогам которой была предъявлена претензия.

Претензии и требования, по которым истек срок давности, не могут быть предъявлены также и в виде исков.

### **Возмещение за просрочку в доставке**

**§ 31.** Возмещение за просрочку в доставке уплачивается согласно статье 27 СМГС только за груз, находящийся в вагоне. Расчет за просрочку в доставке порожнего вагона ведется аналогично грузам.

### **Заключительные положения**

**§ 32.** В остальном при перевозке груженых и порожних вагонов применяются положения СМГС.

10. számú melléklet az SZMGSZ-hez

## **A magántulajdonú teherkocsik és a vasút által bérebe adott vasúttársasági teherkocsik fuvarozásáról szóló szabályzat**

### **A Szabályzat tárgya és alkalmazási területe**

**1. §** Magánteherkocsinak (a továbbiakban: magánkocsinak) kell tekinteni azt a teherkocsit, amelyre jogi vagy természetes személy, aki nem lehet vasúttársaság, tulajdonosi jogosítványokkal rendelkezik (a továbbiakban: „kocsitulajdonos”), és valamely vasút saját kocsiparkjába besorolt.

A vasút tulajdonát képező, és általa jogi vagy természetes személynek (a továbbiakban: „kocsibérlő”-nek) bérebe adott kocsikat a bérleti szerződésben foglaltakkal összhangban magánkocsiként kell besorolni valamely vasút parkjába. Ezeknek a kocsiknak a megnevezése a továbbiakban „bérelt kocsi”.

**2. §** Ezt a Szabályzatot kell alkalmazni a nemzetközi forgalomban való közlekedésre engedélyezett, rakott vagy üres magánkocsik vagy bérelt kocsik fuvarozása esetén.

### **A vasúti kocsik<sup>1</sup> közlekedtetésének engedélyezése a nemzetközi forgalom számára**

**3. §** A magánkocsik és a bérelt kocsik nemzetközi forgalomban való közlekedtetése azzal a feltétellel engedélyezett, ha azok megfelelnek az érvényes szabályzatok előírásainak<sup>2</sup>. A vasúti kocsikat el kell látni jelekkel és feliratokkal, feltüntetve a kocsitulajdonos vagy a kocsibérlő, a honos (kocsitároló) állomás és a besoroló vasút megnevezését. A vasúti kocsikra nagy „P” betűt kell felfesteni, míg a Belarusz Köztársaság, az Észk Köztársaság, Grúzia, Kazahsztán Köztársaság, a Kirgiz Köztársaság, a Lett Köztársaság, a Litván Köztársaság, Moldova Köztársaság, az Oroszországi Föderáció, a Tádzsikisztán Köztársaság, Türkmenisztán, az Üzbekisztán Köztársaság, Ukrajna magánkocsijai pályaszámának „5” számjeggyel kell kezdődnie.

A megfelelő jelek és feliratok hiányában valamennyi kocsit vasúttársasági kocsinak kell tekinteni.

<sup>1</sup> Vasúti kocsi alatt értendők a magánkocsik és a bérelt kocsik.

<sup>2</sup> A hatályos szabályzatok alatt a „Teherkocsik nemzetközi forgalomban való használatáról szóló Szabályzatot (PGV-t)” vagy a vasutak között érvényes egyéb kocsihasználati szabályokat kell érteni.

**4. §** A vasúti kocsi nemzetközi forgalomban való közlekedtetéséhez az engedélyt a besoroló vasút adja meg.

Az érvényes szabályzatok előírásainak nem megfelelő kocsik nemzetközi forgalomban való közlekedtetése azzal a feltétellel engedhető meg, ha a kérdéses fuvarozásban részes valamennyi vasút ahhoz hozzájárulását adja.

### **Különleges berendezések**

**5. §** A különleges vagy kiegészítő berendezésekkel ellátott kocsik kiszolgálásáért a felelősség a feladót vagy az átvevőt terheli.

### **A vasúti kocsi felhasználása**

**6. §** A feladó a vasúti kocsit csak azoknak az áruknak a fuvarozására használhatja, amelyek fuvarozására a kocsi a besorolási vagy a bérleti szerződés értelmében alkalmas.

### **A vasúti kocsi feladása fuvarozásra**

**7. §** A vasúti kocsi fuvarozásra való feladásának joga a kocsitulajdonost vagy a kocsibérlőt illeti meg.

Ha a rakott vagy üres kocsinak más a feladója, akkor az utóbbi köteles a feladási állomásnak a fuvarlevéllel együtt a kocsitulajdonos vagy a kocsibérlő írásbeli meghatalmazását is bemutatni, amely több kocsihoz is vonatkozhat.

Nem szükséges ez a meghatalmazás, ha a vasúti kocsit a megelőző fuvarozás átvevője adja fel fuvarozásra, és a kocsit a kocsitulajdonosnak vagy a kocsibérlőnek küldi vissza. Ebben az esetben a feladást a megelőző fuvarozás fuvarlevele 5. lapjának (Értesítőlevél az áru megérkezéséről) bemutatása mellett új fuvarlevéllel kell végezni.

Az SZMGSZ 3. Cikke 2. §-ának 2. pontjában foglaltak szerint, másik nyomtávolságú vasúti kocsi történő átrakással végzett fuvarozásnál a rakott kocsi feladója köteles biztosítani az üres kocsi visszaküldését (ezen belül a fuvarlevél kitöltését, a fuvarköltések megfizetését, a vasúti kocsi feladását) arról a határállomásról, amelyen az árut másik nyomtávolságú vasúti kocsihoz rakják át.

Sérült kocsi csak abban az esetben vehető fel fuvarozásra, ha a feladási állomás megítélése szerint üzemeltetése során az nem okoz veszélyt vagy nehézséget. Ha a fuvarlevélhez nem mellékeltek az SZMGSZ 10. számú Melléklete 11. §-ának rendelkezései szerinti jegyzőkönyvet, akkor a feladó köteles a fuvarlevél 4. „A feladó különleges nyilatkozatai” rovatában a sérülést részletesen és pontosan leírni és a bejegyzést aláírásával elismerni.

### **Bejegyzések a fuvarlevélbe**

**8. §** A rakott vagy az üres kocsit a feladó az SZMGSZ 12.1., illetve 12.2. számú Mellékletének megfelelő mintájú, az SZMGSZ 7. cikk követelményeinek betartásával és az SZMGSZ 12.5. számú Mellékletében foglaltak szerint kitöltött fuvarlevéllel köteles fuvarozásra feladni. Ezenkívül a feladó köteles a fuvarlevél „Az áru megnevezése” rovatába a következőket bejegyezni:

- rakott kocsi feladása esetén: „Magánkocsi. Tulajdonos ..... (Приватный вагон. Собственник .....)” vagy „Bérelt kocsi. Bérlő .....”.



Az SZMGSZ 3. Cikke 2. §-ának 2. pontjában foglaltak szerint végzett fuvarozásnál ezt a következő bejegyzéssel kell kiegészíteni: „A vasúti kocsinak az ..... (az átrakást végző határállomás megnevezése) állomáson végzett átrakást követő visszaküldése céljából az üres kocsit ..... (azt a természetes vagy jogi személyt és postai címét kell feltüntetni, aki az üres magán vagy bérelt kocsit visszaküldését végzi) részére kell kiszolgáltatni”.

- üres kocsit feladása esetén: „Üres magánkocsi. Legutolsó áru: ..... (az áru megnevezése). Tulajdonos .....” vagy „Üres bérelt kocsit. Legutolsó áru ..... (az áru megnevezése). Bérlet .....”.

Az áruknak Alashankou, Dostyk, Mandzhuria, Zabajkal'sk, Erlian, Grodekovo állomásokon történő átrakásakor a feladó a fuvarlevélbe az üres kocsinak az átrakó állomás általi visszaküldésére vonatkozó bejegyzést tehet a következő szöveggel: „Az áruknak ..... (az átrakó állomás megnevezését kell bejegyezni) állomáson történő átrakását követően az üres kocsit ..... (a rendeltetési állomás és vasút, valamint az átvevő megnevezését kell bejegyezni) állomásra kell küldeni ..... (az állomások megnevezését kell bejegyezni) határállomásokon keresztül, az átmeneti vasutakon a költségviselő ..... (minden átmeneti vasútra külön fel kell tüntetni a költségviselő megnevezését és kódját).”

A „Kocsiszám” rovatban fel kell tüntetni a kocsit nemét, pályaszámát és a besoroló vasút cégjelét.

### **Értékbevallás**

**9. §** A magánkocsira vonatkozóan az értékbevallás nem megengedett. A magánkocsiban fuvarozott áruk értékének bevallására az SZMGSZ 10. cikkének határozmányai érvényesek.

### **A fuvarozási határidő meghosszabbodása**

**10. §** A rakott és üres kocsit fuvarozásánál az SZMGSZ 14. cikk 5. §-ában felsorolt eseteken kívül a fuvarozási határidő meghosszabbodik a kocsit sérülése miatt keletkezett feltartóztatás időtartamával is, ha a kocsinak e sérülése nem a vasút hibájából következett be.

### **A kocsit megsérülésének vagy alkatrészei elveszésének megállapítása**

**11. §** Ha a vasúti kocsinak a vasút saját kezdeményezéséből vagy az átvevő vagy más jogosult személy kérésére elvégzett ellenőrzése során e kocsit sérülését vagy egyes alkatrészeinek elveszését állapították meg, a vasút köteles 5 példányban kocsisérülési jegyzőkönyvet felvenni, amelyben fel kell tüntetni a sérülés okát és jellegét, valamint az elveszett alkatrészeket.

A jegyzőkönyv első példányát a fuvarlevélhez kell csatolni, amelyről a fuvarlevél 4. és 5. lapjai „A vasút bejegyzései” rovatában bejegyzést kell eszközölni. A második és harmadik példányt haladéktalanul meg kell küldeni a besoroló vasútnak. Ez a vasút a jegyzőkönyv egy példányát köteles átadni a tulajdonosnak vagy a bérlőnek. A negyedik példány a jegyzőkönyvet felvevő állomáson marad. Az ötödik példányt az állomás saját felettes szervének (igazgatóságának, hivatalának) küldi meg.

**12. §** Nem kell kocsisérülési jegyzőkönyvet felvenni, ha az átvevő vagy egy másik jogosult kérésére elvégzett ellenőrzés eredményeként a kocsit sérülését, illetőleg egyes alkatrészeinek elveszését nem állapították meg.

Ebben az esetben a vasút a fuvarlevél „A vasút bejegyzései” című rovatába a következőket jegyzi be:  
„(16) A kocsi sérülését, illetőleg kocsialkatrészek elveszését nem állapították meg.” Ezt a bejegyzést a vasúti alkalmazottnak alá kell írnia és az állomási bélyegző lenyomatával kell hitelesítenie.

**13. §** Amennyiben a kocsi rakott, úgy szükség esetén pótlólag az árura is kereskedelmi jegyzőkönyvet kell felvenni az SZMGSZ 18. cikkében előírtaknak megfelelően.

### **A vasúti kocsinak a fuvarozás folytatását akadályozó megsérülése**

**14. §** Ha egy üres vasúti kocsi olyan mértékben megsérül, hogy további közlekedtetése már nem lehetséges, vagy az áru fuvarozására alkalmatlanná válik, akkor a sérülést megállapító állomás köteles a besoroló vasutat és a feladási állomást táviratilag, távgépíró vagy telefax útján erről haladéktalanul értesíteni, és amennyiben lehetséges, a sérülés mibenlétét is közölni.

**15. §** Az a vasút, amelyen a sérülés miatt a vasúti kocsit kisorozták, köteles minden kocsit az érvényes szabályzatok előírásainak megfelelően futóképessé tenni, függetlenül attól, hogy azt ismételten használni fogják vagy sem, kivéve azokat az eseteket, amikor a sérült kocsi saját kerekein nem futhat és fel kell rakni egy másik vasúti kocsira.

**16. §** A vasúti kocsi javítása az érvényes szabályzatok előírásai szerint történik.

**17. §** Abban az esetben, ha a sérült vasúti kocsi javítását az érvényes szabályzatok előírásainak megfelelően önállóan elvégző vasút úgy találja, hogy a javítás 4 napnál tovább tart, akkor köteles:

a) ha a kocsi fuvarozási szerződés tárgya, a feladótól a feladási állomás útján táviratilag, távgépírón vagy telefaxon rendelkezést kérni arra vonatkozóan, hogy a munka elvégzése után a fuvarozási szerződés végrehajtását folytassa vagy módosítsa azt.

Amennyiben a feladó a munka befejezéséig nem ad rendelkezést, akkor a vasút a fuvarozási szerződés végrehajtását folytatja;

b) ha a kocsi fuvarozási szerződésen kívül van a vasúton, a besoroló vasút útján a kocsi javítás utáni felhasználására vonatkozóan az „a)” pont szerinti előírásoknak megfelelően a kocsi tulajdonosához vagy bérlőjéhez fordulni.

Amennyiben a vasút a javítás befejezéséig nem kap a kocsi tulajdonosától vagy bérlőjétől rendelkezést, akkor a kocsival a belföldi szabályzatok előírásainak megfelelően jár el.

**18. §** Abban az esetben, ha a vasút az érvényes szabályzatok előírásainak megfelelően nem végzi el a kocsi javítását, akkor:

a) ha a vasúti kocsi fuvarozási szerződés tárgya, köteles a feladótól a feladási állomás útján táviratilag, távgépírón vagy telefaxon rendelkezést kérni arra vonatkozóan, hogyan kell eljárnia a kocsival.

Amennyiben a feladó megfelelő rendelkezést ad, akkor a magánkocsit az ennek megfelelően módosított eredeti fuvarlevéllel kell továbbfuvarozni.

Ha a vasút a távirat, telex vagy telefax elküldését követő 8 napon belül nem kap rendelkezést, akkor a kocsi tekintetében, futóképességének helyreállítását követően, a belföldi szabályzatok előírásai szerint jár el.

b) ha a kocsi fuvarozási szerződésen kívül van a vasúton, a kocsi javítás utáni felhasználására vonatkozóan a besoroló vasút útján, az „a)” pont szerinti előírásoknak megfelelően, a kocsi tulajdonosához vagy bérlőjéhez fordulni.

Amennyiben a vasút a felkérés elküldését követő 8 napon belül nem kap semminemű rendelkezést, akkor a kocsi tekintetében, futóképességének helyreállítását követően, a belföldi szabályzatok előírásai szerint jár el.

**19. §** Amikor egy rakott kocsi olyan mértékű sérülést szenved, hogy a fuvarozás folytatása már nem lehetséges, és a kocsit ki kell rakni, akkor a kirakott kocsi tekintetében a 15-21. §-okban foglalt rendelkezéseket kell alkalmazni.

Amennyiben a vasúti kocsi az áru kirakása nélkül javítható, akkor a 14-17. §-okban foglalt feltételek kerülnek alkalmazásra.

**20. §** A vasúti kocsinak nem a vasút hibájából keletkezett sérülésével összefüggésben felmerülő valamennyi többletköltség felszámítása és beszedése az SZMGSZ 13. cikkének 4. §-a és a 15. cikk rendelkezései szerint történik. A magánkocsik többletfutásáért a fuvar költségeket üres és rakott forgalomban egyaránt az üres magánkocsikra megállapított díjtételek alapján kell felszámítani.

Amikor a sérült kocsi tartózkodása nem fuvarozási szerződés keretében valósul meg, a vasútnak a tulajdonos vagy a bérlő értesítésével, valamint rendelkezésének végrehajtásával kapcsolatos költségeit a kocsitulajdonos vagy a kocsibérlő viseli.

**21. §** A súlyosan sérült kocsi javítását, másik vasúti kocsira való felrakását vagy a besoroló vasútra saját kerekein történő visszaküldését az érvényes szabályzatok előírásainak megfelelően kell végrehajtani.

#### **A vasút felelőssége a vasúti kocsi vagy alkatrészeinek elveszéséért vagy megsérüléséért**

**22. §** A fuvarozásra felvett vasúti kocsi akkor tekinthető elveszettnek, ha a fuvarozási határidő lejártát követő 3 hónapon belül nem bocsátható az átvevő rendelkezésére.

A kocsitulajdonos vagy a kocsibérlő a fuvarozási határidő lejártát követő 30 nap elteltével jogosult a kocsi kutatására igényt benyújtani.

Az igénybejelentésben fel kell tüntetni a tulajdonos vagy a bérlő rendelkezésére álló mindazon adatokat, amelyek szükségesek a kocsi kutatásához (utoljára mikor, hová, milyen állomásról, milyen küldeményrel adták fel a kérdéses kocsit stb.).

Az igénybejelentést két példányban kell benyújtani. A vasút keletbélyegzőjének lenyomatával és az átvevő alkalmazott aláírásával mindkét példányon igazolja az igénybejelentés átvételét. Ezek közül egy példány a bejelentőt illeti.

A kocsi kutatására irányuló igénybejelentés nem minősül a 30. § szerinti felszólamlás benyújtásának.

**23. §** Amennyiben a vasút nem tudja a tulajdonos rendelkezésére bocsátani a fuvarozásra nem feladott kocsit, azonban az utóbbi bizonyítja, hogy a kocsi ennek a vasútnak a vonalain tartózkodik, akkor a tulajdonos kívánságára ennek a vasútnak intézkednie kell a kocsi kutatása iránt.

A kocsik akkor tekinthető elveszettnek, ha a vasút a kutatási igénybejelentés átvételétől számított 3 hónapon belül nem tudja azt a tulajdonos rendelkezésére bocsátani.

**24. §** A 22. és a 23. §-okban előírányzott 3 hónapos határidő meghosszabbodik a kocsik veszteglésének azzal az időtartamával, amely a vasúttól független okok vagy ennek a kocsinak a sérülése miatt fordult elő.

**25. §** A vasút a fuvarozásra való felvételtől a kiszolgáltatás időpontjáig felel a magánkocsi vagy alkatrészeinek megsérüléséért, hacsak nem bizonyítja, hogy az elveszés és a sérülés nem az ő hibájából keletkezett. Az ezzel kapcsolatban felmerülő kérdések csak a tulajdonos és a besoroló vasút között tárgyalhatók.

**26. §** A magánkocsi elveszésekor annak értékét az érvényben lévő szabályzatok rendelkezései szerint kell meghatározni.

**27. §** A magánkocsi leszerelhető tartozékainak elveszéséért vagy sérüléséért a vasút csak akkor tartozik felelősséggel, ha ezeknek a tartozékoknak a megnevezését a kocsik mindkét oldalára felfestették. A vasút más, rögzítetlen tartozékok elveszéséért vagy sérüléséért felelősséget nem visel.

### **Felszólamlások és keresetek**

**28. §** A magánkocsi vagy alkatrészeinek megsérülése, elveszése esetén a kártérítési felszólamlás benyújtásának joga a kocsitulajdonos vagy az általa meghatalmazott személyt illeti.

Felszólamlással csak a besoroló vasúthoz lehet fordulni, illetve csak azt lehet perbe hívni. A felszólamláshoz csatolni kell a besoroló vasúton érvényes belföldi szabályozás szerint szükséges és a felszólamlást megalapozó dokumentumokat.

A felszólamlás megvizsgálásának rendje és határidői tekintetében az SZMG SZ 29. cikkében foglalt rendelkezéseket kell alkalmazni.

A magánkocsi vagy alkatrészeinek olyan sérülése esetén, amelyekért a vasút felel, a vasút a ténylegesen okozott kárt téríti meg, de ez az összeg nem lehet magasabb, mint a magánkocsi elveszése esetén fizetendő kártérítés.

Amennyiben a vasút hibájából a magánkocsi elveszettnek tekintendő vagy nem állítható helyre, akkor a vasút a tulajdonosnak olyan összegű kártérítést fizet, amilyent az érvényben lévő szabályzatok rendelkezései előírnak.

A vasútnak a kocsik tulajdonosával szemben előforduló, olyan károkkal kapcsolatos igényét, amelyeket a kocsik okozott fuvarozás közben, csak a besoroló vasút érvényesítheti vagy azon keresztül lehet érvényesíteni.

Amennyiben az elveszettnek tekintett magánkocsit a kártérítés kifizetése után megtalálják, akkor a besoroló vasúttól kapott értesítés kézhezvételétől számított 6 hónapon belül a kocsitulajdonos követelheti, hogy a vasút a kocsik - a kártérítés visszafizetése ellenében - a tárolóállomáson díjmentesen bocsássa rendelkezésére.

**29. §** A kocsitulajdonossal szemben, a tulajdonosnak felróható okból előfordult kárral összefüggésben a vasút részéről felmerült igényeket a besorolási szerződés szabályozza. Más vasutaknak a kocsitulajdonossal szemben felmerült igényeit a besoroló vasút érvényesítheti.

**30. §** Kereset csak felszólamlás benyújtását követően indítható.

A kocsitulajdonos vagy az általa felhatalmazott személy a vasúttal szemben, illetőleg a vasút a kocsitulajdonossal szemben 9 hónapon belül nyújthat be felszólamlást és keresetet.

Az elévülési idő kezdetét a következők szerint kell megállapítani:

- a tulajdonosnak a vasúttal szemben támasztott igénye esetén - a kocsi elveszése vagy sérülése megállapításának napjától;

- a vasútnak a tulajdonossal szemben támasztott igénye esetén - a kár keletkezésének napjától.

Kereset csak annak az országnak erre illetékes bíróságánál indítható, amelynek vasútjához a felszólamlást benyújtották.

Elévült felszólamlások és igények még kereset formájában sem érvényesíthetők.

#### **Kártérítés a fuvarozási határidő túllépéséért**

**31. §** A fuvarozási határidő túllépéséért az SZMGSZ 27. cikke alapján kártérítés kifizetése csak a kocsiiban lévő áru tekintetében történik. Az üres kocsi fuvarozási határidejének túllépéséért az elszámolást az árukhoz hasonlóan kell végezni.

#### **Záró rendelkezések**

**32. §** A rakott és az üres kocsik fuvarozása során egyebekben az SZMGSZ rendelkezéseit kell alkalmazni.”

**Az SzMGSz 12.6 számú melléklete**

**„Приложение 12.6**

**ОСОБЕННОСТИ ЗАПОЛНЕНИЯ НАКЛАДНОЙ СМГС  
ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ С ПЕРЕОФОРМЛЕНИЕ НАКЛАДНОЙ СМГС  
НА НАКЛАДНУЮ ДРУГОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА  
И В ОБРАТНОМ НАПРАВЛЕНИИ**

Переоформление накладных СМГС на накладные другого транспортного права и в обратном направлении производится железной дорогой, которая одновременно участвует как в СМГС (или применяет положения СМГС\*), так и в другом транспортном праве. В таких случаях накладная СМГС заполняется отправителем в соответствии с предписаниями Приложения 12.5 к СМГС со следующими особенностями.

**1.1.** Перевозка грузов из страны, в которой применяется только СМГС, в страну, в которой применяется ЦИМ, транзитом по Польским, Словацким, Румынским железным дорогам оформляется накладной СМГС до соответствующей входной пограничной станции Польских, Словацких или Румынских железных дорог, на которой должно производиться переоформление отправки в страну окончательного назначения.

В графе 8 «Дорога и станция назначения» накладной СМГС отправитель указывает сокращенное наименование транзитной железной дороги\*\*, переоформляющей перевозочные документы, и наименование входной пограничной станции этой железной дороги. В этой же графе отправитель указывает: «Для дальнейшей перевозки на станцию...» (указывается станция и железная дорога окончательного назначения).

В графе 5 «Получатель, почтовый адрес» накладной СМГС отправитель указывает «Начальник станции».

В графе 4 «Особые заявления отправителя» накладной СМГС отправитель указывает окончательного получателя груза на станции окончательного назначения и его почтовый адрес.

На основании сведений, содержащихся в накладной СМГС, входная переоформляющая станция транзитной железной дороги в точности переносит все данные первоначальной накладной во вновь составляемую накладную ЦИМ и отправляет груз до станции окончательного назначения.

В накладной ЦИМ в графе 1 «Отправитель (имя, адрес)» переоформляющая станция указывает отправителя груза по первоначальной накладной и его почтовый адрес, а также станцию и страну первоначального отправления.

В графе 16 «Принято», а также в графе 29 «Место оформления и дата» новой накладной ЦИМ станция ставит свой календарный штамп или делает соответствующую запись.

Первый лист накладной СМГС прилагается к новой накладной, на лицевой стороне всех листов которой делается отметка «Приложена накладная СМГС нр..... от..... (дата)» .

\* Железные дороги Словакии.

Перевозка грузов из стран, применяющих только СМГС, в Словакию и в обратном направлении оформляется накладными СМГС на весь путь следования.

Железные дороги Румынии применяют СМГС только на участке румыно-молдавской, румыно-украинской границы до переоформляющей румынской станции. Переоформление накладных при перевозке грузов в/из Румынии производится в соответствии с пунктами 1.1 и 1.2.

\*\* Для обозначения железных дорог применяются следующие сокращенные наименования: Румынии - ЧФР, Словакии – ЖСР.

По требованию грузоотправителя, указанному в графе 4 накладной СМГС, станция переоформления высылает в его адрес подлинник дубликата накладной ЦИМ.

Перевозка грузов транзитом по Венгерским железным дорогам оформляется накладной СМГС до входной пограничной станции Захонь (МAB) в адрес экспедиторской организации, находящейся на этой станции.

В графе 8 «Дорога и станция назначения» накладной СМГС отправитель указывает станцию Захонь (МAB).

В графе 5 «Получатель, почтовый адрес» накладной СМГС отправитель указывает наименование экспедиторской организации, находящейся на станции Захонь, и ее почтовый адрес.

1.2. Перевозка грузов из страны, в которой применяется только ЦИМ, в страну, в которой применяется только СМГС, транзитом по Польским или Румынским железным дорогам (кроме перевозок грузов назначением в Украину или транзитом по Украинским железным дорогам) оформляется накладной ЦИМ до соответствующей выходной станции Польских или Румынских железных дорог, на которой должно производиться переоформление накладной ЦИМ на накладную СМГС для дальнейшей перевозки грузов на станцию окончательного назначения.

При перевозке грузов из страны, в которой применяется только ЦИМ, назначением в Украину или транзитом по Украинским железным дорогам, в зависимости от соответствующего указания отправителя в накладной ЦИМ, переоформление накладной ЦИМ на накладную СМГС производится на одной из перечисленных ниже станций:

- при транзите по Польским железным дорогам на станциях: Дорохуск (ПКП), Хрубешув (ПКП), Верхрата (ПКП), Медыка (ПКП), Мостиска II (УЗ), Ягодин (УЗ);
- при транзите по Словацким железным дорогам на станциях: Чиерна над Тиссоу (ЖСР), Чоп (УЗ), Батево (УЗ);
- при транзите по Венгерским железным дорогам на станциях: Захонь (МAB), Эперешке (МAB), Чоп (УЗ), Батево (УЗ);
- при транзите по Румынским железным дорогам\* на станциях: Халмеу (ЧФР), Дьяково (УЗ), Батево (УЗ).

В накладной ЦИМ в качестве станции назначения отправитель указывает соответствующую выходную пограничную станцию Польских, Словацких, Венгерских, Румынских железных дорог или соответствующую пограничную станцию Украинских железных дорог, а в качестве получателя – начальника этой станции. Кроме того, отправитель указывает в накладной ЦИМ окончательную станцию и дорогу назначения, окончательного получателя груза и его почтовый адрес.

На основании сведений, содержащихся в накладной ЦИМ, переоформляющая пограничная станция переносит все данные из накладной ЦИМ во вновь составляемую накладную СМГС и отправляет груз до станции окончательного назначения.

В графе 3 «Станция отправления» накладной СМГС переоформляющая станция указывает свое наименование.

В графе 1 «Отправитель, почтовый адрес» накладной СМГС переоформляющая станция указывает наименование первоначального отправителя и его почтовый адрес, а также первоначальную станцию и страну отправления.

В графе «Календарный штемпель станции отправления» накладной СМГС переоформляющая станция проставляет свой календарный штемпель.

Первый лист накладной ЦИМ, предназначенный для получателя, прилагается к накладной СМГС. На лицевой стороне всех листов накладной СМГС в левом верхнем углу проставляется отметка: «Приложена накладная ЦИМ нр .....от .....(дата)».

---

\* При перевозке грузов транзитом по Молдавским железным дорогам переоформление накладной производится на соответствующей выходной пограничной станции Румынских железных дорог

Получатель подтверждает получение накладной ЦИМ, о чём им производится соответствующая запись в графе 98 четвертого листа накладной СМГС.

По требованию отправителя, указанному в накладной ЦИМ, переоформляющая станция высылает в его адрес подлинник дубликата накладной СМГС.

**2.1.** Перевозка грузов из страны, в которой применяется только СМГС, в страну, в которой применяется ЦИМ, транзитом по Литовским и Польским железным дорогам через пограничный переход Моцкава (ЛГ) – Тракишки (ПКП) оформляется накладной СМГС до станции Шяштокай (ЛГ), на которой производится переоформление отправки в страну окончательного назначения.

В графе 8 «Дорога и станция назначения» накладной СМГС отправитель указывает сокращенное наименование Литовской железной дороги (ЛГ) и станцию Шяштокай этой железной дороги. В этой же графе отправитель указывает: «Для дальнейшей перевозки на станцию..... (указывается станция и железная дорога окончательного назначения)».

В графе 5 накладной СМГС «Получатель, почтовый адрес» отправитель указывает: «Начальник станции».

В графе 4 «Особые заявления отправителя» накладной СМГС отправитель указывает окончательного получателя груза на станции окончательного назначения и его почтовый адрес.

На основании сведений, содержащихся в накладной СМГС, станция Шяштокай в точности переносит все данные первоначальной накладной во вновь составляемую накладную ЦИМ и отправляет груз до станции окончательного назначения.

В графе 1 «Отправитель (имя, адрес)» накладной ЦИМ станция Шяштокай указывает отправителя груза по первоначальной накладной и его почтовый адрес, а также станцию и страну первоначального отправления. В графе 16 «Принято», а также в графе 29 «Место оформления и дата» новой накладной ЦИМ станция ставит свой календарный штамп или делает соответствующую запись.

Первый лист накладной СМГС прилагается к новой накладной ЦИМ, на лицевой стороне всех листов которой делается отметка: «Приложена накладная СМГС нр..... от..... (дата)».

По требованию грузоотправителя, указанному в графе 4 накладной СМГС, станция Шяштокай высылает в его адрес подлинник дубликата накладной ЦИМ.

**2.2.** Перевозка грузов из страны, в которой применяется ЦИМ, в страну, в которой применяется только СМГС, транзитом по Польским и Литовским железным дорогам через пограничный переход Тракишки (ПКП) – Моцкава (ЛГ) оформляется накладной ЦИМ до станции Шяштокай (ЛГ), на которой должно производиться переоформление отправки в страну окончательного назначения.

В накладной в качестве станции назначения отправитель указывает станцию Шяштокай, а в качестве получателя – начальника этой станции. Кроме того, отправитель указывает в накладной окончательную станцию и дорогу назначения, окончательного получателя и его почтовый адрес.

На основании сведений, содержащихся в накладной ЦИМ, переоформляющая станция Шяштокай в точности переносит все данные первоначальной накладной во вновь составляемую накладную и отправляет груз до станции окончательного назначения.

В графе 3 «Станция отправления» накладной СМГС указывается станция Шяштокай.

В графе 1 «Отправитель, почтовый адрес» накладной СМГС станция Шяштокай указывает наименование первоначального отправителя и его почтовый адрес, а также первоначальную станцию и страну отправления.

В графе «Календарный штамп станции отправления» новой накладной станция Шяштокай ставит свой календарный штамп.

Первый лист накладной ЦИМ, предназначенный для получателя, прилагается к новой накладной СМГС. На лицевой стороне всех листов накладной СМГС в левом верхнем углу делается отметка «Приложена накладная ЦИМ нр..... от.....(дата)». Получатель подтверждает



получение накладной ЦИМ, делая соответствующую запись в графе 98 четвертого листа накладной СМГС.

По требованию грузоотправителя, указанному в накладной ЦИМ, станция Шяштокай высылает в его адрес подлинник дубликата накладной СМГС.

**3.1.** Перевозка грузов из страны, в которой применяется СМГС, в страну, в которой применяется ЦИМ или другое транспортное право, **с участием паромной переправы Клайпеда – Мукран** оформляется накладной СМГС до станции Драугисте (ЛГ), на которой производится переоформление отправки в страну окончательного назначения.

В графе 8 «Дорога и станция назначения» накладной СМГС отправитель указывает сокращенное наименование Литовской железной дороги (ЛГ) и станцию Драугисте этой же железной дороги. В этой же графе отправитель указывает: "Для дальнейшей перевозки на станцию ..." (указывается станция и железная дорога окончательного назначения).

В графе 5 «Получатель, почтовый адрес» накладной СМГС отправитель указывает «Начальник станции».

В графе 4 «Особые заявления отправителя» накладной СМГС отправитель указывает окончательного получателя груза на станции окончательного назначения и его почтовый адрес.

На основании сведений, содержащихся в накладной СМГС, станция Драугисте переносит все данные первоначальной накладной во вновь составляемую накладную и отправляет груз до станции окончательного назначения.

В новой накладной в графе «Отправитель (имя, адрес)» станция Драугисте указывает отправителя груза по первоначальной накладной и его почтовый адрес, а также станцию и страну первоначального отправления.

В графе 16 «Принято», а также в графе 29 «Место оформления и дата» новой накладной ЦИМ станция ставит свой календарный штампель или делает соответствующую запись.

Первый лист накладной СМГС прилагается к новой накладной, на лицевой стороне всех листов которой делается отметка «Приложена накладная СМГС нр.....от.....(дата)».

По требованию отправителя, указанному в графе 4 накладной СМГС, станция Драугисте высылает в его адрес подлинник дубликата новой накладной.

**3.2.** Перевозка грузов из страны, в которой применяется ЦИМ или другое транспортное право, в страну, в которой применяется СМГС, **с участием паромной переправы Мукран – Клайпеда** оформляется накладной соответствующего транспортного права до станции Драугисте (ЛГ), на которой должно производиться переоформление отправки в страну окончательного назначения.

В накладной в качестве станции назначения отправитель указывает станцию Драугисте (ЛГ), а в качестве получателя – начальника этой станции. Кроме того, отправитель указывает в накладной окончательную станцию и дорогу назначения, окончательного получателя и его почтовый адрес.

На основании сведений, содержащихся в накладной, станция Драугисте заполняет накладную СМГС, в точности перенося все данные первоначальной накладной во вновь составляемую накладную, и отправляет груз до станции окончательного назначения.

В графе 3 «Станция отправления» накладной СМГС указывается станция Драугисте (ЛГ).

В графе 1 «Отправитель, почтовый адрес» накладной СМГС станция Драугисте указывает наименование первоначального отправителя и его почтовый адрес, а также первоначальную станцию и страну отправления.

В графе «Календарный штампель станции отправления» накладной СМГС станция Драугисте ставит свой календарный штампель.

Первый лист первоначальной накладной, предназначенный для получателя, прилагается к новой накладной СМГС. На лицевой стороне всех листов накладной СМГС в левом верхнем углу делается отметка «Приложена накладная ..... (указывается к какому транспортному праву

относится накладная) нр.....от.....(дата)». Получатель подтверждает получение первоначальной накладной, делая соответствующую запись в графе 98 четвертого листа накладной СМГС.

По требованию отправителя, указанному в первоначальной накладной, станция Драугисте высылает в его адрес подлинник дубликата накладной СМГС.

**4.1. Перевозка грузов из страны, в которой применяется СМГС, в Турцию или Грецию с участием паромных переправ Ильичевск – Варна и Кавказ – Варна** оформляется накладной СМГС до входной станции Болгарских железных дорог Варна паромная, на которой должно производиться переоформление отправки в страну окончательного назначения.

В графе 8 «Дорога и станция назначения» накладной СМГС отправитель указывает станцию Варна паромная и сокращенное наименование Болгарских железных дорог (БДЖ). В этой же графе отправитель указывает «Для дальнейшей перевозки на станцию ... (указывается станция и железная дорога окончательного назначения)».

В графе 5 «Получатель, почтовый адрес» накладной СМГС отправитель указывает экспедитора на станции Варна паромная, который должен переоформить накладную СМГС на накладную ЦИМ и переотправить груз на станцию окончательного назначения.

В графе 4 «Особые заявления отправителя» накладной СМГС отправитель указывает окончательного получателя груза на станции окончательного назначения и его почтовый адрес.

На основании сведений, содержащихся в накладной СМГС, на станции Варна паромная заполняется накладная ЦИМ, в которую в точности переносятся все данные первоначальной накладной, и груз отправляется до станции окончательного назначения.

В графе 1 «Отправитель (имя, адрес)» накладной ЦИМ указывается отправитель груза по первоначальной накладной и его почтовый адрес, а также станция и страна первоначального отправления.

В графе 16 «Принято» и графе 29 «Место оформления и дата» накладной ЦИМ ставится календарный штамп станции Варна паромная.

**4.2. Перевозка грузов из Турции или Греции в страну, которая применяет СМГС, с участием паромных переправ Варна – Ильичевск и Варна - Кавказ** оформляется накладной ЦИМ до выходной станции Болгарских железных дорог Варна паромная, на которой должно производиться переоформление отправки в страну окончательного назначения.

В накладной ЦИМ в качестве станции назначения отправитель указывает станцию Варна паромная, а в качестве получателя – экспедитора на этой станции, который должен переоформить накладную ЦИМ на накладную СМГС и переотправить груз на станцию окончательного назначения. Кроме того, отправитель указывает в накладной окончательную станцию и дорогу назначения, окончательного получателя и его почтовый адрес.

На основании сведений, содержащихся в накладной ЦИМ, на станции Варна паромная экспедитор заполняет накладную СМГС, в которую в точности переносит все данные первоначальной накладной, и отправляет груз до станции окончательного назначения.

В графе 3 «Станция отправления» накладной СМГС указывается Варна паромная.

В графе 1 «Отправитель, почтовый адрес» накладной СМГС указываются наименование первоначального отправителя и его почтовый адрес, а также первоначальная станция и страна отправления.

В графе «Календарный штамп станции отправления» накладной СМГС станция Варна паромная ставит свой календарный штамп.

Первый лист накладной ЦИМ, предназначенный для получателя, прилагается к новой накладной СМГС. На лицевой стороне всех листов накладной СМГС в левом верхнем углу делается отметка: «Приложена накладная ЦИМ нр. ... от ... (дата)». Получатель подтверждает получение накладной ЦИМ, делая соответствующую запись в графе 98 четвертого листа накладной СМГС.

По требованию отправителя, указанному в накладной ЦИМ, станция Варна паромная высылает в его адрес подлинник дубликата накладной СМГС.

**5.1. Перевозка грузов в Финляндию из страны, применяющей СМГС и не имеющей с Финляндией соглашений о прямом железнодорожном сообщении, а также в Финляндию из Калининградской области (Российская Федерация) транзитом по железным дорогам Республики Беларусь, Литовской Республики, Латвийской Республики и Эстонской Республики**, оформляется накладной СМГС до выходной пограничной станции Российских железных дорог, на которой производится переоформление накладной СМГС на накладную российско-финляндского прямого железнодорожного сообщения.

В графе 8 «Дорога и станция назначения» накладной СМГС отправитель указывает: «РЖД» и выходную пограничную станцию этой дороги. В этой же графе отправитель указывает: «Для дальнейшей перевозки на станцию ...» (указывается станция и железная дорога окончательного назначения).

В графе 5 «Получатель, почтовый адрес» накладной СМГС отправитель указывает: «Начальник станции».

В графе 4 «Особые заявления отправителя» накладной СМГС отправитель указывает окончательного получателя груза на станции окончательного назначения в Финляндии и его почтовый адрес.

На основании сведений, содержащихся в накладной СМГС, выходная пограничная станция Российских железных дорог заполняет накладную российско-финляндского прямого железнодорожного сообщения, в точности перенося все данные первоначальной накладной во вновь составляемую накладную, и отправляет груз до станции окончательного назначения.

В новой накладной в графе «Станция и дорога отправления» переоформляющая станция указывает свое наименование, а в графе «Отправитель, почтовый адрес» – первоначального отправителя и его почтовый адрес, а также первоначальную станцию и страну отправления.

В графе «Календарный штамп станции отправления» новой накладной переоформляющая станция ставит свой календарный штамп.

Первый лист накладной СМГС прилагается к новой накладной, на лицевой стороне всех листов которой делается отметка «Приложена накладная СМГС нр..... от..... (дата)».

По требованию грузоотправителя, указанному в графе 4 накладной СМГС, станция переоформления высылает в его адрес подлинник дубликата накладной российско-финляндского прямого железнодорожного сообщения.

**5.2. Перевозка грузов из Финляндии в страны, применяющие СМГС и не имеющие с Финляндией соглашений о прямом железнодорожном сообщении, а также из Финляндии в Калининградскую область (Российская Федерация) транзитом по железным дорогам Эстонской Республики, Латвийской Республики, Литовской Республики и Республики Беларусь** оформляется накладной российско-финляндского прямого железнодорожного сообщения до

входной пограничной станции Российских железных дорог, на которой производится переоформление первоначальной накладной на накладную СМГС.

В графе 8 «Станция и дорога назначения» накладной российско-финляндского прямого железнодорожного сообщения отправитель указывает: «РЖД» и наименование соответствующей входной пограничной станции этой железной дороги. В этой же графе отправитель указывает: «Для дальнейшей перевозки на станцию..... (указывается станция и железная дорога окончательного назначения)».

В графе 5 «Получатель, почтовый адрес» накладной российско-финляндского прямого железнодорожного сообщения отправитель указывает: «Начальник станции».

В графе 4 «Особые заявления отправителя» накладной российско-финляндского прямого железнодорожного сообщения отправитель указывает окончательного получателя на станции окончательного назначения и его почтовый адрес.

На основании отметок отправителя в первоначальной накладной входная пограничная станция Российских железных дорог заполняет накладную СМГС, в точности перенося все данные первоначальной накладной во вновь составляемую накладную, и отправляет груз до станции окончательного назначения.

В графе 1 «Отправитель, почтовый адрес» накладной СМГС переформирующая станция указывает первоначального отправителя груза и его почтовый адрес, а также станцию и страну первоначального отправления согласно данным первоначальной накладной.

В графе 3 «Станция отправления» накладной СМГС переформирующая станция указывает свое наименование.

В графе «Календарный штамп станции отправления» новой накладной станция переформирования ставит свой календарный штамп.

Первый лист первоначальной накладной, предназначенный для получателя, прилагается к новой накладной СМГС, на лицевой стороне всех листов которой в левом верхнем углу делается отметка «Приложена накладная нр..... от..... (дата)». Получатель подтверждает получение накладной российско-финляндского прямого железнодорожного сообщения, делая соответствующую запись в графе 98 четвертого листа накладной СМГС.

По требованию грузоотправителя, указанному в первоначальной накладной, станция переформирования высылает в его адрес подлинник дубликата накладной СМГС.

**6.1. Перевозка грузов из страны, в которой применяется СМГС в Китайскую Народную Республику через станции Сары-Озек, Аягуз, Жангиз-Тобе (КЗХ) и Рыбачье (КРГ) с перегрузкой на этих станциях на автомобильный транспорт** оформляется накладной СМГС, в которой в графе 8 «Станция и дорога назначения» указывается одна из перечисленных станций.

В графе 5 «Получатель, почтовый адрес» накладной СМГС отправитель указывает в качестве получателя экспедитора на этой станции, который должен получить груз и отправить его дальше автомобильным транспортом.

В графе 4 «Особые заявления отправителя» накладной СМГС отправитель должен указать: «Груз следует в КНР».

**7.1. Перевозка грузов из страны, в которой применяется СМГС, в Монголию через станции Бийск или Култук (РЖД) с перегрузкой на этих станциях на автомобильный транспорт** оформляется накладной СМГС. Порядок оформления аналогичен п. 6.1.

**8.1. Перевозка грузов из страны, в которой применяется СМГС, через припортовую станцию другой страны, также применяющей СМГС**, оформляется накладной СМГС до данной припортовой станции.

В графе 8 «Станция и дорога назначения» накладной СМГС отправитель указывает в качестве станции назначения соответствующую припортовую станцию.

В графе 5 «Получатель, почтовый адрес» накладной СМГС отправитель указывает в качестве получателя экспедитора на этой станции, который должен получить груз и отправить его дальше водным путем.

В графе 4 «Особые заявления отправителя» накладной СМГС отправитель указывает: «Для вывоза водным транспортом в ... (указывается страна назначения)».

**8.2. Перевозка грузов с припортовой станции страны, применяющей СМГС, в страну, в которой также применяется СМГС**, оформляется накладной СМГС от этой припортовой станции. При этом в графе 4 «Особые заявления отправителя» накладной СМГС делается запись: «Ввезен водным транспортом из ... (указывается страна первоначального отправления)».

**9.1. Перевозка грузов из страны, в которой применяется СМГС, в Афганистан** оформляется накладной СМГС до станции Термез или Термез-Порт (УТИ), где производится перегрузка грузов на автомобильный транспорт.

В графе 8 «Станция и дорога назначения» накладной СМГС отправитель указывает в качестве станции назначения одну из перечисленных станций.

В графе 5 «Получатель, почтовый адрес» накладной СМГС отправитель указывает получателя или в качестве получателя экспедитора на этой станции.

В графе 4 «Особые заявления отправителя» накладной СМГС отправитель указывает «Для вывоза автомобильным транспортом в Афганистан».

В графе 6 «Отметки, необязательные для железной дороги» отправитель указывает «Для.....(указывается получатель в Афганистане и его почтовый адрес)».

**9.2. Перевозка грузов из страны, в которой применяется СМГС, в Афганистан транзитом по Таджикской железной дороге** оформляется накладной СМГС до станций Гаравути, Колхозабад и Курган-Тюбе (ТДЖ), на которых производится переотправка грузов автомобильным транспортом.

В графе 8 «Дорога и станция и назначения» накладной СМГС отправитель указывает в качестве станции назначения одну из перечисленных станций.

В графе 5 «Получатель, почтовый адрес» накладной СМГС отправитель указывает получателя или в качестве получателя экспедитора на этой станции, который должен получить груз и отправить его в Афганистан автомобильным транспортом.

В графе 4 «Особые заявления отправителя» накладной СМГС отправитель указывает «Для вывоза автомобильным транспортом в Афганистан».

В графе 6 «Отметки, не обязательные для железной дороги» накладной СМГС отправитель указывает «Для ... (указывается получатель в Афганистан и его почтовый адрес)».

**10.1. Перевозка грузов из страны, в которой применяется СМГС, в страну, в которой применяется ЦИМ, с участием паромных переправ Балтийск - Засниц, Усть-Луга – Засниц** оформляется накладной СМГС до станции Балтийск или Лужская соответственно (РЖД), на которых производится переоформление отправки в страну окончательного назначения.

В графе 8 «Дорога и станция назначения» накладной СМГС отправитель указывает сокращенное наименование Российских железных дорог (РЖД) и станцию Балтийск или Лужская. В этой же графе отправитель указывает: «Для дальнейшей перевозки на станцию...(указывается станция и железная дорога окончательного назначения)».

В графе 5 «Получатель, почтовый адрес» накладной СМГС отправитель указывает «Начальник станции».

В графе 4 «Особые заявления отправителя» накладной СМГС отправитель указывает окончательного получателя груза на станции окончательного назначения и его почтовый адрес.

На основании сведений, содержащихся в накладной СМГС, станция Балтийск или Лужская переносит все данные первоначальной накладной во вновь составляемую накладную ЦИМ и отправляет груз до станции окончательного назначения.

В новой накладной ЦИМ в графе 1 «Отправитель (имя, адрес)» станция Балтийск или Лужская указывает отправителя груза по первоначальной накладной и его почтовый адрес, а также станцию и страну первоначального отправления.

В графе 16 «Принято», а также в графе 29 «Место оформления и дата» новой накладной ЦИМ станция Балтийск или Лужская ставит свой календарный штамп или делает соответствующую запись.

Первый лист накладной СМГС прилагается к новой накладной ЦИМ, на лицевой стороне всех листов которой делается отметка: «Приложена накладная СМГС нр...от...(дата)».

По требованию отправителя, указанному в графе 4 накладной СМГС, станция Балтийск или Лужская высылает в его адрес подлинник дубликата новой накладной.

**10.2.** Перевозка грузов из страны, в которой применяется ЦИМ, в страну, в которой применяется СМГС, **с участием паромных переправ Засниц – Балтийск, Засниц -Усть-Луга** оформляется накладной ЦИМ до станции Балтийск или Лужская (РЖД), на которых производится переоформление отправки в страну окончательного назначения.

В накладной ЦИМ в качестве станции назначения отправитель указывает станцию Балтийск или Лужская (РЖД), а в качестве получателя – начальника соответствующей станции. Кроме того, отправитель указывает в накладной окончательную станцию и дорогу назначения, окончательного получателя и его почтовый адрес.

На основании сведений, содержащихся в накладной ЦИМ, станция Балтийск или Лужская переносит все данные первоначальной накладной ЦИМ во вновь составляемую накладную СМГС и отправляет груз до станции окончательного назначения.

В графе 3 «Станция отправления» накладной СМГС указывается станция Балтийск или Лужская (РЖД).

В графе 1 «Отправитель, почтовый адрес» накладной СМГС станция Балтийск или Лужская указывает наименование первоначального отправителя и его почтовый адрес, а также первоначальную станцию и страну отправления.

В графе «Календарный штамп станции отправления» накладной СМГС станция Балтийск или Лужская ставит свой календарный штамп.

Первый лист первоначальной накладной ЦИМ, предназначенный для получателя, прилагается к новой накладной СМГС. На лицевой стороне всех листов накладной СМГС в левом верхнем углу делается отметка «Приложена накладная ЦИМ нр...от...(дата)». Получатель подтверждает получение первоначальной накладной, делая соответствующую запись в графе 98 четвертого листа накладной СМГС.

По требованию отправителя, указанному в первоначальной накладной ЦИМ, станция Балтийск или Лужская высылает в его адрес подлинник дубликата новой накладной.

#### 12.6. számú melléklet az SZMGSZ-hez

#### **Az SZMGSZ fuvarlevél kitöltésének sajátosságai az SZMGSZ fuvarlevélnek más fuvarjog fuvarlevelére - és viszont történő cseréjével (fuvarlevélváltással) - végzett fuvarozásnál**

Az SZMGSZ fuvarlevélnek más fuvarjog fuvarlevelére - és viszont - cseréjét olyan vasút végzi, amely egyidejűleg az SZMGSZ részese (vagy alkalmazza az SZMGSZ rendelkezéseit) és tagja a másik fuvarjogról szóló egyezménynek is. Ilyen esetben a feladó az SZMGSZ fuvarlevelet az SZMGSZ 12.5. számú Mellékletének rendelkezései szerint köteles kitölteni a következő sajátosságok figyelembevételével.

**1.1.** Az áru fuvarozást olyan országokból, amelyek csak az SZMGSZ-t alkalmazzák, olyan országba, amely a CIM-et alkalmazza, **a lengyel, a román és a szlovák vasutak átmeneti forgalmaiban** SZMGSZ fuvarlevéllel kell végezni a lengyel, a román vagy a szlovák vasutak megfelelő belépő határállomásáig, amelyen fuvarlevelet kell váltani a végső rendeltetési országba végzett fuvarozáshoz.

Az SZMGSZ fuvarlevél 8. „Rendeltetési vasút és állomás” rovatában a feladó a fuvarlevélváltást végző átmeneti vasút betűjelét és e vasút belépő határállomásának a megnevezését köteles feltüntetni. Ebbe a rovatba a feladónak be kell jegyeznie a következő szöveget is: „... állomásra történő továbbfuvarozás céljából” (fel kell tüntetni a végső rendeltetési vasutat és állomást is).

Az SZMGSZ fuvarlevél 5. „Az átvevő neve, postacíme” rovatába a feladó „Állomásfőnök” bejegyzést köteles tenni.

Az SZMGSZ fuvarlevél 4. „A feladó különleges nyilatkozatai” rovatába a feladó köteles bejegyezni a végső rendeltetési állomáson a végső átvevő megnevezését és postacímét.

Az átmeneti vasút fuvarlevélváltást végző, belépő határállomása az SZMGSZ fuvarlevélbe bejegyzett adatok alapján az eredeti fuvarlevélen szereplő valamennyi adatot pontosan átvezeti az újonnan kiállított CIM fuvarlevélbe, és az árut továbbküldi a végső rendeltetési állomásra.

A CIM fuvarlevél 1. „Feladó (név, cím, ország)” rovatába a fuvarlevélváltást végző állomás az eredeti fuvarlevél szerinti feladót és annak postacímét, valamint az eredeti feladási állomást és országot jegyzi be.

Az új CIM fuvarlevél 16. „Átvétel” és a 29. „A kiállítás helye és ideje” rovatait az állomás saját keletbélyegző lenyomatával látja el, vagy abba megfelelő bejegyzést tesz.

Az SZMGSZ fuvarlevél első lapját az új fuvarlevélhez kell csatolni, amelynek valamennyi lapja előoldalára rá kell vezetni a „..... számú, ..... -án kelt SZMGSZ fuvarlevél csatolva (keltezés)” szöveget.

A feladónak az SZMGSZ fuvarlevél 4. rovatában bejelentett igénye alapján a fuvarlevélváltást végző állomás megküldi részére a CIM fuvarlevél-másodpéldány eredeti példányát.

Az áru fuvarozást a magyar vasúton átmenetben Záhony (MÁV) belépő határállomásig, az erre az állomásra települt szállítványozó címére, SZMGSZ fuvarlevéllel kell végezni.

Az SZMGSZ fuvarlevél 8. „Rendeltetési vasút és állomás” rovatában a feladó Záhony (MÁV) állomást tünteti fel.

Az SZMGSZ fuvarlevél 5. „Az átvevő neve, postacíme” rovatába a feladó a Záhony állomásra települt szállítványozó megnevezését és postacímét jegyzi be.

**1.2.** A kizárólag csak a CIM-et alkalmazó országokból a kizárólag csak az SZMGSZ-t alkalmazó országokba a lengyel vagy a román vasutakon átmenetben végzett áru fuvarozásnál (kivéve az Ukrajna rendeltetésű vagy az ukrán vasutakon átmenetben végzett áru fuvarozást) a CIM fuvarlevelet a lengyel vagy a román vasútnak arra a kiléptető határállomására kell kiállítani, amelyen a küldeménynek a végleges rendeltetési országba való fuvarlevél-váltását kell végezni.

A kizárólag csak a CIM-et alkalmazó országokból Ukrajnába vagy az ukrán vasutakon átmenetben végzett áru fuvarozásnál, a feladónak a CIM fuvarlevélben adott rendelkezésétől függően, a CIM fuvarlevélnek SZMGSZ fuvarlevélre váltását a következő állomások valamelyikén végzik:

- a lengyel vasutakon átmenetben: Dorohuck (PKP), Hrubieszov (PKP), Verhrata (PKP), Medyka (PKP), Mostiska II. (UZ), Jagodin (UZ);

- a szlovák vasutakon átmenetben: Cierna nad Tisou (ZSR), Chop (UZ), Batevo (UZ);

- a magyar vasutakon átmenetben: Záhony (MÁV), Eperjeske (MÁV), Chop (UZ), Batevo (UZ);

- a román vasutakon átmenetben: Halmeu (CFR), Djakovo (UZ), Batevo (UZ).

A CIM fuvarlevélen a feladó rendeltetési állomásként a lengyel, magyar, román, szlovák vasutak vonatkozó kiléptető határállomását vagy az ukrán vasutak vonatkozó határállomását, átvevőként -

ennek az állomásnak az állomásfőnökét jelöli meg. Ezen kívül a feladó a CIM fuvarlevélen feltünteti a végleges rendeltetési vasutat és állomást, a végleges átvevőt és annak postai címét is.

A fuvarlevél-váltást végző állomás a CIM fuvarlevélbe bejegyzett adatok alapján a CIM fuvarlevélen szereplő valamennyi adatot pontosan átvezeti az újonnan kiállított SZMGSZ fuvarlevélbe, és az árut továbbküldi a végleges rendeltetési állomásra.

Az SZMGSZ fuvarlevél 3. „Feladási állomás” rovatába a fuvarlevél-váltást végző állomás saját megnevezését írja be.

Az SZMGSZ fuvarlevél 1. „A feladó neve, postacíme” rovatába a fuvarlevél-váltást végző állomás az eredeti feladót és annak postacímét, valamint az eredeti feladási állomást és országot jegyzi be.

Az SZMGSZ fuvarlevélnek „A feladási állomás keletbélyegzője” rovatát a fuvarlevél-váltást végző állomás saját keletbélyegzőjének lenyomatával látja el.

A CIM fuvarlevélnek az átvevő részére rendelt első lapját az új SZMGSZ fuvarlevélhez kell csatolni. Az SZMGSZ fuvarlevél valamennyi lapja előoldalának bal felső sarkába a „..... számú, .....-án kelt CIM fuvarlevél csatolva/Приложена накладная ЦИМ N<sup>o</sup>..... от ..... (keltezés)” szöveget kell bejegyezni.

Az átvevő a CIM fuvarlevél átvételét az SZMGSZ fuvarlevél 4. lapjának 98. rovatába tett, vonatkozó bejegyzéssel igazolja.

A fuvarlevél-váltást végző állomás megküldi a feladó részére az SZMGSZ fuvarlevél-másodpéldány eredeti példányát, ha a feladó erre vonatkozó igényét a CIM fuvarlevélen bejelentette.

**2.1. A kizárólag csak SZMGSZ-t alkalmazó országokból a CIM-et alkalmazó országokba a lengyel és a litván vasutakon átmenetben, Mockava (LG) - Trakiszki (PKP) határátmeneten keresztül történő áru fuvarozásnál SZMGSZ fuvarlevelet kell kiállítani Siastokai (LG) állomásig, amelyen elvégzik a küldemény fuvarlevelének váltását a végső rendeltetési országba történő fuvarozáshoz.**

Az SZMGSZ fuvarlevél 8. „Rendeltetési vasút és állomás” rovatában a feladó a Litván Vasút (LG) betűjelét és e vasút Siastokai állomását köteles feltüntetni. Ugyanebbe a rovatba a feladónak be kell jegyeznie a következő szöveget is: „... állomásra történő továbbfuvarozás céljából” (fel kell tüntetni a végső rendeltetési vasutat és állomást is).

Az SZMGSZ fuvarlevél 5. „Az átvevő neve, postacíme” rovatába a feladó „Állomásfőnök” bejegyzést köteles tenni.

Az SZMGSZ fuvarlevél 4. „A feladó különleges nyilatkozatai” rovatába a feladó köteles bejegyezni a végső rendeltetési állomáson a végső átvevő megnevezését és postacímét.

Siastokai állomás az SZMGSZ fuvarlevélbe bejegyzett adatok alapján az eredeti fuvarlevélen szereplő valamennyi adatot pontosan átvezeti az újonnan kiállított CIM fuvarlevélbe, és az árut továbbküldi a végső rendeltetési állomásra.

A CIM fuvarlevél 1. „Feladó (név, cím, ország)” rovatába Siastokai állomás az eredeti fuvarlevél szerinti feladót és annak postacímét, valamint az eredeti feladó állomást és országot jegyzi be.



Az új CIM fuvarlevél 16. „Átvétel” és a 29. „A kiállítás helye és ideje” rovatait az állomás saját keletbélyegző lenyomatával látja el, vagy abba megfelelő bejegyzést tesz.

Az SZMGSZ fuvarlevél első lapját az új fuvarlevélhez kell csatolni, amelynek valamennyi lapja előoldalára rá kell vezetni a „.... számú, ..... -án kelt SZMGSZ fuvarlevél csatolva (keltezés)” szöveget.

A feladónak az SZMGSZ fuvarlevél 4. rovatában bejelentett igénye alapján Siastokai állomás megküldi részére a CIM fuvarlevél-másodpéldány eredeti példányát.

**2.2. A CIM-et alkalmazó országokból a kizárólag csak az SZMGSZ-t alkalmazó országokba a lengyel és a litván vasutakon átmenetben, Trakiszki (PKP) - Mockava (LG) határátmeneten keresztül történő árufuvarozásnál a CIM fuvarlevelet Siastokai határállomásra kell kiállítani, amelyen a küldeménynek a végső rendeltetési országba való fuvarlevélváltását végzik.**

A CIM fuvarlevélen a feladónak rendeltetési állomásként Siastokai határállomást, átvevőként ezen állomás állomásfőnökét kell megjelölnie. Ezenkívül a feladó köteles a fuvarlevélen feltüntetni a végső rendeltetési állomást és vasutat, az áru végső átvevőjét és annak postacímét.

Az átmeneti vasút fuvarlevélváltást végző, kilépő határállomása a CIM fuvarlevélbe bejegyzett adatok alapján az eredeti fuvarlevélen szereplő valamennyi adatot pontosan átvezeti az újonnan kiállított SZMGSZ fuvarlevélbe, és az árut továbbküldi a végső rendeltetési állomásra.

Az SZMGSZ fuvarlevél 3. „Feladási állomás” rovatába Siastokai állomást kell beírni.

Az SZMGSZ fuvarlevél 1. „A feladó neve, postacíme” rovatába Siastokai állomás az eredeti feladót és annak postacímét, valamint az eredeti feladási állomást és országot jegyzi be.

Az új fuvarlevélnek „A feladási állomás név- és keletbélyegzője” rovatát Siastokai állomás saját keletbélyegzőjének lenyomatával látja el.

A CIM fuvarlevélnek az átvevő részére rendelt első lapját az új SZMGSZ fuvarlevélhez kell csatolni. Az SZMGSZ fuvarlevél valamennyi lapja előoldalának bal felső sarkába a „.... számú, ..... -án kelt CIM fuvarlevél csatolva (keltezés)” szöveget kell bejegyezni. Az átvevő a CIM fuvarlevél átvételét az SZMGSZ fuvarlevél 4. lapjának 98. rovatába tett, vonatkozó bejegyzéssel igazolja.

A feladónak a CIM fuvarlevélen bejelentett igénye alapján Siastokai állomás megküldi részére az SZMGSZ fuvarlevél-másodpéldány eredeti példányát.

**3.1 Az árufuvarozást olyan országokból, amelyek SZMGSZ-t alkalmaznak, olyan országba, amely a CIM-et vagy más fuvarjogot alkalmaz, a Klaipeda-Mukran kompösszeköttetés igénybevételével SZMGSZ fuvarlevéllel kell végezni Draugiste (LG) állomásig, amelyen fuvarlevelet váltanak a végleges rendeltetési országba végzett fuvarozáshoz.**

Az SZMGSZ fuvarlevél 8. „Rendeltetési vasút és állomás” rovatában a feladó a Litván Vasút betűjelét (LG) és e vasút Draugiste állomásának a megnevezését köteles feltüntetni. Ebbe a rovatba a feladónak be kell jegyeznie a következő szöveget is: „..... állomásra történő továbbfuvarozás céljából / Для дальнейшей перевозки на станцию .....” (fel kell tüntetni a végleges rendeltetési vasutat és állomást is).

Az SZMGSZ fuvarlevél 5. „Az átvevő neve, postacíme” rovatába a feladó „Állomásfőnök / Начальник станции” bejegyzést köteles tenni.

Az SZMGSZ fuvarlevél 4. „A feladó különleges nyilatkozatai” rovatába a feladó köteles bejegyezni a végleges rendeltetési állomáson a végleges átvevő megnevezését és postacímét.

Draugiste állomás az SZMGSZ fuvarlevélbe bejegyzett adatok alapján az eredeti fuvarlevélen szereplő valamennyi adatot pontosan átvezeti az újonnan kiállított fuvarlevélbe, és az árut továbbküldi a végleges rendeltetési állomásra.

Az új fuvarlevél „Átvevő (név, cím)” rovatába Draugiste állomás az eredeti fuvarlevél szerinti feladót és annak postacímét, valamint az eredeti feladási állomást és országot jegyzi be.

Az új CIM fuvarlevél 16. „Átvétel” és a 29. „A kiállítás helye és ideje” rovatát az állomás saját keletbélyegző lenyomatával látja el, vagy abba megfelelő bejegyzést tesz.

Az SZMGSZ fuvarlevél első lapját az új fuvarlevélhez kell csatolni, amelynek valamennyi lapja előoldalára rá kell vezetni a „..... számú, .....-án kelt SZMGSZ fuvarlevél csatolva / Приложена накладная СМГС нр..... от ..... (keltezés)” szöveget.

A feladónak az SZMGSZ fuvarlevél 4. rovatában bejelentett igénye alapján Draugiste állomás megküldi részére az új fuvarlevél-másodpéldány eredeti példányát.

**3.2** A CIM-et vagy más fuvarjogot alkalmazó országokból SZMGSZ-t alkalmazó országokba a Mukran-Klaipeda közzekötés igénybevételével történő áru fuvarozásnál a vonatkozó fuvarjog fuvarlevelét Draugiste (LG) állomásra kell kiállítani, amelyen a küldeménynek a végleges rendeltetési országba való fuvarlevélváltását végzik.

A fuvarlevélen a feladónak rendeltetési állomásként Draugiste (LG) állomást, átvevőként ezen állomás állomásfőnökét kell megjelölnie. Ezenkívül a feladó köteles a fuvarlevélen feltüntetni a végleges rendeltetési állomást és vasutat, az áru végleges átvevőjét és annak postacímét.

Draugiste állomás a fuvarlevélbe bejegyzett adatok alapján az eredeti fuvarlevélen szereplő valamennyi adatot pontosan átvezeti az újonnan kiállított SZMGSZ fuvarlevélbe, és az árut továbbküldi a végleges rendeltetési állomásra.

Az SZMGSZ fuvarlevél 3. „Feladási állomás” rovatába Draugiste (LG) állomást kell beírni.

Az SZMGSZ fuvarlevél 1. „A feladó neve, postacíme” rovatába Draugiste állomás az eredeti feladót és annak postacímét, valamint az eredeti feladási állomást és országot jegyzi be.

Az SZMGSZ fuvarlevélnek „A feladási állomás keletbélyegzője” rovatát Draugiste állomás saját keletbélyegzőjének lenyomatával látja el.

Az eredeti fuvarlevélnek az átvevő részére rendelt első lapját az új SZMGSZ fuvarlevélhez kell csatolni.

Az SZMGSZ fuvarlevél valamennyi lapja előoldalának bal felső sarkába a „ .... számú, .....-án kelt ..... (meg kell jelölni, hogy milyen fuvarjog fuvarlevele) fuvarlevél csatolva / Приложена накладная ..... нр ..... от ..... (keltezés)” szöveget kell bejegyezni. Az átvevő a CIM fuvarlevél átvételét az SZMGSZ fuvarlevél 4. lapjának 98. rovatába tett, vonatkozó bejegyzéssel igazolja.

A feladónak az eredeti fuvarlevélen bejelentett igénye alapján Draugiste állomás megküldi részére az SZMGSZ fuvarlevél-másodpéldány eredeti példányát.

**4.1. Az SZMGSZ-t alkalmazó országokból Törökországba vagy Görögországba irányuló szállítmányok via Iljicsovszk - Várna, illetve Kavkaz - Várna kompikötői továbbítására** a Bolgár Vasút Várna kompikötőig érvényes SZMGSZ fuvarlevél szolgál, majd ebben a kikötőben kell elkészíteni a küldemény végső rendeltetési országba való továbbításának okmányait.

A SZMGSZ fuvarlevél 8. „Rendeltetési vasút és állomás” rovatában kell feltüntetnie a feladónak a Várna kompikötőt és a Bolgár Vasút rövid megnevezését (BDZs). Ugyanebben a rovatban tünteti fel a feladó „... vasútállomásra történő további szállás számára” megjegyzést tünteti fel, a végső rendeltetési vasútállomás és vasút megnevezésével.

Az SZMGSZ fuvarlevél 5. „Átvevő és postacíme” rovatában tünteti fel a feladó a Várnai kompikötői szállítványozót, akinek az SZMGSZ fuvarlevelet CIM fuvarlevélre kell átalakítania és a rakományt a végső rendeltetési vasútállomásra továbbítania.

Az SZMGSZ fuvarlevél 4. „A feladó külön megjegyzései” rovatában a feladónak a rakomány végső rendeltetési állomáson való átvevőjét és annak postacímét kell feltüntetnie.

Az SZMGSZ fuvarlevélben rögzített adatok alapján a Várnai kompikötőben töltik ki a CIM fuvarlevelet, amelybe pontosan átvezetik az eredeti fuvarlevél minden adatát, majd a rakományt a végső rendeltetési állomásra továbbítják.

A CIM fuvarlevél 1. „Feladó (neve és címe)” rovatában tüntetik fel az eredeti fuvarlevélben megadott rakomány feladóját és postacímét, valamint az első feladás vasútállomását és országát.

A CIM fuvarlevél 16. „Átvéve” és 29. sz. „A kiállítás helye és kelte” rovatában helyezik el a Várna kompikötő keletbélyegzőjének lenyomatát.

**4.2. Rakományok Törökországból vagy Görögországból SZMGSZ-t alkalmazó országokba Várna - Iljicsovszk és Várna - Kavkaz kompikötőn át történő szállítását** a Bolgár Vasút Várna kompikötőjéig érvényes CIM fuvarlevéllel bonyolítják le, és itt valósítják meg a rakománynak a végső rendeltetési országba történő továbbítását.

A CIM fuvarlevélben a feladó rendeltetési állomásként Várna kompikötőt, a rakomány átvevőjeként pedig ezen állomás szállítványozóját tünteti fel, aki elvégzi a CIM fuvarlevél SZMGSZ fuvarlevéllel való átdolgozását és továbbítja a rakományt a végső rendeltetési állomásra. Ezen kívül a feladó feltünteti a fuvarlevélben a végső rendeltetési vasutat és vasútállomást, a végső átvevőt és postacímét.

A CIM fuvarlevélben feltüntetett adatok alapján a szállítványozó a Várnai kompikötőben állítja ki a SZMGSZ fuvarlevelet, amelybe pontosan átvezeti az előző fuvarlevél minden adatát, majd a rakományt a végső rendeltetési állomásra továbbítja.

Az SZMGSZ fuvarlevél 3. „Feladó vasútállomás” rovatában a Várna kompikötőt kell feltüntetni.

Az SZMGSZ fuvarlevél „Feladó, postacím” rovatában az első feladó megnevezését és postacímét, valamint az első feladás vasútállomását és országát kell feltüntetni.

Az SZMGSZ fuvarlevél „A feladó vasútállomás keletbélyegzője” rovatában helyezi el a Várna kompikötő saját keletbélyegzőjének lenyomatát.

A CIM fuvarlevél átvevő részére szolgáló első lapját az új SZMGSZ fuvarlevélhez csatolják. Az SZMGSZ fuvarlevél mindegyik lapja előoldalának bal felső sarkában „... sorszámú és ... keltezésű CIM fuvarlevél csatolva” megjegyzés kerül feltüntetésre. Az átvevő az SZMGSZ fuvarlevél negyedik lapja 98. sz. rovatában elhelyezett megfelelő bejegyzéssel nyugtázza a CIM fuvarlevél átvételét.

A feladónak a CIM fuvarlevélben feltüntetett követelésére Várna kompikötő megküldi a feladó postacímére az SZMGSZ fuvarlevél másolatának eredeti példányát.

**5.1. Az árufuvarozást Finnországba olyan országokból, amelyek SZMGSZ-t alkalmaznak, és nincs megállapodásuk Finnországgal a közvetlen vasúti forgalomról, valamint a Kalinyingrádi Körzetből (Oroszországi Föderáció), a Belarusz Köztársaság, az Észt Köztársaság, a Lett Köztársaság és a Litván Köztársaság vasútjain átmenetben SZMGSZ fuvarlevéllel kell végezni az Oroszországi Vasút kiléptető határállomásáig, amelyen az SZMGSZ fuvarlevelet leváltják az orosz-finn közvetlen vasúti forgalom fuvarlevelére.**

Az SZMGSZ fuvarlevél 8. „Rendeltetési vasút és állomás” rovatában a feladó az „RZD” betűjelet és e vasút kiléptető határállomásának megnevezését köteles feltüntetni. Ebbe a rovatba a feladónak be kell jegyeznie a következő szöveget is: „... állomásra történő továbbfuvarozás céljából” (fel kell tüntetni a végső rendeltetési vasutat és állomást is).

Az SZMGSZ fuvarlevél 5. „Az átvevő neve, postacíme” rovatába a feladó „Állomásfőnök” bejegyzést köteles tenni.

Az SZMGSZ fuvarlevél 4. „A feladó különleges nyilatkozatai” rovatába a feladó köteles bejegyezni a finnországi végső rendeltetési állomáson a végső átvevő megnevezését és postacímét.

Az Oroszországi Vasút kiléptető határállomása az SZMGSZ fuvarlevélbe bejegyzett adatok alapján, az eredeti fuvarlevélen szereplő valamennyi adatot pontosan átvezetve az újonnan kiállított fuvarlevélbe, kiállítja az orosz-finn közvetlen vasúti forgalom fuvarlevelét, és az árut továbbküldi a végső rendeltetési állomásra.

A fuvarlevélváltást végző állomás az új fuvarlevél „Feladási vasút és állomás” rovatában saját megnevezését, „A feladó neve, postacíme” rovatában az eredeti feladót és annak postacímét, valamint az eredeti feladási állomást és országot tünteti fel.

Az új fuvarlevélnek a „A feladási állomás keletbélyegzője” rovatát a fuvarlevélváltást végző állomás saját bélyegzőjének lenyomatával látja el.

Az SZMGSZ fuvarlevél első lapját az új fuvarlevélhez kell csatolni, amely valamennyi lapjának előoldalára rá kell vezetni a „... számú, ..... -án kelt SZMGSZ fuvarlevél csatolva (keltezés)” szöveget.

A feladónak az SZMGSZ fuvarlevél 4. rovatában feltüntetett igénye alapján a fuvarlevélváltást végző állomás megküldi részére az orosz-finn közvetlen vasúti forgalom fuvarlevél-másodpéldányának eredeti példányát.

**5.2. Az árufuvarozást Finnországból olyan országokba, amelyek SZMGSZ-t alkalmaznak, és nincs megállapodásuk Finnországgal a közvetlen vasúti forgalomról, valamint a Kalinyingrádi Körzetbe (Oroszországi Föderáció), az Észt Köztársaság, a Lett Köztársaság, a Litván**

**Köztársaság és a Belarusz Köztársaság vasútjain átmenetben** az orosz-finn közvetlen vasúti forgalom fuvarlevelével kell végezni az Oroszországi Vasút beléptető határállomásáig, amelyen az eredeti fuvarlevelet leváltják SZMGSZ fuvarlevélre.

Az orosz-finn közvetlen vasúti forgalom fuvarlevelének 8. „Rendeltetési vasút és állomás” rovatában a feladó az RZD” betűjelet és e vasút vonatkozó beléptető határállomásának megnevezését köteles feltüntetni. Ebbe a rovatba a feladónak be kell jegyeznie a következő szöveget is: „... állomásra történő továbbfuvarozás céljából” (fel kell tüntetni a végső rendeltetési vasutat és állomást is).

Az orosz-finn közvetlen vasúti forgalom fuvarlevelének 5. „Az átvevő neve, postacíme” rovatába a feladó Állomásfőnök” bejegyzést köteles tenni.

Az orosz-finn közvetlen vasúti forgalom fuvarlevelének 4. „A feladó különleges nyilatkozatai” rovatába a feladó köteles bejegyezni a végső rendeltetési állomáson a végső átvevő megnevezését és postacímét.

Az Oroszországi Vasút beléptető határállomása az eredeti fuvarlevélbe a feladó által bejegyzett adatok alapján SZMGSZ fuvarlevelet állít ki, az eredeti fuvarlevélen szereplő valamennyi adatot pontosan átvezetve az újonnan kiállított fuvarlevélbe, és az árut továbbküldi a végső rendeltetési állomásra.

Az SZMGSZ fuvarlevél 1. „A feladó neve, postacíme” rovatába a fuvarlevélváltást végző állomás az eredeti fuvarlevél adataival összhangban az eredeti feladót és annak postacímét, valamint az eredeti feladási állomást és országot jegyzi be.

Az SZMGSZ fuvarlevél 3. „Feladási állomás” rovatában a fuvarlevélváltást végző állomás saját megnevezését tünteti fel.

Az új fuvarlevélnek „A feladási állomás név- és keletbélyegzője” rovatát a fuvarlevélváltást végző állomás saját keletbélyegzőjének lenyomatával látja el.

Az eredeti fuvarlevélnek az átvevő részére rendelt első lapját az új SZMGSZ fuvarlevélhez kell csatolni, amelynek valamennyi lapja előoldalának bal felső sarkába a „.... számú, ..... -án kelt fuvarlevél csatolva (keltezés)” szöveget kell bejegyezni. Az átvevő az orosz-finn közvetlen vasúti forgalom fuvarlevelének átvételét az SZMGSZ fuvarlevél 4. lapjának 98. rovatába tett, vonatkozó bejegyzéssel igazolja.

A feladónak az eredeti fuvarlevélen feltüntetett igénye alapján a fuvarlevélváltást végző állomás megküldi részére az SZMGSZ fuvarlevél-másodpéldány eredeti példányát.

**6.1. Az áru fuvarozást SZMGSZ-t alkalmazó országokból a Kínai Népköztársaságba - Szary-Ozek, Ajaguz, Zsangiz-Tobe (KZH) és Rybacsje (KRG) állomásokon keresztül -, a felsorolt állomásokon közúti fuvarszközre történő átrakással, SZMGSZ fuvarlevéllel kell végezni, amelynek 8. „Rendeltetési vasút és állomás” rovatában a felsorolt állomások valamelyikét kell feltüntetni.**

Az SZMGSZ fuvarlevél 5. „Az átvevő neve, postacíme” rovatában a feladó átvevőként az erre az állomásra telepített szállítmányozót tünteti fel, aki köteles kiváltani az árut és azt közúti fuvarszközzel továbbküldeni.

Az SZMGSZ fuvarlevél 4. „A feladó különleges nyilatkozatai” rovatába a feladó köteles a következő szöveget bejegyezni: „Az áru rendeltetése KNK”.

**7.1. Az áru fuvarozást SZMGSZ-t alkalmazó országokból Mongóliába - Bijszk vagy Kultuk (RZD) állomásokon keresztül -, a felsorolt állomásokon közúti fuvarszközre történő átrakással, SZMGSZ fuvarlevéllel kell végezni. A fuvarlevél kitöltésének módja megegyezik a 6.1. pontban leírtakkal.**

**8.1. Az áru fuvarozást SZMGSZ-t alkalmazó országokból olyan másik ország kikötői állomásán keresztül, amelyik szintén alkalmazza az SZMGSZ-t, SZMGSZ fuvarlevéllel kell végezni a vonatkozó kikötői állomásig.**

Az SZMGSZ fuvarlevél 8. „Rendeltetési vasút és állomás” rovatában a feladó rendeltetési állomásként a vonatkozó kikötői állomást köteles feltüntetni.

Az SZMGSZ fuvarlevél 5. „Az átvevő neve, postacíme” rovatába a feladó átvevőként az erre az állomásra telepített szállítványozót tünteti fel, aki köteles kiváltani az árut és azt vízi fuvarszközzel továbbküldeni.

Az SZMGSZ fuvarlevél 4. „A feladó különleges nyilatkozatai” rovatába a feladó köteles bejegyezni a következő szöveget: „Vízi úton történő továbbfuvarozásra .....-ba (a rendeltetési országot kell beírni)”.

**8.2. Az áru fuvarozást SZMGSZ-t alkalmazó országok kikötői állomásáról olyan országba, amelyik szintén alkalmazza az SZMGSZ-t, ettől a kikötői állomástól SZMGSZ fuvarlevéllel kell végezni. Ennek során az SZMGSZ fuvarlevél 4. „A feladó különleges nyilatkozatai” rovatába a következő bejegyzést kell tenni: „Vízi úton érkezett .....-ból (az eredeti feladási országot kell beírni)”.**

**9.1. Az áru fuvarozást SZMGSZ-t alkalmazó országokból Afganisztánba SZMGSZ fuvarlevéllel kell végezni Termez vagy Termez-Port (UTI) állomásig, ahol az árut közúti fuvarszközbe rakják át.**

Az SZMGSZ fuvarlevél 8. „Rendeltetési vasút és állomás” rovatába a feladó rendeltetési állomásként a felsorolt állomások egyikét köteles feltüntetni.

Az SZMGSZ fuvarlevél 5. „Az átvevő neve, postacíme” rovatába a feladó az átvevőt vagy átvevőként az erre az állomásra telepített szállítványozót tüntetheti fel.

Az SZMGSZ fuvarlevél 4. „A feladó különleges nyilatkozatai” rovatába a feladó köteles a következő szöveget bejegyezni: „Közúton történő továbbfuvarozásra Afganisztánba / Для вывоза автомобильным транспортом в Афганистан”.

Az SZMGSZ fuvarlevél 6. „A vasútra nem kötelező bejegyzések” rovatában a feladó feltüntetheti az afganisztáni átvevőt és annak postai címét a következők szerint ”..... részére / Для .....”.

**9.2. Rakományok SZMGSZ-t alkalmazó országokból via Tádzsik Vasúton Afganisztánba való szállítása Garavuti (kódja 74107), Kolhozabád (kódja 746903) és Kurgán-Tübe (kódja 746104) (Tádzsik Vasút) állomásig érvényes SZMGSZ fuvarlevéllel történik, és ezeken az állomásokon kerül sor a szállítvány közúti fuvarszközökre való átrakására és továbbítására.**

Az SZMGSZ fuvarlevél 8. „Rendeltetési vasút és állomás” rovatában a feladó a fentiekben felsorolt vasútállomások egyikét tünteti fel rendeltetési állomásként.

Az SZMGSZ fuvarlevél „Átvevő és postacíme” rovatában tünteti fel a feladó az átvevőt vagy az adott állomáson működő szállítványozót, akinek a rakományt át kell vennie és közúton Afganisztánba szállítania.

Az SZMGSZ fuvarlevél „A feladó külön megjegyzései” rovatában a feladónak "Afganisztánba történő közúti szállítás számára" bejegyzést kell feltüntetnie.

Az SZMGSZ fuvarlevél „Vasút számára nem kötelező bejegyzések” rovatában a feladó a "... részére" (az afganisztáni átvevő neve és postacíme) megjegyzést tünteti fel.

**10.1. Rakományok SZMGSZ-t alkalmazó országokból CIM-et használó országokba Baltyijszk - Sassnitz, Uszty-Luga - Sassnitz kompikötőn át történő szállítását** Baltyijszk vagy Luga (Oroszországi Vasút) állomásig érvényes SZMGSZ fuvarlevéllel bonyolítják le, és ezeken az állomásokon kerül sor a rakomány végső rendeltetési országba való továbbítására.

A SZMGSZ fuvarlevél 8. „Rendeltetési vasút és állomás” rovatában kell feltüntetnie a feladónak az Oroszországi Vasút rövid megnevezését (RZsD) és Baltyijszk vagy Luga vasútállomást. Ugyanebben a rovatban tünteti fel a feladó a "... vasútállomásra történő további szállás számára" megjegyzést, a végső rendeltetési vasútállomás és vasút megnevezésével.

Az SZMGSZ fuvarlevél 5. „Átvevő és postacíme” rovatában a feladó az "Állomásfőnök" bejegyzést tünteti fel.

Az SZMGSZ fuvarlevél 4. „A feladó külön megjegyzései” rovatában a feladónak a rakomány végső rendeltetési állomáson való átvevőjét és annak postacímét kell feltüntetnie.

Az SZMGSZ fuvarlevélben rögzített adatok alapján Baltyijszk vagy Luga vasútállomás vezeti át az újonnan elkészítendő CIM fuvarlevélbe az eredeti fuvarlevél minden adatát, majd a rakományt a végső rendeltetési állomásra továbbítja.

Az új CIM fuvarlevél 1. „Feladó (neve és címe)” rovatában Baltyijszk vagy Luga vasútállomás az eredeti fuvarlevélben megadott rakomány feladóját és postacímét, valamint az első feladás vasútállomását és országát tünteti fel.

Az új CIM fuvarlevél 16. „Átvéve” és 29. „A kiállítás helye és kelte” rovatában helyezi el Baltyijszk vagy Luga vasútállomás saját keletbélyegzőjének lenyomatát, vagy megfelelő bejegyzést eszközöl.

Az SZMGSZ fuvarlevél első lapját az új CIM fuvarlevélhez csatolják, melynek mindegyik előlapján „... sorszámú és ...-én kelt SZMGSZ fuvarlevél csatolva” megjegyzés kerül feltüntetésre.

A feladónak az SZMGSZ fuvarlevél 4. rovatában feltüntetett követelésére Baltyijszk vagy Luga vasútállomás megküldi a feladó postacímére az új fuvarlevél másodlatának eredeti példányát.

**10.2 Rakományok CIM-et alkalmazó országokból SZMGSZ-t alkalmazó országokba Baltyijszk - Sassnitz, Uszty-Luga - Sassnitz kompikötőn át történő szállítását** Baltyijszk vagy Luga (Oroszországi Vasút) állomásig érvényes CIM-fuvarlevéllel bonyolítják le, és ezeken az állomásokon kerül sor a rakomány végső rendeltetési országba való továbbítására.

A CIM fuvarlevélben a feladó rendeltetési állomásként Baltyijszk vagy Luga vasútállomást,

átvevőként az érintett állomás főnökét tünteti fel. Ezen kívül a feladó a fuvarlevélben tünteti fel a végső rendeltetési állomást és vasutat, a végső átvevőt és annak postacímét.

A CIM fuvarlevél adatai alapján Baltyijszk vagy Luga vasútállomás átvezeti annak minden adatát az újonnan elkészítendő SZMGSZ fuvarlevélbe, majd a rakományt a végső rendeltetési állomásra továbbítja.

Az SZMGSZ fuvarlevél 3. „Feladó állomás” rovatában Baltyijszk vagy Luga vasútállomást (RZsD) kell feltüntetni.

Az SZMGSZ fuvarlevél 1. „Feladó (neve és címe)” rovatában Baltyijszk vagy Luga vasútállomás az első feladó megnevezését és postacímét, valamint az első feladás vasútállomását és országát tünteti fel.

Az SZMGSZ fuvarlevél „Feladó vasútállomás keletbélyegzője” rovatában helyezi el Baltyijszk vagy Luga vasútállomás saját keletbélyegzőjének lenyomatát.

Az eredeti CIM fuvarlevél átvevő részére szolgáló első lapját az új SZMGSZ fuvarlevélhez csatolják. Az SZMGSZ fuvarlevél mindegyik lapja előoldalának bal felső sarkában „... sorszámú és ...-én kelt CIM fuvarlevél csatolva” megjegyzés kerül feltüntetésre. Az átvevő az SZMGSZ fuvarlevél negyedik lapja 98. rovatában elhelyezett megfelelő bejegyzéssel nyugtázza az eredeti CIM fuvarlevél átvételét.

A feladónak az eredeti CIM fuvarlevélben feltüntetett követelésére Baltyijszk vagy Luga vasútállomás megküldi a feladó postacímére az új fuvarlevél másolatának eredeti példányát.”



**Az SzMGSz 13.2 számú melléklete**

**„Приложение 13.2**

**ПОЯСНЕНИЯ  
ПО ЗАПОЛНЕНИЮ ВЕДОМОСТИ ВАГОНОВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ  
МАРШРУТОМ (ГРУППОЙ) ПО ОДНОЙ НАКЛАДНОЙ**

Для листов 1-5 накладной, а также для каждого дополнительного экземпляра дорожной ведомости отправитель должен оформить по одному экземпляру ведомости вагонов, перевозимых маршрутом (группой) по одной накладной, и приложить их к накладной.

Отправитель заполняет те графы ведомости, которые не обведены жирной линией.

Все обведенные жирной линией графы ведомости заполняются железной дорогой.

Нумерация и наименование граф, содержащихся в ведомости, соответствуют накладной.

Для заполнения граф:

- 8 - дорога и станция назначения,
- 11 - наименование груза,
- 13 - масса (кг) определена отправителем,
- 25 - отправка № (контрольная этикетка),
- 27 - вагон,
- 28 - подъемная сила (т),
- 29 - оси,
- 30 - масса тары,
- 45 - количество и знаки пломб,
- 46 - календарный штамп станции отправления

действуют пояснения Приложения 12.5 к СМГС.

**о 63 Расчетная масса**

Предусмотренное подразделение на тип графы служит для отдельного указания расчетной массы, если это необходимо для таксировки по категориям массы. Порядок записи расчетной массы устанавливается при заключении договоров на перевозки маршрутами между участвующими дорогами.

Расчетные массы должны суммироваться по графам и переноситься в накладную и во все дополнительные экземпляры дорожной ведомости (графа 63) в кг.

**93 Отметки железной дороги**

При необходимости следует вносить отметки, касающиеся данного вагона, например, «Вагон отцеплен».

## **Az egy fuvarlevéllel, zárt vonattal (csoportban) fuvarozott kocsik jegyzékének kitöltéséről szóló útmutató**

A feladó köteles a fuvarlevél 1-5. lapjaihoz, valamint minden rovatlappótlaphoz az egy fuvarlevéllel, zárt vonattal fuvarozott kocsik jegyzékéből egy-egy példányt kiállítani és a fuvarlevélhez csatolni.

A feladó tölti ki a *Jegyzék* nem vastagon bekeretezett rovatait.

A *Jegyzék* vastagon bekeretezett rovatainak kitöltése a vasút feladata.

A *Jegyzék* rovatainak számozása és felirata megegyezik a fuvarlevél rovatainak számozásával és felirataival.

A következő rovatok kitöltésére az SZMGSZ 12.5. számú Mellékletében foglalt magyarázatok érvényesek:

- 8 - Rendeltetési vasút és állomás
- 11 - Az áru megnevezése
- 13 - Az áru tömegét (kg-ban) megállapította a feladó
- 25 - Feladási szám (Ellenőrző bárca)
- 27 - Kocsiszám
- 28 - Rakománytömeg (t)
- 29 - Tengelyek
- 30 - Saját tömeg
- 45 - A kocsizárak darabszáma és jelei
- 46 - A feladási állomás név- és keletbélyegzője,

### **63 - Díjszámítási tömeg**

A három rovatra tagolás a díjszámítási tömeg elkülönített feltüntetésére szolgál, amennyiben az a tömegosztályok alapján történő fuvardíjszámítás szempontjából szükséges. A díjszámítási tömeg bejegyzésének módját a fuvarozásban részt vevő vasutak a zárt vonatban történő fuvarozásra vonatkozó megállapodás megkötése során határozzák meg.

A díjszámítási tömeget rovatonként össze kell adni, és az összeget a fuvarlevélbe, valamint a rovatlappótlap mindegyik példányába (63. rovat) kilogrammban be kell írni.

### **93 - A vasút bejegyzései**

Szükség esetén az egyes vasúti kocsik továbbítására vonatkozó megjegyzéseket kell beírni, pl. „A kocsi kisorozva.”

”

## Az SzMG Sz 14. számú melléklet 1. Rész, 2., 3., 5., 7., és 9. Fejezet módosításai és kiegészítései

## „Изменения и дополнения в Приложение 14 к СМГС

**1. В главу 1:**

1.1. В таблице 1 в колонке «Применение» для зонального габарита после слова «ЭВР;» включить слова «АЗ, за исключением участка Горадиз – Джульфа – Шарур;».

1.2. В заголовке пункта 2 и в таблице 1 в колонке «Применение» для основного габарита после слова «ЭВР» включить слова: «, а также ПКП (участок Хрубешув граница – Славкув ЛХС)».

1.3. После пункта 4.11 (после рисунка 11) включить новый пункт 4.12 в редакции:

«4.12. Допускаемую массу техники на гусеничном ходу, способ размещения и крепления которой на платформах устанавливается НТУ, МТУ, определяют в соответствии с положениями пунктов 1.2 и 1.3 главы 8 настоящих Правил.»

1.4. Абзац 2 пункта 7.1 изложить в редакции:

«В зимнее время пол вагона и поверхность подкладок в местах опирания груза должны быть посыпаны сухим песком слоем до 2 мм.»

1.5. В пункте 7.4 слово «продольных» заменить словом «боковых».

1.6. В первом абзаце в двух местах и в третьем абзаце пункта 7.6 слово «продольных» заменить словом «боковых».

1.7. В первом предложении пункта 9.10 после слова «обвязки» включить слова «из проволоки».

1.8. После пункта 9.17 (после таблицы) включить новый пункт 9.17а в редакции:

«9.17а. Для способов размещения и крепления грузов, предусмотренных настоящими Правилами, НТУ, МТУ, допускается замена проволочных и комбинированных растяжек, обвязок, тросовыми растяжками, обвязками.

Тросовые растяжки, обвязки, части комбинированных растяжек, обвязок изготавливают из непрерывного отрезка каната (троса) с применением тросовых зажимов и натяжных устройств – талрепов.

Для изготовления тросовых растяжек, обвязок применяют стальные канаты (тросы) двойной свивки диаметром не менее 5 мм с разрывным усилием каната не менее 1320 кгс. Технические характеристики используемого каната (троса) должны соответствовать требованиям международных или национальных стандартов.

Диаметр каната (троса) для изготовления тросовых растяжек, обвязок взамен растяжек, обвязок из проволоки диаметром 6 мм принимают в соответствии с таблицей 20а.

Таблица 20а

Заменяемость растяжек, обвязок из проволоки диаметром 6 мм  
растяжками, обвязками из стальных канатов (тросов)

Количество нитей проволоки диаметром 6 мм в растяжке, обвязке, подлежащих замене	Диаметр каната (троса), не менее, мм
2	5
4	6,4
6	8,0
8	9,1

Диаметр каната (троса) определяют как наибольший размер его поперечного сечения.

Соединение ветвей каната (троса) между собой производят тросовыми зажимами (рисунок 21а). Технические характеристики тросовых зажимов должны соответствовать требованиям международных или национальных стандартов.

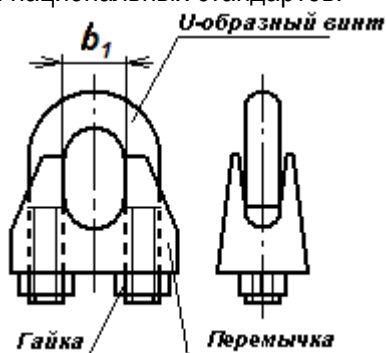


Рисунок 21а – Тросовый зажим

Зажимы подбирают в соответствии с диаметром используемого каната (троса) таким образом, чтобы размер  $b_1$  зажима превышал диаметр каната (троса) на 1 – 1,5 мм.

Количество устанавливаемых тросовых зажимов зависит от диаметра троса (таблица 206).

Таблица 206

Диаметр троса (каната), мм	Минимальное количество зажимов, шт.	Усилие затяжки зажимов, Н м/кгс м
5	3	2,0/0,2
6,5	3	3,5/0,4
8	4	4,4/0,5
10	4	6,6/0,7
12	4	14,8/1,5
13	4	24,3/2,4
14	4	24,3/2,4
16	4	36,0/3,6
19	5	50,0/5,0
22	5	79,0/7,9

Зажимы не должны иметь на поверхности заусенцев, борозд и трещин. Зажимы должны иметь ясно различимую маркировку.

Не допускается придавать другую форму зажиму путем сварки, нагрева или изгиба.

Для натяжения тросовой растяжки используют натяжное устройство – талреп только закрытого типа (рисунок 21б): проушина (кольцо) – проушина (кольцо), скоба – скоба, захват – захват, захват – проушина (кольцо). Технические характеристики талрепов должны соответствовать требованиям международных или национальных стандартов.

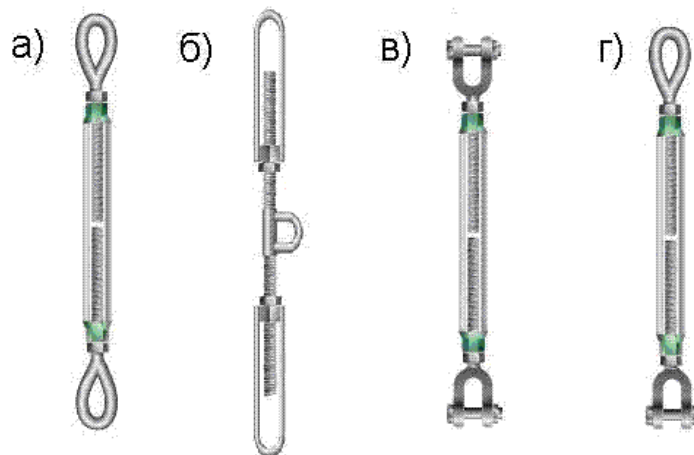


Рисунок 21б – Варианты конструкции талрепов:  
 а – проушина (кольцо) – проушина (кольцо);  
 б – скоба – скоба;  
 в – захват – захват;  
 г – проушина (кольцо) – захват

Используемые талрепы должны иметь контргайки, препятствующие самораскручиванию.

Подбор талрепов при установке тросовой растяжки, обвязки производят по величине их допускаемой рабочей нагрузки, которая должна быть не менее величины разрывного усилия каната, применяемого для этой растяжки, обвязки.

Канаты (тросы) не должны иметь обрывов проволок. Концы каната (троса) не должны быть расплетены. Для этого резка каната (троса) производится посередине предварительно наложенного бандажа длиной не менее 40 мм из полимерной ленты.

При креплении тросовых растяжек за увязочные устройства вагона или устройства на грузе, имеющие острые кромки, во избежание перетирания растяжек применяют растяжки с коушами или между растяжкой и острой кромкой увязочного устройства дополнительно прокладывают толстый слой эластичного прокладочного материала.

Тросовые зажимы должны быть установлены равномерно по длине участка соединения ветвей каната (рисунок 21в). Длина участка соединения (длина свободного конца каната) должна быть достаточной для размещения необходимого количества зажимов. Расстояние от конца каната до крайнего зажима должно быть не менее ширины перемычки зажима. Второй крайний зажим должен располагаться максимально близко к петле. Расстояние между зажимами должно быть равным 6 – 8 диаметрам троса. Перемычка зажима должна быть расположена на несущей нагрузку стороне троса, U-образный болт зажима – на свободном конце каната (троса).

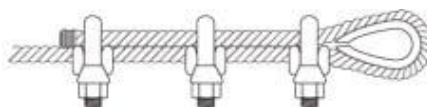


Рисунок 21в – Установка тросовых зажимов

При установке зажимов производят предварительную затяжку их гаек моментом на 20-30% ниже величин, приведенных в таблице 20б. Окончательную затяжку производят после натяжения растяжки, обвязки талрепом.

При формировании растяжки, обвязки талрепы предварительно должны быть максимально раскручены.

Растяжки, обвязки из троса устанавливают следующими способами (рисунок 21г).

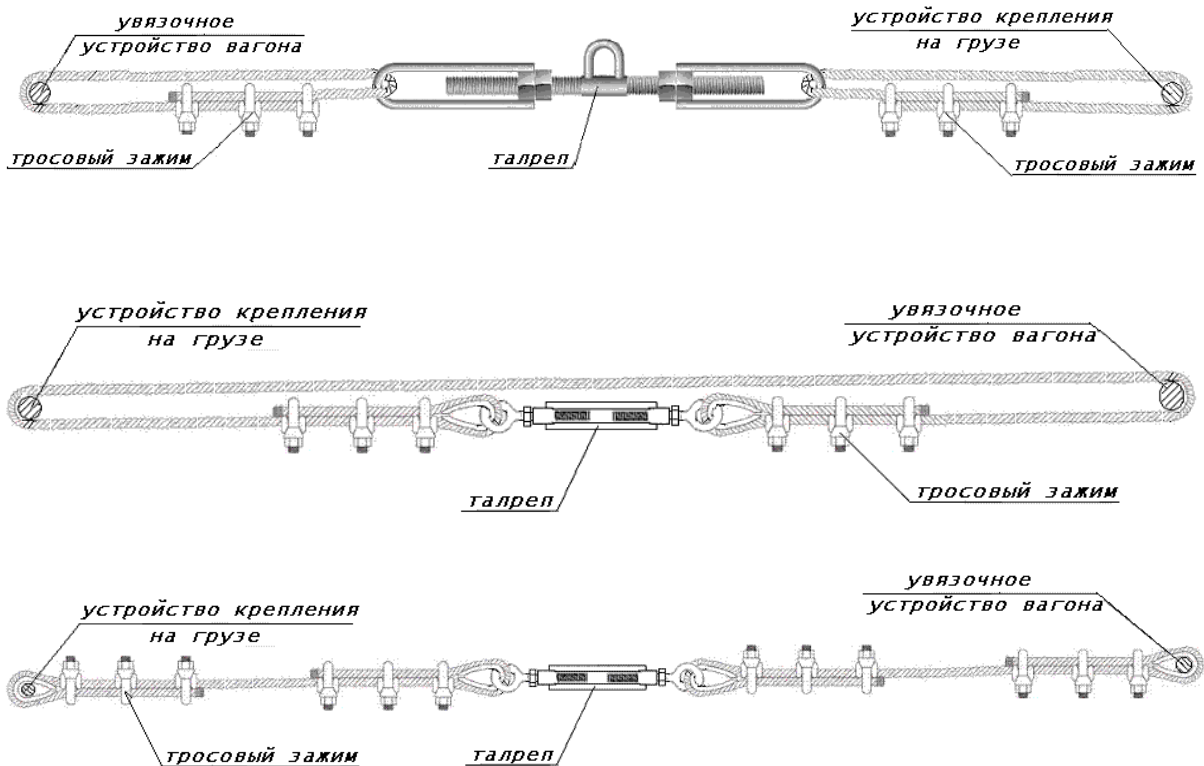


Рисунок 21г

1.9. В пункте 11.2.4 слово «продольных» заменить словом «боковых».

1.10. Во втором абзаце пункта 13.4 во втором и третьем тире после слов «количество нитей» включить слова «или диаметр троса».

1.11. В первом предложении шестого абзаца пункта 13.4 после слова «Правилами» включить слова «(кроме главы 5)».

1.12. Последнее предложение шестого абзаца пункта 13.4 изложить в редакции:

«При размещении и креплении груза в соответствии с главой 5 настоящих Правил разработка эскизов размещения и крепления грузов в вагоне является обязательной, кроме перечисленных в ней случаев, и производится в соответствии с изложенными в главе 5 требованиями.»

## 2. В главу 2:

2.1. В первом абзаце пункта 5.3. слово «продольные» заменить словом «боковые».

## 3. В главу 3:

3.1. Во втором абзаце пункта 1.1 после слов «листового металла,» включить слова «гнутого профиля,»

3.2. Первый абзац пункта 1.4 изложить в редакции:

«Двери полувагона ограждают на высоту погрузки щитами (рисунок 1) из досок или горбыля толщиной не менее 30 мм и длиной, равной внутренней ширине полувагона, в случаях, предусмотренных настоящей главой, кроме связок проката сортовой стали размером профиля

до 120 мм включительно длиной от 6000 мм и связок труб с предохранительными протекторами диаметром до 219 мм включительно.».

3.3. В первом абзаце пункта 2 слова «холоднокатаный профиль» заменить словами «другие профили различной формы, назначений и размеров».

3.4. Первое предложение пункта 2.1 дополнить словами «или в пачках (далее – связки)».

3.5. Второй абзац пункта 2.1 дополнить предложением:

«Допускается увязывать механизированным способом связки длиной до 6000 мм поперечными увязками из проволоки диаметром не менее 6,5 мм в одну нить в четырех местах, а при большей длине – в шести местах.».

3.6. Третий абзац пункта 2.1 дополнить предложением:

«Допускается увязывать механизированным способом связки длиной до 9000 мм поперечными увязками из проволоки диаметром не менее 6,5 мм в одну нить в четырех местах, а при большей длине – в шести местах.».

3.7. Пункт 2.1 дополнить четвертым абзацем:

«Крайние увязки связок сортовой стали размещают на расстоянии не менее 200 мм от концов связки, увязка должна охватывать все единицы груза в связке.».

3.8. Пункт 2.1 дополнить последним абзацем:

«Допускается погрузка в полувагон связок проката сортовой стали разных видов размером профиля не более 180 мм и массой связки не более 5 тонн при соблюдении следующих условий:

- в одном ярусе размещают связки одной формы и размера профиля;
- более тяжелые связки размещают в нижних ярусах;
- формирование штабелей в одном вагоне должно быть одинаковым.».

3.9. В первом абзаце пункта 2.4.3 после слов «два и более штабелей по длине» включить слова «и в несколько рядов по ширине».

3.10. В первом предложении пункта 2.4.5 слово «пачек» заменить словом «связок»; после слов «в два штабеля по длине» включить слова «, несколько рядов по ширине и несколько ярусов по высоте».

3.11. Пункт 2.4.5 после рисунка 15 дополнить вторым абзацем и рисунком 15-1 в следующей редакции:

«Допускается размещение связок в два штабеля по длине с укладкой концов связок в середине вагона внахлест и установкой по торцам вагона подкладки и прокладок высотой, равной высоте связок, и длиной по ширине вагона (рисунок 15-1). Допускается применять подкладку, прокладки, составные по высоте.».

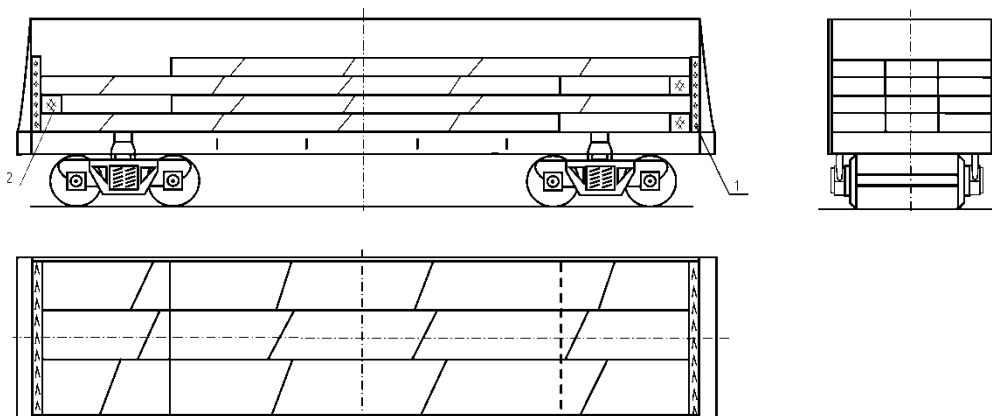


Рисунок 15-1

1 – торцевой щит; 2 – прокладка (подкладка)»

3.12. В первом предложении пункта 2.4.6 слова «9000 мм» заменить словами «8000 мм», после слов «в один штабель» включить слова «по длине, несколько рядов по ширине и несколько ярусов по высоте».

3.13. Пункт 2.4.6 дополнить новым вторым предложением: «Свисающая часть связки должна быть менее половины длины связки.»

3.14. Включить новый пункт 2.4.7 в следующей редакции:

«2.4.7. Связки длиной свыше 3000 мм до 4000 мм включительно, свыше 5000 мм до 6300 мм включительно, свыше 10500 мм до 12 600 мм включительно размещают в полувагоне совместно в несколько рядов по ширине и несколько ярусов по высоте (рисунок 16-1).

Связки длиной свыше 3000 мм до 4000 мм включительно размещают, начиная от торцевых стен вагона, по три или четыре по длине вагона, длиной свыше 5000 мм до 6300 мм включительно – по две по длине вагона начиная от торцевых стен и длиной свыше 10500 мм до 12 600 мм включительно – по одной по длине вагона.

В одном ярусе размещают связки одинаковой длины, формы и размеров профиля. Связки меньшей длины размещают в нижних ярусах.

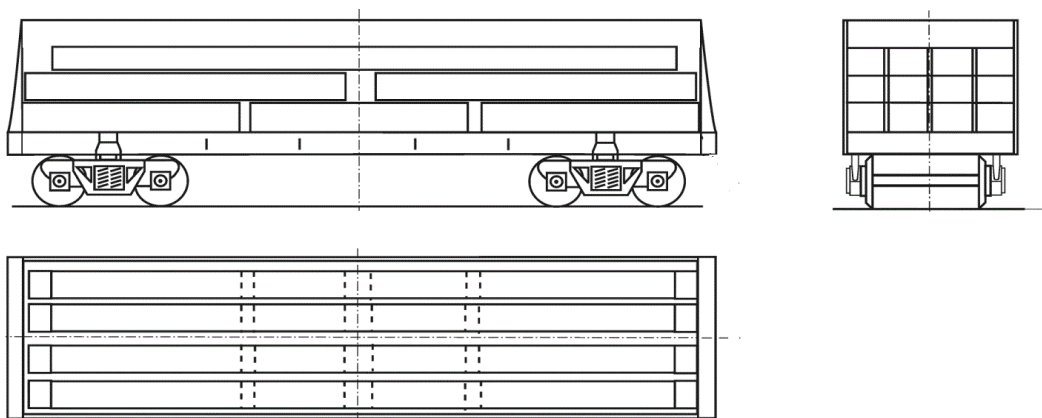


Рисунок 16-1»

3.15. В первом и втором предложениях второго абзаца пункта 2.9.3.4 слово «продольных» заменить словом «боковых».

3.16. Пункт 4.2.1 в конце дополнить новым абзацем и рисунком 50-1 в следующей редакции:

«Распорную раму для крепления пачек, упакованных на салазках (поддонах), изготавливают следующим образом (рисунок 50-1): на пол полувагона в свободном пространстве между штабелями размещают два поперечных бруска размерами не менее 100x120x2850 мм (высота брусков должна быть не менее высоты салазок (поддонов), на которых упакованы пачки), на поперечные бруски устанавливают в распор между пачками продольные бруски сечением 100x80 мм. Бруски соединяют между собой гвоздями длиной не менее 150 мм по два гвоздя в каждое соединение.»

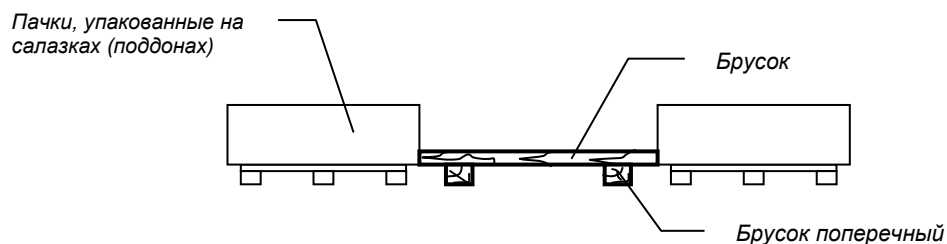


Рисунок 50-1»



3.17. После пункта 4.2.6 включить пункты 4.2.6а и 4.2.6б в следующей редакции:

«4.2.6а. Пачки холоднокатаной листовой стали шириной 900 – 1850 мм, длиной 1500 – 4000 мм на салазках размещают в полувагоне в один или несколько ярусов по высоте в соответствии с рисунком 57-1а (двумя группами с одной распорной рамой), рисунком 57-1б (без распорной рамы), рисунком 57-1в (тремя группами с двумя распорными рамами).

Пачки на салазках, ориентированных вдоль вагона, устанавливают каждую на две подкладки поз. 1 сечением не менее 50х100 мм и длиной равной ширине полувагона.

Пачки размещают от торцов к середине полувагона.

Пачки верхнего и нижнего ярусов скрепляют между собой не менее чем тремя увязками из ленты металлической поз. 2 по ГОСТ 3560-73 «Лента стальная упаковочная» шириной не менее 30 мм и толщиной: мягкая – 1,5-2,0 мм, нагартованная – 0,8-2,0 мм.

В зазор более 250 мм между группами пачек устанавливают распорную раму поз. 3 в соответствии с п. 4.2.1. и рисунком 50-1.

От смещений в поперечном направлении в зазоры между пачками более 250 мм в распор между салазками пачек устанавливают распорные бруски сечением не менее 80х100 мм и длиной по месту, которые крепят к подкладкам каждый не менее чем 4 гвоздями.

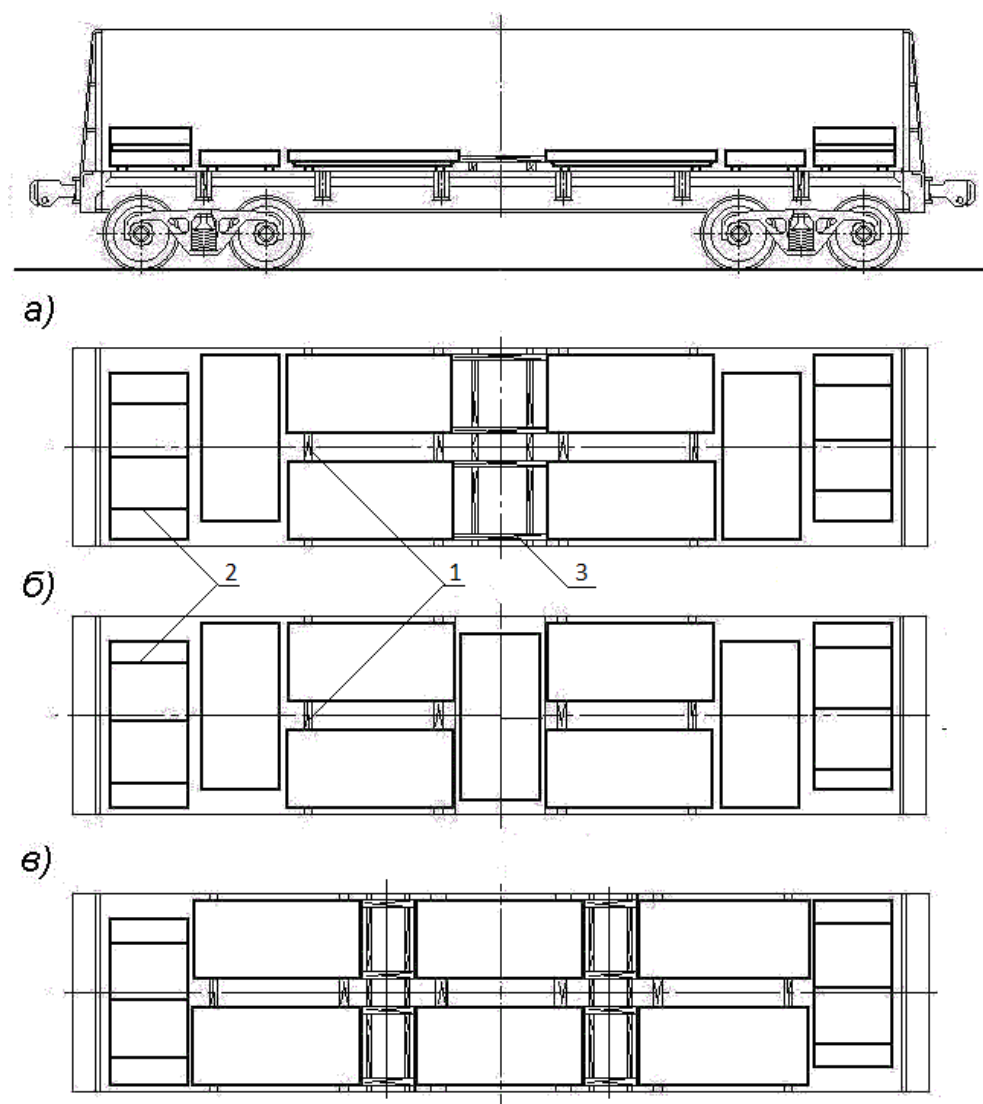


Рисунок 57-1

1 – подкладка сечением не менее 50х100 мм и длиной 2800 мм; 2 – увязка; 3 – распорная рама

4.2.6б. Пачки холоднокатаной листовой стали шириной 1400 – 1850 мм, длиной 1500 – 4000 мм на салазках размещают в полувагоне в один или несколько ярусов по высоте в соответствии с рисунком 57-2а (с одной распорной рамой), рисунками 57-2б, 57-2в (без распорной рамы), рисунком 57-2г (с двумя распорными рамами).

Пачки на салазках, ориентированных вдоль вагона, устанавливают каждую на две подкладки поз. 1 сечением не менее 50х100 мм и длиной равной ширине полувагона.

Пачки размещают от торцов к середине полувагона.

Пачки верхнего и нижнего яруса скрепляют между собой не менее чем тремя увязками из ленты поз. 2 металлической по ГОСТ 3560-73 «Лента стальная упаковочная» шириной не менее 30 мм и толщиной: мягкая – 1,5-2,0 мм, нагартованная – 0,8-2,0 мм.

В зазор более 250 мм между группами пачек устанавливают распорную раму поз. 3 в соответствии с п. 4.2.1. и рисунком 50-1.

От смещений в поперечном направлении в зазоры между пачками более 250 мм в распор между салазками пачек устанавливают распорные бруски сечением не менее 80х100 мм и длиной по месту, которые крепят к подкладкам каждый не менее чем 4 гвоздями.

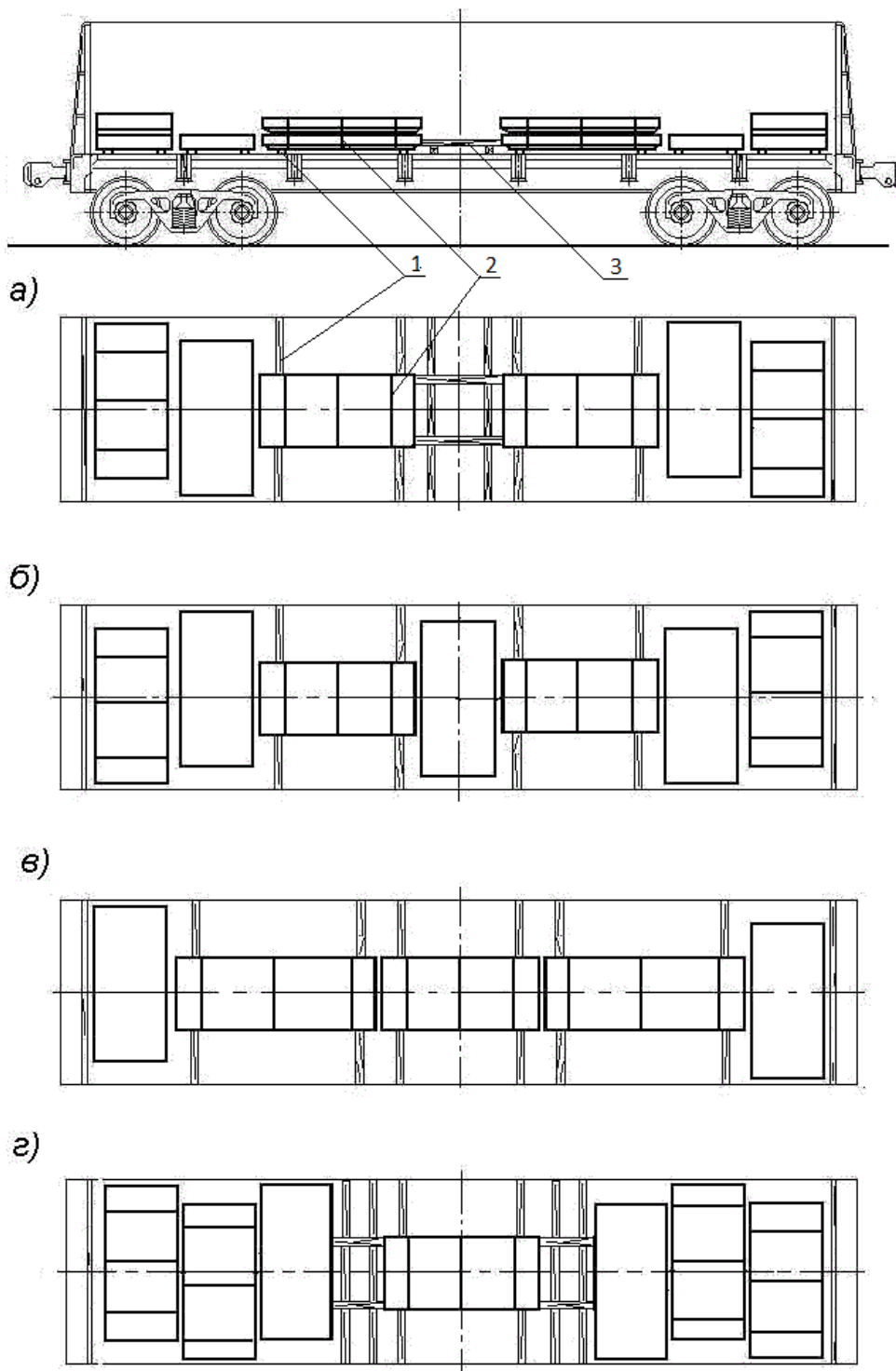


Рисунок 57-2

1 – подкладка сечением не менее 50x100 мм и длиной 2800 мм; 2 – увязка; 3 – распорная рама»

3.18. В первом абзаце пункта 4.2.7 слова «1000-1400» заменить на «900-1400», слова «от 2000 мм до 2700 мм» заменить на «от 1000 мм до 2800 мм».

3.19. После пункта 4.2.7 включить новый пункт 4.2.7а в следующей редакции:

«4.2.7а. Пачки холоднокатаной листовой стали шириной 900 – 1400 мм, длиной 2800 – 4000 мм на салазках размещают в два ряда по ширине полувагона, три (рисунок 60-1) или четыре (рисунок 60-2) штабеля по длине вагона и в один или несколько ярусов по высоте. Пачки верхнего и нижнего яруса скрепляют между собой не менее чем тремя увязками из ленты

металлической поз. 2 по ГОСТ 3560-73 «Лента стальная упаковочная» шириной не менее 30 мм и толщиной: мягкая – 1,5-2,0 мм, нагартованная – 0,8-2,0 мм.

Пачки на салазках, ориентированных вдоль вагона, устанавливают каждую на две подкладки поз. 1 сечением не менее 50x100 мм и длиной, равной ширине полувагона.

Пачки размещают от торцов к середине полувагона.

В зазор более 250 мм между группами пачек устанавливают распорную раму в соответствии с п. 4.2.1. и рисунком 50-1.

От смещений в поперечном направлении в зазоры между пачками более 250 мм в распор между салазками пачек устанавливают распорные бруски сечением не менее 80x100 мм и длиной по месту, которые крепят к подкладкам каждый не менее чем 4 гвоздями.

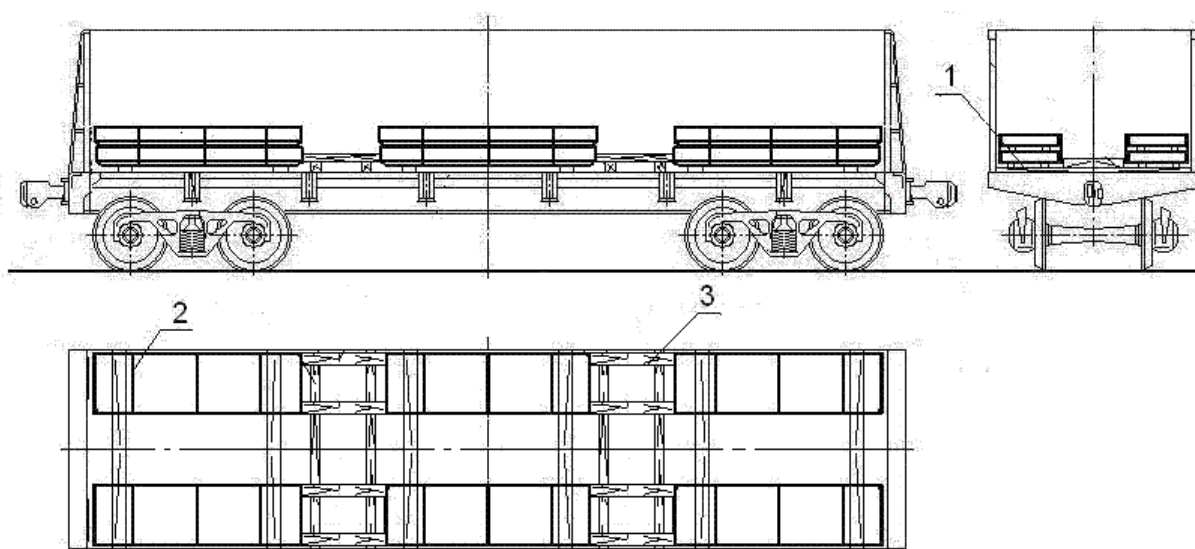


Рисунок 60-1

1 – подкладка 40x100x2850 мм; 2 – увязка из ленты; 3 – распорная рама

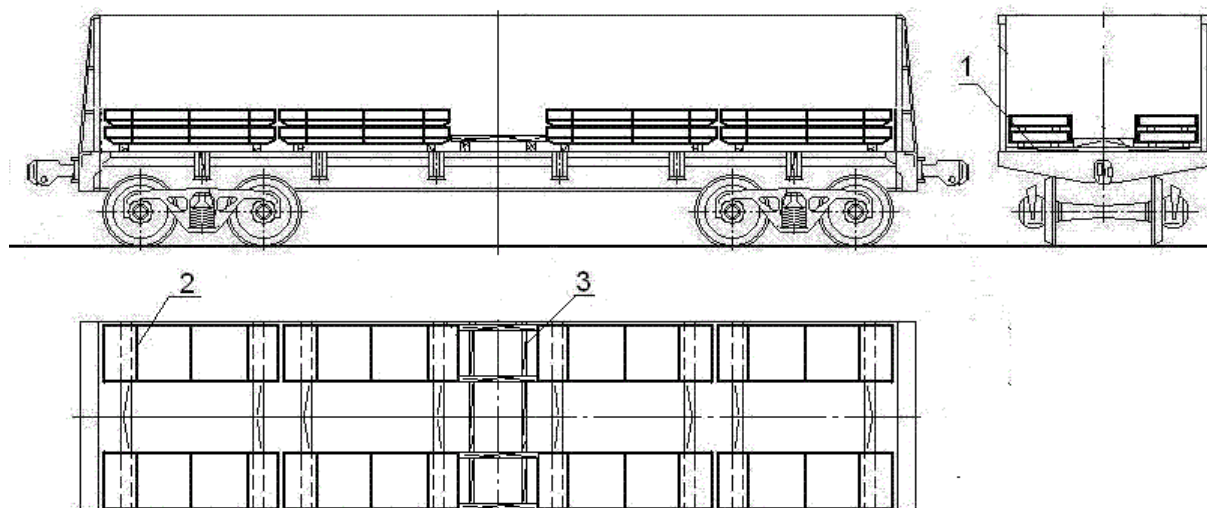


Рисунок 60-2

1 – подкладка 40x100x2850 мм; 2 – увязка из ленты; 3 – распорная рама»

3.20. Последнее предложение пункта 4.2.8 дополнить словами: «или в двух местах по торцам вагона».

3.21. Последний абзац пункта 4.2.11 дополнить предложением в следующей редакции: «При длине зазора между штабелями более 2300 мм допускается устанавливать две распорные рамы по торцам вагона.».

3.22. В третьем абзаце пункта 4.2.14 слово «продольной» заменить словом «боковой».

3.23. Во втором абзаце пункта 5.1 слово «продольными» заменить словом «боковыми».

3.24. Во втором абзаце пункта 6.4 слово «продольными» заменить словом «боковыми».

3.25. В последнем абзаце пункта 6.7 слово «продольных» заменить словом «боковых».

3.26. В последнем предложении пункта 6.8 слово «продольные» заменить словом «боковые».

3.27. В последнем предложении пункта 6.9 слово «продольные» заменить словом «боковые».

3.28. В пункте 6.11 слово «продольным» заменить словом «боковым».

3.29. В пятом предложении первом абзаце пункта 7.4 слова «950-1250» заменить на «950-1400», слова «8500 – 12000» заменить на «8100 – 12000», слова «4250 – 6000» заменить на «4050 – 6000».

3.30. В пункте 7.5 слова «950-1400» заменить на «950-1450».

3.31. Пункт 7.5.2 после третьего абзаца дополнить новым абзацем в следующей редакции:

«Допускается размещать взамен горизонтальных слябов непосредственно на пол полувагона куски слябов: в полувагонах с люками – длиной свыше 2000 мм, в полувагонах без люков – длиной свыше 1000 мм. При этом общая длина кусков слябов должна составлять 6500 – 9400 мм.».

3.32. После пункта 7.5.3 включить новый пункт 7.5.4. в следующей редакции:

«7.5.4. Слябы шириной 950-1450, толщиной 200-250 мм и длиной 7000-12000 мм в количестве 3 штук в полувагоне размещают симметрично относительно поперечной плоскости симметрии вагона следующим порядком (рисунок 133-1). Один сляб размещают горизонтально в центре полувагона симметрично относительно его продольной плоскости симметрии. Два сляба размещают наклонно вплотную к боковым стенам полувагона с опорой на сляб, уложенный горизонтально. В полувагоне размещают либо все три сляба одинаковой ширины, либо один широкий сляб в середине вагона -горизонтально и два узких - наклонно, либо один узкий - горизонтально и два широких -наклонно. Наклонно уложенные слябы должны иметь одинаковую длину и ширину. Взамен каждого сляба длиной 7000-12000 мм разрешается укладывать два сляба длиной 3500-6000 мм.

При размещении наклонных слябов шириной более 1430 мм дополнительно устанавливают поперечные бруски поз. 4, уложенные на горизонтальный сляб. Длину брусков выбирают по месту с учетом опирания на них наклонных слябов.

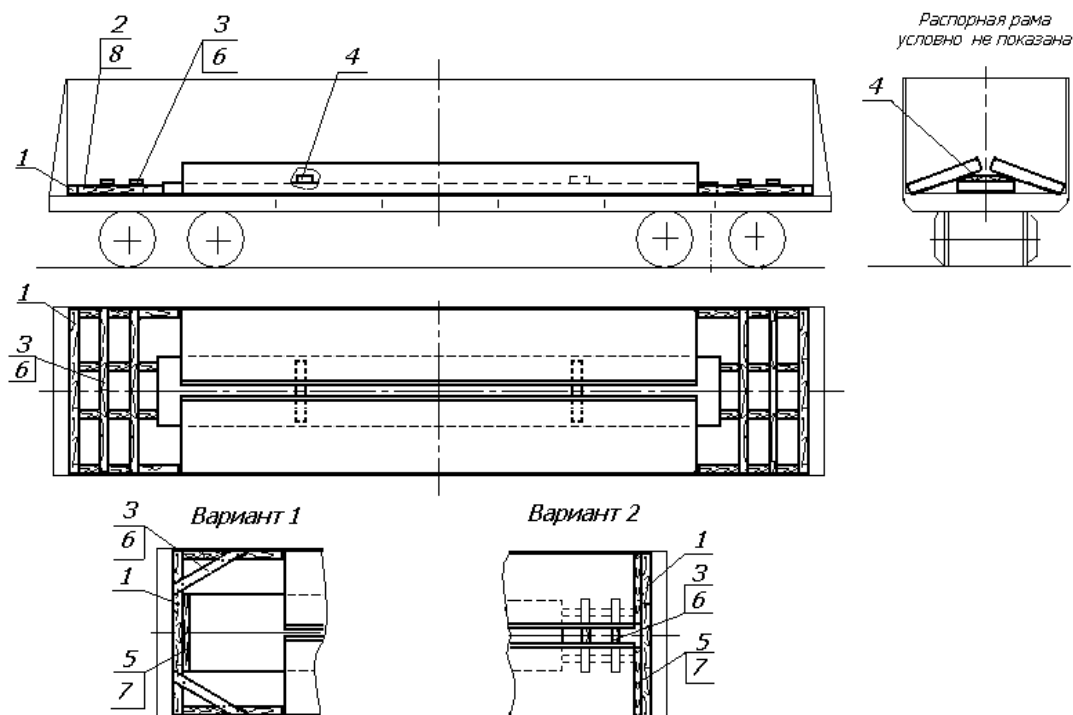


Рисунок 133-1

1 – упорный брусок размерами 120x100x2850 мм; 2 – распорный брусок сечением 120x100 мм и длиной по месту; 3 – соединительная планка размерами 25x100x2850 мм; 4 – брусок сечением 80x100 мм и длиной по месту; 5 – брусок сечением 50x120 мм и длиной по месту; 6 – гвоздь диаметром не менее 4 мм и длиной не менее 80 мм; 7 – гвоздь диаметром не менее 6 мм и длиной не менее 150 мм; 8 – строительная скоба из прутка диаметром 6-8 мм

От продольного смещения слябы закрепляют распорными рамами, состоящими из упорных брусков поз.1, распорных брусков поз. 2 и соединительных планок поз. 3. Упорный и распорные бруски скрепляют строительными скобами поз. 8, распорные бруски между собой соединяют соединительной планкой поз. 3, которую прибивают гвоздями поз. 6 по два гвоздя в каждое соединение. Допускается взамен скоб поз. 8 применять гвозди диаметром не менее 6 мм и длиной не менее 150 мм, которые забивают под углом 45°.

Допускается распорные бруски поз. 2 изготавливать составными по ширине из двух частей толщиной не менее 40 мм. Составные части должны быть скреплены гвоздями диаметром не менее 5 мм и длиной не менее 120 мм, расположенными в шахматном порядке с шагом по длине не более 200 мм; концы гвоздей должны быть загнуты и утоплены в бруске.

Зазор между слябом и упорным бруском менее 300 мм заполняют набором брусков поз. 5, которые скрепляют с бруском поз. 1 и между собой гвоздями поз. 7. Длина брусков поз. 5 при размещении по варианту 1 равна ширине сляба, по варианту 2 – половине ширины сляба.»

3.33. В первом абзаце пункта 7.7 слова «1250-1350» заменить на «1250-1420», слова «5500-5900» заменить на «4900-5900».

3.34. В первом абзаце пункта 7.8 слова «1350-1500» заменить на «1000-1500».

3.35. После пункта 7.9 включить новый пункт 7.9а в следующей редакции:

«7.9а. Слябы шириной 950-1850 мм, длиной от 7000 до 11900 мм, толщиной до 250 мм включительно размещают симметрично относительно поперечной плоскости симметрии полувагона в количестве 3 штук (рисунок 138-1) в следующем порядке. К торцевым порожкам (стенам) полувагона на ребро устанавливают упорные бруски поз. 1. Один сляб размещают горизонтально симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии

полувагона. В распор между слябом и упорными брусками поз. 1 устанавливают по два распорных бруска поз. 2. Параллельно боковой стене на расстоянии 250-300 мм от нее устанавливают два бруска поз.4. Длину брусков принимают в зависимости от длины верхнего горизонтально располагаемого сляба таким образом, чтобы этот сляб перекрывал брусок не менее чем на 400 мм. На эти бруски устанавливают бруски поз. 6, которые прибивают каждый 4 гвоздями поз. 9. Второй сляб располагают горизонтально вплотную к боковой стене полувагона с опорой на первый сляб и бруски поз. 6. На первые два сляба укладывают поперечные наклонные прокладки поз. 10. Третий сляб размещают наклонно со смещением к противоположной боковой стене с опорой на горизонтально уложенные слябы. В распор между наклонно расположенным слябом и упорными брусками поз. 1 устанавливают распорные бруски поз. 3.

Длина и ширина сляба, установленного горизонтально со смещением к боковой стене полувагона, и сляба, установленного наклонно к другой боковой стене, должна быть одинаковой в пределах допусков на размеры. Центральный сляб может иметь длину и ширину больше или меньше длины и ширины боковых слябов. При этом наклонный сляб должен опираться на сляб, установленный горизонтально со смещением к боковой стене.

От продольного смещения слябы закрепляют распорными рамами, образованными упорными брусками поз. 1 и распорными брусками поз. 2 и 3. Распорные бруски скрепляют с упорными гвоздями поз. 9 под углом 45° по два в каждое соединение. Распорные бруски поз. 2 и 3 скрепляют между собой соединительными планками поз. 5, которые прибивают гвоздями поз. 8 по два в каждое соединение.

Зазор между слябами и упорными брусками поз. 1 до 300 мм заполняют наборами брусков поз. 7 (вариант 1, вариант 2), которые скрепляют между собой гвоздями длиной 100 – 120 мм, а с бруском поз. 1 гвоздями поз. 9 под углом 45°.

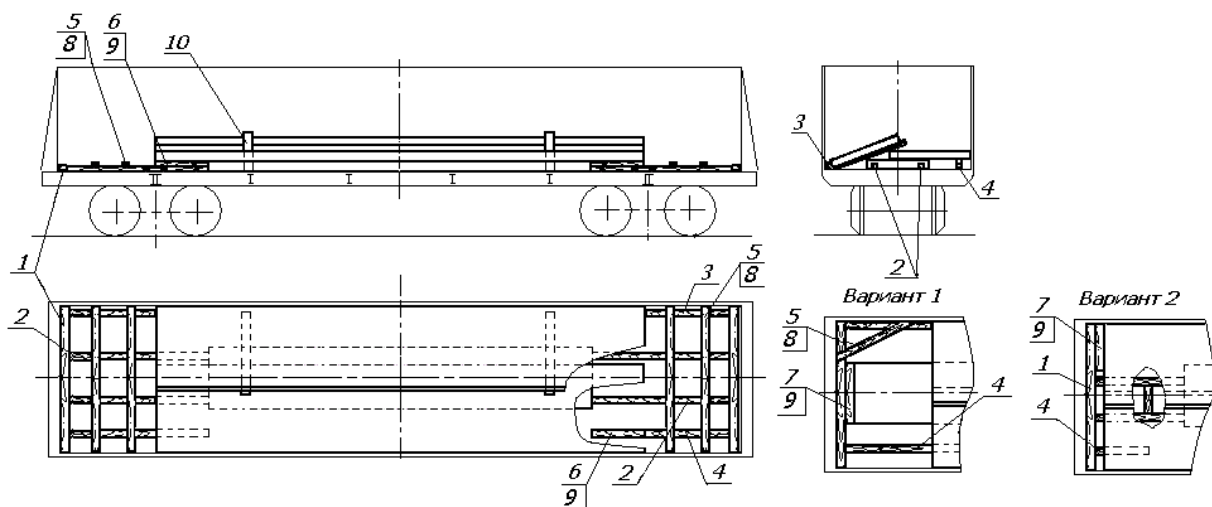


Рисунок 138-1

- 1 – упорный брусок размером 120x100x2850 мм; 2 – распорный брусок сечением 120x100 мм и длиной по месту; 3 – распорный брусок сечением 120x100 мм и длиной по месту; 4 – брусок сечением 120x100 мм; 5 – соединительная планка размером 25x100x2850 мм; 6 – брусок шириной 100 мм и высотой до толщины горизонтального сляба; 7 – брусок сечением не менее 40x100 мм; 8 – гвоздь диаметром не менее 4 мм и длиной не менее 80 мм; 9 – гвоздь диаметром не менее 6 мм и длиной не менее 150 мм; 10 – прокладка сечением не менее 25x100 мм и длиной, равной ширине сляба»

3.36. В первом абзаце пункта 7.10 слова «1500-1850» заменить на «1450-1850».

3.37. В первом абзаце пункта 7.11 слова «1550-1850» заменить на «1450-1850».

3.38. После пункта 7.12.2 включить новый пункт 7.12.2а в редакции:

«7.12.2а. Слябы шириной 950-1290 мм, толщиной 140 - 150, 200 мм и длиной 4700-6000 мм размещают в количестве 7 штук (рисунок 145-1).

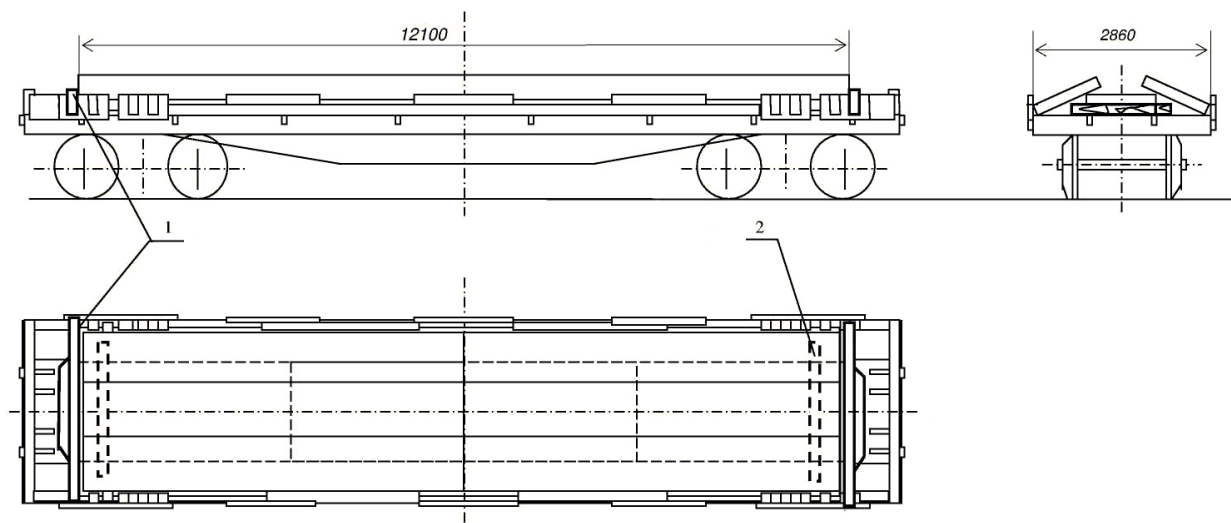


Рисунок 145-1

1 – упорная балка; 2 – подкладка размером (140 – 200)х200х1300 мм

Посередине платформы размещают один сляб симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии платформы. Затем симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии платформы размещают два сляба горизонтально в один продольный ряд с опорой на нижний сляб и две подкладки поз.2, уложенные на расстоянии 400-500 мм от торцевых упорных балок. Толщина подкладок должна быть равна толщине нижнего сляба. Следующие четыре сляба размещают двумя рядами наклонно, вплотную к боковым балкам оборудования платформы, с опорой на нижние слябы и пол платформы.

От продольного смещения слябы с обоих торцов крепят упорными балками.».

2.39. В первом абзаце пункта 7.12.3 слово «8100» заменить словом «6200», пункт в конце дополнить новым абзацем и рисунком в следующей редакции:

«При размещении слябов длиной 6200-8000 мм (рисунок 146-1) зазоры между балками и торцами слябов величиной до 300 мм заполняют поперечными брусками сечением не менее 100х50 мм, которые скрепляют между собой соединительными планками сечением не менее 20х100 мм и длиной по месту и гвоздями длиной, превышающей толщину планки на 50 мм. В зазоры величиной более 300 мм устанавливают распорные бруски поз. 2 сечением не менее 100х80 мм, которые соединяют между собой планками поз. 3 сечением не менее 20х100 мм и длиной, равной 2800 мм. Каждую планку прибивают к брускам двумя гвоздями длиной 80 мм в каждое соединение.



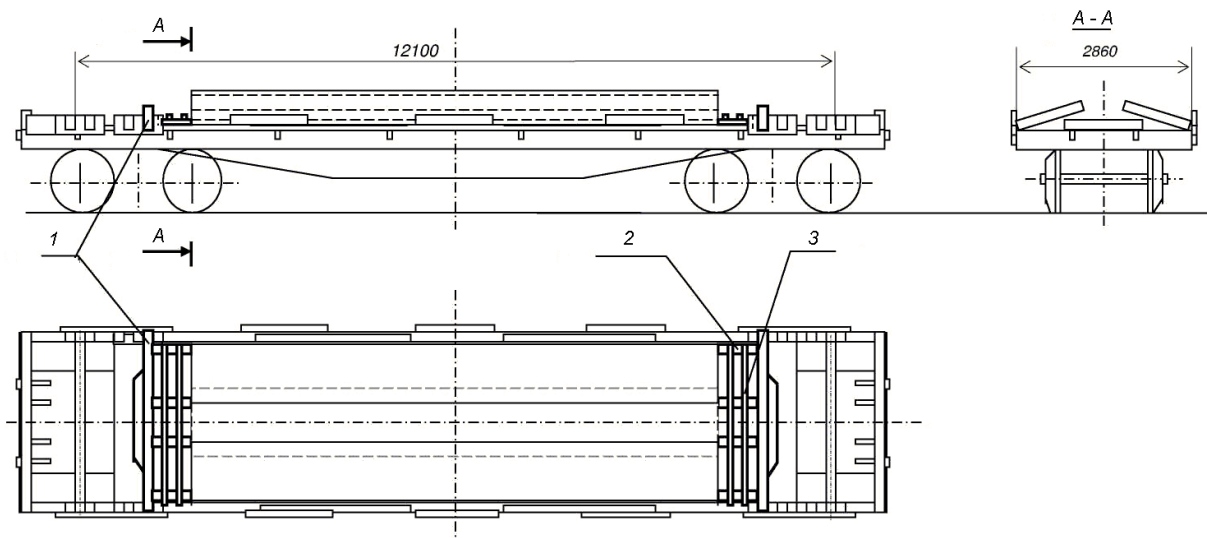


Рисунок 146-1

1 – упорная балка; 2 – распорный брусок; 3 – планка соединительная»

3.40. После пункта 7.12.6 включить новый пункт 7.12.6а в следующей редакции:

«7.12.6а. Слябы шириной 950-1300 мм, толщиной 140-150, 200 мм, длиной 8100-10000 мм на платформе размещают в количестве 5 штук (рисунок 152-1). Два сляба размещают на полу вплотную к боковым балкам оборудования платформы, на них во второй ярус укладывают один сляб симметрично относительно плоскостей симметрии платформы. Затем два сляба укладывают наклонно вплотную к боковым балкам оборудования платформы с опорой на нижележащие слябы. Горизонтально расположенные слябы могут состоять из кусков слябов длиной не менее 1000 мм. Длина среднего сляба, уложенного во втором ярусе, должна быть не менее 6500 мм. От продольного смещения слябы с обоих торцов крепят упорными балками поз.1.

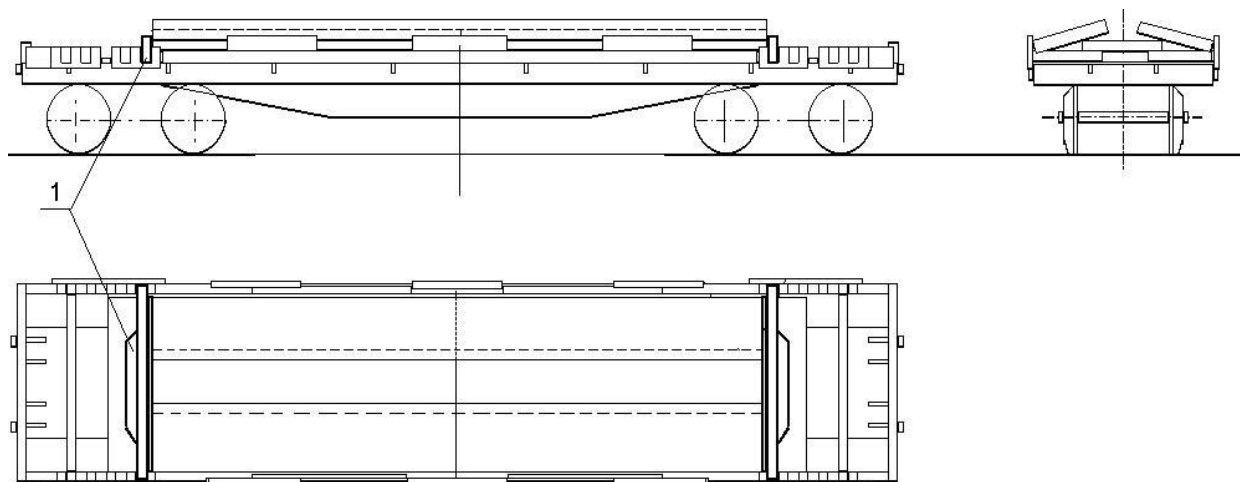


Рисунок 152-1

1 – упорная балка»

3.41. После пункта 7.12.8 включить новый пункт 7.12.8а и рисунок в следующей редакции:

«7.12.8а. Слябы шириной 1440-1850 мм, толщиной 200-250 мм и длиной 6200-8100 мм размещают в количестве двух штук (рисунок 154-1). Первый сляб размещают горизонтально со

смещением к одной из боковых балок оборудования платформы, второй – наклонно к противоположной боковой балке с опорой на первый сляб.

От продольного смещения слябы с обеих торцевых сторон крепят упорными балками.

В зазоры между балками и торцами слябов величиной до 300 мм устанавливают поперечные бруски сечением не менее 100x50 мм, которые скрепляют между собой соединительными планками и гвоздями. В зазоры более 300мм устанавливают по четыре распорных бруска, которые соединяют между собой планками сечением не менее 25x100 мм и длиной, равной 2800 мм. Каждую планку прибивают к брускам двумя гвоздями в каждое соединение.

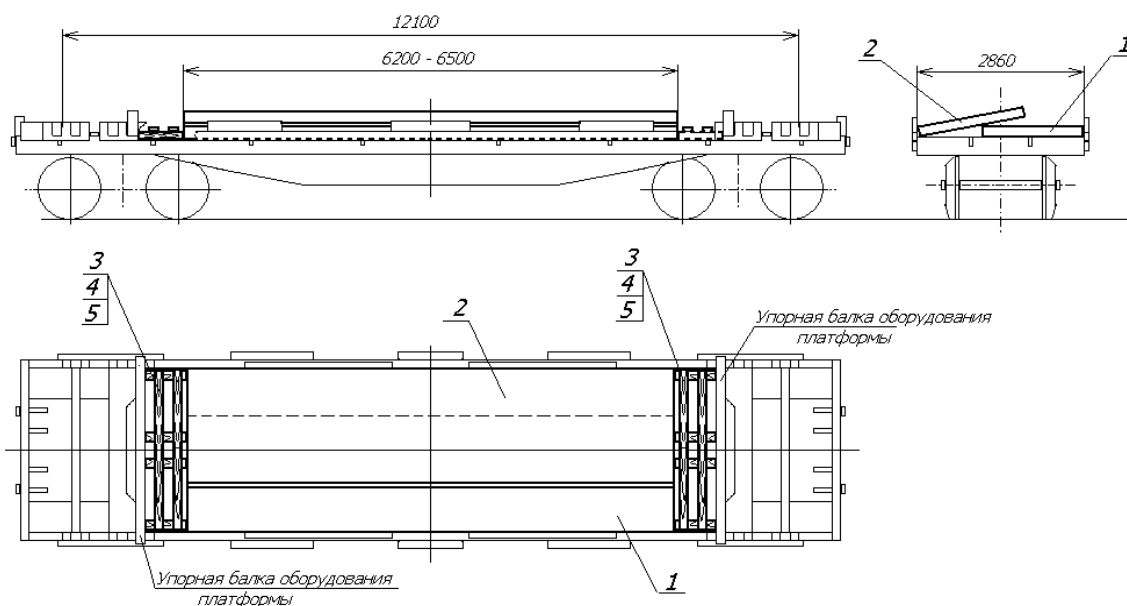


Рисунок 154-1

1 – горизонтальный сляб; 2 – наклонный сляб; 3 – распорный брусок сечением 80x100 мм и длиной по месту; 4 – соединительная планка размером 25x100x2800 мм; 5 – гвоздь диаметром не менее 4 мм и длиной не менее 80 мм»

3.42. После пункта 7.12.8а включить новый пункт 7.12.8б и рисунок в следующей редакции:

«7.12.8б. Допускается размещать на одной платформе слябы длиной 7300-9500 мм, различные по длине. При этом короткий сляб размещают (рисунок 154-2) горизонтально и закрепляют от продольного смещения с помощью распорных брусков поз.1, которые укладывают между торцами сляба и упорными балками и соединяют между собой соединительными планками поз.2., которые прибивают к брускам гвоздями поз.3 по два в каждое соединение.

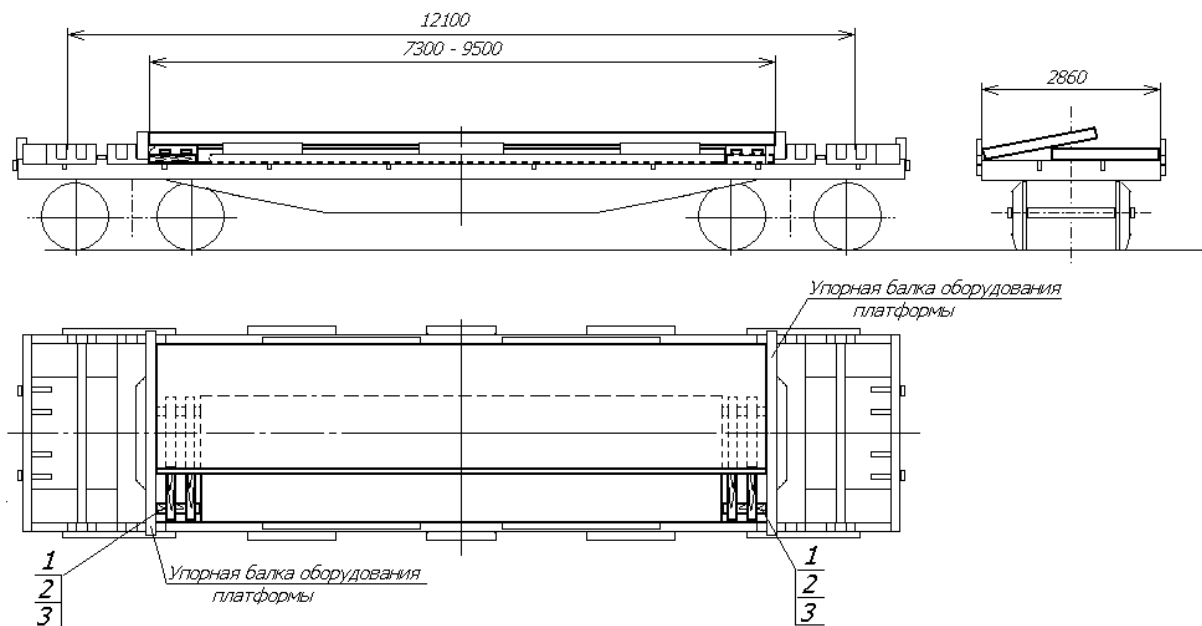


Рисунок 154-2

1 – распорный брусок сечением 80х100 мм и длиной по месту; 2 – соединительная планка сечением 25х100 мм и длиной по месту; 3 – гвоздь диаметром не менее 4 мм и длиной не менее 80 мм»

3.43. После пункта 7.12.9 включить пункт 7.12.9а и рисунок в следующей редакции:

«7.12.9а. Слябы шириной 1350-1600 мм, толщиной 200-250 мм и длиной 7000-8100 мм размещают в количестве трех штук (рисунок 155-1). Первый сляб размещают горизонтально симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии платформы. Второй сляб размещают горизонтально со смещением к одной из боковых балок оборудования платформы, третий – наклонно к противоположной боковой балке оборудования на подкладках размером 50х100х600 мм.

От продольного смещения слябы с обоих торцов крепят упорными балками поз.1.

В зазоры между балками и торцами слябов величиной до 300 мм устанавливают поперечные бруски сечением не менее 100х50 мм, которые скрепляют между собой соединительными планками сечением не менее 25х100 мм и длиной по месту и гвоздями длиной, превышающей толщину планки на 50 мм. В зазоры более 300 мм устанавливают по четыре распорных бруска сечением не менее 80х100 мм, которые соединяют между собой планками сечением не менее 25х100 мм и длиной, равной 2800 мм. Каждую планку прибивают к брускам двумя гвоздями длиной 80 мм в каждое соединение.

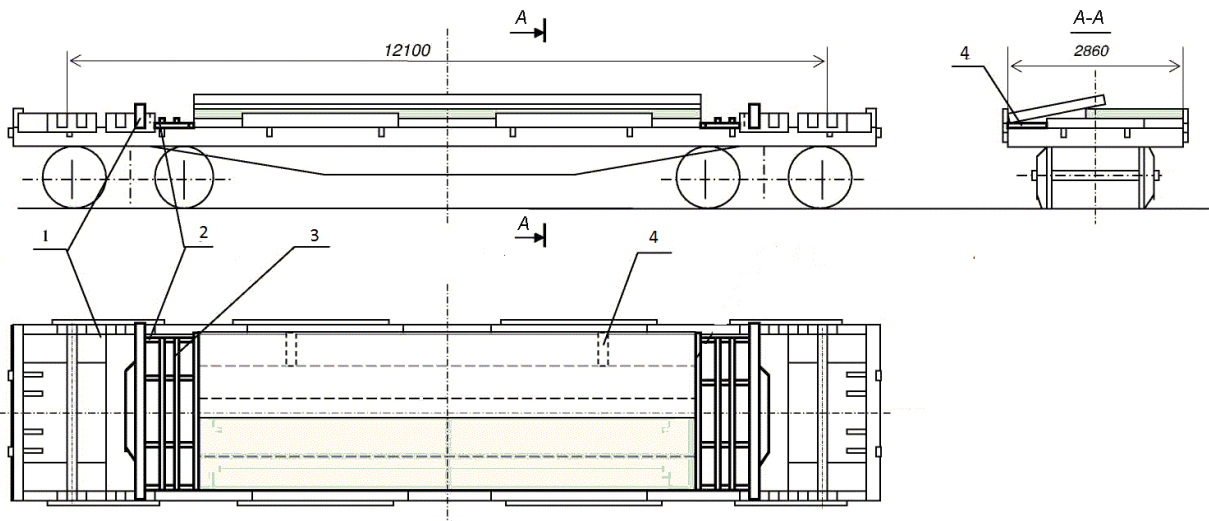


Рисунок 155-1

1 – упорная балка; 2 – распорный брусок; 3 – соединительная планка; 4 – подкладка

Масса слябов может быть различной, при этом масса сляба, размещенного со смещением относительно продольной плоскости симметрии вагона, и масса сляба, уложенного наклонно, должна быть одинаковой.».

3.44. После пункта 7.12.9а включить новый пункт 7.12.9б и рисунок в следующей редакции:

«7.12.9б. Слябы шириной 1500-1600 мм, толщиной 200-250 мм, длиной 5000-6000 мм размещают на платформе (рисунок 155-2) в количестве 5 штук. Первый сляб размещают симметрично продольной и поперечной плоскостям симметрии вагона, затем два сляба размещают горизонтально в один ряд со смещением к боковой балке оборудования платформы с опорой на нижний сляб и два бруска с подкладками поз.2, 3 и 4, уложенные на расстоянии 400-500 мм от торцевых упорных балок. Два последние сляба размещают наклонно со смещением к другой боковой балке с опорой на нижние слябы, подкладку поз.2 и подкладку поз.4. Бруски поз. 3 укладывают на подкладки (поз.2) со смещением к боковой балке оборудования платформы и прибивают к подкладкам четырьмя гвоздями диаметром 6 мм и длиной 200 мм. Бруски поз. 3 могут быть составными по высоте. Суммарная высота подкладки поз.2 и бруска поз.3 должна быть равна высоте сляба.

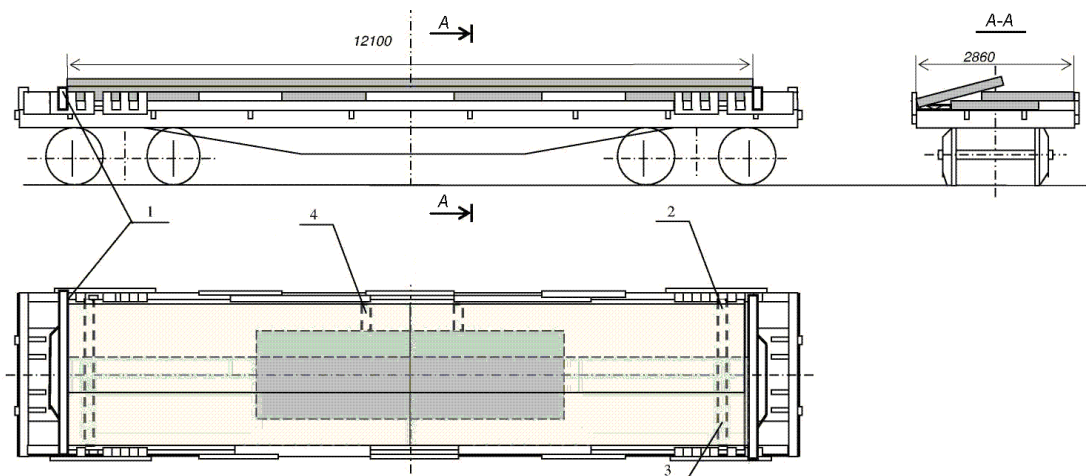


Рисунок 155-2

1 – упорная балка; 2 – подкладка размером 40x100x2850 мм; 3 – брусок шириной 100 мм, высотой и длиной по месту; 4 – подкладка размером 40x100x650 мм»

3.45. После пункта 7.12.9б включить новый пункт 7.12.9в и рисунок в следующей редакции:

«7.12.9в. Слябы шириной от 950 до 1850 мм включительно, длиной от 7000 мм до 11900 мм включительно, толщиной до 250 мм включительно размещают в количестве трех штук (рисунок 155-3) в следующем порядке. В середине платформы симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии размещают наиболее короткий сляб. Параллельно боковой балке оборудования на расстоянии 250-300 мм от нее устанавливают два бруска поз.1. На эти бруски устанавливают такие же бруски и крепят к нижним каждый четырьмя гвоздями поз.2. Сверху на бруски устанавливают при необходимости выравнивающую доску шириной, равной ширине брусков, и толщиной, обеспечивающей горизонтальное размещение второго сляба. Доски крепят к брускам четырьмя гвоздями поз. 2 каждую. Второй сляб располагают горизонтально вплотную к продольной балке оборудования платформы с опорой на первый сляб и бруски поз.1. Третий сляб размещают наклонно со смещением к противоположной продольной балке оборудования платформы с опорой на горизонтально уложенные слябы. Ширина слябов на платформе подбирается таким образом, чтобы третий (наклонный) сляб опирался на оба нижних или на верхний горизонтально уложенный сляб. Горизонтально в середине платформы размещают слябы шириной от 950 до 1650 мм, длиной от 7000 мм, по бокам – слябы шириной от 1440 мм до 1850 мм и длиной от 8100 мм.

Длина и ширина слябов, размещенных горизонтально со смещением к боковой балке оборудования и наклонно к другой балке, должна быть одинаковой в пределах допуска на размер. Нижний сляб может иметь ширину больше или меньше ширины боковых слябов. Длина нижнего сляба может быть менее или равна длине боковых слябов.

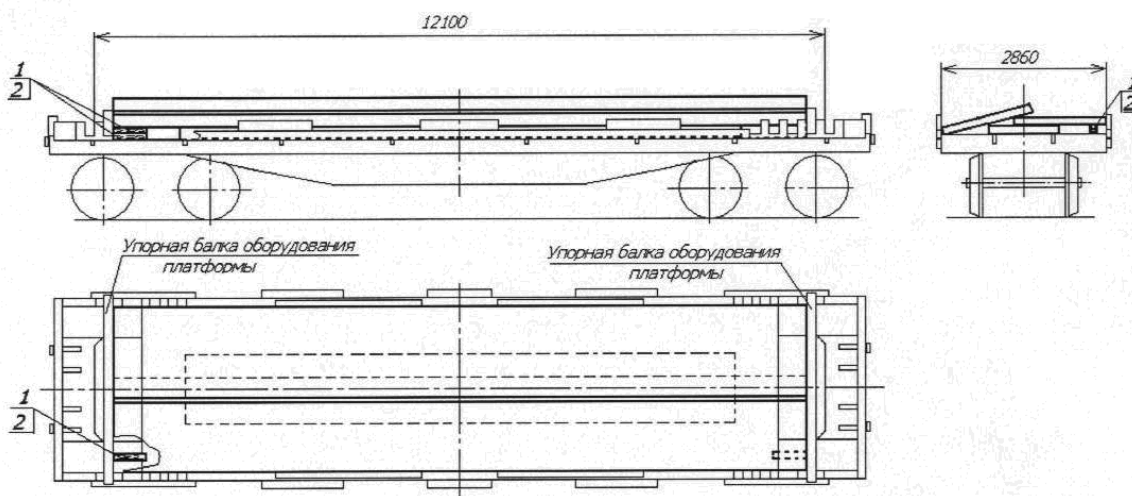


Рисунок 155-3

1 – брусок шириной 120 мм, высотой по месту, длиной 400 мм; 2 – гвоздь диаметром не менее 6 мм и длиной не менее 150 мм»

3.46. Пункт 7.12.12 изложить в следующей редакции:

«7.12.12. Перед возвратом платформы проверяют состояние оборудования платформы, целостность сварных швов приварки рамы к платформе, целостность и комплектность упорных балок (2 балки на платформе). Упорные балки должны быть установлены в проемы на боковых балках оборудования. Масса закрепленного на платформе оборудования (за вычетом демонтированных бортов платформы) составляет 3000 кг.

Возврат платформы в порожнем состоянии осуществляется в соответствии с рисунком 158-1.

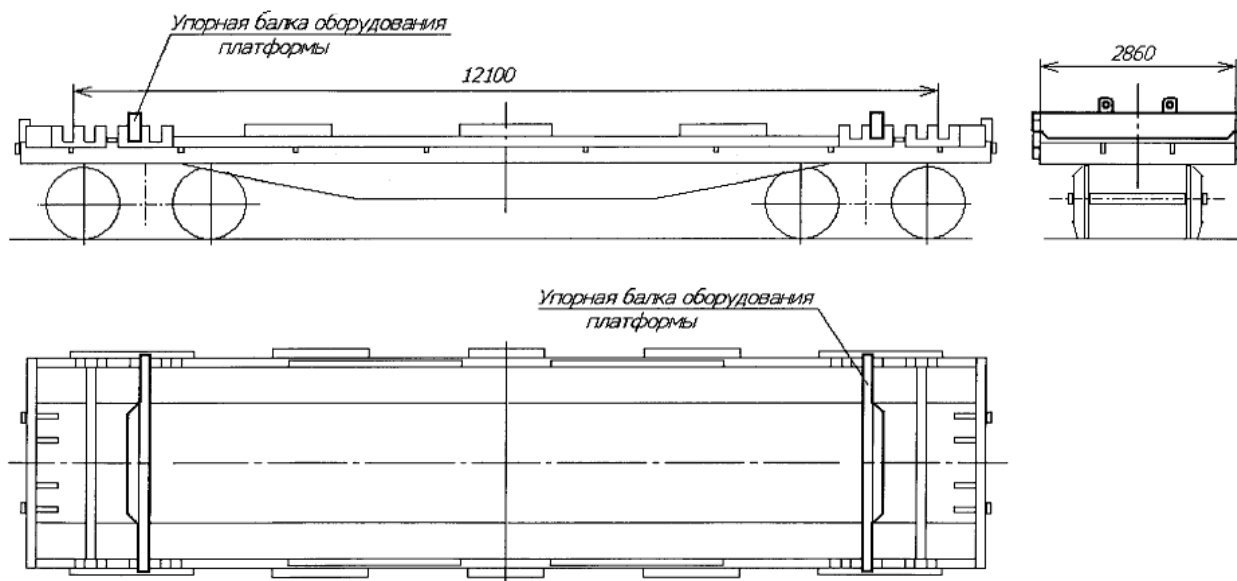


Рисунок 158-1»

3.47. Во втором абзаце пункта 9.1. слово «продольным» заменить словом «боковым».

3.48. Третий абзац пункта 15.5 изложить в новой редакции:

«Подкладки (поз. 2) укладывают на крышки люков между гофрами поперечных балок полувагона (рисунок 192, вид А). Длина подкладок (поз. 1) равна длине кузова полувагона (допускаются составные по длине). Для выравнивания уровня пола допускается производить установку подкладок (основных и выравнивающих) в соответствии с требованиями пункта 15.6.»

3.49. В первом и втором предложениях шестого абзаца пункта 15.5 слово «продольной» заменить словом «боковой».

3.50. В первом предложении пятого абзаца пункта 15.6 слова «100х100 мм» заменить словами «100х200 мм или двумя брусками сечением 100х100 мм».

3.51. Одиннадцатое предложение второго абзаца пункта 15.8 изложить в редакции:

«От продольных перемещений крайние группы рулонов закрепляют упорными брусками сечением не менее 100х200 мм или двумя брусками сечением 100х100 мм и длиной 2800 мм.»

В двенадцатом предложении второго абзаца пункта 15.8 слова «90х90 мм» заменить словами «100х200 мм или двумя брусками сечением 100х100 мм».

3.52. В четвертом предложении шестого абзаца пункта 15.17 исключить слова «а также между рулоном и упором».

3.53. В пункте 15.19 после девятого абзаца включить новый абзац в редакции:

«Допускается погрузка бунтов листовой стали, соединенных между собой в рулоны с помощью металлических лент по ГОСТ 3560-73 «Лента стальная упаковочная» шириной не менее 30 мм и толщиной: мягкая – 1,5-2,0 мм, нагартованная – 0,8-2,0 мм.»

3.54. Последний абзац пункта 15.19 заменить на новый в редакции:

«Возврат платформы в порожнем состоянии осуществляется в соответствии с рисунком 230-1. Перед возвратом платформы проверяют состояние оборудования платформы, целостность сварных швов приварки рамы к платформе, целостность упорных балок. Упорные балки, предназначенные для закрепления рулонов в продольном направлении, фиксируют на верхней плоскости рамы вертикальными фиксаторами, устанавливаемыми в отверстия балки и рамы. Фиксаторы упорных балок должны быть зашплеваны проволокой диаметром не менее 4 мм с закруткой концов проволоки в три оборота.»

Количество упорных балок может быть различным в зависимости от схемы крепления прибывших рулонов. Количество упорных балок при возврате должно соответствовать количеству прибывших.

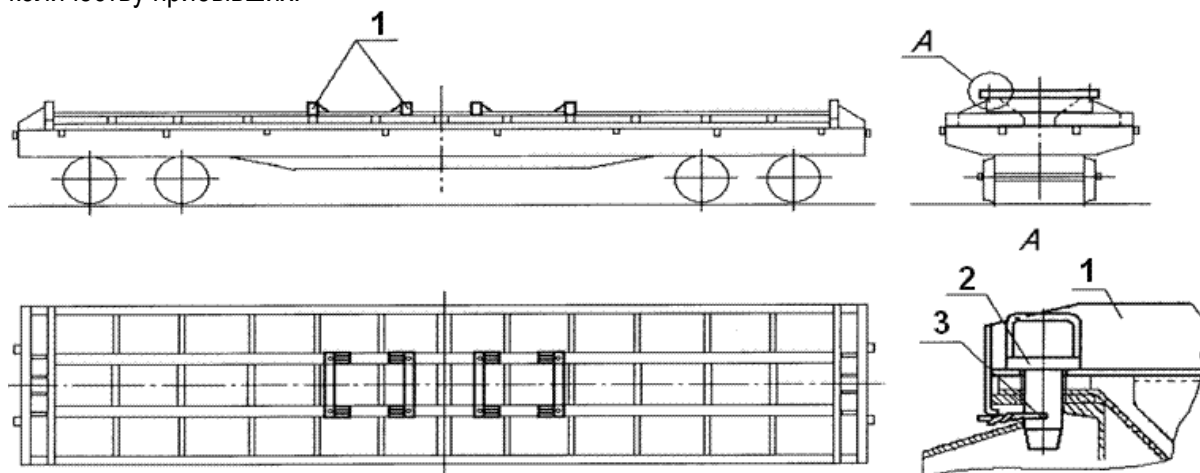


Рисунок 230-1

1 – упорная балка; 2 – фиксатор; 3 – проволока»

3.55. В пункте 15.20:

- первый абзац изложить в редакции:

«Размещение и крепление упакованных рулонов листовой стали наружным диаметром от 1000 до 1600 мм включительно, массой от 5 до 18 т включительно в полувагоне с использованием многооборотных рам конструкции ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат», чертеж 74985-000»;

- в девятом абзаце первое предложение изложить в редакции:

«Рамы размещают в полувагоне двумя штабелями по длине в четыре-пять ярусов по высоте, вплотную к торцевым порожкам.»

3.56. В пункте 15.21:

- первый абзац изложить в редакции:

«Размещение и крепление рулонов стали наружным диаметром от 800 до 1100 мм включительно, шириной полосы от 900 до 1600 мм включительно, массой от 3,5 до 10 т включительно в полувагоне с использованием многооборотных рам конструкции ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат», чертеж № 56647-1а.»;

- девятый абзац изложить в редакции:

«Размещение рам в полувагоне при возврате выполняют в соответствии со схемой, приведенной на рисунке 239-1. При возврате рамы в полувагоне размещают симметрично продольной и поперечной плоскостям симметрии вагона в два штабеля по длине вагона и в 8 - 9 ярусов по высоте в зависимости от высоты кузова вагона. Выступающие поперечные балки рам размещают поочередно к торцам и к середине вагона. Каждый штабель рам увязывают двумя увязками. При погрузке в вагоны внутренней длиной 12700 мм между штабелями в середине вагона (рисунок 239-2) устанавливают распорную раму, состоящую из трех распорных брусков, которые скрепляют между собой двумя скрепляющими планками. Планки прибывают к брускам гвоздями длиной не менее 100 мм по два гвоздя в каждое соединение. Высота погрузки рам не должна превышать высоты бортов полувагона.»

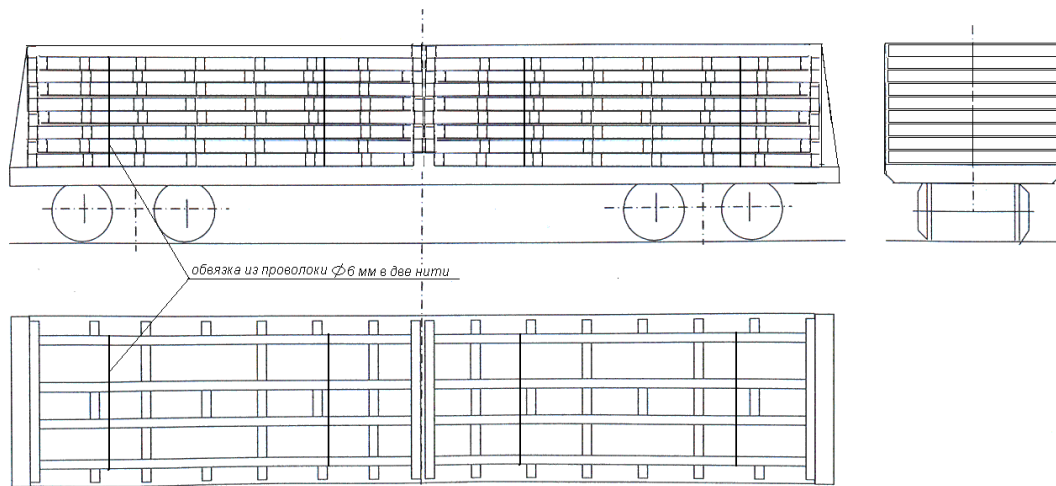


Рисунок 239-1

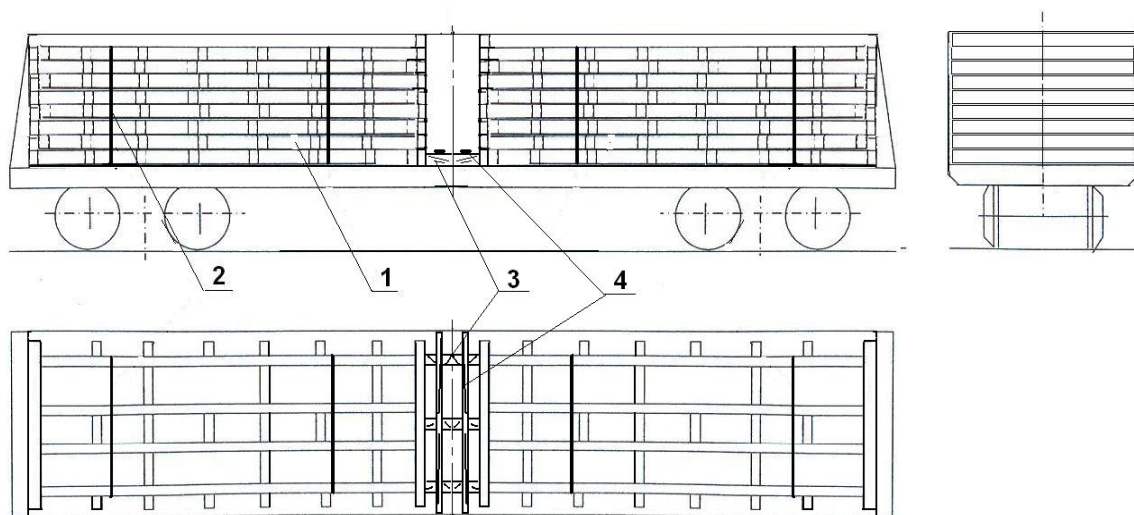


Рисунок 239-2

1 – рама; 2 – увязка из проволоки диаметром 6 мм в 2 нити; 3 – продольный распорный брусок сечением не менее 100x80 мм и длиной по месту; 4 – скрепляющая планка сечением не менее 25x100 мм и длиной 2850 мм»

### 3.57. Пункт 15.26:

- после восьмого абзаца включить новый абзац в редакции:

«Допускается погрузка бунтов листовой стали, соединенных между собой в рулоны с помощью металлических лент по ГОСТ 3560-73 «Лента стальная упаковочная» шириной не менее 30 мм и толщиной: мягкая – 1,5-2,0 мм, нагартованная – 0,8-2,0 мм.»;

- девятый и десятый абзацы пункта 15.26 изложить в редакции:

«Возврат платформы в порожнем состоянии осуществляется в соответствии с рисунком 266-1.

Перед возвратом платформы проверяют состояние оборудования платформы, целостность сварных швов приварки рамы к платформе, целостность упорных балок. Упорные балки должны быть закреплены фиксаторами. Фиксаторы передвижных упорных балок должны быть зашплинтованы проволокой диаметром не менее 4 мм в один оборот с закруткой концов проволоки в три оборота.



Количество упорных балок может быть различным в зависимости от схемы крепления прибывших рулонов. Количество упорных балок при возврате платформы должно соответствовать количеству прибывших упорных балок.

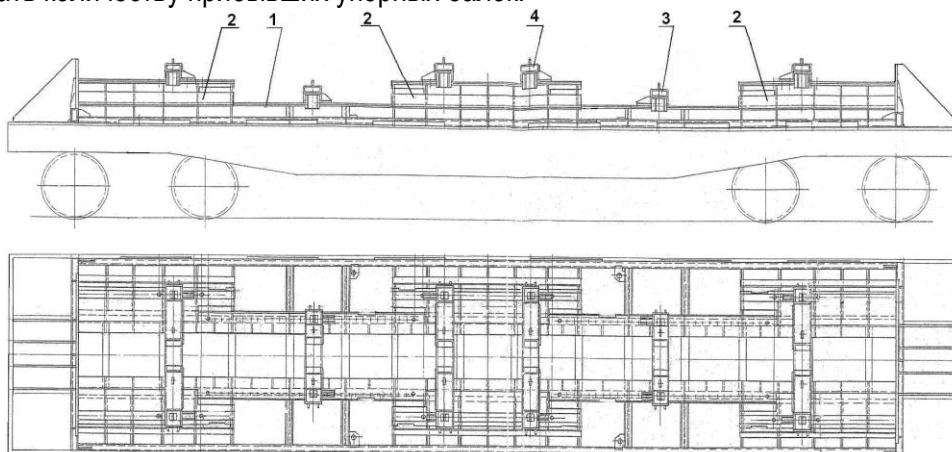


Рисунок 266-1

1 – продольный ложемент для размещения рулонов (бунтов в связках) диаметром 1000 - 1600 мм; 2 – опорный ложемент для размещения рулонов (бунтов в связках) диаметром от 1600 до 2200 мм; 3 – передвижная упорная балка (чертеж № 79246-00.00.00СБ); 4 – передвижная упорная балка (чертеж № 78756-01.00.00СБ)»

3.58. Пункт 15.32 после рисунка 282-13 дополнить новым абзацем в редакции:

«На каждый продольный (распорный) брусок поз.5 (рисунки 282-12, 282-13) устанавливают дополнительный распорный брусок сечением 100x100 мм такой же длины. Распорные бруски скрепляют между собой не менее чем 3 гвоздями диаметром 6 мм и длиной не менее 150 мм.»

3.59. После пункта 15.32 включить новые пункты 15.33-15.37 в следующей редакции:

«15.33. Размещение и крепление в полувагонах листового металла и ленты в рулонах шириной ленты от 500 мм до 1300 мм включительно, массой до 6 т включительно, наружным диаметром от 800 мм до 1500 мм включительно, упакованных в металлическую упаковку и без упаковки, закрепленных на деревянных поддонах в положении на образующую.

Рулоны размещают на деревянных поддонах на образующую. Деревянный поддон (рисунок 282-14) состоит из двух продольных опорных брусков (поз.1) и четырех поперечных брусков (поз.2), скрепленных между собой гвоздями диаметром 6 мм и длиной 200 мм по два в каждом соединении. Расстояние между продольными опорными брусками зависит от диаметра рулона.

Вплотную к торцам рулона с обеих сторон устанавливают упорные бруски (поз.3), которые прибивают к продольным опорным брусками гвоздями диаметром 6 мм и длиной 200 мм по два в каждом соединении.

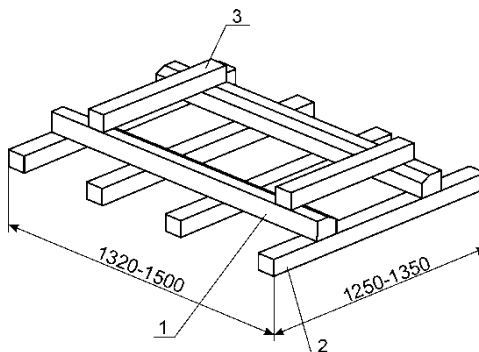


Рисунок 282-14 – Деревянный поддон

- 1 – продольный опорный брусок размером 120x120x(1320-1500) мм;  
 2 – поперечный брусок размером (80-100)x100x(1250-1350) мм; 3 – упорный брусок сечением 100x100 мм и длиной в зависимости от диаметра рулона

Рулон на деревянном поддоне закрепляют набором поперечных брусков или поперечных и продольных брусков длиной по месту (рисунок 282-15), которые прибивают к поддону двумя гвоздями диаметром не менее 5 мм и длиной не менее 150 мм в каждом соединении. Каждый рулон крепят к деревянному поддону не менее чем тремя стальными лентами сечением не менее 1x30 мм.

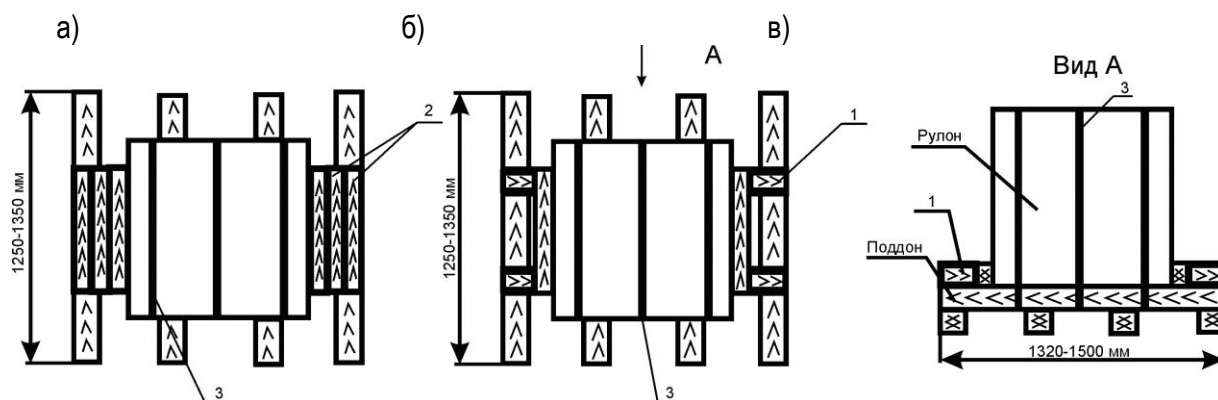


Рисунок 282-15 – Крепление рулона на поддоне

- 1 – продольный брусок сечением 100x100 мм; 2 – набор поперечных брусков сечением 100x100 мм; 3 – металлическая лента

Рулоны размещают в полувагоне симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии вагона одной, двумя или тремя группами (рисунок 282-16).

Вплотную к торцевым дверям (стенам) полувагона с двух сторон устанавливают по одному торцевому упорному бруску (поз.4) или по два скрепленных между собой по высоте бруска общей высотой 160-200 мм, шириной 100 мм и длиной 2800 мм. Вплотную к брускам (поз.4) устанавливают группу рулонов.

Между группами рулонов и распорной рамой устанавливают вплотную к ним поперечные упорные бруски (поз. 5) размером аналогичным размеру торцевого упорного бруска поз. 4, а между ними – распорную раму, состоящую из четырех распорных брусков (поз.3) высотой 200 мм (допускаются составные по высоте), шириной 100 мм и длиной, равной зазору между группами рулонов. Распорные бруски рамы (поз.3) устанавливают напротив поперечных брусков поддонов (поз. 2, рисунок 282-14). Распорные бруски рамы скрепляют между собой двумя соединительными брусками (поз.2) сечением 100x100 мм и длиной, равной ширине вагона, которые прибивают двумя гвоздями диаметром 6 мм длиной 200 мм в каждом соединении. Распорные рамы размещают соединительными брусками вниз. Распорные бруски рамы скрепляют с поперечными брусками поддона (с наружной или внутренней его стороны) упорными брусками сечением 50x100 мм и длиной не менее 300 мм двумя гвоздями диаметром не менее 5 мм и длиной не менее 100 мм в каждом соединении.

При наличии между двумя группами рулонов зазора, который не позволяет установить распорную раму, свободное пространство заполняют набором брусков, расположенных длиной по ширине вагона, скрепленных между собой соединительными планками, которые прибивают к брускам гвоздями.

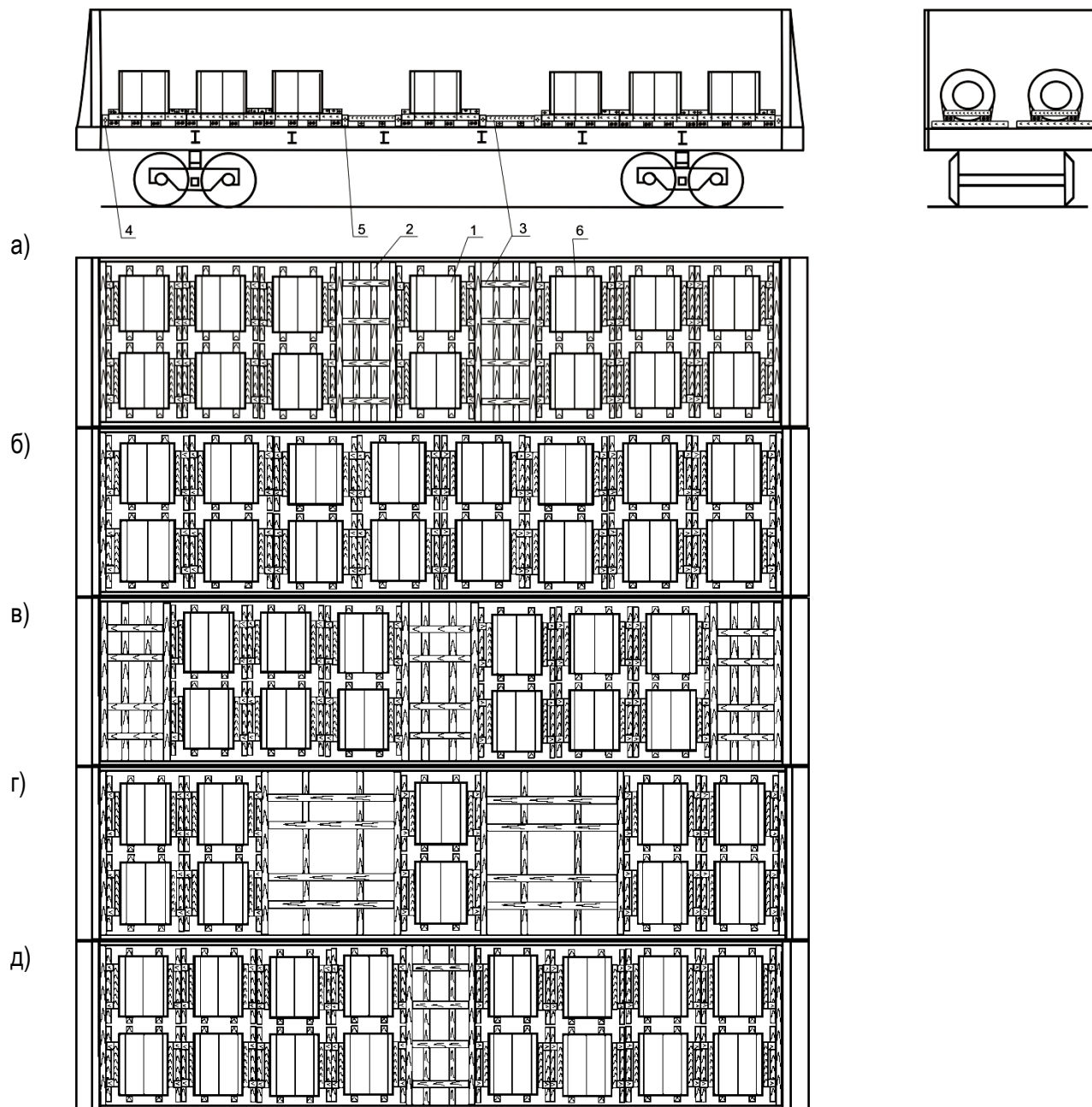


Рисунок 282-16

1 – рулон; 2 – соединительный брусок;  
 3 – распорный брусок; 4 – торцевой упорный брусок; 5 – поперечный упорный брусок; 6 –  
 металлическая лента

15.34. Размещение и крепление рулонов листовой стали наружным диаметром от 800 до 1250 мм включительно, шириной полосы от 900 до 1780 мм включительно, массой от 3,5 до 10 т включительно в полувагоне с использованием многооборотных рам конструкции ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат», чертеж № 83103.00.00.00СБ, чертеж № 83561.00.00.00СБ.

Рама, чертеж № 83103.00.00.00СБ, (рисунок 282-17) представляет собой сварную металлическую конструкцию длиной 5950 мм, шириной 2780 мм, массой от 1,1 до 1,2 т.

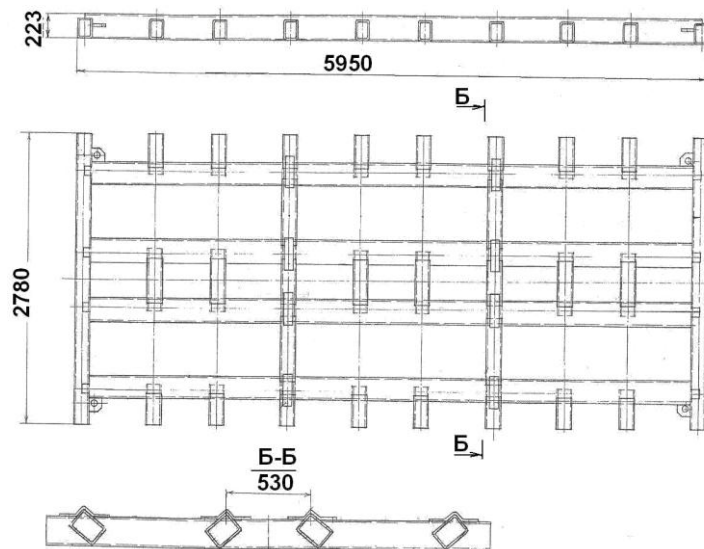


Рисунок 282-17

Рама, чертеж № 83561.00.00.00СБ, (рисунок 282-18) представляет собой сварную металлическую конструкцию длиной 5950 мм, шириной 2780 мм, массой 1,33 т. Для предохранения рулонов от повреждений полоза рамы покрыты транспортной лентой

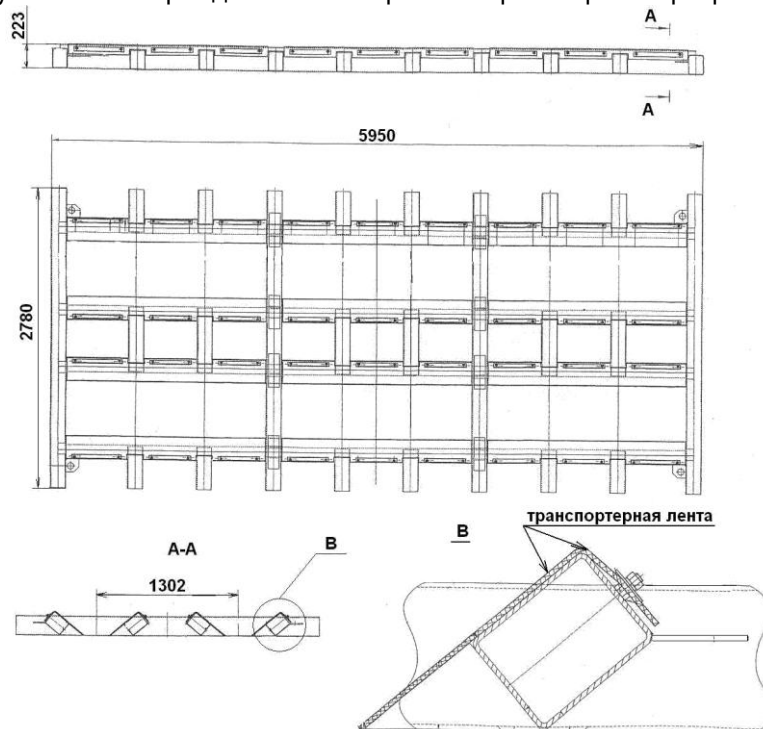


Рисунок 282-18

Размещение и крепление рулонов листовой стали в полувагоне с использованием многооборотных рам конструкции ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат», изготовленных по чертежам № 83561.00.00.00СБ и № 83103.00.00.00СБ, производится следующим порядком.

Рулоны размещают в ячейки рам на образующую симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии вагона с опорой на продольные балки рам (рисунок 282-19). Рулоны в торцевых ячейках рам размещают вплотную к любой из поперечных балок рамы.

Допускается размещение рулонов, объединенных в стопу по 2-3 штуки и увязанных металлической лентой по ГОСТ 3560-73 «Лента стальная упаковочная» шириной не менее 30 мм и толщиной: мягкая – 1,5-2,0 мм, нагартанная 0,8-2,0 мм. При этом суммарная ширины полосы стопы должна составлять 900-1780 мм.

При ширине полосы рулонов 900-1100 мм их диаметр должен быть не более 1000 мм, при большей ширине полосы – от 800 до 1250 мм.

От продольного смещения рулоны в ячейках закрепляют следующим порядком. В ячейке с размещенным рулоном в промежутке между ним и поперечной балкой на пол полувагона укладывают два поперечных бруска сечением не менее 100х80 мм, на них в распор между рулоном и поперечной балкой укладывают два продольных распорных бруска того же сечения, которые прибивают к поперечным брускам двумя гвоздями длиной не менее 120 мм в каждое соединение.

При погрузке в вагоны длиной кузова 12700 мм между рамами с грузом в середине вагона устанавливают распорную раму (рисунок 282-19а). Распорная рама состоит из трех распорных брусков сечением не менее 100х80 мм и длиной по месту, которые скрепляют между собой двумя соединительными планками сечением не менее 25х100 мм и длиной 2850 мм. Планки прибивают к брускам гвоздями длиной не менее 80 мм по два гвоздя в каждое соединение.

В зависимости от массы рулонов в полувагоне размещают:

- 6 рулонов – в соответствии со схемой по рисунку 282-19 а;
- 8 рулонов – в соответствии со схемой по рисунку 282-19 б;
- 10 рулонов – в соответствии со схемой по рисунку 282-19 в;
- 12 рулонов – в соответствии со схемой по рисунку 282-19 г.

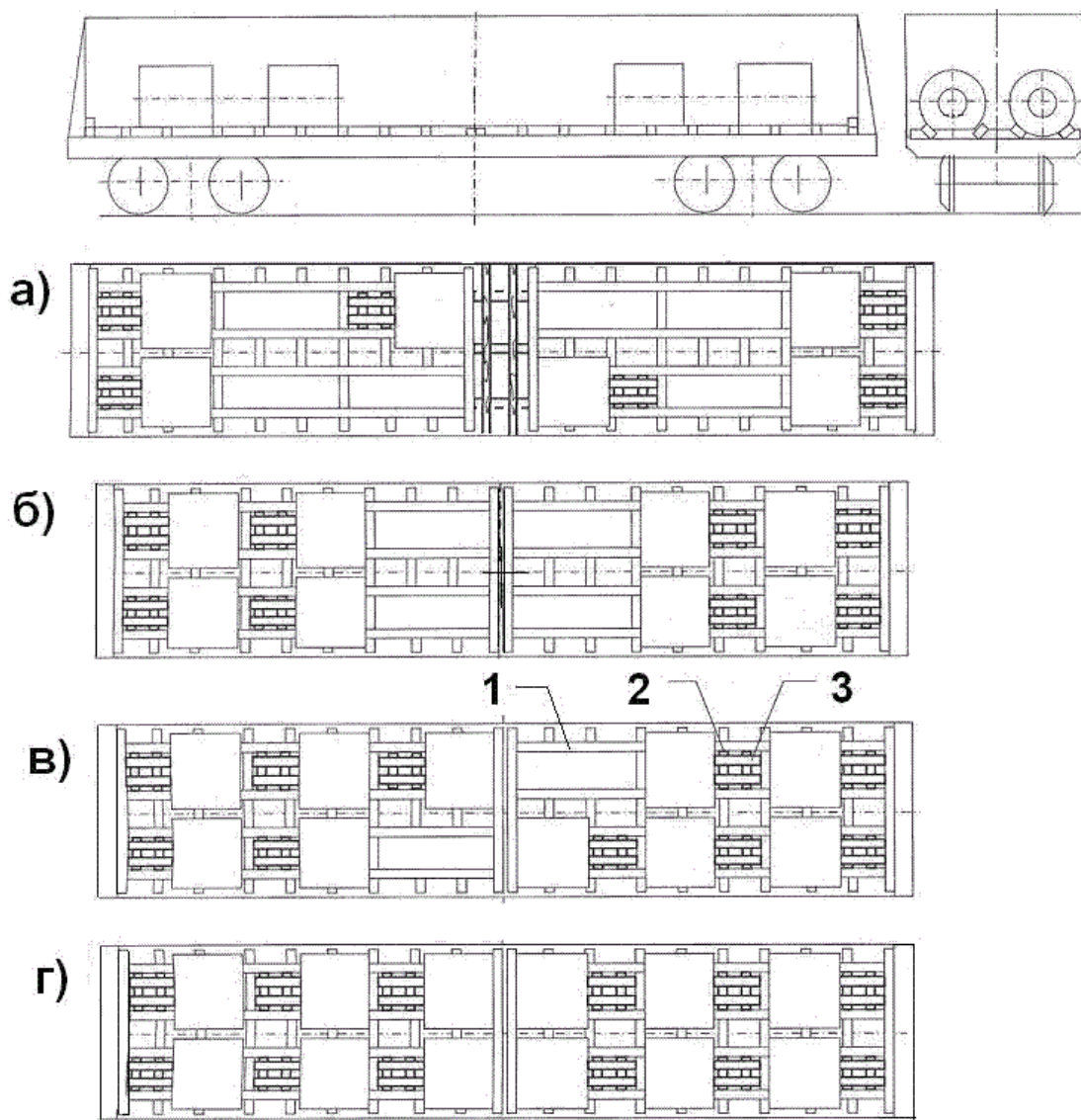


Рисунок 282-19

1 – рама; 2 – поперечный брусок; 3 – распорный брусок

При возврате (рисунок 282-20) рамы в полувагоне размещают симметрично продольной и поперечной плоскостям симметрии вагона в два штабеля по длине вагона и в 8 – 9 ярусов по высоте в зависимости от высоты вагона.

Каждый штабель рам увязывают двумя увязками из проволоки диаметром 6 мм в 2 нити.

При погрузке в вагоны длиной кузова 12700 мм между штабелями рам в середине вагона устанавливают распорную раму аналогично рисунку 282-19а.



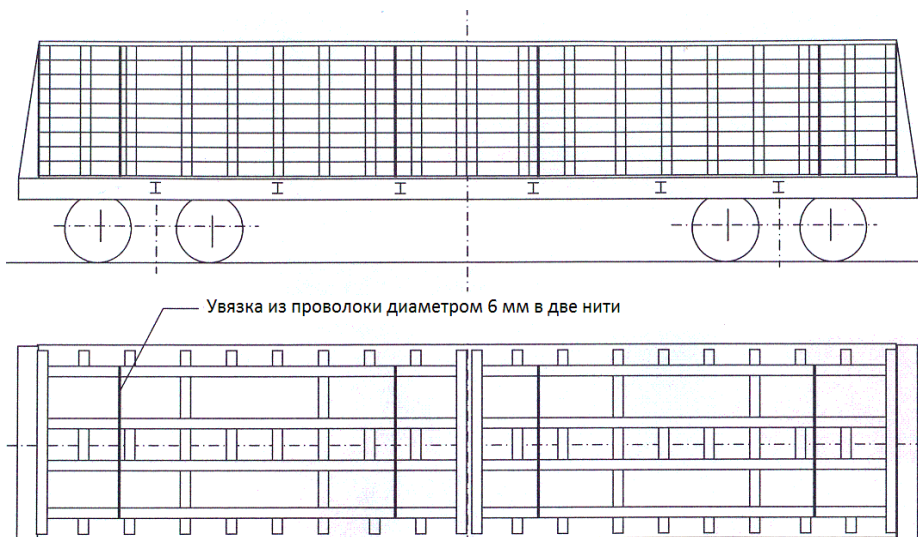


Рисунок 282-20

15.35. Размещение и крепление листовой стали с полимерным покрытием в рулонах наружным диаметром от 800 до 1100 мм включительно, шириной полосы от 900 до 1320 мм включительно, массой от 2 до 6 т включительно в полувагоне с использованием многооборотных рам конструкции ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат», чертежи № 81771.00.00.00СБ, № 81847.00.00.00СБ, № 83700.00.00.00СБ.

Рамы, изготовленные по чертежам № 81771.00.00.00СБ (рисунок 282-21), № 81847.00.00.00СБ (рисунок 282-22), № 83700.00.00.00СБ (рисунок 282-23), представляют собой сварную конструкцию длиной 5960 мм, шириной 2780 мм, массой от 1,1 до 1,3 т.

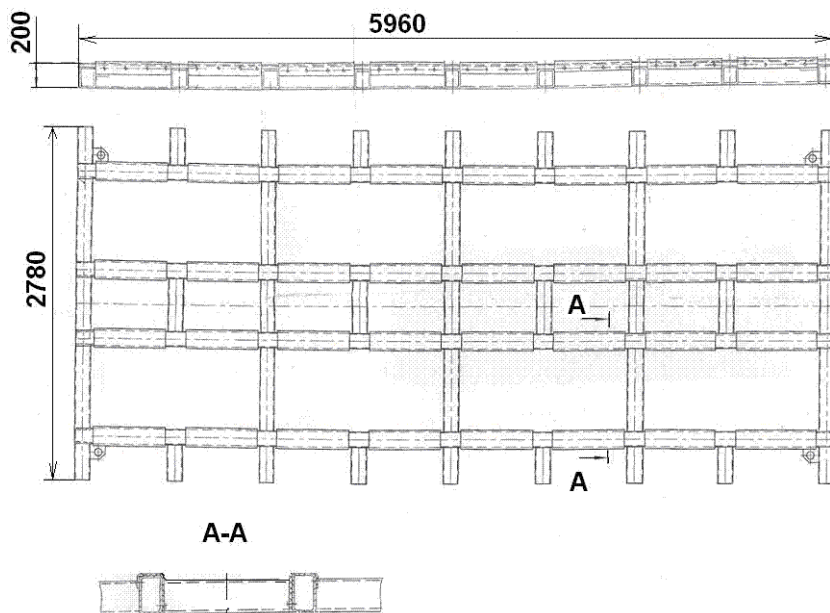


Рисунок 282-21

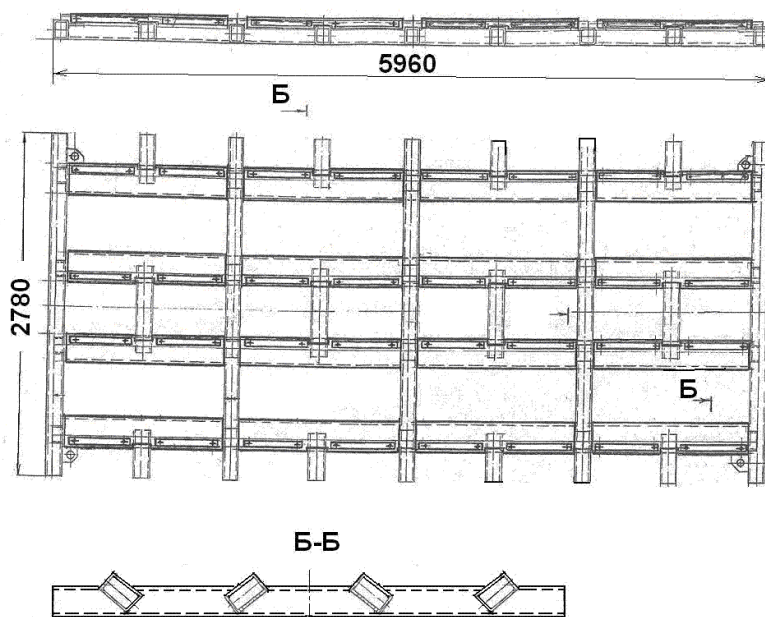


Рисунок 282-22

Для предохранения рулонов от повреждений полозы рамы, изготовленной по чертежу № 83700.00.00.00СБ, (рисунок 282-23) покрыты транспортной лентой.

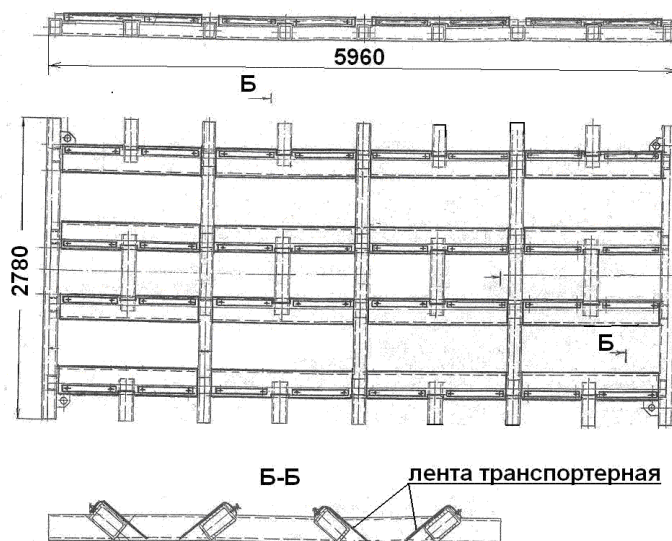


Рисунок 282-23

Размещение и крепление рулонов листовой стали в полувагоне с использованием многооборотных рам конструкции ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат» по чертежам № 81771.00.00.00СБ, № 81847.00.00.00СБ, 83700.00.00.00СБ производится следующим порядком.

Рулоны размещают в ячейки рам на образующую симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии вагона с опорой на продольные балки рам (рисунок 282-24). Рулоны в торцевых ячейках рам размещают вплотную к любой из поперечных балок рамы.

Допускается размещение рулонов, объединенных в стопу по 2-3 штуки и увязанных металлической лентой по ГОСТ 3560-73 «Лента стальная упаковочная» шириной не менее 30 мм и толщиной: мягкая – 1,5-2,0 мм, нагартованная – 0,8-2,0 мм. При этом суммарная ширина полосы стопы должна составлять 900-1300 мм.



При ширине полосы рулонов 900-1100 мм их диаметр должен быть не более 1000 мм, при большей ширине полосы – от 800 до 1100 мм.

От продольного смещения рулоны в ячейках закрепляют следующим порядком. В ячейке с размещенным рулоном в промежутке между ним и поперечной балкой на пол полувагона укладывают два поперечных бруска сечением не менее 100x80 мм, на них в распор между рулоном и поперечной балкой укладывают два продольных распорных бруска, которые прибивают к поперечным брускам двумя гвоздями длиной не менее 120 мм в каждое соединение.

В зависимости от массы рулонов в полувагоне размещают:

- 12 рулонов – рисунок 282-24 а;
- 14 рулонов – рисунок 282-24 б;
- 16 рулонов – рисунок 282-24 в.

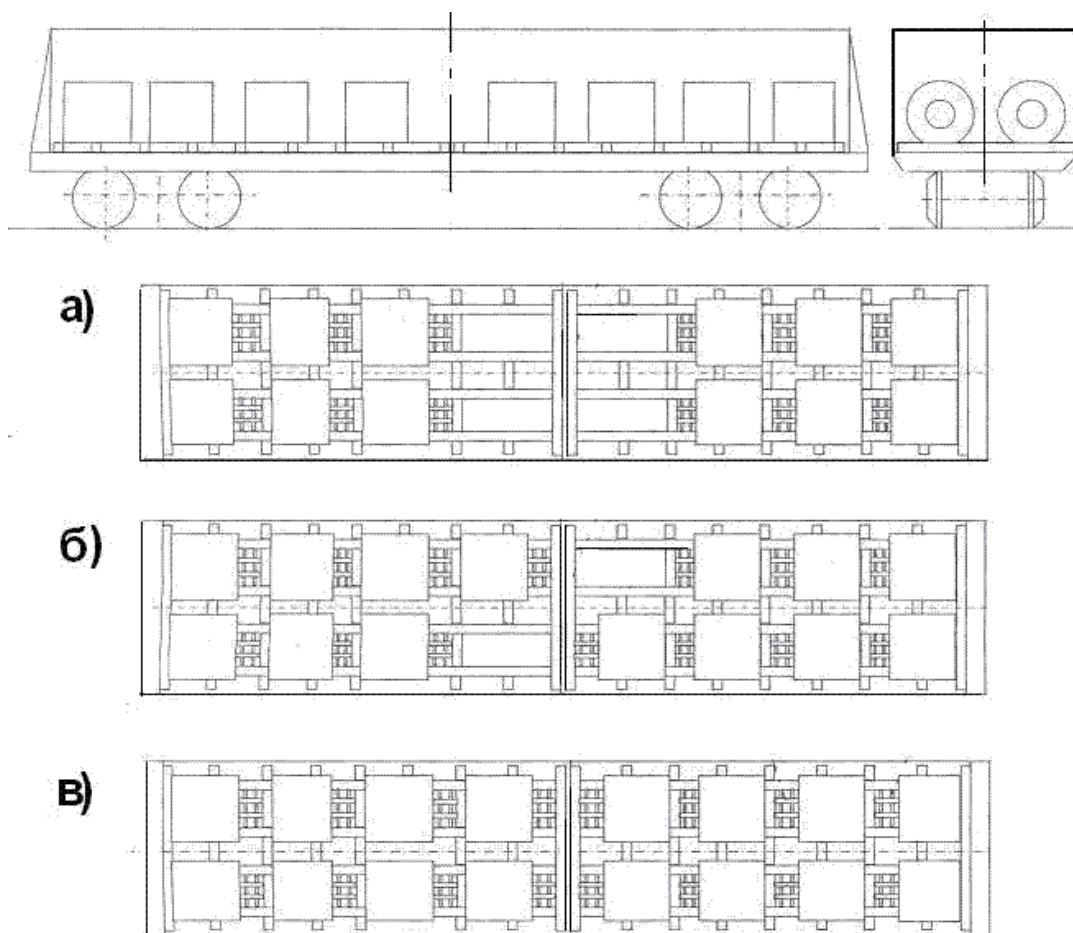


Рисунок 282-24

При возврате рамы (рисунок 282-20) в полувагоне размещают симметрично продольной и поперечной плоскостям симметрии вагона в два штабеля по длине вагона и в 8 – 9 ярусов по высоте в зависимости от высоты вагона.

Каждый штабель рам увязывают двумя увязками из проволоки диаметром 6 мм в 2 нити.

15.36. Размещение и крепление упакованных рулонов наружным диаметром от 800 до 1100 мм, высотой до 1100 мм, массой до 5,0 т, закрепленных на деревянных поддонах, в полувагонах с использованием многооборотных рам, изготовленных по чертежу 82600.00.00.00 ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат».

Рама представляет собой сварную конструкцию (рисунок 282-25) с ячейками для размещения рулонов. Масса рамы составляет 1,28 т.

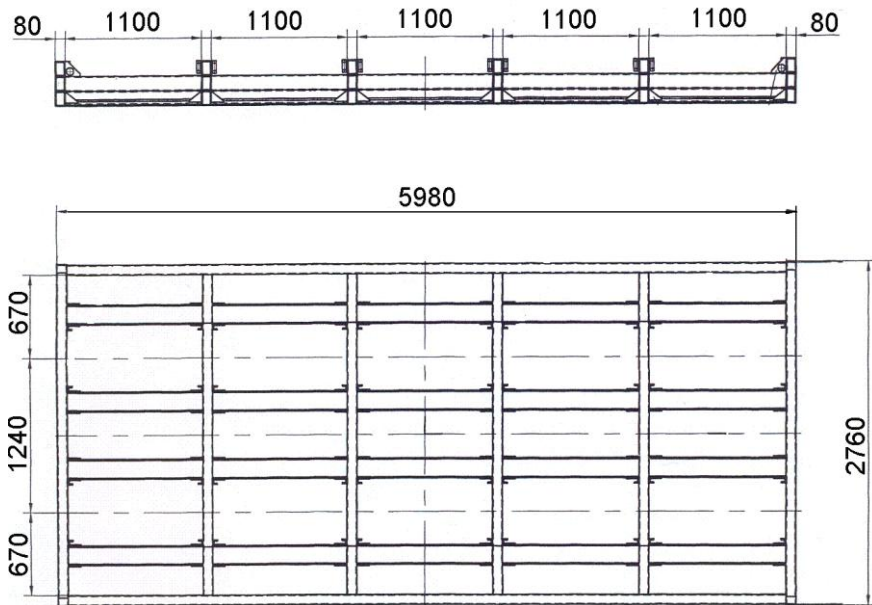


Рисунок 282-25

Рамы устанавливают вплотную к торцевым порожкам (стенам) полувагона. При величине зазора между рамами более 250 мм в зазор устанавливают распорную раму на подкладки из брусков сечением 80х100 мм и длиной, равной ширине вагона.

Распорную раму изготавливают из трех распорных брусков сечением не менее 100х80 мм и длиной по месту, которые скрепляют между собой двумя скрепляющими планками сечением не менее 25х100 мм и длиной 2850 мм. Планки прибивают к брускам гвоздями длиной 120 мм по два гвоздя в каждое соединение.

Рулоны размещают в ячейках рам в вертикальном положении с опорой на нижние продольные балки рам симметрично относительно плоскостей симметрии вагона. Полозы поддонов размещают вдоль вагона. От смещения поперек вагона рулоны на поддонах удерживают нижние продольные балки, имеющие форму швеллера с направленными вверх полками, а также боковые продольные балки рам.

От продольного смещения рулоны на поддонах удерживаются поперечными балками рам, в которые упирается поддон. Если между рулоном и поперечной балкой остается зазор, его заполняют брусками, укладываемыми в свободное пространство до высоты, равной высоте поперечной балки.

В зависимости от массы рулонов и грузоподъемности полувагона рулоны размещают в количестве 20 (рисунок 282-26 а), 18 (рисунок 282-26 б) и 16 штук (рисунок 282-26 в).

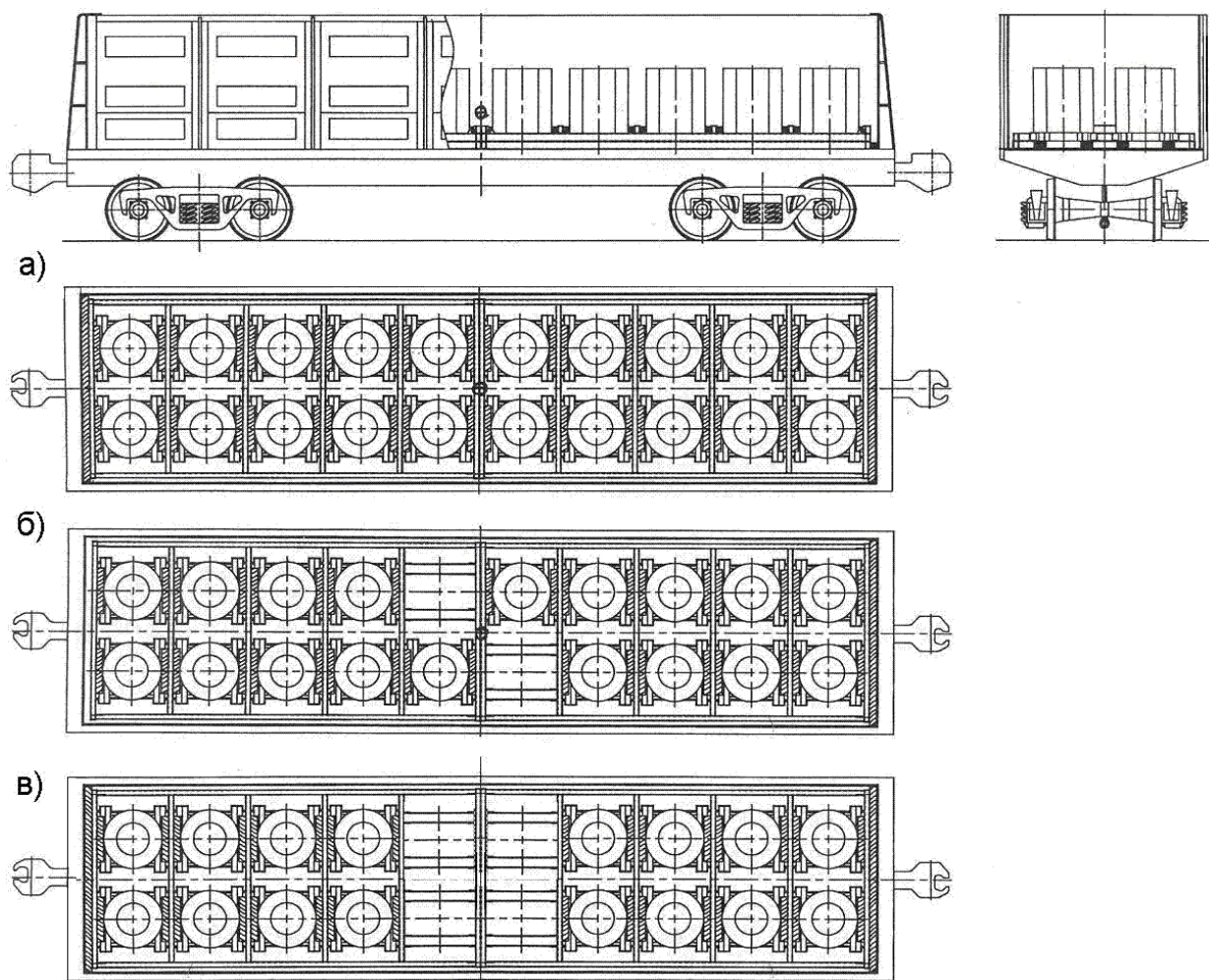


Рисунок 282-26

Размещение и крепление металлических рам при возврате производят в соответствии со схемой, приведенной на рисунке 282-27. Высота погрузки рам не должна превышать высоты стен полувагона.

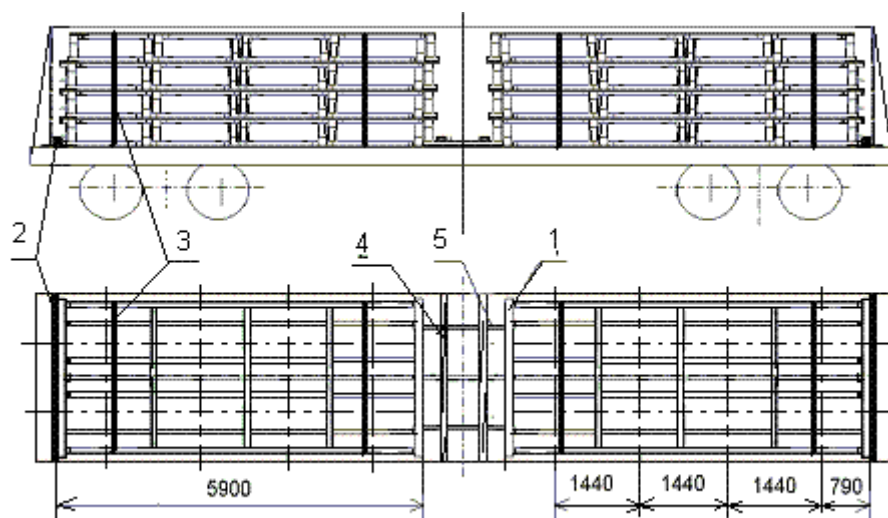


Рисунок 282-27

1 – рама; 2 – упорный брусок; 3 – увязка; 4 – соединительная планка;

#### 5 – распорный брусок

Рамы размещают двумя штабелями. В каждом штабеле рамы скрепляют между собой двумя увязками (поз. 3) из проволоки диаметром 6 мм в две нити. При величине зазора между штабелями более 250 мм в зазор между ними устанавливают распорную раму, выполненную из трех распорных брусков (поз.5) сечением не менее 100x80 мм и длиной по месту, которые скрепляют между собой двумя соединительными планками (поз.4) сечением не менее 25x100 мм и длиной 2850 мм. Планки прибивают к брускам гвоздями длиной не менее 80 мм по два гвоздя в каждое соединение. У торцевых дверей полувагона устанавливают на ребро бруски (поз. 2) сечением не менее 60x100 мм и длиной не менее 2850 мм.

15.37. Размещение и крепление упакованных рулонов наружным диаметром от 800 до 1300 мм, шириной полосы от 750 до 1300 мм, массой до 12,0 т в полувагонах с использованием многооборотных рам, изготовленных по чертежу 15-3130А и 15-3371 ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат».

Рамы, изготовленные по чертежу 15-3371, отличаются от рам, изготовленных по чертежу 15-3130А, наличием резиновых накладок на опорных поверхностях ложементов.

Каждая из рам представляет собой сварную конструкцию (рисунок 282-28) с ячейками, оборудованными ложементами для размещения рулонов. Масса рамы составляет 1,5 т.

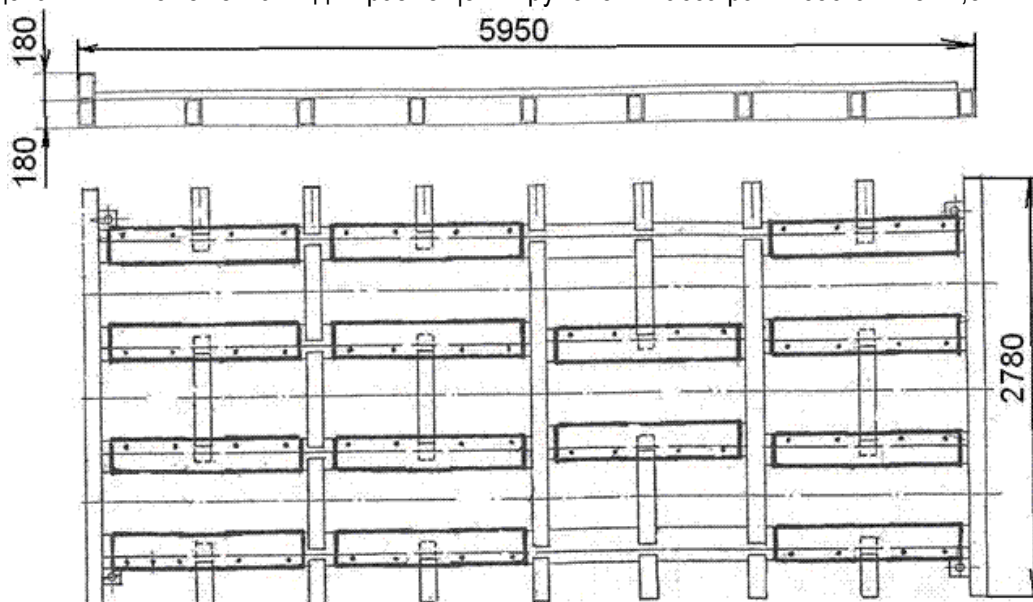


Рисунок 282-28

В полувагоне рамы устанавливают вплотную к торцевым порожкам (стенам) торцевыми балками рамы. В полувагоне длиной кузова более 12068 мм в зазор между рамами укладывают один или несколько поперечных упорных брусков размерами 80x100x2850 мм в зависимости от длины вагона. При величине зазора между рамами более 250 мм в зазор устанавливают распорную раму на подкладки из брусков сечением 80x100 мм и длиной, равной ширине вагона.

Распорную раму изготавливают из трех распорных брусков сечением не менее 100x80 мм и длиной по месту, которые скрепляют между собой двумя соединительными планками сечением не менее 25x100 мм и длиной 2850 мм. Планки прибивают к брускам гвоздями длиной 120 мм по два гвоздя в каждое соединение.

Рулоны размещают в ячейках рам на образующую симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии полувагона с опорой на продольные балки рам.

В зависимости от массы рулонов и грузоподъемности полувагона рулоны размещают в количестве 6 (рисунок 282-29а), 8 (рисунок 282-29б), 10 (рисунок 282-29в), 12 (рисунок 282-29 г) и 14 штук (рисунок 282-29д).

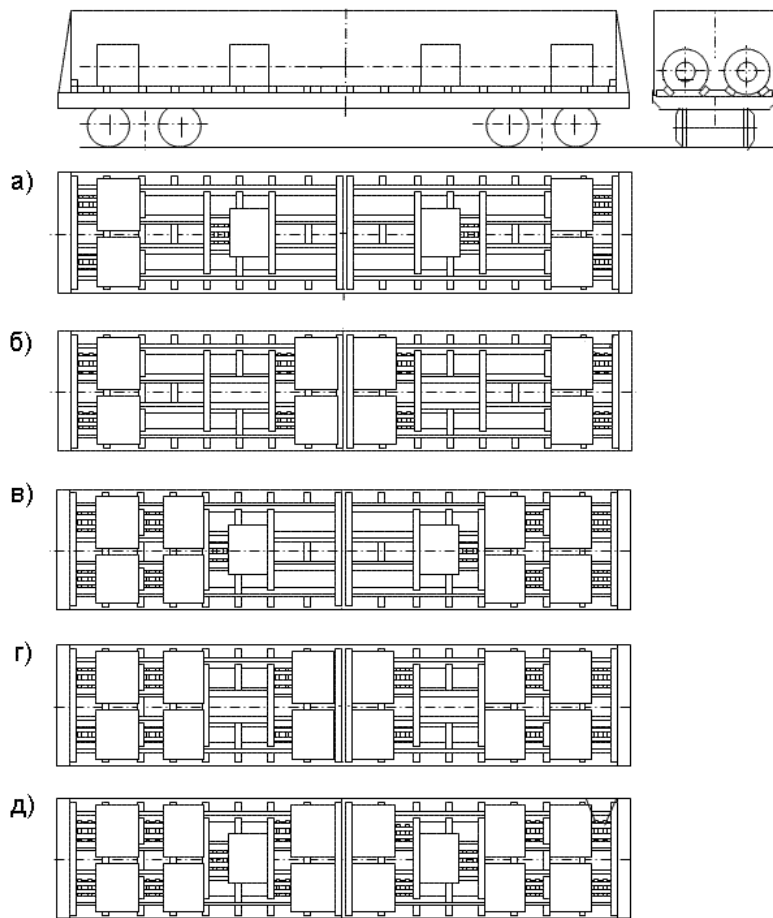


Рисунок 282-29

Размещение рам при возврате производят в два штабеля по длине полувагона (рисунок 282-30) в количестве 14 штук следующим образом. На пол полувагона размещают две рамы торцевыми балками вплотную к порожкам (стенам) полувагона.

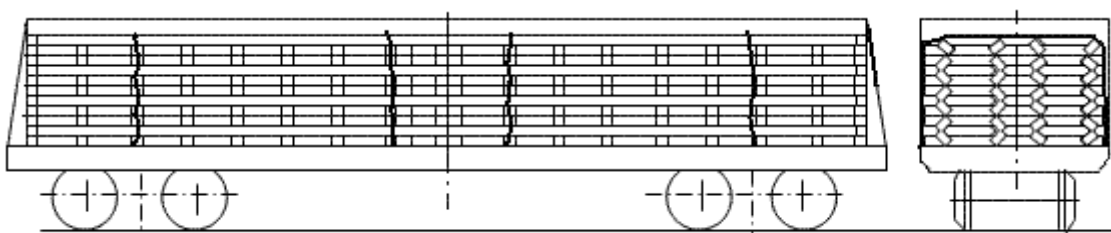


Рисунок 282-28

В полувагонах с длиной кузова более 12068 мм в зазор между рамами устанавливают поперечные бруски или распорную раму аналогично способу крепления рам с погруженными рулонами. На установленные рамы размещают рамы, развернутые торцевыми балками к середине полувагона. Одновременно рамы должны быть развернуты опорными ложементами вниз. Таким образом формируют сдвоенный ярус. На сдвоенный ярус рам без прокладок размещают еще два сдвоенных яруса. Сверху размещают две рамы торцевыми балками, направленными к порожкам (стенам) полувагона, опорными ложементами вверх. Рамы в каждом штабеле скрепляют между собой двумя увязками из проволоки диаметром 6 мм в две нити.».

3.60. Шестой абзац пункта 16.1 дополнить предложением:

«Для выполнения погрузочно-разгрузочных работ труба может иметь специальные хомуты, изготовленные из проволоки диаметром 6 мм количеством нитей в зависимости от ее массы.»

3.61. Последний абзац пункта 16.1 дополнить предложением:

«В одном ярусе размещают трубы одинакового диаметра и толщины стенки.»

3.62. В первом предложении последнего абзаца пункта 16.2 исключить слово «труб».

3.63. Первое предложение второго абзаца пункта 16.2 после слов «одного диаметра» дополнить текстом «и толщины стенки».

3.64. Последний абзац пункта 16.2 дополнить текстом в следующей редакции:

«В одном ярусе размещают пакеты труб одинакового диаметра и толщины стенки. Высота пакетов в ярусе должна быть одинаковой.»

#### **4. В главу 5:**

4.1. В пункте 2.8.5 исключить последнее предложение.

4.2. После второго абзаца пункта 1.15 включить новый абзац в редакции: «Если погрузка груза производится железной дорогой, эскиз может быть разработан и утвержден ею.»

4.3. Включить новый пункт 1.16:

«1.16. Допускается не разрабатывать эскиз:

1.16.1. При размещении ящиков в полувагоне в соответствии с пунктом 2.8.5 настоящей главы.

1.16.2. При размещении в вагоне одного или двух ящиков в один ярус, если:

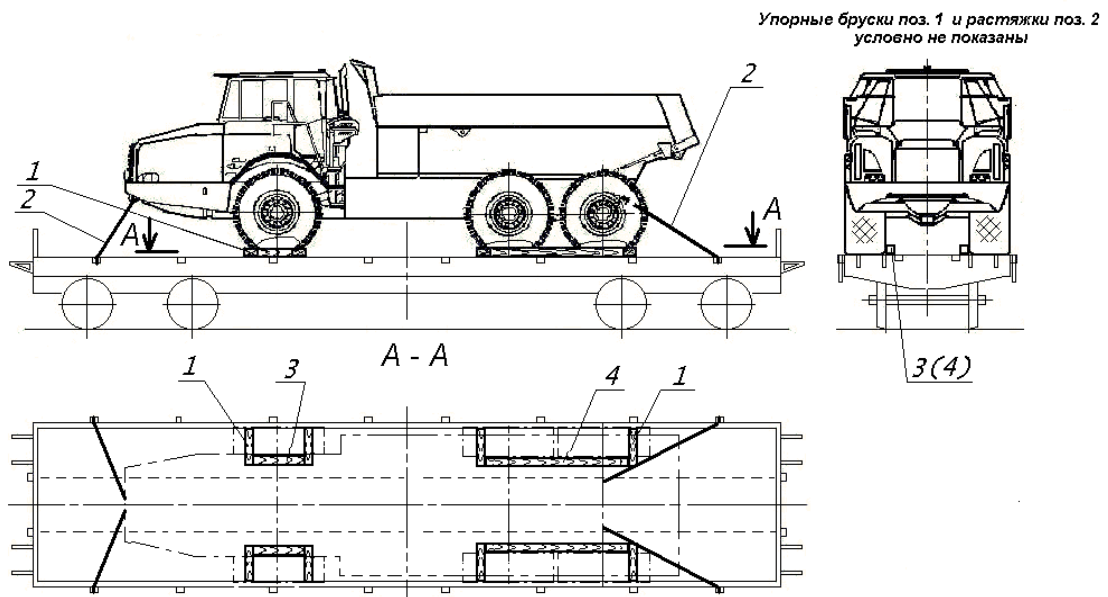
- ящики имеют одинаковые размеры и массу;
- ящики размещены симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии вагона;
- высота общего центра тяжести груза над полом вагона не превышает 1,7 м при суммарной массе груза до 40 т включительно и 1,5 м – при суммарной массе груза более 40 т;
- площадь наветренной поверхности вагона с грузом составляет не более 50 м<sup>2</sup>.».

#### **5. В главу 7:**

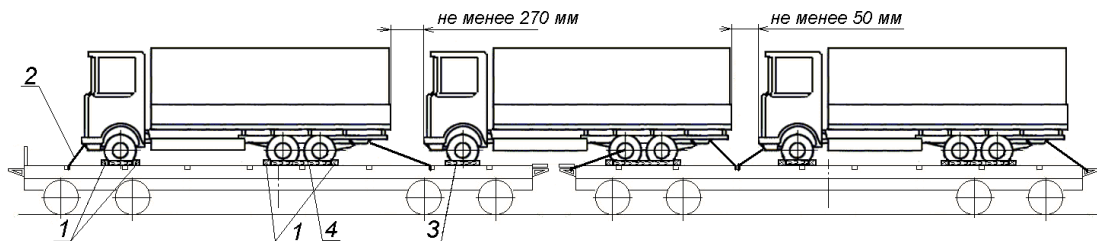
5.1. В третьем тире первого абзаца пункта 1.1 слово «продольных» заменить словом «боковых».

5.2. Рисунок 3 заменить новым рисунком:





5.3. Рисунок 13 заменить новым рисунком:



5.4. В пункт 8 включить новый второй абзац в редакции:

«Растяжки крепления поворотной части и стрелы техники устанавливаются таким образом, чтобы угол между проекцией растяжки на горизонтальную плоскость и поперечной плоскостью симметрии платформы ( $\beta_n$ ) был минимально возможным.»

## 6. В главу 9:

6.1. Пункт 3.3 дополнить новым третьим абзацем в редакции:

«Расположение дверей контейнеров на рисунках показано условно.»

6.2. Текст пункта 3.9.4. изложить в редакции:

«Два груженых контейнера длиной 20 футов размещают на платформах в соответствии со схемами, приведенными на рисунках 22-4 и 22-4а. При размещении по схеме, приведенной на рисунке 22-4, разность масс брутто контейнеров не должна превышать 4 т. При размещении по схеме, приведенной на рисунке 22-4а, суммарная масса брутто контейнеров на платформе не должна превышать 34 т, разность масс брутто контейнеров не должна превышать 11 т.»

6.3. В пункте 3.9.4 после рисунка 22-4 включить рисунок 22-4а:

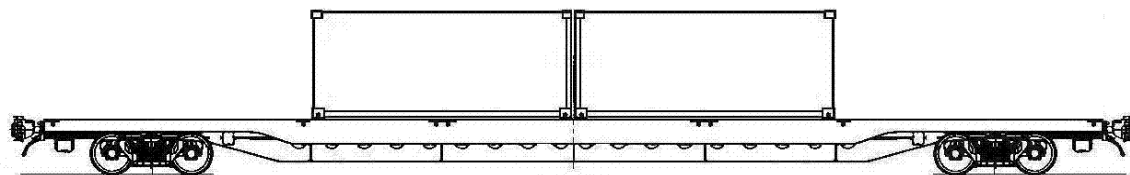


Рисунок 22-4а

6.4. После пункта 4.6.11 включить новый пункт 4.7 в следующей редакции:  
 «4.7. Допускается при размещении контейнеров-цистерн устанавливать дополнительное крепление в соответствии со схемами, приведенными на рисунках 26-6 – 26-10.

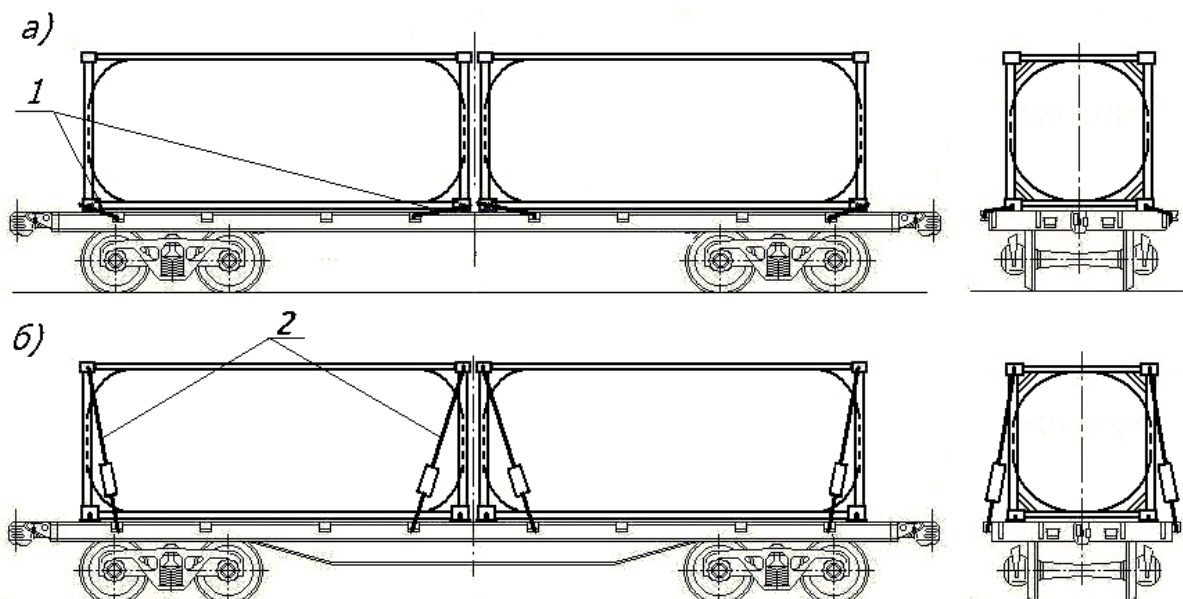


Рисунок 26-6 – Дополнительное крепление контейнеров-цистерн на платформе базой 9720 мм:  
 а – растяжками из проволоки;  
 б – тросовыми растяжками  
 1 – растяжка из проволоки; 2 – тросовая растяжка



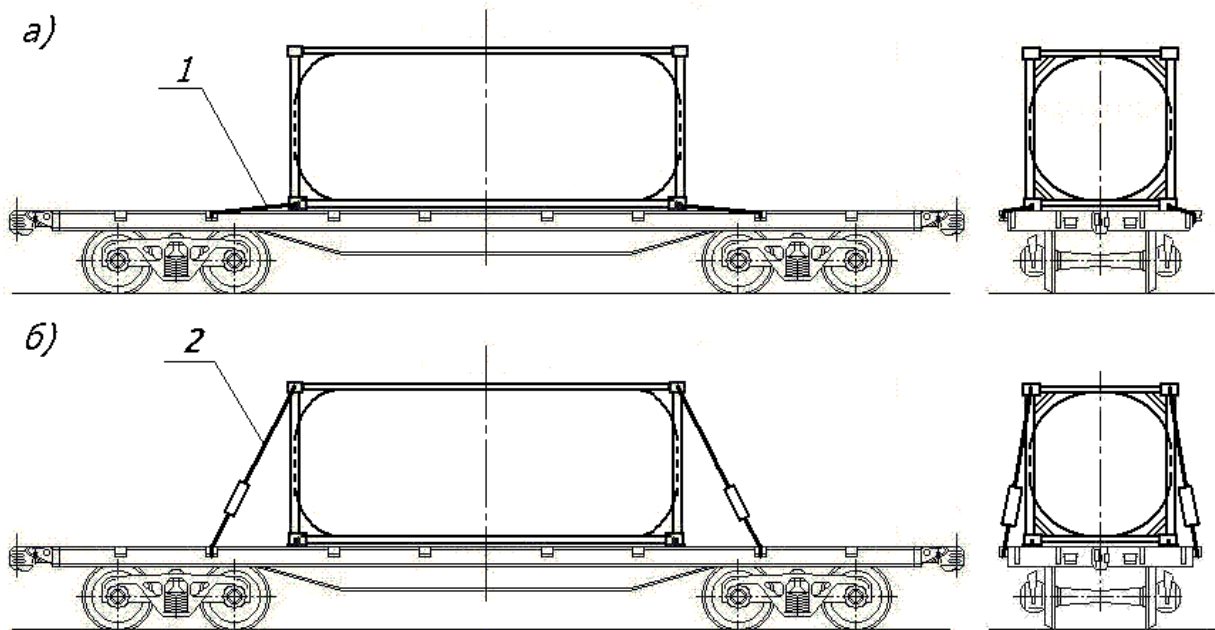


Рисунок 26-7 – Дополнительное крепление контейнера-цистерны на платформе базой 9720 мм:

а – растяжками из проволоки;

б – тросовыми растяжками

1 – растяжка из проволоки; 2 – тросовая растяжка

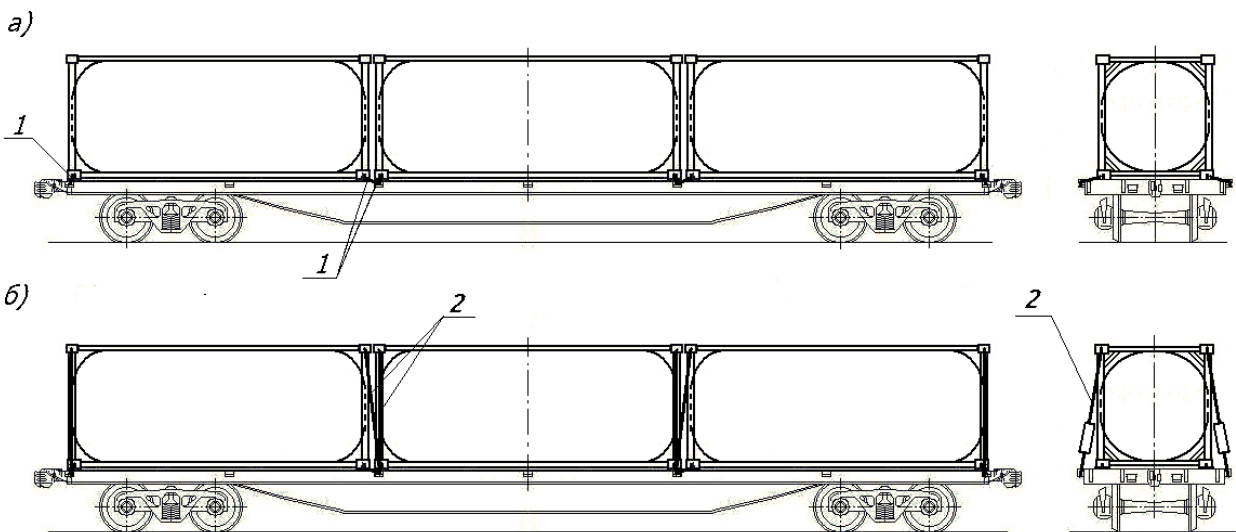


Рисунок 26-8 – Дополнительное крепление контейнеров-цистерн на платформе для крупнотоннажных контейнеров:

а – растяжками из проволоки;

б – тросовыми растяжками

1 – растяжка из проволоки; 2 – тросовая растяжка

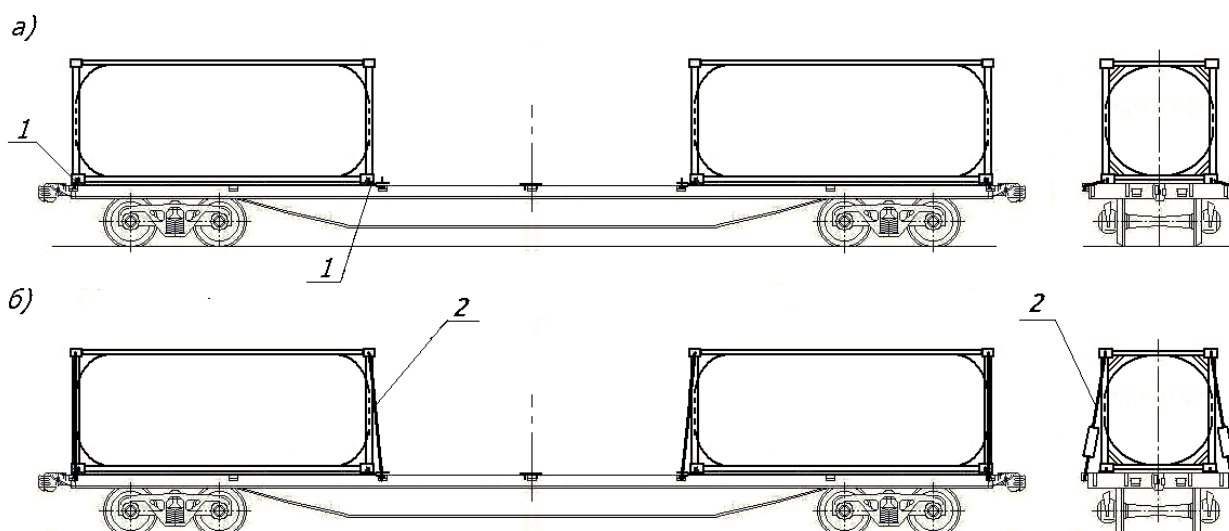


Рисунок 26-9 – Дополнительное крепление контейнеро-цистерн на платформе для крупнотоннажных контейнеров:

а – растяжками из проволоки;

б – тросовыми растяжками

1 – растяжка из проволоки; 2 – тросовая растяжка

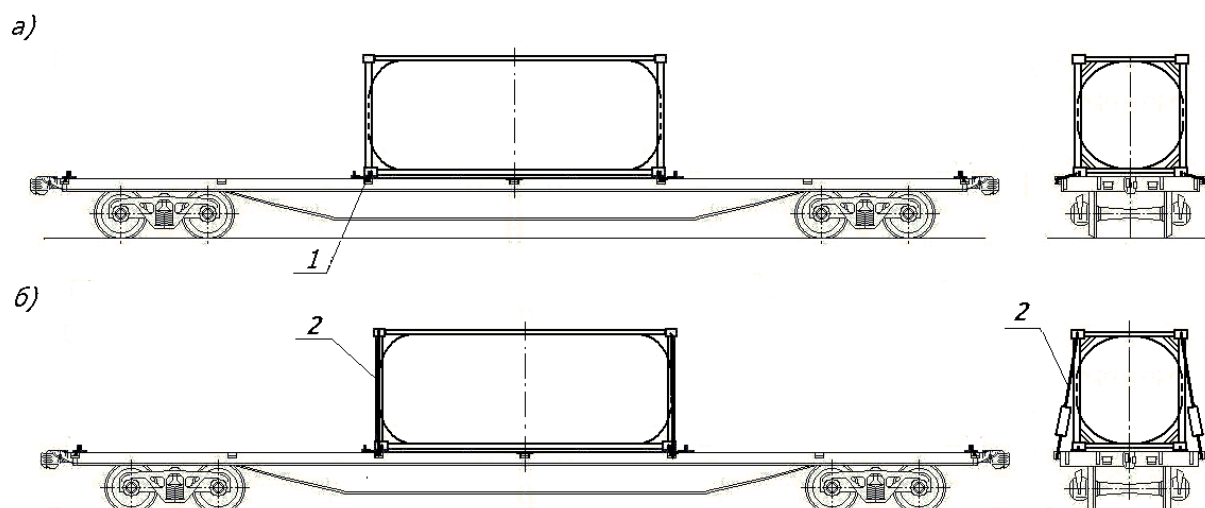


Рисунок 26-10 – Дополнительное крепление контейнера-цистерны на платформе для крупнотоннажных контейнеров:

а – растяжками из проволоки;

б – тросовыми растяжками

1 – растяжка из проволоки; 2 – тросовая растяжка

Контейнеры-цистерны закрепляют за нижние угловые фитинги четырьмя растяжками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити или за верхние угловые фитинги четырьмя тросовыми растяжками из стального каната (троса) диаметром 8 мм с талрепом, имеющим рабочую нагрузку не менее 2,94 т. Проволочные и тросовые растяжки закрепляют за ближайшие к угловым фитингам скобы платформы, а при размещении на платформе одного контейнера-цистерны – за ближайшие скобы за пределами длины контейнера-цистерны. Установку тросовых растяжек производят способом, приведенным на рисунке 26-11.

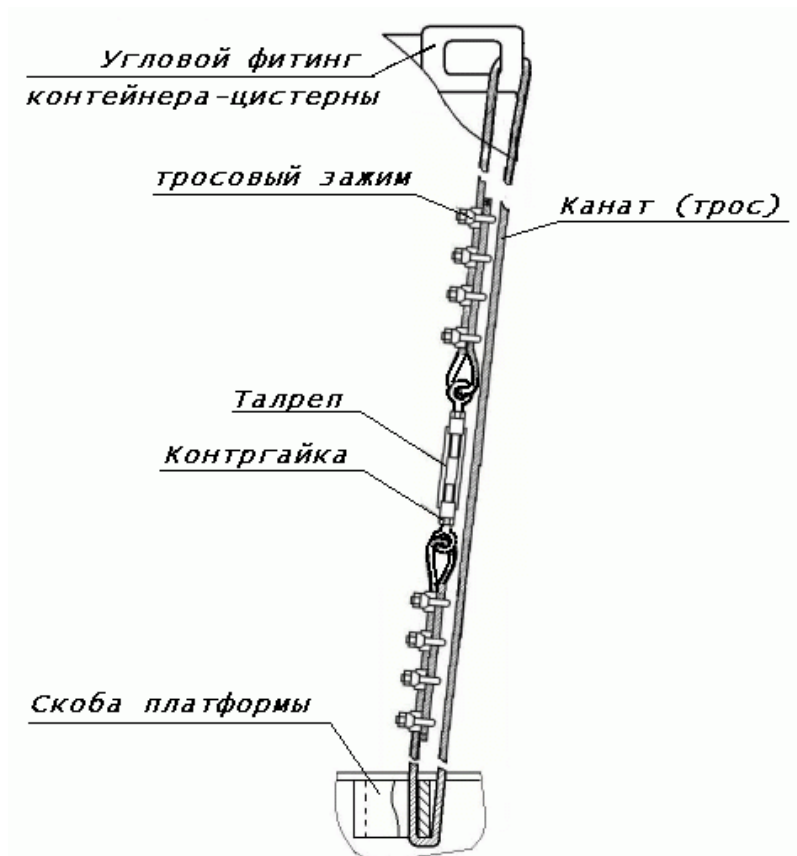


Рисунок 26-11– Установка тросовой растяжки крепления контейнера-цистерны»

## Változások és kiegészítések az SZMG Sz 14. számú mellékletben

### 1. Rész:

1.1. Az 1. táblázat „Megjegyzés” oszlopában a körzeti rakodási szelvényeknél az „EVR” után felveendő az „AZ, kivéve a Goradiz – Dzsulfa – Sarus szakaszt” szöveg

1.2. A 2. pont címében és az 1. táblázat „Megjegyzés” oszlopában az alap szelvénytípusnál az „EVR” után beszúrandó, valamint PKP (Hrubesuv határállomás – Szlavkuv LXSZ) szöveg.

1.3. A 4.11 pont után felveendő (a 11. ábra után) új 4.12 pont az alábbi szöveggel:

„4.12 A lánctalpas munkagépek megengedett tömegét, elhelyezési és biztosítási módját, amit rakfelületeken az HMF, EMF vázlatrajzok mutatnak, a jelen Szabályzat 8. fejezet 1.2 és 1.3 pont rendelkezései határozzák meg.”

1.4. A 7.1 bekezdés 2. pontja új szövegezése:

„Téli időszakban a vasúti kocsik padlóját és a betétek felületeit a biztosító eszközök felfekvési helyein 2 mm vastagságban száraz homokkal kell felszórni.”

1.5. A 7.4 pontban a „hosszanti” helyett „oldal” írandó.

1.6. A 7.6 pont első bekezdésében két helyen és a harmadik bekezdésben a „hosszanti” helyett „oldal” írandó.

1.7. A 9.10 pont első mondatában az „lekötések” elé felveendő „a huzalból készített” szöveg-

1.8. A 9.1.17 pont (a táblázat után) után felveendő egy új 9.17 pont a következő szöveggel:

„9.17a. A jelen Szabályzatban, a HMF-ben, EMF-ben előírt áru berakási és biztosítási feltételek tekintetében a huzalos és kombinált lekötések, átkötések helyettesíthetők drótköteles lekötésekkel, átkötésekkel.

A drótköteles lekötések, átkötések, a kombinált lekötések, átkötések elkészítéséhez folytonos sodronyt (drótkötelet) kell használni kötélbilincsekkel és feszítőszerkezetekkel – huzalfeszítőkkel.

A kötélfeszítők, lekötők elkészítéséhez legalább 5 mm átmérőjű, legalább 1320 kgf szakítószilárdságú, kettős sodratú acél sodronyt (drótkötelet) kell használni. A használt acél sodronynak (drótkötélnek) meg kell felelnie a nemzetközi vagy nemzeti szabványok követelményeinek.

A 6 mm átmérőjű huzalos lekötéseket, átkötéseket helyettesítő lekötések elkészítéséhez használt huzal (drótkötél) átmérője meg kell feleljen a 20a. táblázatnak.

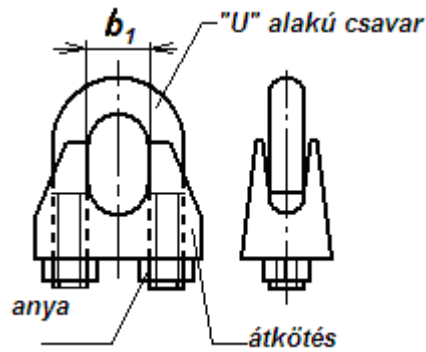
20a. táblázat

A 6 mm átmérőjű huzalból készült lekötések helyettesítése sodronyos (drótköteles) lekötésekkel, átkötésekkel

A 6 mm átmérőjű huzalszálak száma a helyettesítő átkötésben, lekötésben	A sodrony (drótkötés) átmérője legalább, mm
2	5
4	6,4
6	8,0
8	9,1

A sodrony (drótkötél) átmérőjét annak legnagyobb keresztmetszeti területe határozza meg.

A sodrony (drótkötél) ágak egymás közötti egyesítéséhez kötélbilincseket (21a. ábra) kell használni. A kötélbilincsek műszaki jellemzőinek meg kell felelniük a nemzetközi vagy nemzeti szabványok követelményeinek.



21a. ábra – Kötélbilincs

A bilincset a használt sodrony (drótkötél) átmérőjének megfelelően úgy kell megválasztani, hogy a bilincs  $b_1$  mérete 1 – 1,5 mm-rel haladja meg a sodrony (drótkötél) átmérőjét.

A használandó szorítobilincsek mennyisége függ a drótkötél átmérőjétől (20b. táblázat).

20b. táblázat

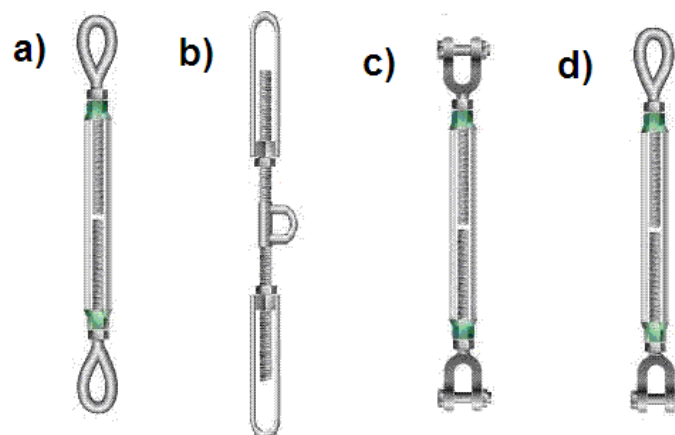
A sodrony (drótkötél) átmérője, mm	A bilincsek maximális száma, db.	A bilincsek feszítőereje, N.m/kg-erő.m
5	3	2,0/0,2
6,5	3	3,5/0,4
8	4	4,4/0,5
10	4	6,6/0,7
12	4	14,8/1,5
13	4	24,3/2,4
14	4	24,3/2,4
16	4	36,0/3,6
19	5	50,0/5,0
22	5	79,0/7,9

A szorítobilincsek felületén nem lehet sorja, barázda és repedés. A bilincseket jól látható megkülönböztető azonosítóval kell ellátni.

A szorítobilincsek más formában hegesztéssel, hevítéssel vagy hajlítással nem készíthetők.

A drótkötelek meghúzásához csak zárt típusú (21b. ábra) orsók; kötélzemes orsók, kengyeles orsók, csapos orsók, csapos – kötélzemes orsók használhatók.

Az orsók a műszaki jellemzőinek meg kell felelniük a nemzetközi vagy nemzeti szabványok követelményeinek.



21b. ábra – Feszítőorsók konstrukciók változatai:

- a – kötélsem - kötélsem;
- b – kengyel - kengyel;
- c – csapos - csapos;
- d – kötélsem – csapos

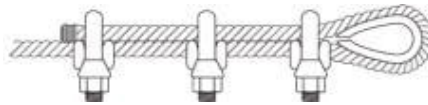
Az alkalmazott feszítőorsónak önzáró menetes ellenanyával kell rendelkeznie.

A lekötéshez, átkötéshez használt kötélfeszítésnél a feszítőorsó kiválasztását a megengedett munkaterhelés mértéke határozza meg, ami nem lehet kisebb, mint az ehhez a lekötéshez, átkötéshez használt sodrony szakítószilárdsága.

A sodronyok (drótkötelek) nem tartalmazhatnak szakadt szálakat. A sodronyok (drótkötelek) végei nem lehetnek kibomolva. A sodronyok (drótkötelek) vágását közepén előzetesen legalább 40 mm hosszban felhelyezett műanyag szalagos bandázssal kell ellátni.

A feszítőorsó rögzítése során a kocsi rögzítő szerkezetéhez vagy a rakományon levő éles széleket tartalmazó szerkezethez a feszítés dörzsölődésének elkerülésére kötéliszívet kell alkalmazni vagy a feszítő és a rögzítő szerkezet éles széleit rugalmas alátét anyag vastag réteget kell elhelyezni.

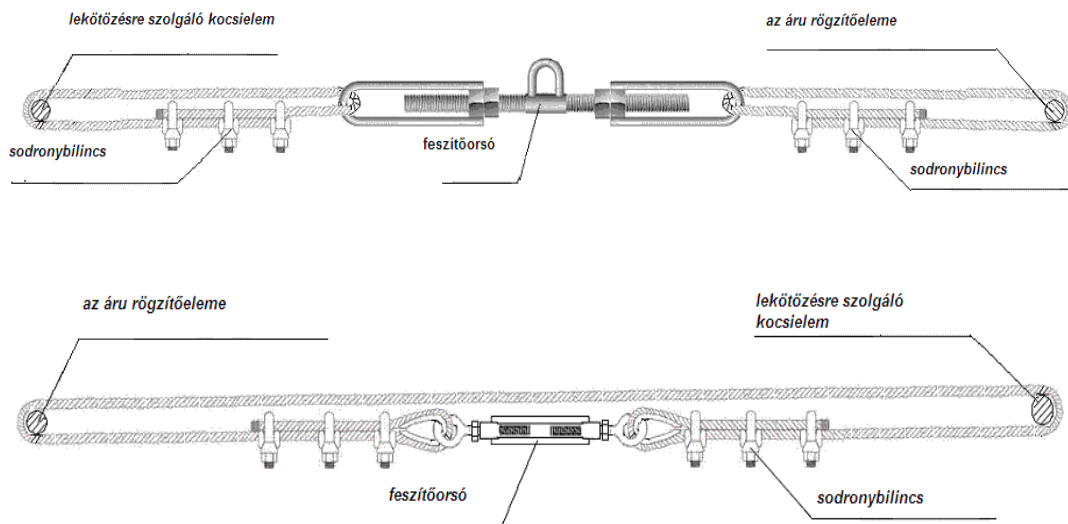
A kötélbilincseket a kötélág egyesítési szakasz hossza mentén egyenletesen kell elhelyezni (21c. ábra). Az egyesítési szakasz hossza (a drótkötél szabad végének hossza) elegendő kell legyen a szükséges mennyiségű bilincs elhelyezéséhez. A kötés végétől a szélső bilincsig terjedő távolság nem lehet kevesebb mint a bilincs áthidalás szélessége. A másik szélső bilincset a lehető legközelebb kell elhelyezni a hurokhoz. A bilincsek közötti távolság a drótkötél ármérőjének 6-8-szorosa kell legyen. A bilincs áthidalásokat a bilincs húzóterhelésnek nem kitett oldalára, az U-alakú szorítócsavart pedig a sodrony (drótkötél) szabad vég oldalára kell tenni.



21c. ábra – A feszítőbilincsek elhelyezése

A bilincsek felhelyezésénél az anyákat először a 20b. táblázatban megadottnál 20-30%-nál kisebb nyomatékmal kell meghúzni. A végső meghúzást a lekötés, átkötés feszítőorsójának meghúzása után kell végezni.

A lekötés, átkötés kialakításakor az orsót előzetesen a maximális mértékben ki kell csavarni. A drótkötél lekötéseit, átkötéseit a következő módokon kell kialakítani (21d. ábra).



## 21d. ábra

1.9. A 11.2.4 pontban „hosszanti” helyett „oldal” írandó.

1.10. A 13.4 pont második és harmadik bekezdésében a „huzalszálak mennyisége” után beszúrandó „vagy a sodronykötél átmérője”.

1.11. A 13.4 pont hatodik bekezdés első mondatában a „Szabályzat” után beszúrandó „(az 5. fejezet kivételével)”.

1.12. A 13.4 pont hatodik bekezdése utolsó mondata a következőre változik:

„Az áru jelen Szabályzat 5. fejezete szerinti berakásához és biztosításához a kocsiban kötelező áru elhelyezési és biztosítási vázlatrajzot készíteni, az ott felsorolt eseteket kivéve, és az 5. fejezetben előírt követelmények szerint kell eljárni.”

### **2. A 2. Fejezetben:**

2.1. Az 5.3 pont első bekezdésében a „hosszanti” helyett „oldal” írandó.

### **3. A 3. Fejezetben:**

3.1. Az 1.1 pont második bekezdésében a „fémlemez” után beszúrandó „és hajlított lemezprofilok”.

3.2. Az 1.4 pont első bekezdésének új szövegezése:

„A jelen fejezetben előírt esetekben, a legfeljebb 120 mm méretű idomacél kötegek beleértve a 6000 mm-nél hosszabbakat és a csőkötegek érintkezés védelemmel egészen 219 mm átmérőig esetben a nyitott teherkocsi ajtóit a berakás magasságáig legalább 30 mm vastag és a nyitott teherkocsi belső szélességével azonos hosszúságú deszkalapokkal kell lezárni (1. ábra).”

3.3. A 2. pont első bekezdésében a „hidegen hengerelt profil” helyett „különböző alakú, megnevezésű és méretű egyéb profilok” írandó.

3.4. A 2.1 pont első mondata kiegészítendő a „vagy adagokban (a továbbiakban kötegekben)” kifejezéssel.

3.5. A 2.1 pont második bekezdését a következő mondattal kell kiegészíteni:

„Megengedett az összefogás gépi pántolással 6000 mm hosszú legalább 6,5 mm átmérőjű egyetlen huzalszállal keresztirányú átkötésekkel négy helyen, nagyobb hosszaknál hat helyen.”

3.6. A 2.1 pont harmadik bekezdését a következő mondattal kell kiegészíteni:

„Megengedett az összefogás gépi pántolással 9000 mm hosszú legalább 6,5 mm átmérőjű egyetlen huzalszállal keresztirányú átkötésekkel négy helyen, nagyobb hosszaknál hat helyen.”

3.7. A 2.1 pont negyedik bekezdése:

„Az idomacél kötegek szélső átkötései a köteg végeitől legalább 200 mm-re kell legyenek, a kötözésnek az áru minden egységét a kötegben át kel fognia.”

3.8. A 2.1 pontot ki kell egészíteni a következő bekezdéssel:

„A következő feltételek betartásával a legfeljebb 190 nm profil méretű különféle hengerelt idomacélok legfeljebb 5 tonna tömegű kötegekben nyitott teherkocsira rakhatók:

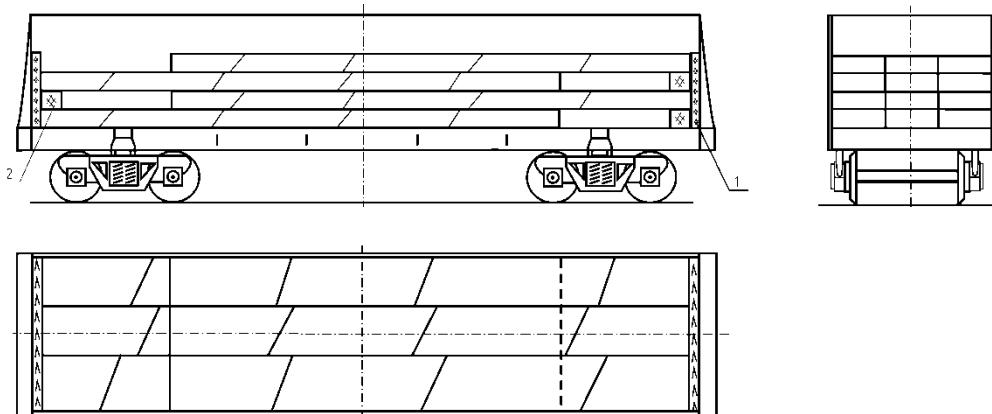
- egy rétegben helyezik el az azonos alakú és méretű profil kötegeket;
- a nehezebb kötegeket az alsó rétegbe helyezik;
- a halmaz kialakítás egy kocsiban azonos kell legyen.”

3.9. A 2.4.3 pont első bekezdésében a „két vagy több halmazban fektetik le hosszirányban” helyett „több sorban fektetik le hosszirányban” írandó.

3.10. A 2.4.5 pont első mondatában a „csomagokat” helyett „kötegek” írandó. A „hosszában két halmazban” után beszúrandó „, keresztben több sorban és magasságban több rétegben”.

3.11. A 2.4.5 pontot 15. ábra után egy második bekezdéssel és a 15-1. ábrával kell kiegészíteni a következő módon:

„Megengedett a kötegek elhelyezése két halmazban a kötegek végeit elválasztó betéteket rakva a kocsi közepére és a kocsi homlokfalához a kötegek magasságával megegyező magasságú és a kocsi szélességével azonos hosszúságú deszkák (15-1. ábra). Megengedett a magasságnak megfelelő távtartók, deszkák alkalmazása is.



15-1. ábra

1 – határoló deszka; 2 –homlok védőlemez”

3.12. A 2.4.6 pont első mondatában a „9000 mm” helyett „8000 mm” írandó, az „egy oszlopban” után felveendő „hosszában, szélességben néhány sorban és magasságban néhány rétegben”.

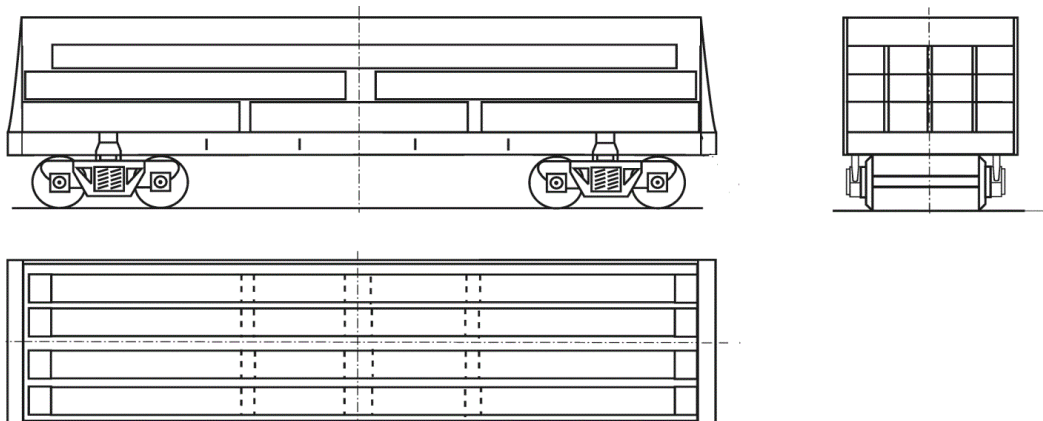
3.13. A 2.4.6 pontot ki kell egészíteni egy új második mondatl: ”A kötegek lelógó része kisebb kell legyen a köteg fele hosszánál.”

3.14. Felveendő egy új 2.4.7 pont a következő szövegezéssel:

„2.4.7. A 3000 mm feletti hosszúságú kötegeket 4000 mm-ig bezárólag, az 5000 mm feletti hosszúságú kötegeket 6300 mm-ig bezárólag, a 10500 mm feletti hosszúságú kötegeket 12600 mm-ig bezárólag a nyitott teherkocsiba szélességben több sorban és magasságban több rétegben rakják be (16-1. ábra).

A 3000 mm feletti hosszúságú kötegeket 4000 mm-ig bezárólag a kocsi határoló falaitól kezdve a kocsi hossza mentén hármassával vagy négyesével rakják be, az 5000 mm feletti hosszúságú kötegeket 6300 mm-ig bezárólag a kocsi határoló falaitól kezdve a kocsi hossza mentén kettesével rakják be és a 10500 mm feletti hosszúságú kötegeket 12600 mm-ig bezárólag a kocsi hossza mentén egyesével rakják be.

Egy rétegbe azonos hosszúságú, formájú és profilméretű kötegeket raknak. A kisebb hosszúságú kötegeket az alsó rétegekbe rakják be.



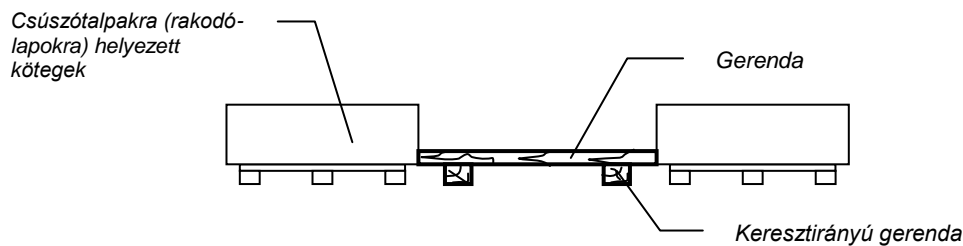
16-1. ábra”



3.15. A 2.9.3.4 pont második bekezdés első és második bekezdésében a „hosszanti” helyett „oldal” írandó.

3.16. A 4.2.1 pont végét ki kell egészíteni egy új bekezdéssel és az 50-1. ábrával a következő módon:

„A csúszótalpakra (rakodólapokra) helyezett kötegek rögzítéséhez a rögzítő keret a következőképpen kell elkészíteni (50-1. ábra): a nyitott teherkocsi padlójára a halmazok közötti szabad térben két keresztirányú, legalább 100 x 120 x 2850 mm méretű gerendát kell elhelyezni (a gerenda magassága nem lehet kevesebb mint a csúszótalpak (rakodólapok) magassága), amelyekre a kötegek el vannak helyezve), a keresztgerendákra a kötegek közötti üres helyre 100 x 80 mm keresztmetszetű hosszanti gerendákat kell helyezni. A gerendákat egymással legalább 150 mm hosszú szegekkel kell egyesíteni, mindenegyesítésnél két szeget használva.



50-1. ábra”

3.17. A 4.2.6 pont után felveendő a 4.2.6a és 4.2.6b pont a következő szöveggel:

„4.2.6a. A csúszótalpakon levő hidegen hengerelt lemez anyag kötegeket 900 – 1850 mm szélességgel, 1500 – 4000 mm hosszúsággal a nyitott teherkocsiba magasságban egy vagy több rétegben az 57-1b. ábra szerint (kettes csoportokban egy rögzítő kerettel), az 57-1a ábra szerint (hármass csoportokban két rögzítő kerettel) rakják be.

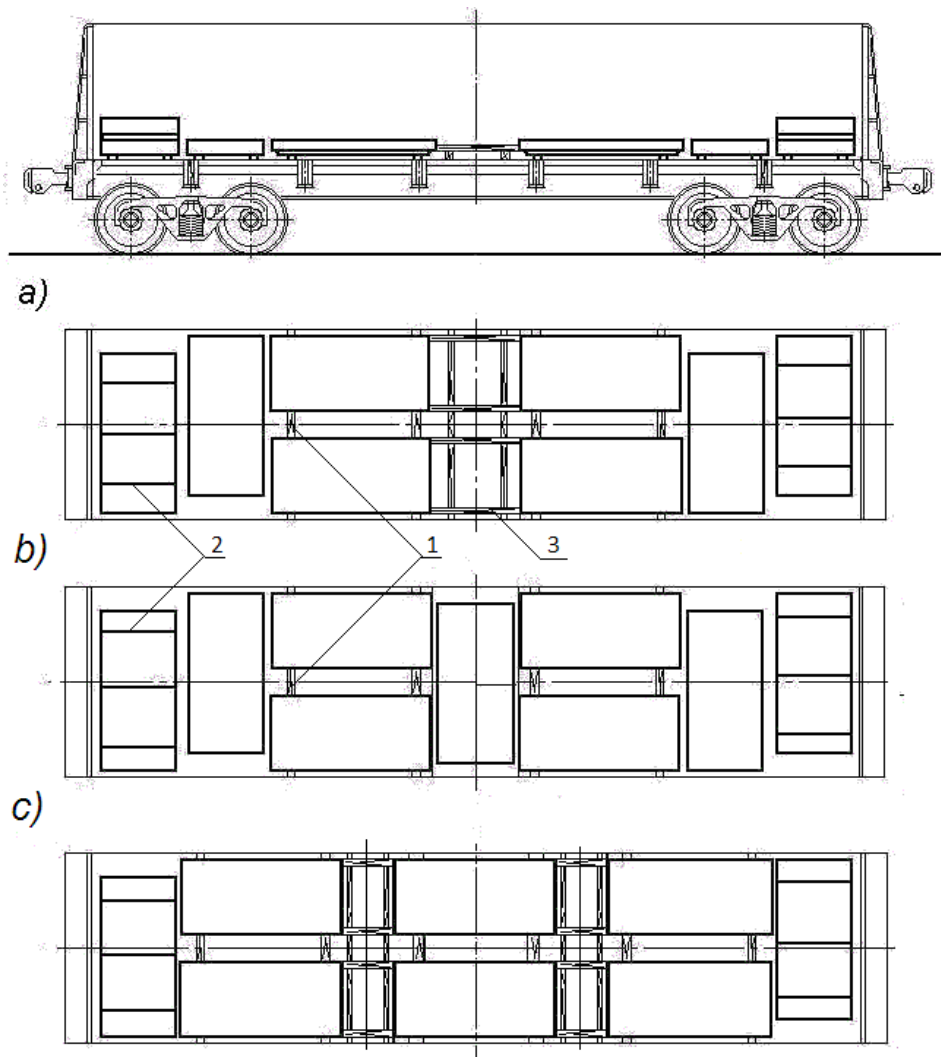
A kocsi hosszában elhelyezett kötegeket a csúszótalpakon kettesével legalább 50 x 100 mm keresztmetszetű és a nyitott teherkocsi szélességével megegyező hosszú, 1 rögzítővel kell biztosítani.

A kötegeket a homlokfalaknál kocsi közepére kell rakni.

A felső és alsó rétegek kötegeit egymással legalább a GOSZT 3560-73 „Acél pántszalag” szabvány szerinti legalább 30 mm szélességű és lágyacél esetén 1,5 – 2,0 hőkezelt acél esetén 0,8 - 2,0 mm vastag 2 pántszalagokkal kell összekötni.

A kötegek csoportjai között a 250 mm-nél nagyobb térközbe a 3 távtartó keretet kell elhelyezni a 4.2.1 pontnak és az 50-1. ábrának megfelelően,

A csúszótalpakra helyezett kötegek közötti 250 mm-nél nagyobb térközökbe keresztirányban legalább 80 x 100 mm keresztmetszetű és helyileg megfelelő hosszúságú távtartó gerendákat helyeznek el, amelyeket a csúszótalpakhoz erősítenek egyenként legalább 4 szeggel.



57-1. ábra

1 – legalább 50 x 100 mm keresztmetszetű és 2800 mm hosszú alátét; 2 – átkötés; 3 – távtartó keret

4.2.6b. A csúszótalpakon levő hidegen hengerelt lemez anyag kötegeket 1400 – 1850 mm szélességgel, 1500 – 4000 mm hosszúsággal a nyitott teherkocsiba magasságban egy vagy több rétegben az 57-1a. ábra szerint (egy rögzítő kerettel), az 57-2b. és 57-2c. ábra szerint (rögzítő keret nélkül) és az 57-2d. ábra szerint (kettős rögzítő keretekkel) rakják be.

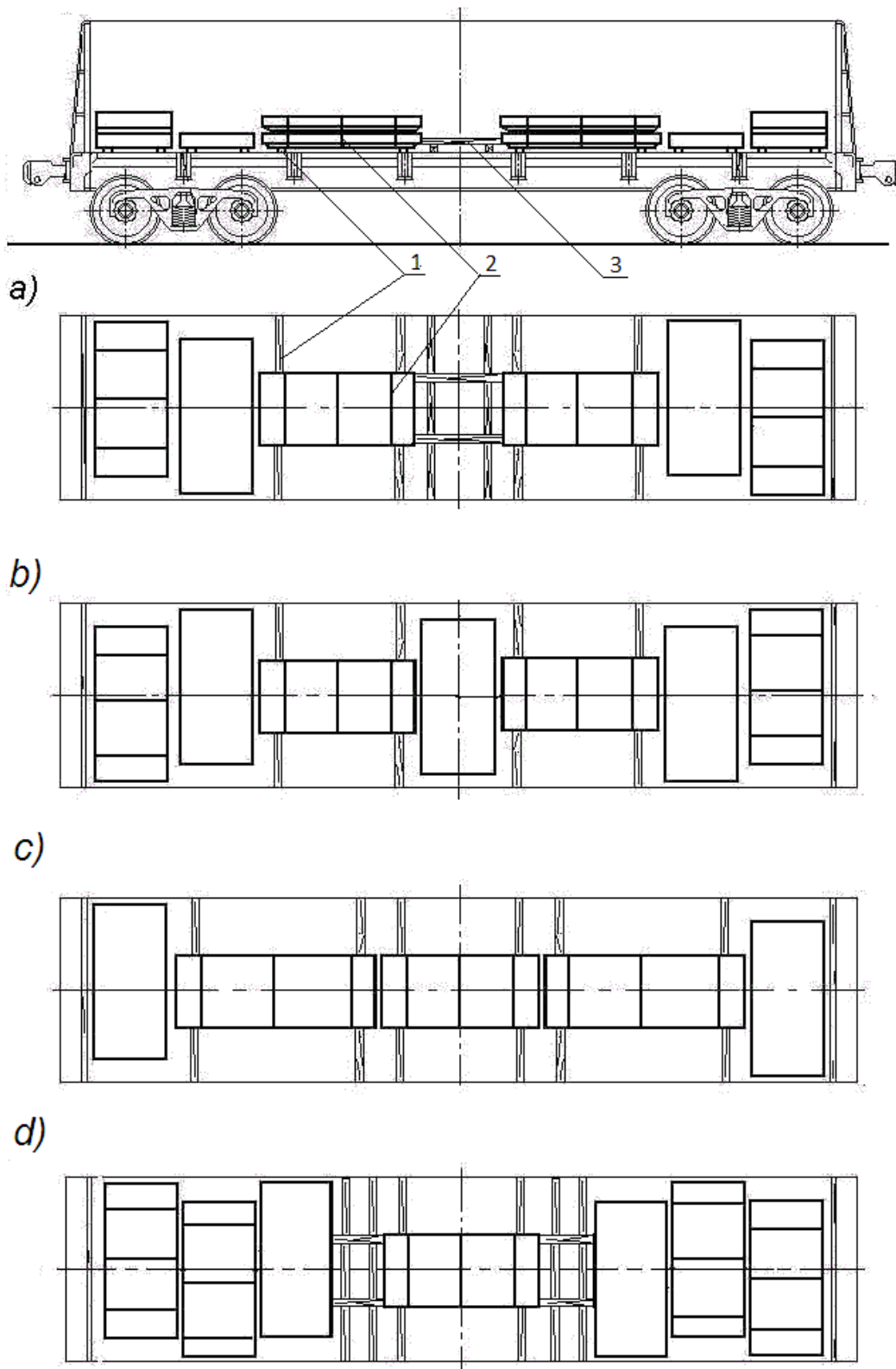
A kocsiban elhelyezett kötegeket a csúszótalpakon kettesével legalább 50 x 100 mm keresztmetszetű és a nyitott teherkocsi szélességével megegyező hosszú, 1 rögzítővel biztosítják.

A kötegeket a homlokfalaknál kocsiban középre rakják.

A felső és alsó rétegek kötegeit egymással legalább a GOSZT 3560-73 „Acél pántszalag” szabvány szerinti legalább 30 mm szélességű és lágycél esetén 1,5 – 2,0 hőkezelt acél esetén 0,8 - 2,0 mm vastag 2 pántszalagokkal kötik össze.

A kötegek csoportjai között a 250 mm-nél nagyobb térközbe a 3 távtartó keretet helyeznek a 4.2.1 pontnak és az 57-1. ábrának megfelelően.

A csúszótalpakra helyezett kötegek közötti 250 mm-nél nagyobb térközökbe keresztirányban legalább 80 x 100 mm keresztmetszetű és helyileg megfelelő hosszúságú távtartó gerendákat helyeznek, amelyeket a csúszótalpakhoz erősítenek egyenként legalább négy szeggel.



57-2. ábra

1 – legalább 50 x 100 mm keresztmetszetű és 2800 mm hosszú alátét; 2 – átkötés; 3 – távtartó keret”

3.18. Az első bekezdésben az „1000-1400” helyett „900-1400” írandó, a „2000 mm-től 2700 mm-ig” helyett „1000 mm-től 2800 mm-ig” írandó.

3.19. A 4.2.7 pont után felveendő egy 4.2.7.a pont a következő szövegezéssel:

„4.2.7a. A csúszótalpakon levő hidegen hengerelt lemez anyag kötegeket 900 – 1400 mm szélességgel, 2800 – 4000 mm hosszúsággal a nyitott teherkocsiba magasságban egy vagy több rétegben az a nyitott teherkocsiba a szélességben két sorban, három (60-1. ábra) vagy négy (60-2. ábra) csoportban és magasságban egy vagy több rétegben rakják be. A felső és alsó rétegek kötegeit egymással legalább a GOSZT 3560-73 „Acél pántszalag” szabvány szerinti legalább 30 mm szélességű és lágyacél esetén 1,5 – 2,0 hőkezelt acél esetén 0,8 - 2,0 mm vastag 2 pántszalagokkal kötik össze.

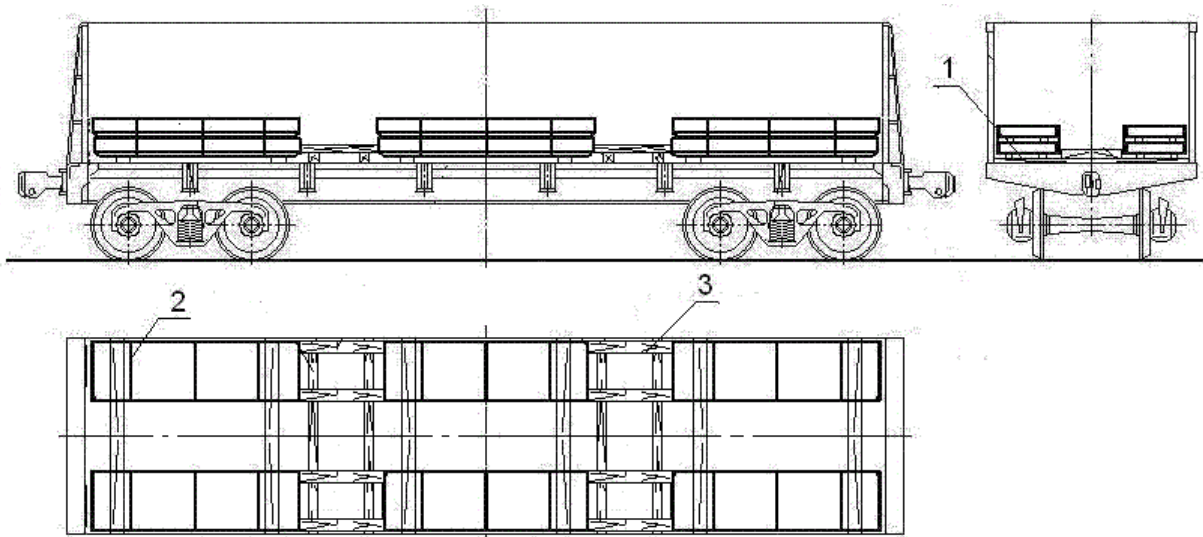
A kocsiban elhelyezett kötegeket a csúszótalpakon kettésével legalább 50 x 100 mm keresztmetszetű és a nyitott teherkocsi szélességével megegyező hosszú, rögzítővel biztosítják.

A kötegeket a homlokfalaknál kocsiban középre rakják.

A felső és alsó rétegek kötegeit egymással legalább a „GOSZT 3560-73 „Acél pántszalag” szabvány szerinti legalább 30 mm szélességű és lágyacél esetén 1,5 – 2,0 hőkezelt acél esetén 0,8 - 2,0 mm vastag - 2 - pántszalagokkal kötik össze.

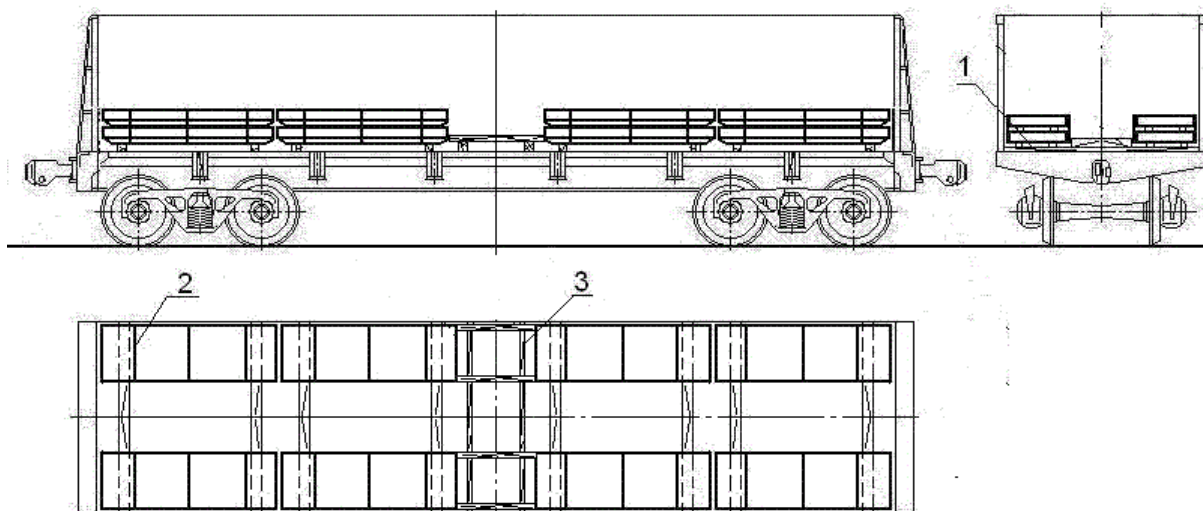
A kötegek csoportjai között a 250 mm-nél nagyobb térközbe a - 3 - távtartó keretet helyezik a 4.2.1 pontnak és a 60-1. ábrának megfelelően.

A csúszótalpakra helyezett kötegek közötti 250 mm-nél nagyobb térközökbe keresztirányban legalább 80 x 100 mm keresztmetszetű és helyileg megfelelő hosszúságú távtartó gerendákat kell helyezni, amelyeket egyenként legalább négy szeggel a csúszótalpakhoz erősítenek.



60-1. ábra

1 – 40x100x2850 mm méretű alátét; 2 – pántszalagos átkötés; 3 – távtartó keret



60-2. ábra

1 – 40x100x2850 mm méretű alátét; 2 – pántszalagos átkötés; 3 – távtartó keret”

3.20. A 4.2.8 pont utolsó mondatát ki kell egészíteni a következő szöveggel: „vagy két helyen a vagon homokoldalainál”.

3.21. A 4.2.11 pont utolsó bekezdését ki kell egészíteni a következő szöveggel: „A halmazok között 2300 mm-nél hosszabb térköz esetén a kocsi homlokoldalainál két távtartó keret alkalmazható.”

3.22. A 4.2.14 pont harmadik bekezdésében a „hosszanti” helyett „oldal” írandó.

3.23. Az 5.1 pont második bekezdésében a „hosszanti” helyett „oldal” írandó.

3.24. A 6.4 bekezdés második bekezdésében a „hosszanti” helyett „oldal” írandó.

3.25. A 6.7 pont utolsó bekezdésében a „hosszanti” helyett „oldal” írandó.

3.26. A 6.8 pont utolsó mondatában a „hosszanti” helyett „oldal” írandó.

3.27. A 6.9 pont utolsó mondatában a „hosszanti” helyett „oldal” írandó.

3.28. A 6.11 pontban a „hosszanti” helyett „oldal” írandó.

3.29. A 7.4 pont második mondatában a „950-1250” helyett „950-1400”, a „8500 – 12000” helyett „8100 – 12000”, a „4250 – 6000” helyett „4050 – 6000” írandó

3.30. A 7.5 pontban „950-1400” helyett „950-1450” írandó.

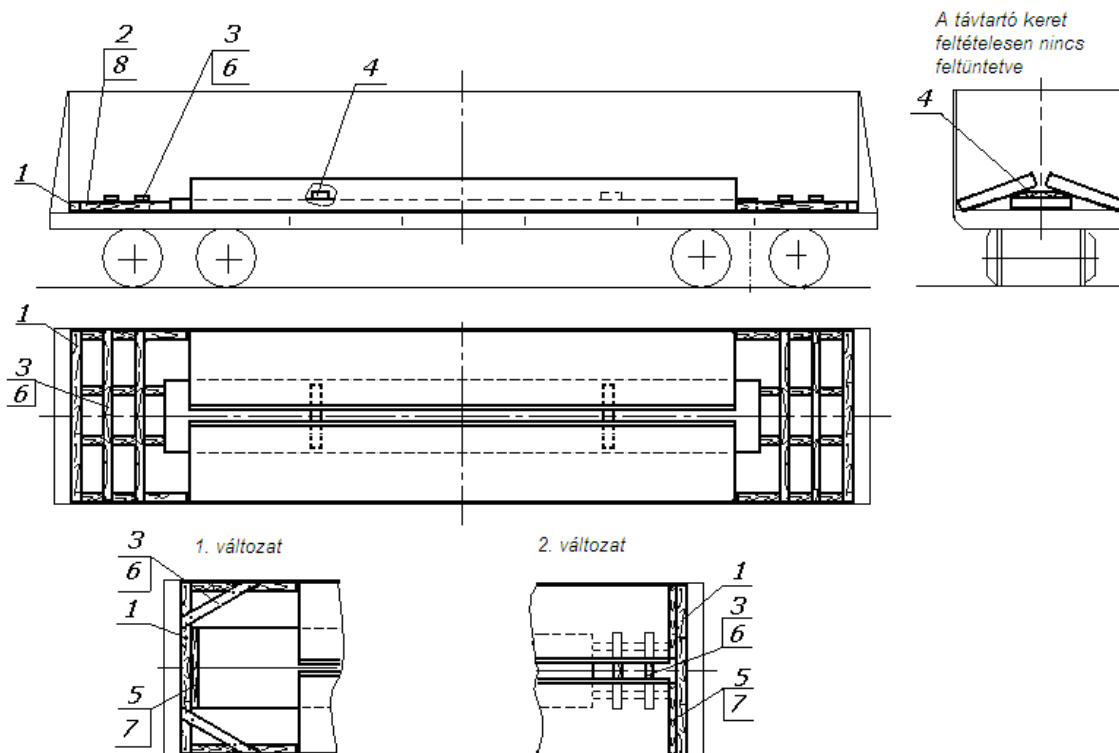
3.31. A 7.5.2 pont harmadik bekezdés után felveendő egy új bekezdés a következő szöveggel:

„Megengedett a lemezbugák vízszintes elhelyezése helyett a nyitott teherkocsi padlójára közvetlenül elhelyezett lemezbugákkal; a padlónyílással rendelkező nyitott teherkocsinál 200 mm feletti hosszakkal, a padlónyílás nélküli nyitott teherkocsinál 1000 mm-nél nagyobb hosszakkal. Ennek során a lemezbugák teljes hossza 6500 – 9400 mm között kell legyen.”

3.32. A 7.5.3 pont után felveendő egy új 7.5.4 pont a következő szövegezéssel:

„7.5.4. A 950-1450 szélességű, 200-250 mm vastagságú és 7000-12000 mm hosszúságú lemezbugákat a nyitott teherkocsiba hármásával rakják be szimmetrikusan a kocsi kereszt síkjához képest a következő módon (133-1. ábra). Egy réteget kell elhelyezni vízszintesen a nyitott teherkocsi közepén szimmetrikusan annak hossz szimmetriasisíkjá mentén. Két bugát helyeznek melléjük a nyitott teherkocsi oldalfalaihoz ferdén a vízszintesen elhelyezett bugákra. A nyitott teherkocsiba vagy mid a három lemezbuga azonos szélességű, vagy a kocsi közepére helyezett egyik buga széles, míg a ferdén elhelyezett másik kettő keskeny lehet, vagy az egyik buga keskeny, míg a ferdén elhelyezett másik kettő szélesebb lehet. A ferdén elhelyezett lemezbugák azonos szélességűek és hosszúságúak legyenek, a 7000 - 12000 mm hosszú bugák helyett berakható két, 3500-6000 mm hosszú lemezbuga is.

Az 1430 mm feletti szélességű bugák ferde berakása során kiegészítésként a 4. helyzetben keresztirányú gerendák alkalmazhatók, amelyeket a vízszintes helyzetű lemezbugákra helyezik. A gerendák hosszát a hely határozza meg, figyelembe véve a rájuk támaszkodó ferde réteget.



133-1. ábra

1 – 120x100x2850 mm-es támasztógerenda, 2 –120x100 mm keresztmetszetű, helyileg megfelelő hosszúságú távtartó gerendák; 3 – 25x100x2850 mm méretű egyesítő lécz; 4 – 80x100 mm keresztmetszetű és a helynek megfelelő hosszúságú gerendák; 5 – 50x120 keresztmetszetű és helyileg megfelelő hosszúságú gerendák ; 6 – legalább 4 mm átmérőjű és legalább 80 mm hosszú szeg; 7 – legalább 6 mm átmérőjű szeg; 8 – 6-8 mm átmérőjű fém pálcából készült ácskapocs

A lemezbugák hosszirányú elmozdulását távtartó keretekkel akadályozzuk, amelyek az - 1 - támasztó gerendákból, a - 2 - távtartó gerendákból és a - 3 - összekötő lécekből állnak. A támasztó és távtartó gerendákat a 8 ácskapocsokkal kapcsoljuk össze, a távtartó gerendákat egymással a - 3 - összekötő lécekkel egyesítik, amelyeket a - 6 - szögekkel rögzítenek, minden egyesítésnél két szöveget használva. A - 8 - gerendák helyett megengedett legalább 6 mm átmérőjű és legalább 150 mm hosszú szegek használata, amelyeket 45°-os szögben vernek be. Megengedett a - 2 - távtartó gerendákat hosszirányban két darabból készíteni, amelyek vastagsága legalább 40 mm. Az átlapoló részeket legalább 5 mm átmérőjű szegekkel kell egyesíteni sakkárta szerűen elhelyezve hosszirányban legalább 200 mm-enként; a szegek végeit vissza kell hajtani és a gerendába kell kalapálni.

A lemezbugák és a távtartó gerendák közötti 300 mm-nél kisebb részt ki kell tölteni az - 5 - nyomógerendákkal, amelyek össze vannak kapcsolva az - 1 - gerendákkal és egymással a - 7 - szögekkel. A - 7 - gerendák hossza az 1. változat szerinti elhelyezésnél a lemezbuga szélességével azonos, a 2. változatnál a lemezbuga félszélességével azonos.”

3.33. A 7.7 pont első bekezdésében az „1250-1350” helyett „1250-1420” és a „5500-5900” helyett „4900-5900” írandó.

3.34. A 7.8 pont első bekezdésében az „1350-1500” helyett „1000-1500” írandó.

3.35. A 7.9 pont után felveendő a 7.9a pont a következő szövegezéssel:

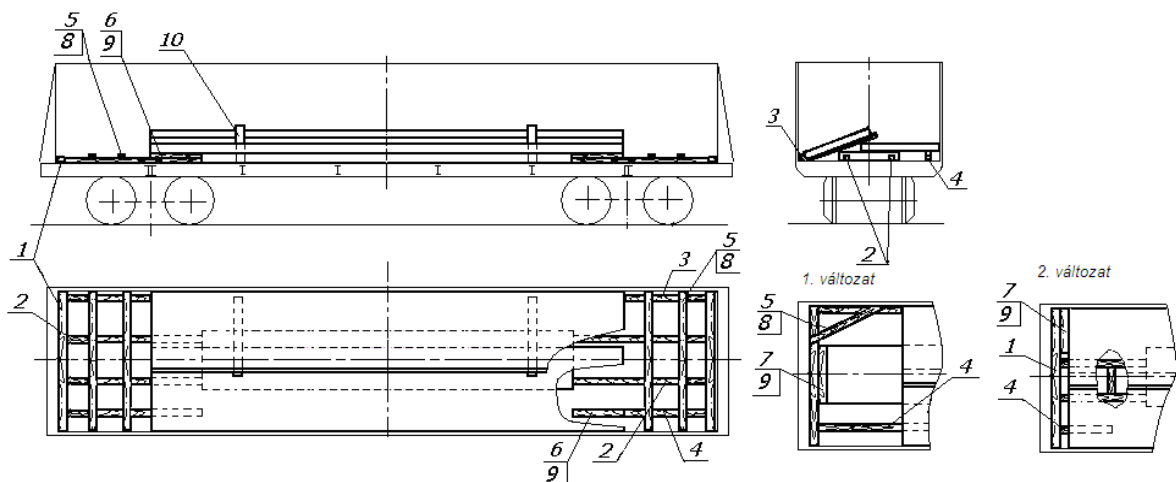
„7.9a. Az széles és 7000-től 11900 mm-ig tartó hosszúságú, legfeljebb 250 mm magas lemezbugákat a nyitott teherkocsi keresztirányú szimmetriasíkjához viszonyítva szimmetrikusan

helyezik el 3 rakatban (138-1. ábra) a következő sorrendben. A nyitott teherkocsi homlok homlokfalánál a bordákra erősített 1 távtartó gerendákat helyeznek. Az első bugát a nyitott teherkocsi hosszirányú és keresztirányú szimmetria síkjához képest vízszintesen szimmetrikusan rakják be. A bugák és az - 1 - távtartó gerendák közötti térközbe két - 2 - távtartó gerendát helyeznek. Az oldalfallal párhuzamosan attól 251-300 mm távolságra két 4 gerendát helyeznek el. A gerendák hosszát a vízszintesen elhelyezett bugák hosszától függően határozzák meg oly módon, hogy ezt a bugát a gerenda legalább 400 mm-rel fedje át. Ezekre a gerendákra helyezik a - 6 - gerendákat, amelyek mindegyikét 4 darab - 9 - szeggel egyesítik. A második bugát vízszintesen teljesen a nyitott teherkocsi oldalfalához helyezik el vízszintesen az első bugának és a - 6 - gerendának támasztva. Az első két bugára a - 10 - keresztirányú ferde támaszokat erősítenek. A harmadik bugát az ellentétes falhoz helyezik ferdén helyezve a vízszintesen elhelyezett bugákra. A ferdén elhelyezett bugák és az - 1 - távtartó gerendák közötti térközbe a 3 távtartó gerendát helyezik el.

A vízszintesen a nyitott teherkocsi oldalfalához támasztva elhelyezett lemezbuga és a másik oldalfalhoz ferdén elhelyezett lemezbuga hossza és szélessége azonos kell legyen a méretekre megadott határokon belül. A középső lemezbuga hossza és szélessége kisebb vagy nagyobb lehet, mint az oldalsó buga hossza vagy szélessége. Ennek során a ferdén elhelyezett bugának a vízszintesen az oldalfalhoz rakott bugára kell támaszkodnia.

A hosszirányú elmozdulása ellen a bugákat az - 1 - támasztó gerendákból és a - 2 és 3 - távtartó gerendákból összeállított távtartó keretekkel rögzítik. A távtartó kereteket a támasztékokkal a - 9 - szögekkel 45°-ban kapcsolják össze, minden egyesítésnél két darab szöget használva. A - 2 és 3 - támasztó gerendákat egymással az - 5 - összekötő lécekkel kapcsolják össze, amelyeket a - 8 - szögekkel rögzítenek, minden egyesítésnél két darab szöget használva.

A lemezbugák és az - 1 - távtartó gerendák közötti térközt 300 mm-ig a - 7 - támaszték gerendákkal töltik ki (1 és 2 változat), amelyeket egymással 100 – 120 mm-es szögekkel kapcsolnak össze, az - 1 - gerendákat viszont a - 9 - szögekkel 45°-ban kell összeszegezni.

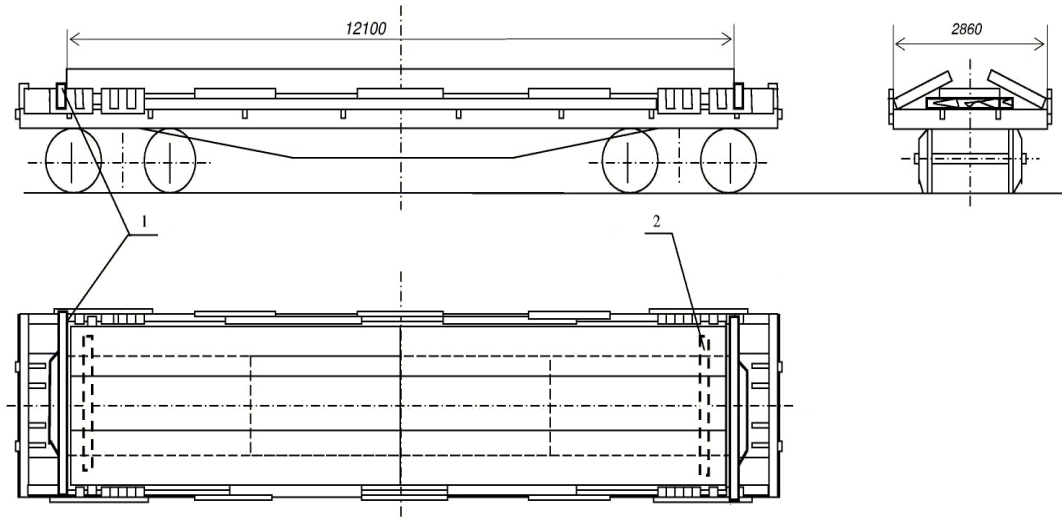


138-1. ábra

- 1 – támasztó gerenda 120x100x2850 mm mérettel 2 – távtartó gerenda 120x100 mm keresztmetszettel és helyileg megfelelő hosszal; 3 – távtartó gerenda 120x100 mm keresztmetszettel és helyileg megfelelő hosszal; 4 – 120x100 mm keresztmetszetű gerenda;  
5 – egyesítő lécz 25x100x2850 mm mérettel; 6 – 100 mm széles és a vízszintesen elhelyezett lemezbuga magasságig terjedő magasságú gerenda; 7 – távtartó legalább 40x100 mm keresztmetszettel; 8 – legalább 4 mm átmérőjű és legalább 80 mm hosszú szeg; 9 – legalább 6 mm átmérőjű és legalább 150 mm hosszú szeg; 10 – legalább 25x100 mm keresztmetszetű és a lemezbuga szélességével megegyező hosszúságú alátét”



- 3.36. A 7.10 pont első bekezdésében „1500-1850” helyett „1450-1850” írandó.  
 3.37. A 7.11 pont első bekezdésében „1500-1850” helyett „1450-1850” írandó.  
 3.38. A 7.12.2 pont után felveendő egy új 7.12.12a pont a következő szövegezéssel:  
 „7.12.2a. A 950-1290 mm széles, 140 - 150, 200 mm magas és 4700-6000 mm hosszú lemezbugákat 7 darabonként kell berakni (145-1. ábra).



145-1. ábra

1 – távtartó gerenda; 2 – (140 – 200)x200x1300 mm méretű alátét

A pórekocsi közepére a pórekocsi hosszirányú és keresztirányú szimmetria síkjához képest szimmetrikusan egy lemezbugát helyeznek el. Ezután a pórekocsi hosszirányú és keresztirányú szimmetria síkjához képest szimmetrikusan két lemezbugát raknak fel vízszintesen egy hosszanti sorba úgy hogy azok az alsó bugára és a - 2 - alátételre támaszkodjanak, amelyeket a távtartó gerendák végeitől 400-500 mm-re helyeznek el. Az alátétel vastagsága megegyezik az alsó buga magasságával. A következő négy bugát kettős sorban helyezik el szorosan a pórekocsi oldaltartóihoz ferdén az alsó lemezbugára és a pórekocsi padlójára.

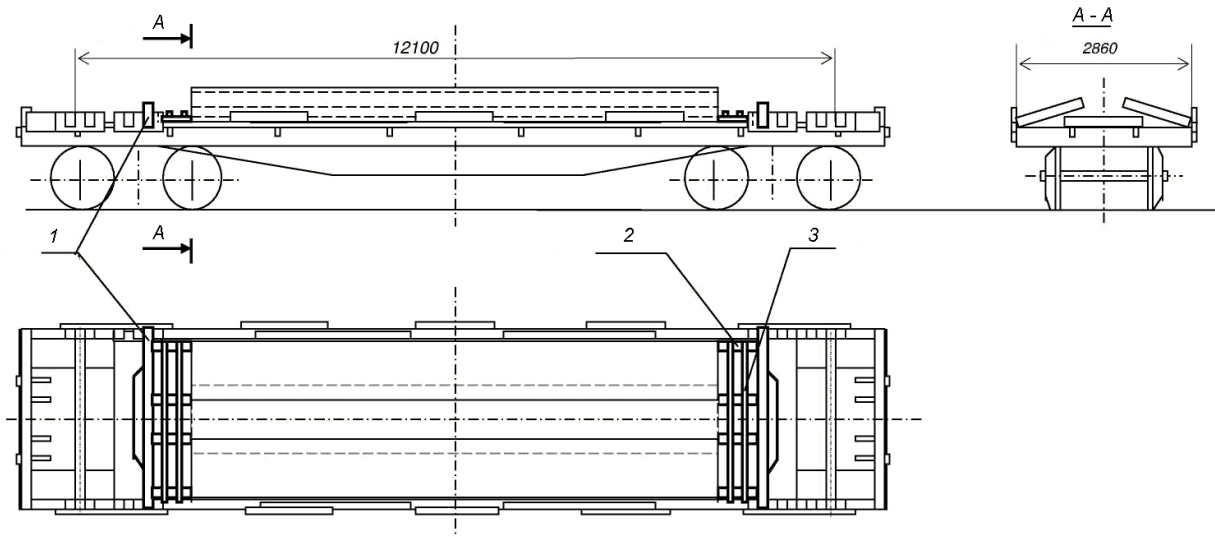
A bugákat a hosszirányú elmozdulással szemben mindkét végen támasztó lécekkel biztosítják.”

3.39. A 7.12.3 pont első bekezdésében az „8100” helyett „6200” írandó, és a végét ki kell egészíteni egy új bekezdéssel és ábrával a következő szövegezéssel:

„A 6200-8000 mm hosszú lemezbugák (146-1. ábra) berakásánál a bugák végei és a keresztgerendák közötti térközt 300 mm-ig legalább 100x50 mm keresztmetszetű gerendákkal töltik ki, amelyeket egymással legalább 20x100 mm keresztmetszetű és helyileg megfelelő hosszúságú lécekkel kötnek össze, amelyeket a lécek vastagságát 50 mm-rel meghaladó szegekkel kapcsolnak össze.

A 300 mm-nél nagyobb térközökbe a - 3 - távtartó gerendákat helyezik el, amelyek keresztmetszete legalább 100x80 mm, és amelyeket egymással legalább 20x100 mm keresztmetszetű és 2800 mm hosszúságú - 3 - lécekkel kötnek össze. Minden lécet a gerendával minden egyesítésnél 80 mm-es szegekkel kettős szegezéssel erősítenek össze.



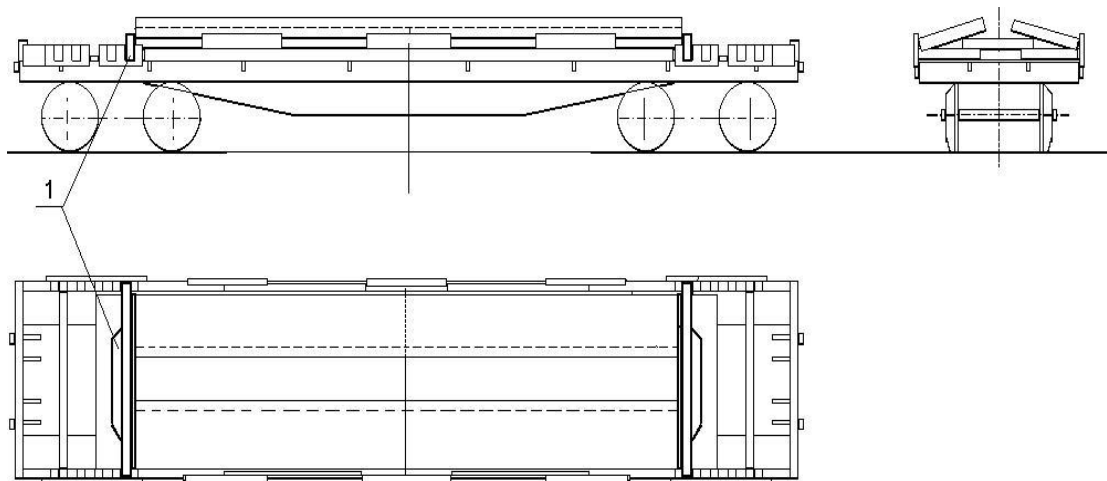


146-1. ábra

1 – támasztó gerenda; 2 – távtartó gerenda; 3 – összekötő lécz

3.40. A 7.12.6 pont után felveendő egy új 7.12.6a pont a következő szövegezéssel:

„7.12.6a. A 950-1300 mm szélességű, 140-150, 200 mm vastagságú, 8100-10000 mm hosszú lemezbugákat a pórekocsira öt darabonként rakják be (152-1-1. ábra). Két helyeznek a padlóra teljesen a pórekocsi oldaltartóihoz, amelyekre a második rétegben egy bugát helyeznek a pórekocsi szimmetria síkjához képest szimmetrikusan. Ezután a két lemezbugát raknak ferdén teljesen a pórekocsi oldaltartóihoz az alatta levő lemezbugákra támaszkodva. A vízszintes elhelyezett bugák nem lehetnek 1000 mm-nél rövidebbek. A második rétegben elhelyezett középső buga hossza nem lehet 6500 mm-nél kisebb. A hosszában berakott bugák mindkét végét az - 1 - támasztó gerendákkal támasztják ki.



152-1. ábra

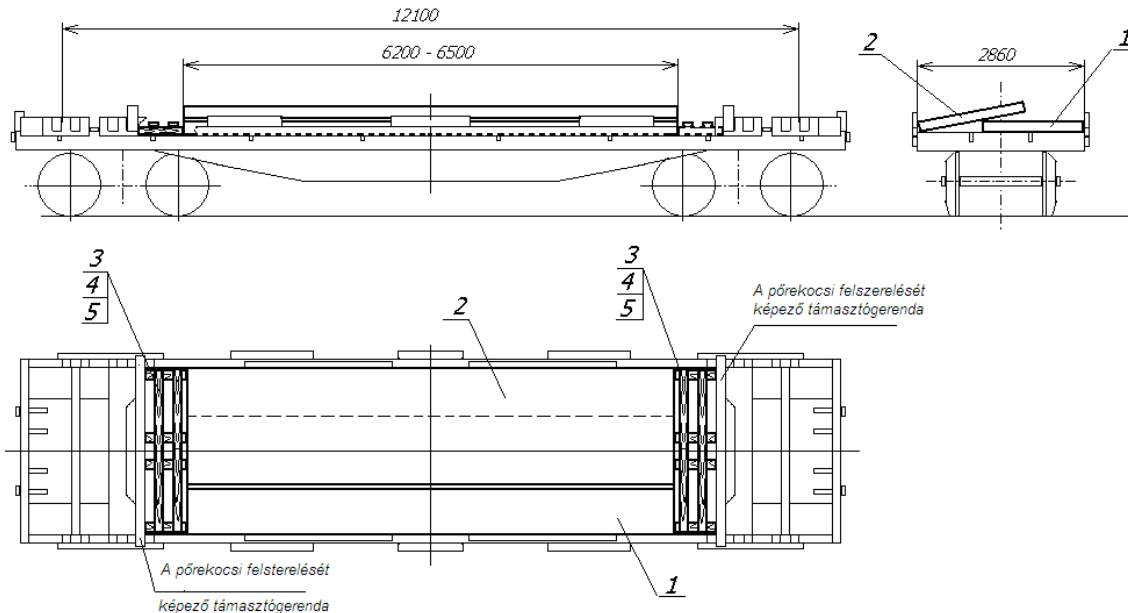
1 – támasztó gerenda”

3.41. A 7.12.8 pont után felveendő egy új 7.12.8a pont a következő szövegezéssel:

„7.12.8a. Az 1440-1850 mm szélességű, 200-250 mm vastagságú, 6200-8100 mm hosszú lemezbugákat két darabonként rakják fel. (154-1. ábra). Az első réteget vízszintesen a pórekocsi egyik oldali oldaltartóihoz támasztva, a másodikat ferdén az ellentétes oldaltartókhoz az első lemezbugára támasztva.

A lemezbugák hosszirányú elmozdulását mindkét végükön támasztó tartókkal akadályozzák.

A bugák végei és a keresztgerendák közötti térköz 300 mm-ig legalább 100x50 mm keresztmetszetű keresztgerendákkal töltik ki, amelyeket egymással lécekkel szegezéssel kötnek össze. A 300 mm-nél nagyobb térközökbe négyesével távtartó gerendákat helyeznek, amelyeket egymással legalább 25x100 mm keresztmetszetű és 2800 mm hosszúságú lécekkel kötnek össze. Minden lécet a gerendával minden egyesítésnél kettős szegezéssel kapcsolnak össze.

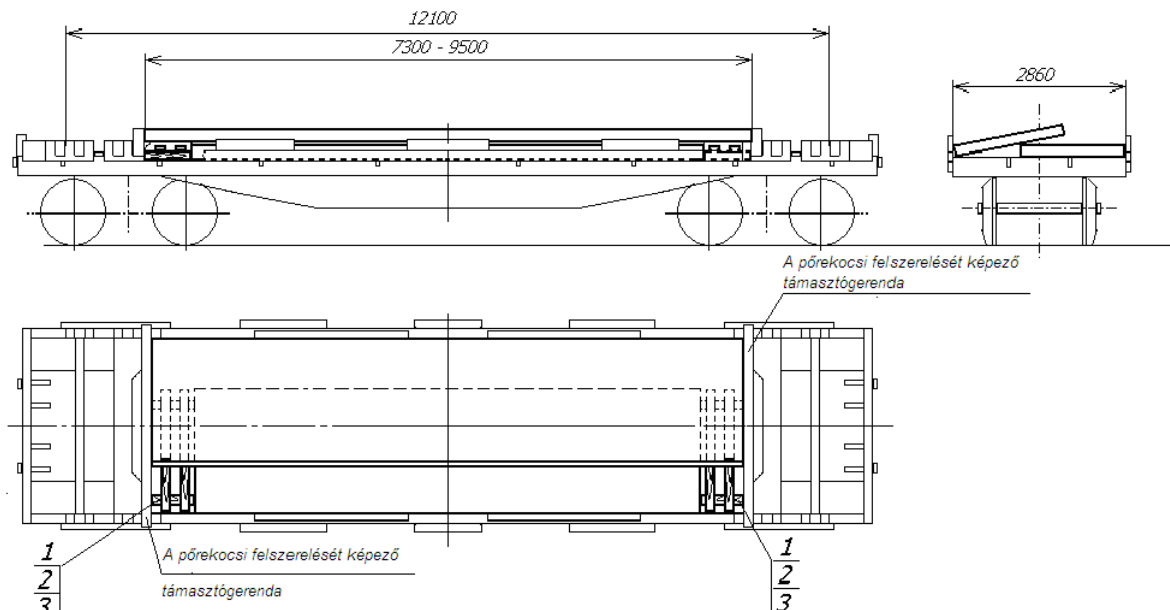


154-1. ábra

1 – vízszintes lemezbuga; 2 – ferdén berakott lemezbuga; 3 – 80x100 mm keresztmetszetű és a helyileg megfelelő hosszúságú támasztó gerenda; 4 – 25x100x2800 mm méretű összekötőléc; 5 – legalább 4 mm átmérőjű és legalább 80 mm hosszú szög”

3.42. A 7.12.8a pont után felveendő egy új 7.12.8b pont és ábra a következő szövegezéssel:

„7.12.8b. Megengedett egy pórekocsira 7300-9500 mm hosszú, különböző szélességű lemezbugák elhelyezése. Ekkor a rövid bugát (154-2. ábra) vízszintesen helyezik el és a hosszirányú elmozdulást az - 1 - távtartó gerenda rögzítésével akadályozzák, amelyeket a lemezbugák végei között távtartó gerendákkal támasztanak ki és egymás között a - 2 - lécekkel egyesítenek, amelyeket gerendákhoz a - 3 - szegekkel erősítik hozzá két szeggel minden egyesítésnél.



154-2. ábra

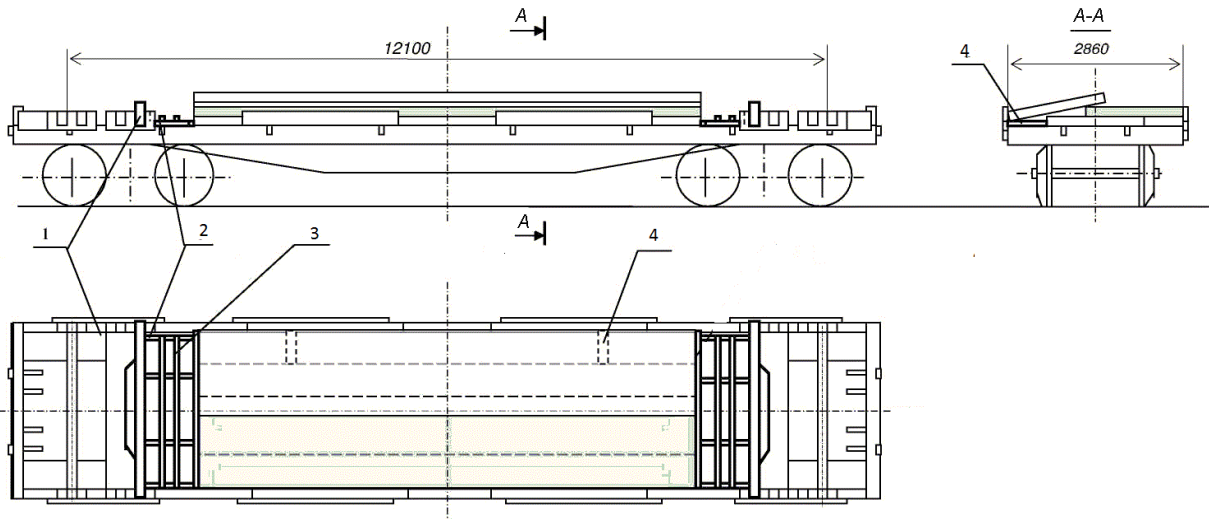
1 – 80x100 mm keresztmetszetű és helyileg megfelelő hosszúságú távtartó gerenda; 2 – 25x100 keresztmetszetű és helyileg megfelelő hosszúságú egyesítő lécs; 3 – legalább 4 mm átmérőjű és legalább 80 mm hosszú szeg”

3.43. A 7.12.9 pont után felveendő egy új 7.12.9a pont és ábra a következő szövegezéssel:

„7.12.9a. Az 1350-1600 mm szélességű, 200-250 mm vastagságú, 7000-8100 mm hosszú lemezbugákat három darabonként rakják fel (155-1. ábra). Az első réteget vízszintesen a pórekocsi hosszirányú és keresztirányú szimmetriasíkjához szimmetrikusan helyezik el. A második lemezbugát vízszintesen a pórekocsi egyik oldali oldaltartóihoz támasztva, a harmadikat ferdén az ellentétes oldaltartókra erősített 50x100x600 mm méretű alátétekre támasztva rakják fel.

A lemezbugák hosszirányú elmozdulását mindkét végükön a - 1 - támasztó tartókkal akadályozzák.

A bugák végei és a keresztgerendák közötti térközt 300 mm-ig legalább 100x50 mm keresztmetszetű keresztgerendákkal töltik ki, amelyeket egymással legalább 25x100 mm keresztmetszetű és helyileg megfelelő hosszúságú összekötő lécekkel a lécs vastagságát legalább 50 mm-rel meghaladó hosszú szegekkel erősítenek össze. A 300 mm-nél nagyobb térközökbe négyesével távtartó gerendákat helyeznek, amelyeket egymással legalább 25x100 mm keresztmetszetű és 2800 mm hosszúságú lécekkel kötnek össze. Minden lécs a gerendával minden egyesítésnél kettős szegezéssel 80 mm hosszú szegekkel kapcsolnak össze.



155-1. ábra

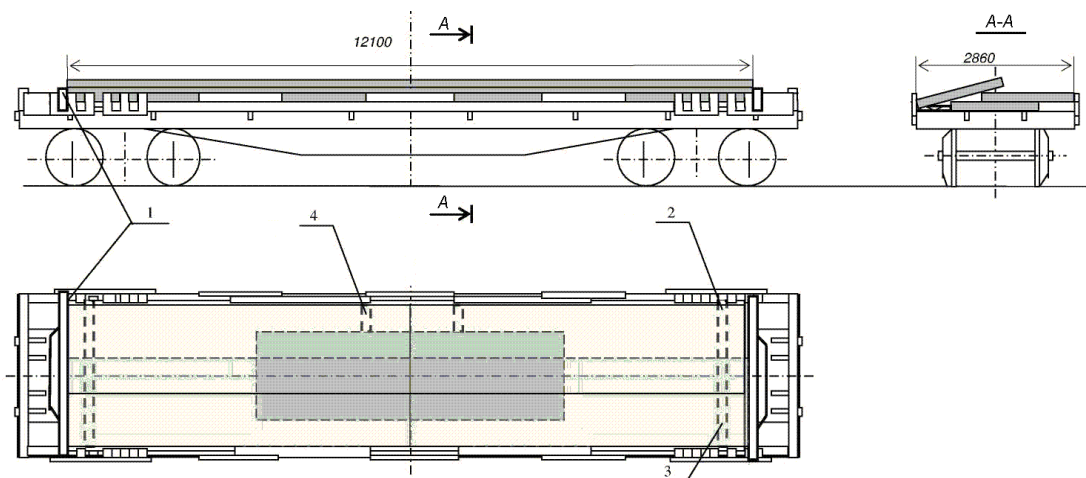
1 – támasztógerenda; 2 – távtartó gerenda; 3 – összekötő lécz; 4 – alátét

A lemezbugák tömege különböző lehet, ekkor a kocsi hosszirányú szimmetria síkjához képest eltolva elhelyezett buga tömege és a ferdén berakott buga tömege egyedi lehet.”

3.44. A 7.12.9a pont után felveendő egy új 7.12.8b pont és ábra a következő szövegezéssel:

„7.12.9b. Az 1500-1600 mm szélességű, 200-250 mm vastagságú, 5000-6000 mm hosszú lemezbugákat öt darabonként rakják a pórekocsira. (155-2. ábra). Az első lemezbugát a kocsi hosszirányú és keresztirányú szimmetria síkjához képest szimmetrikusan helyezik el, azután két bugát vízszintesen egy sorba rakják a pórekocsi oldaltartóihoz az alsó rétegre támasztva és két bugát a homlok rögzítő gerendáktól 400-500 mm-re elhelyezett - 2, 3 és 4 - alátét gerendákhoz rakva.

A következő két lemezbugát a pórekocsi oldaltartóihoz ferdén rakják a másik oldaltartóhoz az alsó rétegre támaszkodva a - 2, 3 és 4 - alátétekhez. A 3 gerendákat az alátétekre (2) helyezik a pórekocsi oldaltartóihoz és az alátétekhez 6 mm átmérőjű és 200 mm hosszú szegekkel erősítik hozzá. A - 3 - gerendák magasságban is elhelyezhetők. Az - 2 - alátétek összegzett magassága meg kell egyezzen a lemezbuga magasságával.



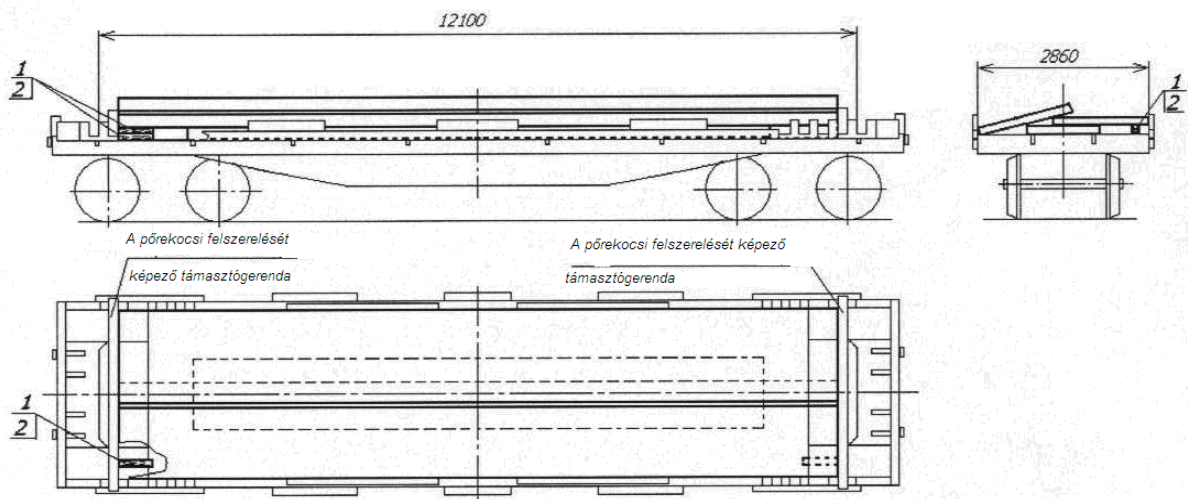
155-2. ábra

1 – távtartó gerenda; 2 – 40x100x2850 mm méretű alátét; 3 – 110 mm széles gerenda helyileg megfelelő magassággal és hosszal; 4 – 40x100x650 mm méretű alátét”

3.45. A 7.12.9b pont után felveendő egy új 7.12.8c pont és ábra a következő szövegezéssel:

„7.12.9c. A 950-től 1850 mm-ig bezárólag szélességű, 7000 mm-től 11990 mm-ig bezárólag hosszúságú, 250 mm-ig bezárólag vastagságú lemezbugákat három darabonként helyezik el (155-3. ábra) a következő sorrendben. A pórekocsi közepére a hosszirányú és keresztirányú szimmetriáshoz képes szimmetrikusan helyezik el a legrövidebb lemezbugát. A pórekocsi oldaltartóival párhuzamosan attól 250-300 mm távolságban két - 1 - gerendát helyeznek el. Ezekre a gerendákra ugyanolyan gerendákat helyeznek és azokat minden alsó gerendához hozzáerősítik a - 2 - szögekkel. A gerendák tetejére szükség esetén kiegyenlítő deszkát helyeznek, amelynek szélessége azonos a gerenda szélességével és vastagságát a második lemezbuga vastagsága határozza meg. A deszkát a négy - 2 - szöggel erősítik mindenütt a gerendákhoz. A második lemezbugát vízszintesen helyezik el szorosan a pórekocsi oldaltartóihoz támaszkodva az első lemezbugának és a - 1 - gerendának. A harmadik bugát ferdén a pórekocsi ellentétes oldaltartóihoz helyezik. A buga szélességét a pórekocsin úgy támasztják alá, hogy a harmadik (ferde) buga vagy mindkét alsó bugára vagy a felső, vízszintesen elhelyezett bugára felfeküdjön. A vízszintesen a pórekocsi közepére helyezik a 950 – 1650 mm széles, 7000 mm feletti hosszúság – 1440 – 1850 mm széles és 78100 mm feletti hosszúság közötti lemezbugákat.

A vízszintesen a pórekocsi oldaltartóihoz helyezett és a másik oldaltartóhoz ferdén elhelyezett lemezbugák hossza és szélessége meg kell egyezzen a méretre megadott határok között. Az alsó buga szélessége nagyobb vagy kisebb lehet mint a oldalsó bugák szélessége. Az alsó buga hossza kisebb vagy egyenlő lehet az oldalsó lemezbugák hossza.



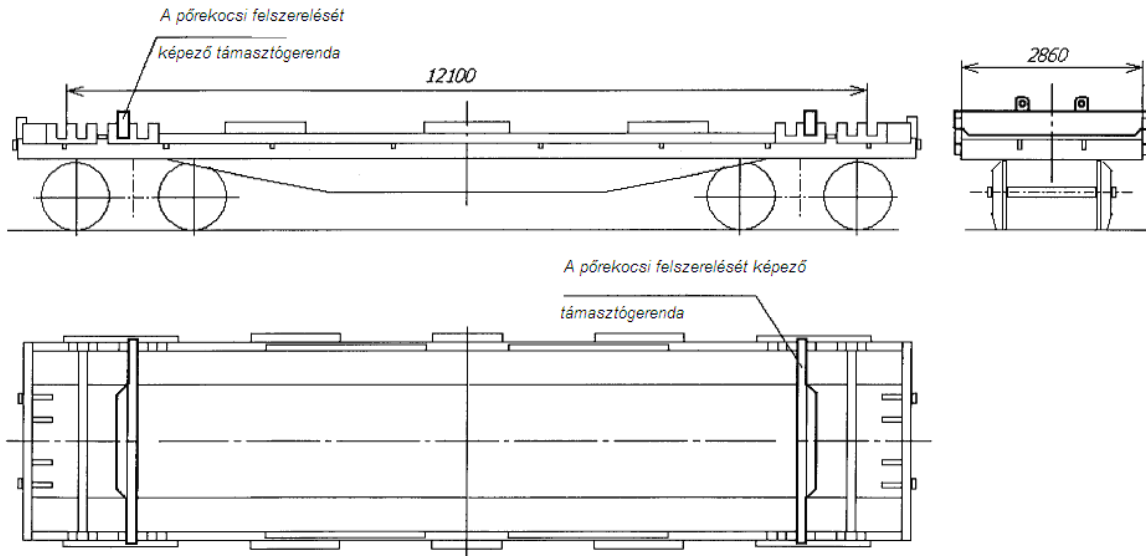
155-3. ábra

1 – 120 mm széles, helyileg megfelelő magas, 400 mm hosszú gerenda; 2 – legalább 6 mm átmérőjű és legalább 150 mm hosszú szeg”

3.46. A 7.12.12 pont a következőre változik:

„7.12.12. A pórekocsikat visszaküldés előtt meg kell vizsgálni az oldaltartók állapotára, a kereteket a pórekocsihoz erősítő hegesztett kötések épségére, az oldaltartók épségére és teljességére (2 tartó a pórekocsin). A tartóknak az oldaltartók nyílásában kell lenniük. A pórekocsira erősített tömeg (beleértve a leszerelt pórekocsi tartókat) 3000 kg.

A pórekocsi visszaküldése üres állapotban a 158-1. ábrának megfelelően történik.



158-1. ábra

3.47. A 9.1 pont második bekezdésében a „hosszanti” helyett „oldal” írandó.

3.48. A 15.5 pont harmadik bekezdése a következőre változik:

„A - 2 - tartógerendákat a nyitott teherkocsi fedélnyílására helyezik a keresztartó mélyedései közé (192. ára, A nézet). Az - 1 - távtartó hossza megegyezik a teherkocsi szekrényhosszával (megengedett a hossz szerinti összetétel). A padlószint kiegyenlítésére megengedett (alapvető és kiegyenlítő) alátétek használata a 15.6 pont előírásainak megfelelően.”

3.49. A 15.5 pont hatodik bekezdés első és második mondatában a „hosszanti” helyett „oldal” írandó.

3.50. A 15.6 pont ötödik mondata első bekezdésében „100x100 mm” helyett „100x200 mm vagy két darab 100 x 100 mm keresztmetszetű gerendával helyettesíthető” írandó.

3.51. A 15.8 pont második bekezdés tizenegyedik mondatának megváltozott szövegezése:

„A szélső tekercek csoportját hosszirányú elmozdulás ellen legalább 100x200 mm keresztmetszetű gerendákkal vagy 1000x100 mm keresztmetszetű és 2800 mm hosszú kettős gerendákkal kell biztosítani.”

A 15.8 pont második bekezdés tizenkettedik mondatában „90x90 mm” helyett „100x200 mm vagy két darab 100 x 100 mm keresztmetszetű gerendával helyettesíthető” írandó.

3.52. A 15.17 pont hatodik bekezdése negyedik mondatában törlendő a „,valamint a tekercs és a támaszték” szövegrész.

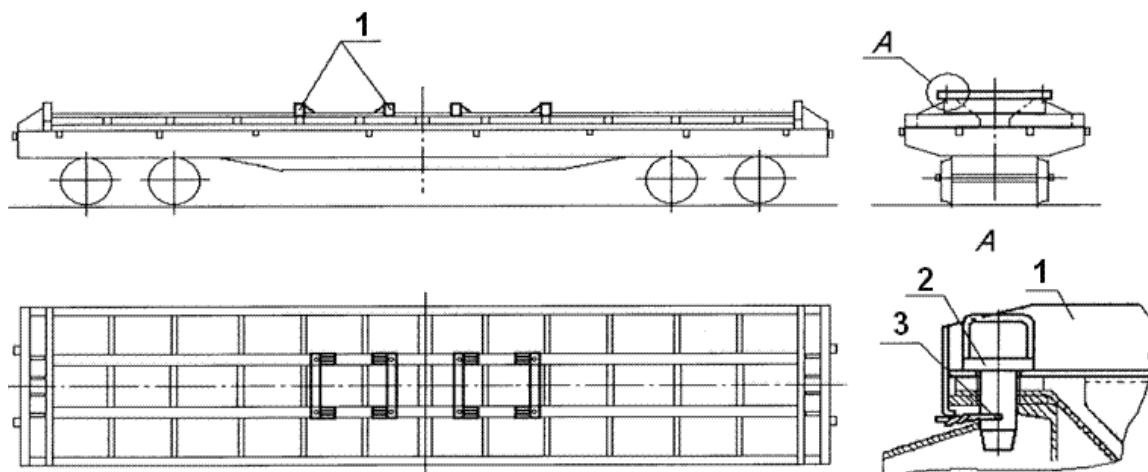
3.53. Az 5.19 pontban a kilencedik bekezdés után felveendő a következő új bekezdés az alábbi szövegezéssel:

„Megengedett a GOSZT 3560-73 „Acél pántszalag” szabvány szerinti legalább 30 mm szélességű és lágyacél esetén 1,5 – 2,0 hőkezelt acél esetén 0,8 - 2,0 mm vastag fém pántszalag segítségével hengerré összefogott acéllemez csomagok berakása.”

3.54. Az 5.19 pont utolsó bekezdése új szövegezést kap:

„A pörekocsi visszaküldése üres állapotban a 230-1. ábrának megfelelően történik. A pörekocsit visszaküldés előtt meg kell vizsgálni pörekocsi tartozékainak állapotára, a kereteket a pörekocsihoz erősítő hegesztett kötések épségére, az oldaltartók épségére. A tekercek hosszanti irányban való rögzítésére szolgáló tartókat a keret felső lapján a tartó és a keret furataiba elhelyezett függőleges csapokkal rögzítik. A tartó-rögzítő csapokat végeiken háromszor összesodort, legalább 4 mm átmérőjű huzallal biztosítják.

A tartógerendák mennyisége a berakandó tekercek elhelyezési variánsának függvényében eltérő lehet. A tartógerendák mennyisége visszaküldéskor meg kell egyezzen az átadott mennyiséggel



230-1. ábra

1 – tartógerenda; 2 – rögzítő; 3 – huzal”

3.55. A 15.20 pontban:

- az első bekezdés megváltozott szövege:

„Az 1000-tól 1600 mm átmérőig bezárólag, 5-től 18 t tömegig bezárólag csomagolt acéllemez tekercsüket nyitott teherkocsin elhelyezve rögzítik a „Novolipecki Kohászati Kombinát Nyrt.” 74985-000 számú rajza szerint legyártott, ismételten felhasználható keretek felhasználásával”;

- a kilencedik bekezdés első mondatának megváltozott szövege:

„A kereteket a nyitott teherkocsiban hosszában két kötegben és magasságban négy-öt rétegben helyezik el szorosan a homlokfalakhoz.”

3.56. Az 15.21 pontban:

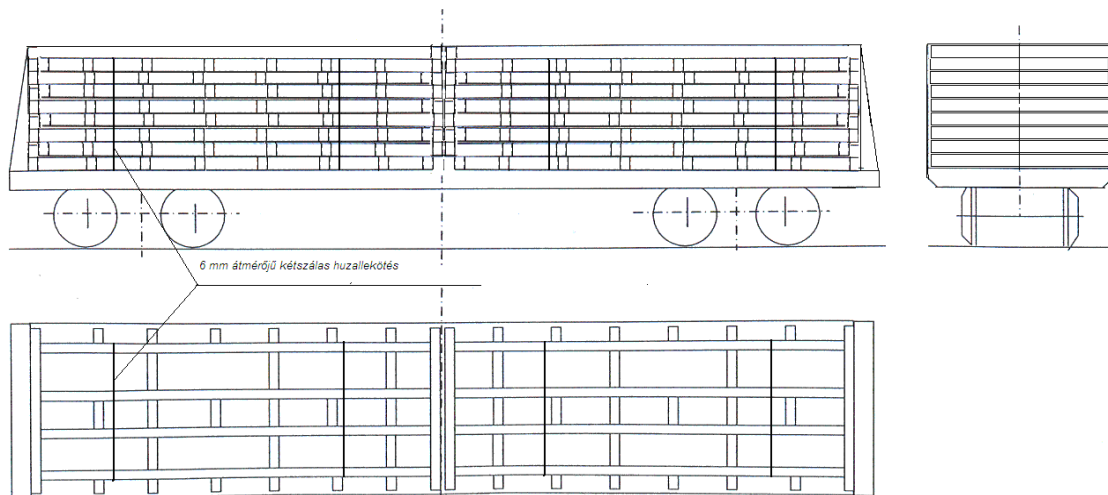
- az első bekezdés megváltozott szövege:

„Az 800-tól 1100 mm átmérőig bezárólag, 900-tól 1600 mm-ig bezárólag tartó lemezszélességig, 3,5-től 10 t tömegig bezárólag acéllemez tekercsüket nyitott teherkocsin elhelyezve rögzítik a „Novolipecki Kohászati Kombinát Nyrt.” 56647-1a számú rajza szerint legyártott, ismételten felhasználható keretek felhasználásával”;

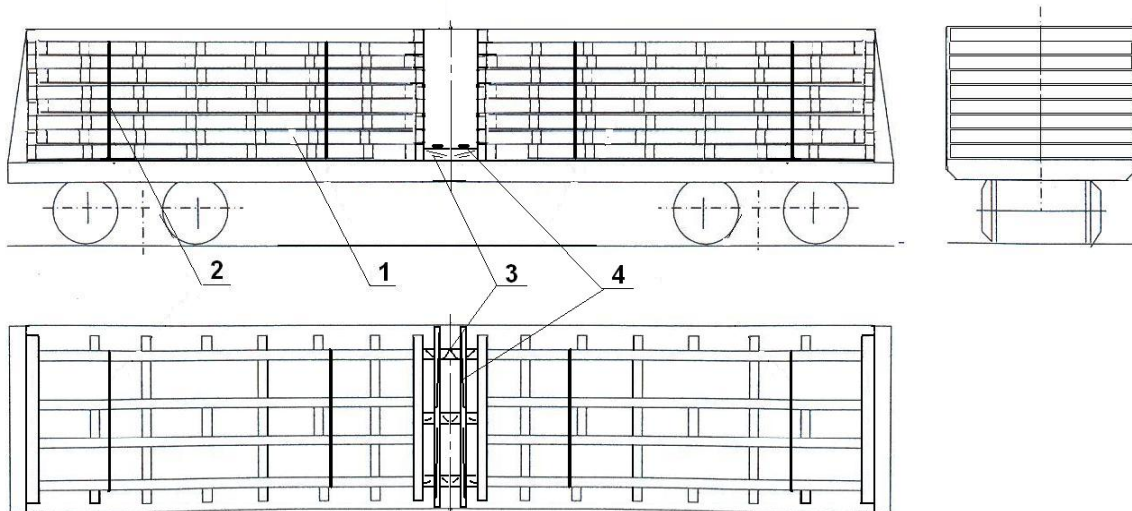
- a kilencedik bekezdés változott szövege:

„A keretek elhelyezése a nyitott teherkocsiban visszaküldéskor a 239-1. ábrán látható vázlatrajz szerint történik. A keretek visszaküldésekor a nyitott teherkocsiban a kocsi hosszirányú és keresztirányú szimmetria síkjához szimmetrikusan helyezik el a kocsi hosszában két halmazban és magasságban 8-9 rétegben kocsiszekrény magasságától függően. A visszaküldött keresztirányú kereteket egymás után a homlokfalakhoz és a kocsi közepére helyezik el. Minden keret halmazt két bilincsel rögzítenek. Az 12700 mm belső hosszúságú kocsiba való berakáskor a kocsi közepén levő halmazok közé (239-2. ábra) távtartó keretet helyeznek el, amely három távtartó gerendából áll, amelyeket egymással kettős összekötő lécekkel kapcsolnak össze. A léceket a gerendákhoz két, legalább 100 mm hosszú szeggel erősítik hozzá minden helyen. A keretek berakási magassága nem haladhatja meg a nyitott teherkocsi falainak magasságát.





239-1. ábra



239-2. ábra

1 – keret; 2 – átkötés kettős szálú 6 mm átmérőjű dróttal; 3 – legalább 100 x 80 mm keresztmetszetű és helyileg megfelelő hosszúságú hosszanti elválasztó gerendák; 4 – legalább 25 x 100 mm keresztmetszetű és 2580 mm hosszú összekötő lécek”

3.57. 15.26 pont:

- a nyolcadik bekezdés után felveendő egy új bekezdés a következő szöveggel:

„Megengedett a GOSZT 3560-73 „Acél pántszalag” szabvány szerinti legalább 30 mm szélességű és lágyacél esetén 1,5 – 2,0, hőkezelt acél esetén 0,8 - 2,0 mm vastag fém pántszalaggal rögzített acéllemez tekercsek berakása.”;

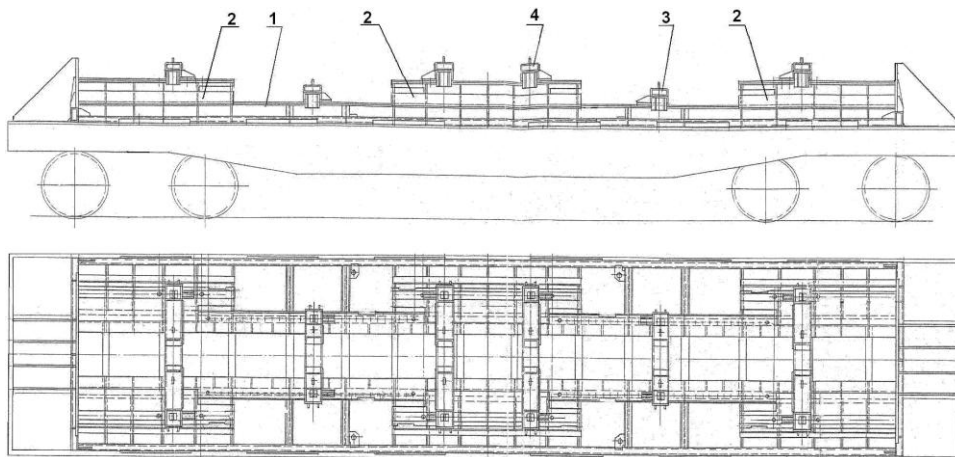
- a 15.26 pont kilencedik és tizedik bekezdésének módosult szövege:

„A pórekocsi visszaküldése üres állapotban a 266-1. ábrának megfelelően történik.

A pórekocsi visszaküldése előtt meg kell vizsgálni pórekocsi tartozékainak állapotát, a kereteket a pórekocsihoz erősítő hegesztett kötések épségét, az oldaltartók épségét. A tartógerendákat rögzítőkkal kell rögzíteni. Az áthelyezhető tartógerendák rögzítőit legalább 4 mm átmérőjű huzallal kell biztosítani, egy fordulattal, a huzal zárt végeit háromszor körbetekerve.

A tartógerendák mennyisége a berakandó tekercsek elhelyezési variánsának függvényében eltérő lehet. A tartógerendák mennyiségének a pórekocsi visszaküldéskor meg kell egyeznie az átadott mennyiséggel.





266-1. ábra

1 – hosszirányú ágy az 1000 – 1600 mm átmérőjű tekercsek (tekercsbugák) elhelyezéséhez; 2 – támasztóágyak az 1600 – 2200 mm átmérőjű tekercsek (tekercsbugák) elhelyezéséhez; 3 – áthelyezhető támasztógerenda (rajzszám: 79246-00.00.00SZB); 4 – áthelyezhető támasztógerenda (rajzszám: 78756-01.00.00SZB)”

3.58. A 15.32 pontot a 282-13. ábra után a következő új bekezdéssel kell kiegészíteni:

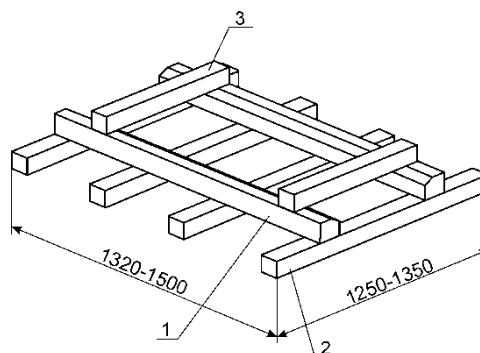
„Minden - 5 - hosszirányú (távtartó) gerendára (282-12., 282-13. ábra) ugyanolyan hosszúságú 100 x 100 mm keresztmetszetű kiegészítő távtartó gerendát helyeznek. A távtartó gerendákat egymással legalább három darab 6 mm átmérőjű, és legalább 150 mm hosszú szeggel erősítik össze.”

3.59. A 15.32 pont után beszúrandó a 15.33-15.37 bekezdés, a következő szövegezéssel:

„15.33. A nyitott vasúti kocsiba a tekercselt fémlemezeket és szalagokat 500-1300 mm szélességgel, legfeljebb 6 t tömeggel, 800-1500 mm külső átmérővel fémes csomagolásban és csomagolás nélkül fa rakodólapokra (alátétekre), az ábrázolt módon rögzítve rakják be és biztosítják.

A tekercsüket a fa alátétekre (rakodólapokra) az ábrázolt módon helyezik el. A fa rakodólap (282-14. ábra) két -1- hosszirányú gerendából és négy -2- keresztirányú gerendából áll, amelyeket egymással minden egyesítésnél 6 mm átmérőjű és 200 mm hosszúságú szegekkel erősítenek össze. A hosszirányú tartógerendák közötti távolság függ a tekercs átmérőjétől.

A tekercsek végeihez mindkét oldalon - 3- támasztó gerendák vannak elhelyezve, amelyeket a hosszirányú tartógerendákhoz 6 mm átmérőjű és 200 mm hosszú szegekkel erősítenek hozzá minden egyesítésnél.

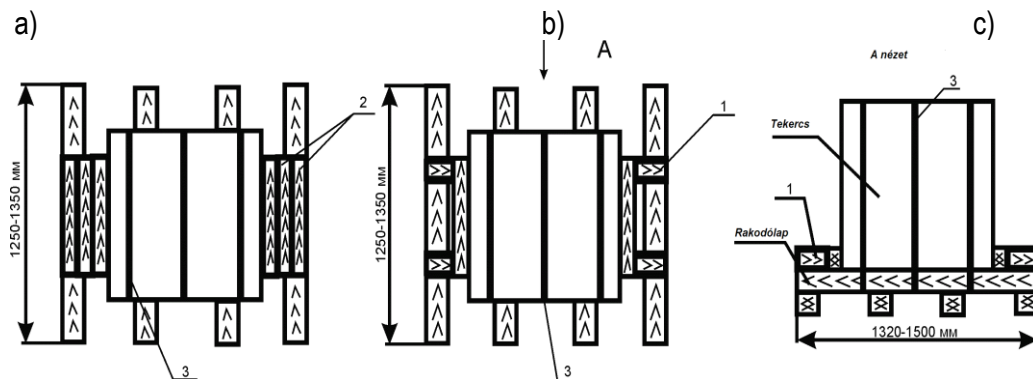


282-14. ábra – Fa rakodólap

1 – 120x120x(1320-1500) mm méretű hosszgerenda; 2 – (80-100)x100x(1250-1350) méretű keresztgerenda; 3 – 100x100 mm keresztmetszetű és a rakodólapra helyezett tekercs átmérőjétől függő hosszúságú támasztógerenda

A fa rakodólapra helyezett tekercset a keresztirányú vagy a keresztirányú és a helyileg megfelelő hosszúságú hosszirányú gerenda tömbhöz rögzítik (282-15. ábra), a gerendákat a legalább 5

mm átmérőjű és legalább 100 mm hosszú szegekkel erősítették össze minden összeerősítésnél. Minden tekercest 1x30 mm méretű acél pántszalag segítségével, legalább három helyen erősítenek a fa rakodólaphoz.



282-15. ábra – A tekerces rögzítése a rakodólapon

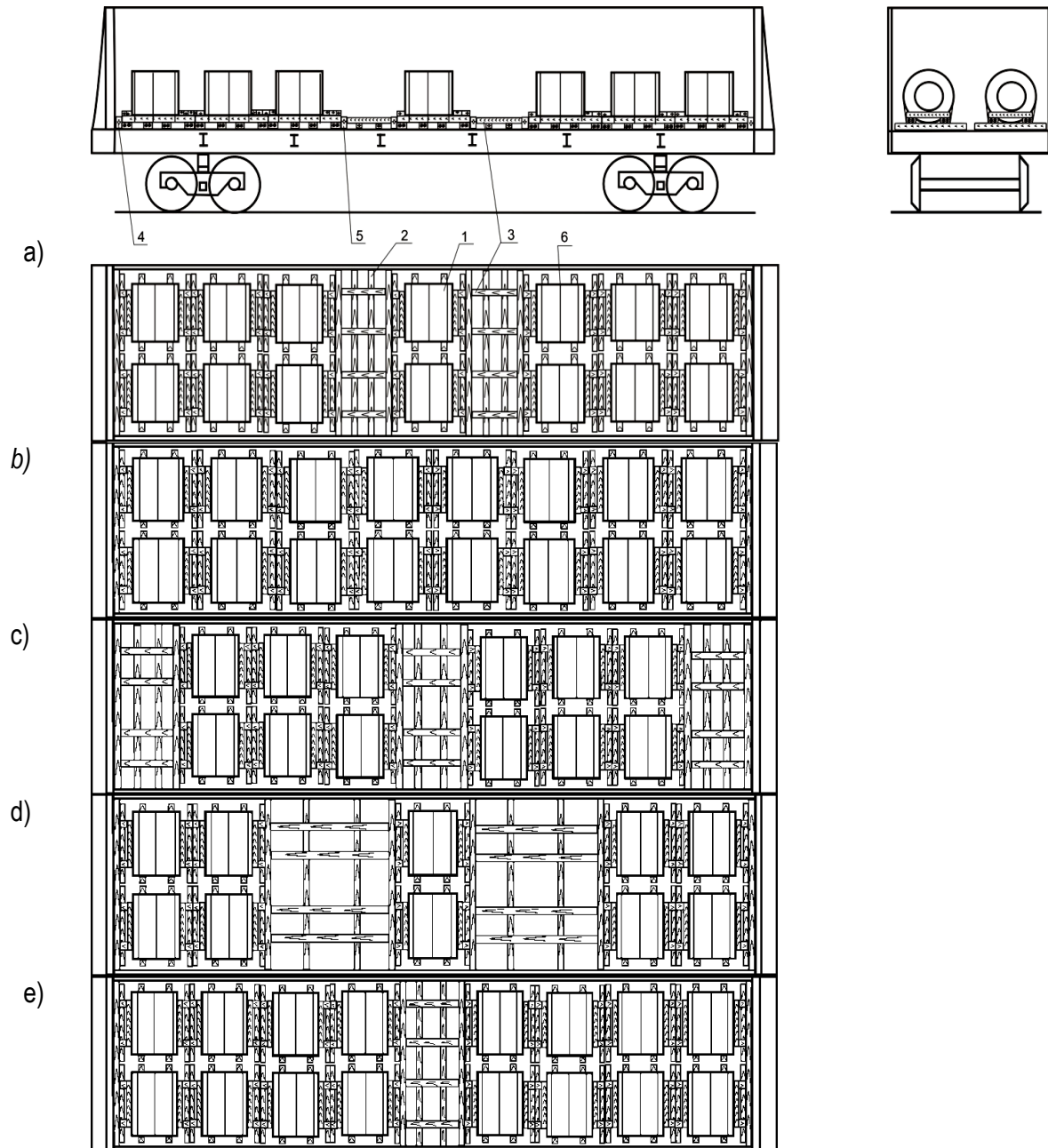
1 – 100x100 mm keresztmetszetű hosszgerenda; 2 – 100x100 mm keresztmetszetű keresztgerenda tömb; 3 – fém pántszalag

A tekerceket a nyitott vasúti kocsiba a kocsi hosszirányú és keresztirányú szimmetriasíkjával szimmetrikusan helyezik el egyes, kettes vagy hármas csoportokban (282-16. ábra).

A két homlokajtós nyitott teherkocsi homlokfalaihoz szorosan helyezik el a - 4 - homlok támasztógerendákat egyenként vagy kettesével, egymással összeerősítve 160-200 mm összmagasságú, 100 mm szélességű és 2800 mm hosszúságú gerendákkal. A - 4 - gerendához szorosan helyezik el a tekerces csoportokat.

A tekerces csoportok és a távtartó keretek közé szorosan azokhoz a - 4 - homlok támasztógerendák méretéhez hasonló méretű - 5 - keresztirányú támasztógerendákat helyeznek, míg közéjük 200 mm magasságú (magasságban megengedett több darabból álló), 100 mm szélességű és a tekerces csoportok közötti helynek megfelelő szélességű - 3 - távtartó gerendából álló, négy távtartó keretet helyeznek. A - 3 - távtartó keret gerendákat a rakodólap - 2 - (282-14. ábra) keresztgerendákkal szemben helyezik el. A keretek távtartó gerendáit egymással 100x100 mm keresztmetszetű és a vasúti kocsi szélességével megegyező hosszúságú kettős - 2 - összekötő gerendákkal kötik össze, amelyeket 6 mm átmérőjű és 200 mm hosszú szegekkel erősítenek össze minden egyesítésnél. A távtartó kereteket az összekötő gerendákkal lefelé helyezik el. A keret távtartó gerendáit a rakodólap keresztgerendáihoz (külső vagy belső oldalainál) szegezik hozzá 50x100 mm keresztmetszetű és legalább 300 mm hosszú támasztógerendákhoz legalább 5 mm átmérőjű és legalább 100 mm hosszú szegekkel minden egyesítésnél.

Ha a tekercesek kettős csoportja között térköz van, amely nem teszi lehetővé távtartó keret elhelyezését, a szabad távolságot támasztó gerendákkal töltik ki, amelyeket a kocsi szélességében helyeznek el, és egymással összekötő lécekkal kötnek össze, amelyeket a gerendákhoz szegezéssel erősítenek hozzá.

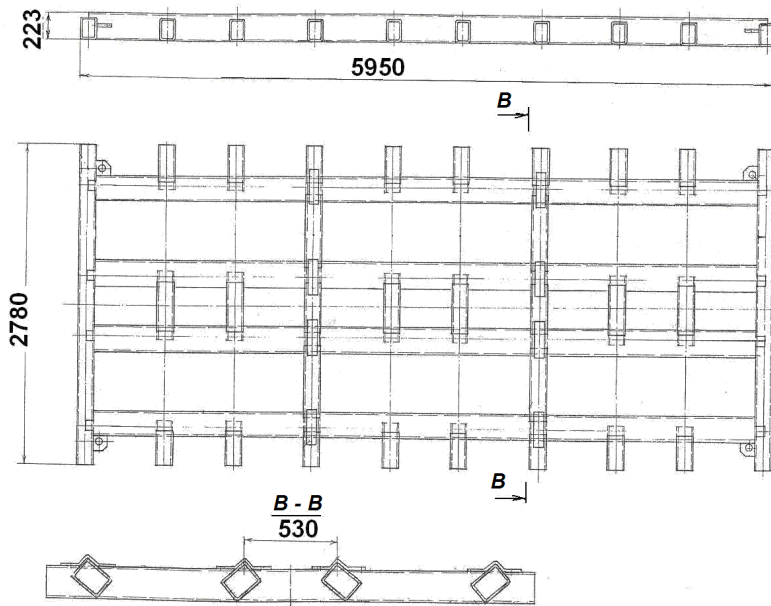


282-16.ábra

1 – tekercs; 2 – összekötő gerenda;  
 3 – távtartó gerenda; 4 – homlokoldali támasztógerenda; 5 – keresztirányú támasztógerenda;  
 6 – fém pántszalag

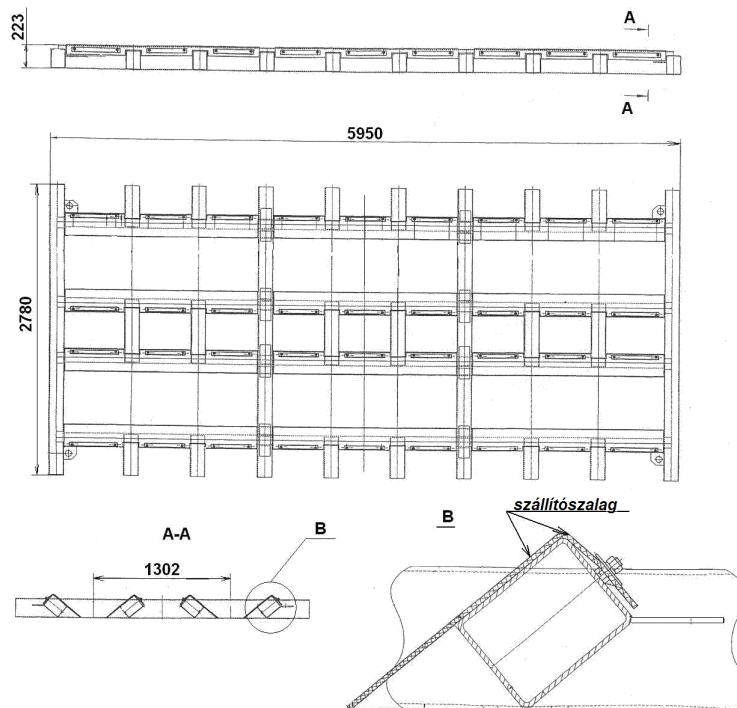
15.34. Az 800-1250 mm átmérőjű, 900-1780 mm szélességű, 3,5-10 t tömegű tekerceket a nyitott teherkocsiba a „Novolipecki Kohászati Kombinát Nyrt.” 83103.00.00.00SZB és 83561.00.00.00SZB számú rajza szerint legyártott, ismételten felhasználható keretek felhasználásával rakják be és biztosítják.

A 83103.00.00.00SZB számú rajz szerinti keret (282-17. ábra) 5950 mm hosszú, 2780 mm széles, 1,1 – 1,2 t tömegű hegesztett fémszerkezetre vonatkozik.



282-17. ábra

A 83561.00.00.00SZB számú rajz szerinti keret (282-18. ábra) 5950 mm hosszú, 2780 mm széles, 1,33 t tömegű hegesztett fémszerkezetre vonatkozik. A tekercsek sérüléstől való megóvása érdekében a keretek talpát szállítószalaggal vonják be.



282-18. ábra

Az acéllemez tekercsokat a nyitott vasúti kocsiba a „Novolipecki Kohászati Kombinát Nyrt.” 83103.00.00.00SZB és 83561.00.00.00SZB számú rajza szerint legyártott, ismételtlen felhasználható keretek felhasználásával rakják be és biztosítják, a következő sorrendben:

A tekercseket elhelyezik a keret mélyedéseiben, a kocsi hosszirányú és keresztirányú szimmetriasíkjaihoz képest szimmetrikusan a hossztartókra támasztva (282-19. ábra). A tekercseket a keret homlok mélyedéseibe a keret kereszttartók bármelyikéhez szorosan helyezik el.

Megengedett a „GOSZT 3560-73 „Acél pántszalag” szabvány szerinti legalább 30 mm szélességű és lágyacél esetén 1,5 – 2,0, hőkezelt acél esetén 0,8 - 2,0 mm vastag 2 pántszalaggal összeerősített, 2-3 tekercsből álló köteg berakása. Ekkor a halomba rakott kötegek összegzett szélessége 900 – 1780 mm.

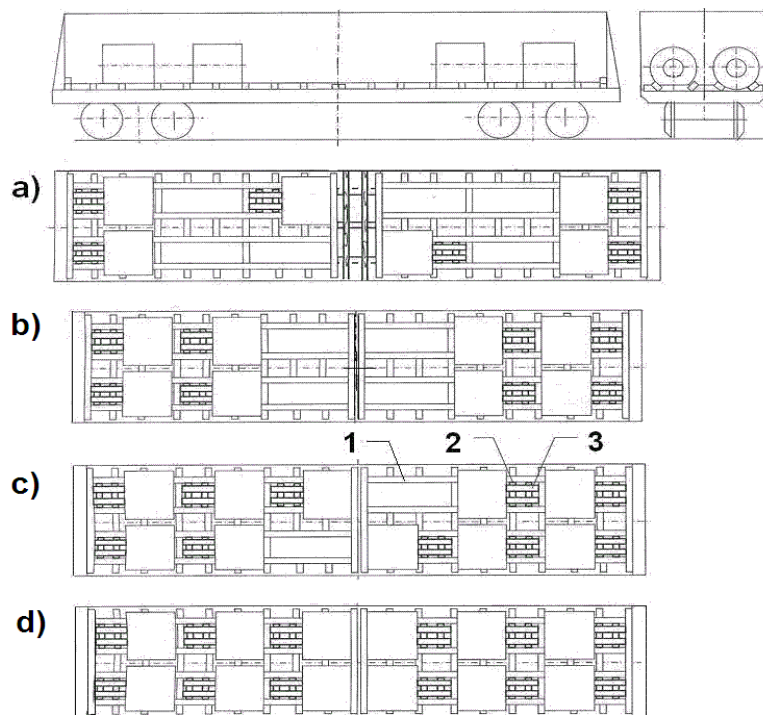
A 900-1100 mm szélességű tekercskötegek átmérője nem lehet 1000 mm-nél nagyobb, nagyobb tekercsköteg szélesség esetén 800 – 1250 mm.

A tekercsek hosszirányú elmozdulásának akadályozása érdekében a mélyedésekben azokat a következőképpen kötözik le. A mélyedésekbe berakott tekercseknél a köztük és a kereszttartók közötti részbe a nyitott vasúti kocsi padlójára két, 100x80 mm keresztmetszetű keresztgerendát helyeznek, ezekre a tekercsek és a keresztgerendák közötti részbe két hosszirányú, ugyanolyan keresztmetszetű távtartó gerendát helyeznek, amelyeket a keresztgerendákkal mindenütt legalább 120 mm hosszú szegekkel erősítenek össze.

A 12700 mm hosszú kocsiszekrényű vasúti kocsikba rakodáskor az áruval rakott keretek közé a kocsi közepén távtartó keretet (282-19a. ábra) helyeznek. A távtartó keret három, legalább 100x80 mm keresztmetszetű és helyileg megfelelő hosszúságú távtartó gerendából áll, amelyeket egymással legalább 25x100 mm keresztmetszetű és 2850 mm széles összekötő lécekkel kötnek össze. A léceket a gerendákkal legalább 80 mm hosszú szegekkel kell összeerősíteni, minden egyesítésnél két szöglet használva.

A tekercsek tömegétől függően a nyitott vasúti kocsiba a következők rakhatók be:

- 6 tekercs – a 282-19a. ábra vázlatrajzának megfelelően;
- 8 tekercs – a 282-19b. ábra vázlatrajzának megfelelően;
- 10 tekercs – a 282-19c. ábra vázlatrajzának megfelelően;
- 12 tekercs – a 282-19d. ábra vázlatrajzának megfelelően.



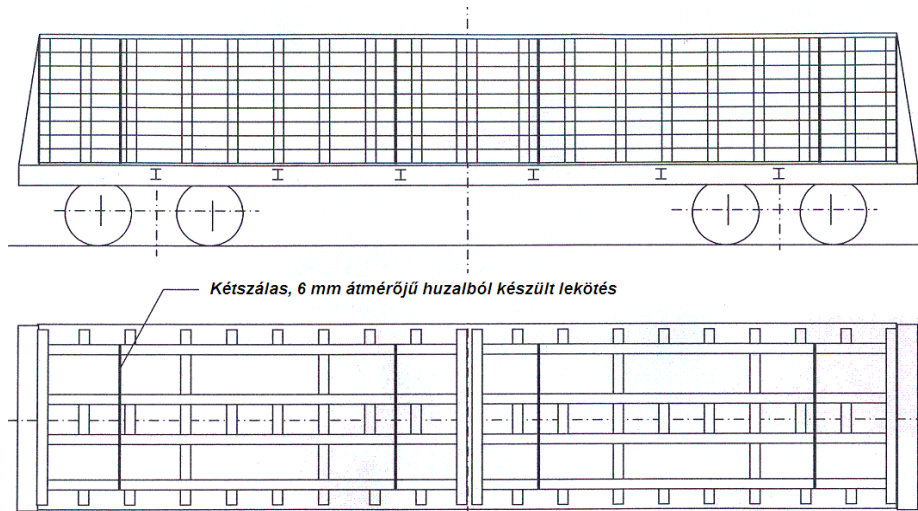
282-19. ábra

1 – keret; 2 – keresztgerenda; 3 – távtartó gerenda

A keretek visszaszállításánál (282-20. ábra) a nyitott vasúti kocsiba a kocsi hosszirányú és keresztirányú szimmetriasíkjához képest szimmetrikusan kell elhelyezni hosszában két halomban és magasságban, 8-9 rétegben a kocsi magasságától függően.

A keretek minden halmát 6 mm átmérőjű kettős szálú huzalból készített szorítóval kell két helyen biztosítani.

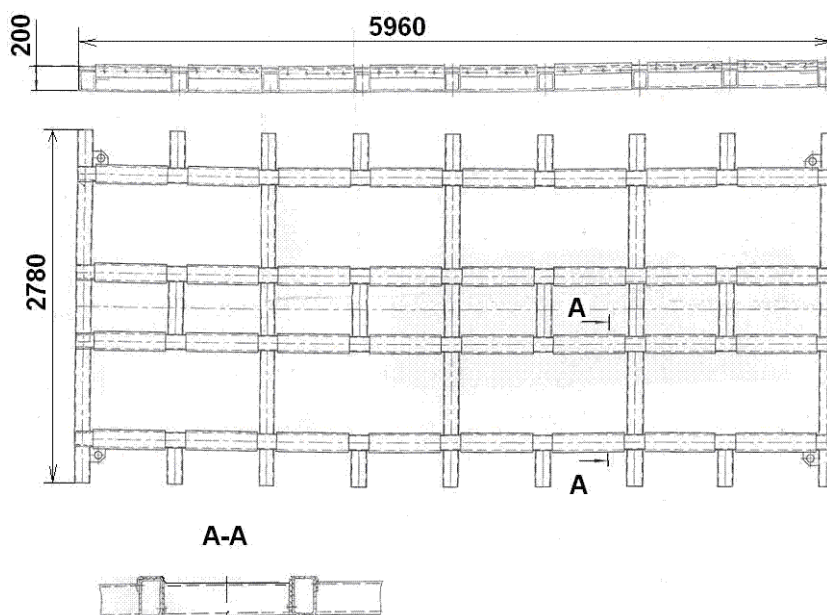
A 12700 mm hosszú vasúti kocsiba való berakáskor a keretek halmai közé a kocsi közepén a 282-19a. ábrához hasonló távtartó keretet helyeznek el.



282-20. ábra

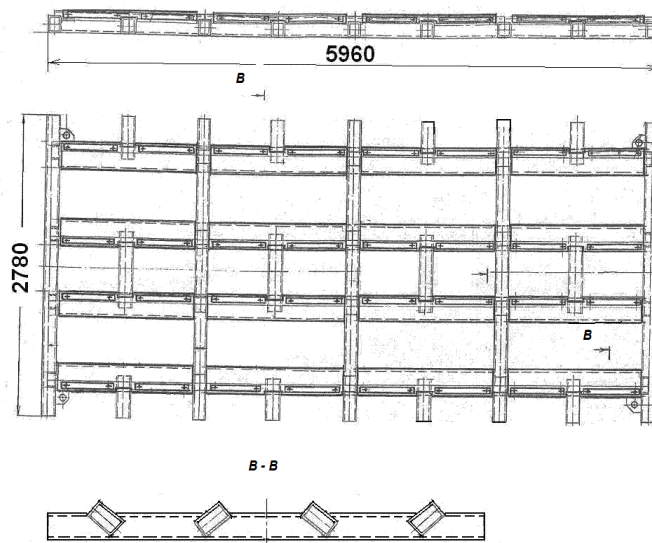
15.35. A 800-1100 mm átmérőjű, 900-1320 mm szélességű, 2-6 t tömegű műanyag bevonatú acéllemez tekercset a nyitott teherkocsiba a „Novolipecki Kohászati Kombinát Nyrt.” 81771.00.00SZB, 81847.00.00.00SZB és 83700.00.00SZB számú rajza szerint legyártott, ismételten felhasználható keretek segítségével rakják be és biztosítják.

A 81771.00.00.00SZB (282-21. ábra), a 81847.00.00.00SZB (282-22. ábra) és a 83700.00.00.00SZB (282-23. ábra) számú rajz szerinti keret 5960 mm hosszú, 2870 mm széles, 1,1 – 1,3 t tömegű hegesztett fémszerkezetre vonatkozik.



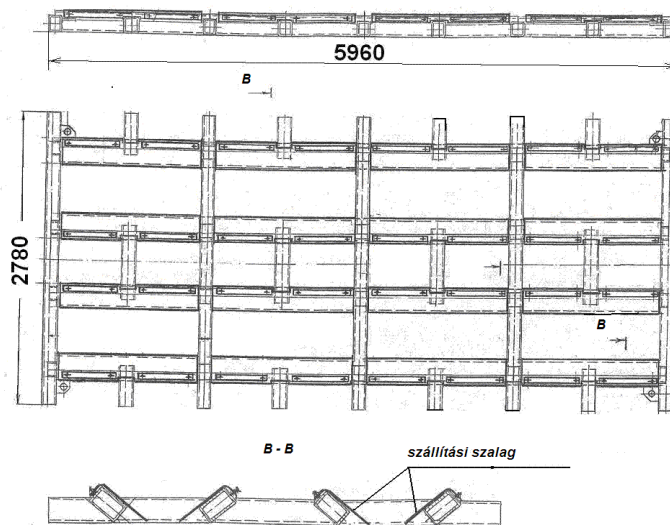


282-21. ábra



282-22. ábra

A tekercek sérüléstől való megóvása érdekében a 83700.00.00.00SZB (282-23. ábra) sz. rajz szerint gyártott keretek talpát szállítoszalaggal vonják be.



282-23. ábra

Az acéllemez tekercek berakása és biztosítása a nyitott teherkocsiba a „Novolipecki Kohászati Kombinát Nyrt.” 81771.00.00.00SZB, 81847.00.00.00SZB és 83700.00.00.00SZB számú rajza szerint legyártott, ismételten felhasználható keretek segítségével rakják be és biztosítják a következő sorrendben:

A tekerceket a keret mélyedéseibe a kocsí hosszirányú és keresztirányú szimmetriasíkjaihoz képest szimmetrikusan helyezik el a keret hossztartókra támasztva (282-24. ábra). A keret homlokvégi mélyedéseiben a keret keresztartók bármelyikéhez közel helyezik a tekerceket.

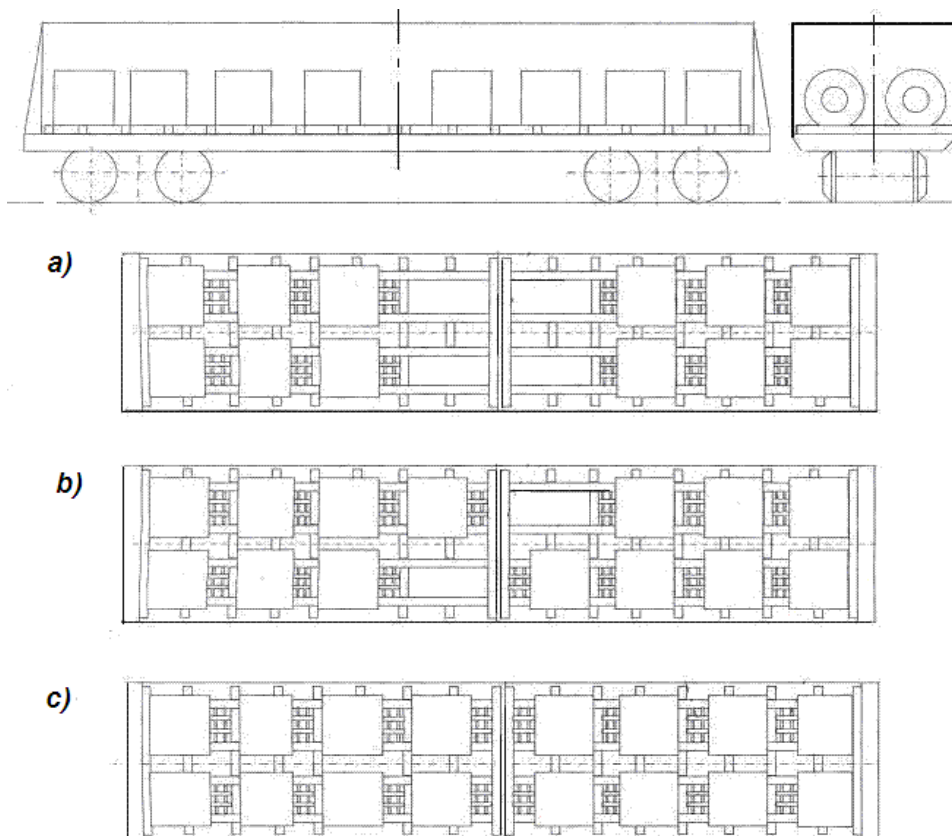
Megengedett a 2-3 darabonként kötegbe rakott és a „GOSZT 3560-73 „Acél pántszalag” szabvány szerinti, legalább 30 mm szélességű és lágyacél esetén 1,5 – 2,0, hőkezelt acél esetén 0,8 - 2,0 mm vastag 2 pántszalagokkal egyesített tekerckötegek berakása is. Ekkor a kötegek összegzett szélessége 900-1300 mm.

A 900-1100 mm szélességű tekercskötegek átmérője nem lehet 1000 mm-nél nagyobb, nagyobb tekercsköteg szélesség esetén 800 – 1100 mm.

A tekercsok hosszirányú elmozdulásának akadályozása érdekében a mélyedésekben azokat a következőképpen kötözik le. A mélyedésekbe berakott tekercsknél a köztük és a kereszttartók közötti részbe a nyitott vasúti kocsi padlójára két, 100x80 mm keresztmetszetű keresztgerendát helyeznek, ezekre a tekercsok és a keresztgerendák közötti részbe két hosszirányú, ugyanolyan keresztmetszetű távtartó gerendát helyeznek, amelyeket a keresztgerendákkal mindenütt legalább 120 mm hosszú szegekkel erősítenek össze.

A tekercsok tömegétől függően a nyitott vasúti kocsiba a következők rakhatók be:

- 12 tekercs – a 282-24 a. ábra vázlatrajzának megfelelően;
- 14 tekercs – a 282-24 b. ábra vázlatrajzának megfelelően;
- 16 tekercs – a 282-24 c. ábra vázlatrajzának megfelelően.



282-24. ábra

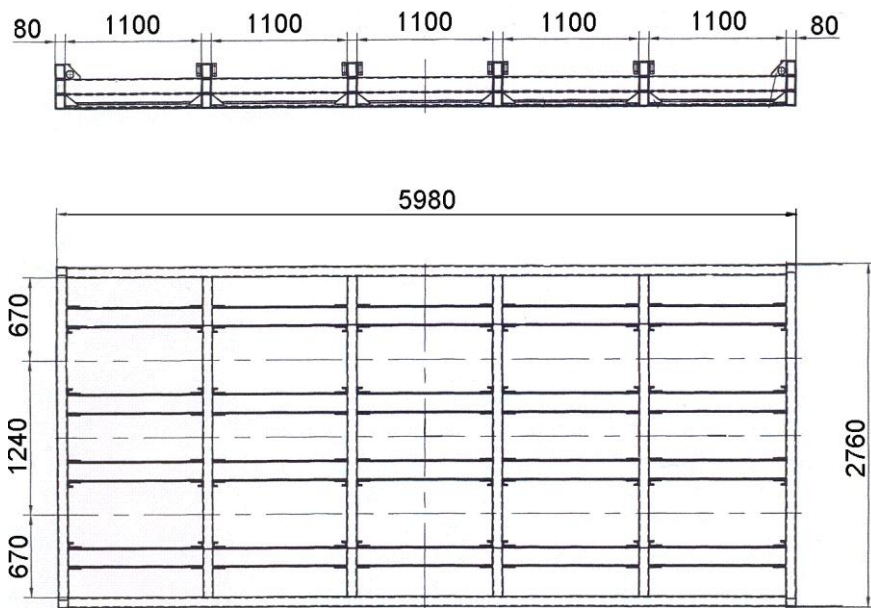
A keretek visszaszállításánál (282-20. ábra) a nyitott vasúti kocsiba a kocsi hosszirányú és keresztirányú szimmetriasíkjához képest szimmetrikusan kell elhelyezni hosszában két halomban és magasságban, a kocsi magasságától függően 8-9 rétegben.

A keretek minden csoportját 6 mm átmérőjű kettős szálú huzalból készített szorítóval kell két helyen biztosítani.

15.36. A 800 - 1100 mm külső átmérőjű, legfeljebb 1100 mm lemezszélességig, 0,5 t tömegig csomagolt lemez tekercsket a nyitott teherkocsiba a „Novolipecki Kohászati Kombinát Nyrt.” 82600.00.00.00 számú rajza szerint legyártott, ismételten felhasználható keretek segítségével rakják be és biztosítják.

A keret (282-25. ábra) tekercsok elhelyezésére szolgáló mélyedéseket tartalmazó hegesztett szerkezetre vonatkozik. A keret tömege 1,28 t.





282-25. ábra

A kereteket teljesen a nyitott vasúti kocsik homloktámaszaihoz (oldalaihoz) teszik. Ha a rés a keretek között nagyobb, mint 250 mm, a résbe a 80 x 100 mm keresztmetszetű és a kocsi szélességével megegyező hosszúságú gerenda alátétekre távtartó kereteket helyeznek.

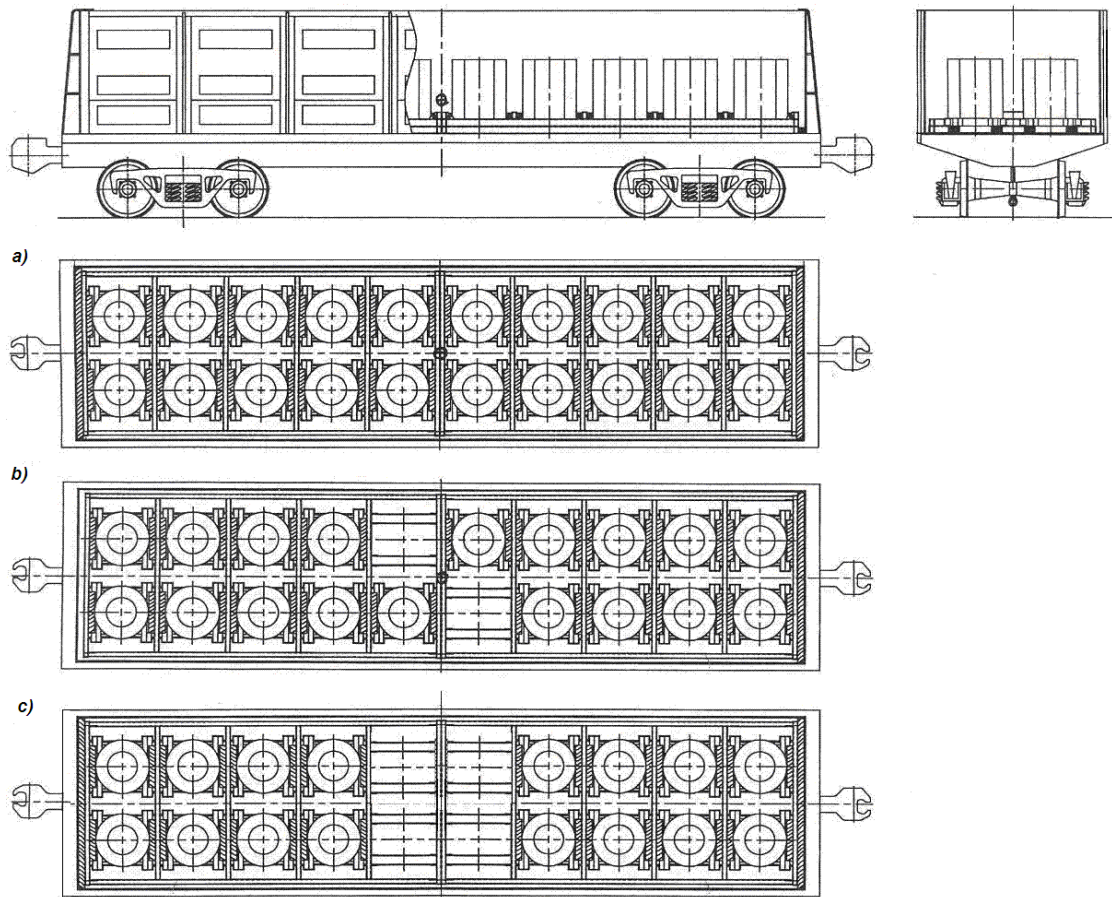
A távtartó kereteket három, legalább 100x80 mm keresztmetszetű és helyileg megfelelő hosszúságú távtartó gerendából készítik, amelyeket egymással legalább 25x100 mm keresztmetszetű és 2580 mm hosszú kettős lécekkel kötnek össze. A léceket 120 mm hosszú szegekkel szögezik a gerendákhoz, minden egyesítésnél két szöggel.

A rakodólapon levő tekercsek keresztirányú elmozdulásának megakadályozása érdekében csatorna formájú, felfelé irányuló, állványszerű hosszirányú alsó tartókat, valamint keret oldalirányú hosszirányú tartókat alkalmaznak.

A tekercseket a keret mélyedéseiben függőleges helyzetben az alsó kereszttartóra támaszkodva helyezik el a kocsi szimmetriasíkjához képest szimmetrikusan.

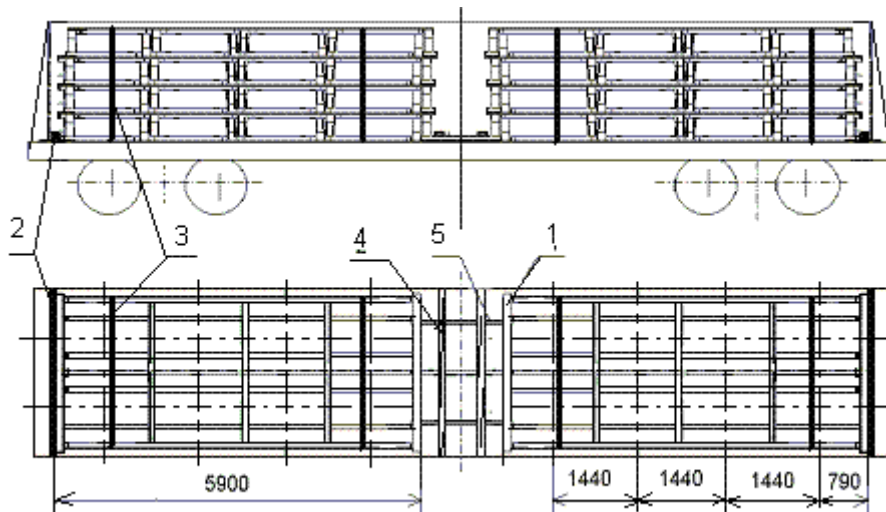
A rakodólaphoz helyezett tekercsek hosszirányú elmozdulásának megakadályozása érdekében keresztirányú gerendákkal rögzítik, amelyeket a rakodólaphoz erősítenek. Ha a tekercsek és a keresztirányú tartók között rés van, azt gerendákkal töltik ki, amelyeket a szabad térbe a keresztirányú tartók magasságáig helyeznek el.

A tekercsek tömegétől és a nyitott vasúti kocsi teherbíró képességétől függően a tekercseket 20 (282-26a. ábra), 18 (282-26b. ábra) és 16 (282-26c. ábra) darabonként rakják a vasúti kocsiba.



282-26. ábra

A fémkeretek elhelyezése és biztosítása visszaszállításkor a 282-27. ábrán látható vázlatnak megfelelően történik. A keretek berakásának magassága nem haladhatja meg a nyitott teherkocsi falának magasságát.



282-27. ábra

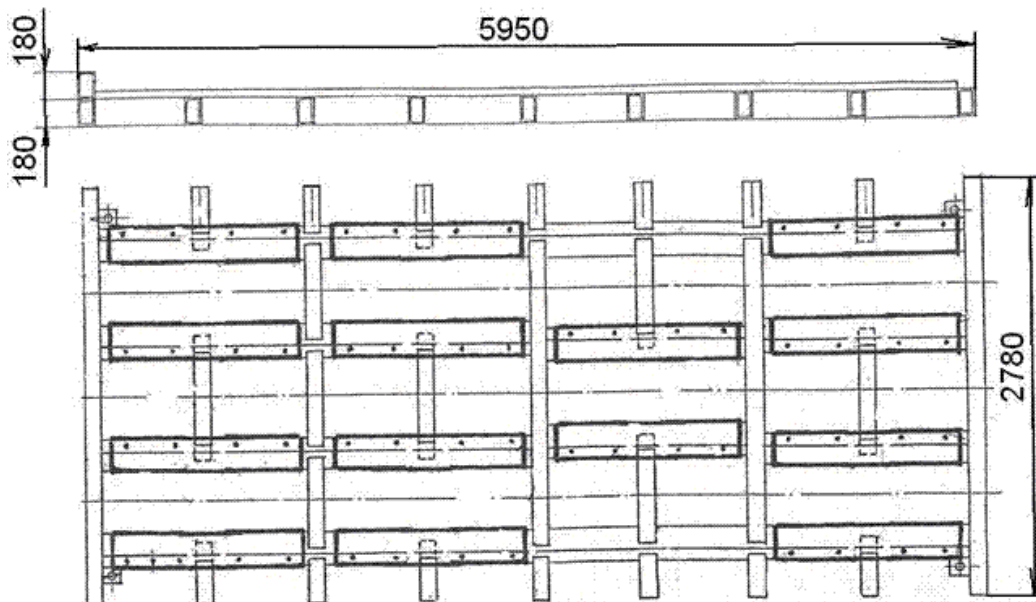
1 – keret; 2 – támasztó gerenda; 3 – átkötés; 4 – összekötő lécz;  
5 – távtartó gerenda

A kereteket két halomban helyezik el. A kereteket egymással minden halomban kettős szálú, legalább 6 mm vastag két -3- dróttal kötik össze. Ha a halmok közötti rés nagyobb, mint 250 mm, közéjük a résbe távtartó kereteket tesznek, melyeket három, legalább 100x80 mm keresztmetszetű és helyileg megfelelő hosszúságú -5- távtartó gerendából készítene, melyeket egymással legalább 25x100 mm keresztmetszetű és 2580 mm hosszú két - 4 - összekötő léccel kötnek össze. A léceket legalább 80 mm hosszú szegekkel szegezik a gerendákhoz, minden egyesítésnél két szeggel. A nyitott teherkocsi homlokajtóknál legalább 60x100 mm keresztmetszetű és 2850 mm hosszú - 2 - gerendákat tesznek a küszöbre.

15.37. A 800 - 1300 mm külső átmérőjű, 750 - 1300 mm sáv szélességű, legfeljebb 12 t tömegű csomagolt lemez tekercseket a nyitott teherkocsiba a „Novolipeczi Kohászati Kombinát Nyrt.” 15-3130A és 15-3371 számú rajza szerint legyártott, ismételten felhasználható keretek segítségével rakják be és biztosítják.

A 15-3371 sz. rajz szerint elkészített keretek abban különböznek a 15-3130A sz. rajz szerint elkészített keretektől, hogy a süllyesztések támasztófelületein gumi burkolat van.

Minden keret mélyedésekkel kialakított hegesztett szerkezet (282-28. ábra), amelyen a tekercsek elhelyezéséhez süllyesztések vannak. A keretek tömege 1,5 t.



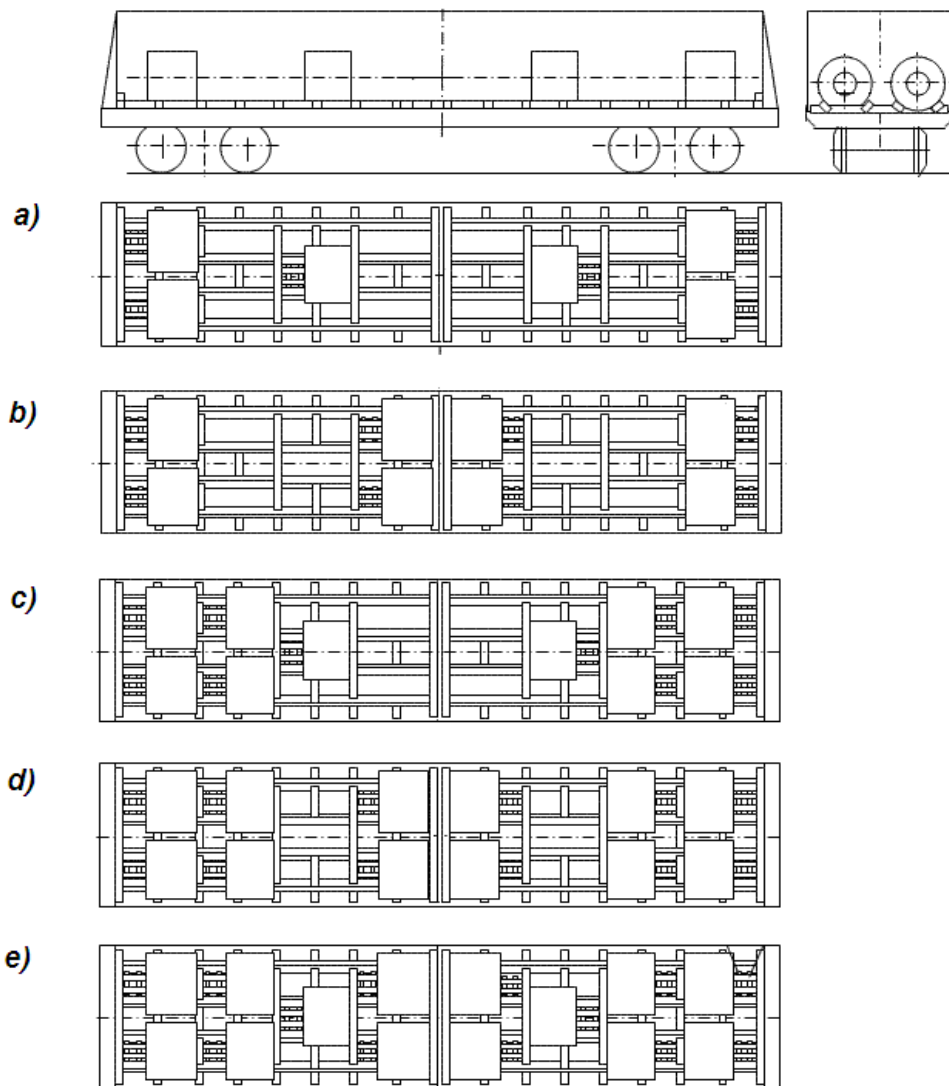
282-28. ábra

A nyitott teherkocsiba homlokgerendákat helyeznek, szorosan a homlokajtókhoz (falakhoz). A nyitott teherkocsiba 12068 mm-nél nagyobb szekrényhosszúság esetén a keretek közötti résbe a kocsi hosszától függően egy vagy több, 80x100x2850 mm méretű, keresztirányú távtartó gerendát helyeznek. Ha a halmok közötti rés nagyobb, mint 250 mm, a résbe az alátétre távtartó kereteket tesznek, amelyeket legalább 80x100 mm keresztmetszetű és a kocsi szélességének megfelelő hosszúságú távtartó gerendából készítene.

A távtartó kereteket három, legalább 100x80 mm keresztmetszetű és helyileg megfelelő hosszúságú távtartó gerendából készítik, amelyeket egymással legalább 25x100 mm keresztmetszetű és 2850 mm hosszú kettős lécek segítségével kötnek össze. A léceket legalább 120 mm hosszú szegekkel szegezik a gerendákhoz, minden egyesítésnél két szeggel.

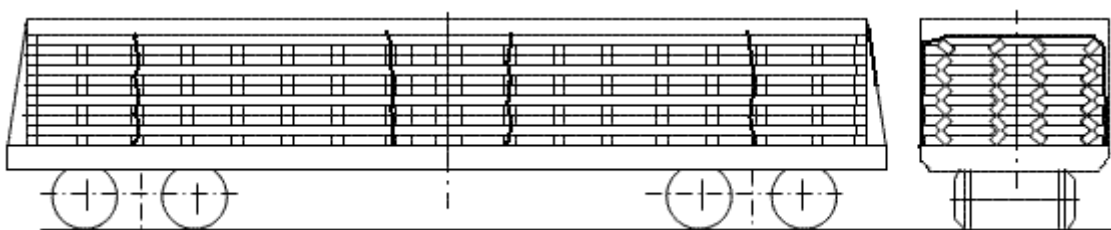
A tekercseket a keret mélyedéseibe helyezik el a keret hossztartóira támasztva, a nyitott teherkocsi hosszirányú és keresztirányú szimmetriásíkjaihoz képes szimmetrikusan.

A tekercsek tömegétől és a nyitott vasúti kocsi teherbíró képességétől függően a tekercseket 6 (289-29a. ábra), 8 (289-29b. ábra), 10 (289-29c. ábra), 12 (289-29d. ábra) és 14 (289-29e. ábra) darabonként rakják a vasúti kocsiba.



282-29. ábra

A keretek elhelyezése visszaszállításkor a nyitott teherkocsi hosszában két csoportban, (282-30. ábra) 14 darabonként történik a következő módon. A nyitott teherkocsi padlójára szorosan két keret helyeznek el homloktartóikkal szorosan a nyitott teherkocsi küszöbnek (falnak).



282-28. ábra

A nyitott teherkocsikba 12068 mm-nél nagyobb szekrényhosszúság esetén a keretek közötti résbe keresztgerendákat, vagy a tekerccsekkel rakott keretek rögzítéséhez használhoz hasonló távtartó kereteket helyeznek. Az elhelyezett keretekre rakják rá a többi keretet a homloktartókkal a nyitott teherkocsik közepe felé fordítva. Ugyanakkor a kereteket a támasztó süllyesztésekkel lefelé fordítva kell elhelyezni. Ily módon kettős réteg alakul ki. A kettős keret rétegre alátétek nélkül ismét két kettős réteget helyeznek. Felül két keretet helyeznek el a homloktartókkal a nyitott teherkocsik küszöbök (falak) felé fordítva. A kereteket minden halomban legalább 6 mm átmérőjű, kettős szálú huzalból készített átkötésekkel biztosítják egymáshoz.”

3.60. A 16.1 pont hatodik bekezdését a következő mondattal kell kiegészíteni:

„A be és kirakodás elvégzéséhez a csöveket legalább 6 mm átmérőjű, azok tömegének megfelelő szálú drótból készített speciális hámmal kell ellátni.”

3.61. A 16.1 pont utolsó bekezdését a következő mondattal kell kiegészíteni:

„Az azonos átmérőjű és falvastagságú csöveket egy rétegbe rakják.”

3.62. A 16.2 pont utolsó bekezdésének első mondatában a „cső” törlendő.

3.63. A 16.2 pont második bekezdése első mondatába az „azonos átmérőjű” után beszúrandó „és falvastagságú”.

3.64. A 16.2 pont utolsó bekezdését ki kell egészíteni a következő szöveggel:

„Az azonos átmérőjű és azonos falvastagságú csőkötegeket egy rétegben helyezik el. A kötegek magassága a rétegen belül megegyező kell legyen.”

#### **4. Az 5. fejezetben:**

4.1. A 2.8.5 pontban az utolsó mondatot törölni kell.

4.2. Az 1.15 pont második bekezdése után felveendő egy új bekezdés a következő szövegezéssel:

„Ha az áru berakását a vasút végzi, vázlatrajz készíthető és jóváhagyható.”

4.3. Felveendő a következő új, 1.16 pont:

„1.16. Nem kell vázlatrajzot készíteni:

1.16.1. Ládák nyitott teherkocsiba való elhelyezése esetén a jelen szabályzat 2.8.5 pontja szerint.

1.16.2. Egy vagy több láda elhelyezése esetén a teherkocsiba egy sorban, ha:

- a ládák azonos méretűek és tömegűek;
- a ládákat a kocsi hosszirányú és keresztirányú szimmetriasíkjára szimmetrikusan helyezik el;

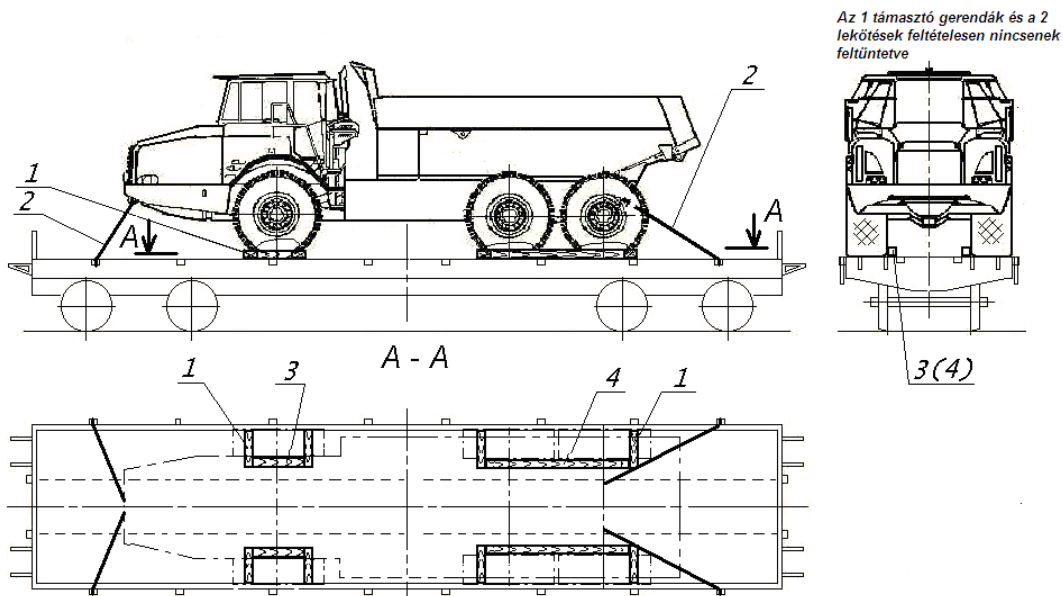
- A kocsi padlóján levő rakomány súlypontjának magassága nem haladja meg az 1,7 m-t, ha az áru össztömege nem haladja meg a 40 t-t és 1,5 m - ha az áru össztömege meghaladja a 40 t-t.

- A teherkocsi áruval fedett területe nem haladja meg az 50 m<sup>2</sup>-t.”

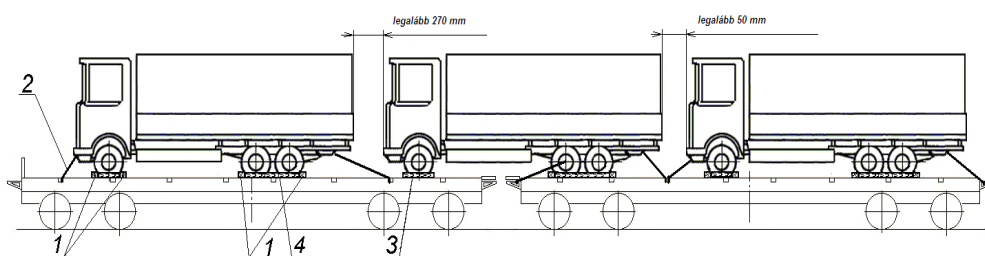
#### **5. A 7. fejezetben:**

5.1. Az 1.1 pont első bekezdésének harmadik francia bekezdésében a „hosszanti” helyett „oldal” írandó.

5.2. A 3. ábrát a következőre kell kicserélni:



5.3. A 13. ábrát új ábrára kell cserélni:



5.4. A 8. pontban felveendő egy új második bekezdés a következő szövegezéssel:

„A járművek forgatható részeit és emelőszerveit lekötésének megfeszítését úgy kell végezni, hogy a pórekocsi vízszintes és keresztirányú szimmetriasíkjaira vetített lekötés kilógása közötti szögek ( $\beta_n$ ) a lehető legkisebbek legyenek.”

## 6. A 9. fejezetben:

6.1. A 3.3 pontban felveendő egy új, harmadik bekezdés a következő szövegezéssel:

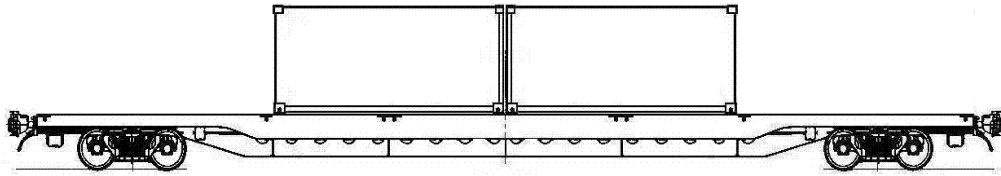
„A konténer ajtóknak az ábrán látható elhelyezése kötelező.”

6.2. A 3.9.4 pont megváltozott szövegezése:

„Két 20 láb hosszúságú teherkonténert helyeznek a pórekocsira a 22-4. és a 22-4a. ábrán látható módon. A 22-4. ábrán látható vázlat szerinti elhelyezésnél a konténerok tömege közötti különbség nem haladhatja meg a 4 tonnát. A 22-4a. ábra vázlatrajza szerinti elhelyezésnél a pórekocsira rakott konténerok bruttó tömege nem haladhatja meg a 34 tonnát, a konténerok bruttó tömege közötti különbség pedig a 11 tonnát.”

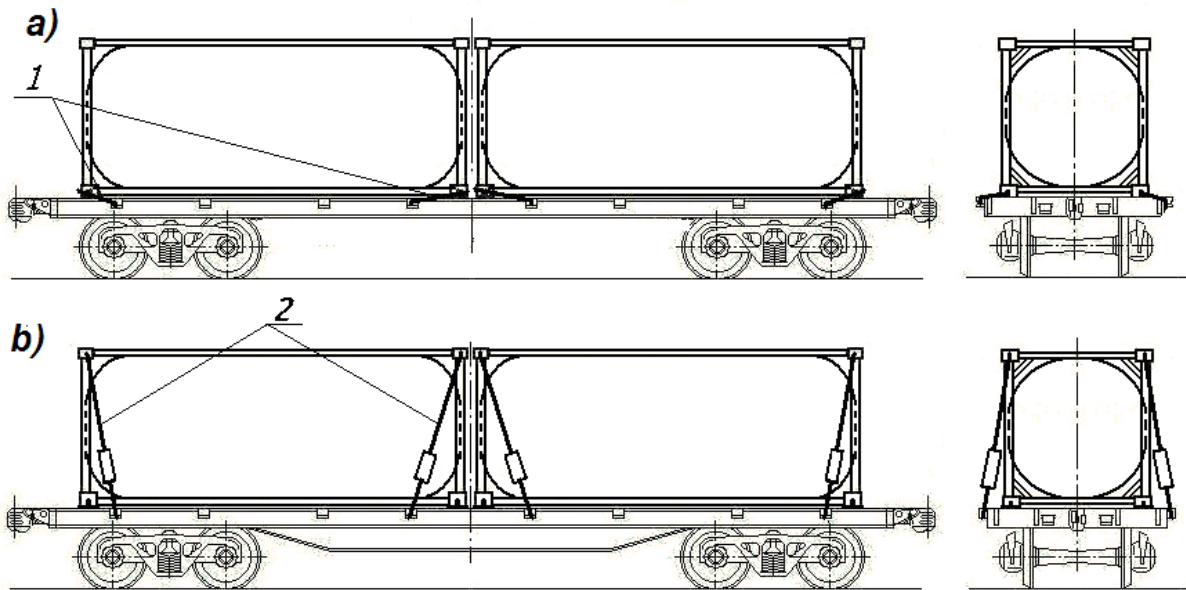
6.3. A 3.9.4 pontban a 22-4. ábra után beszúrandó a 22-4a. ábra:





22-4a. ábra

6.4. A 4.6.11 pont után felveendő egy új, 4.7 pont a következő szövegezéssel:  
 „4.7. A tankkonténerek elhelyezésénél megengedett kiegészítő lekötés alkalmazása a 26-6 –  
 26-10. ábrákon látható vázlatrajzok szerint.

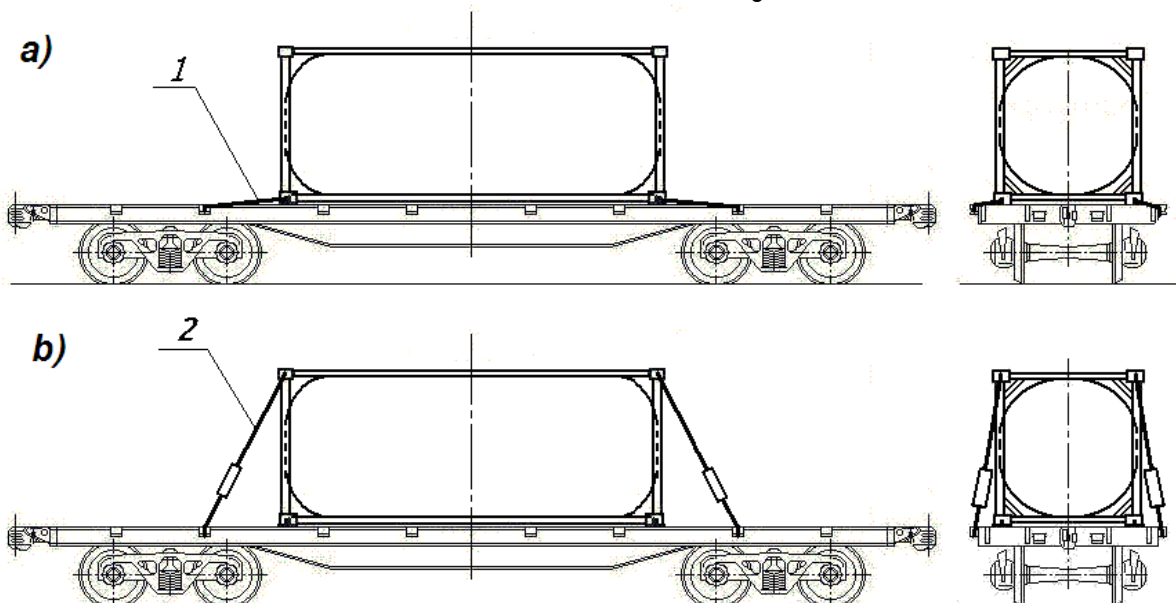


26-6. ábra – Tankkonténerek kiegészítő lekötése a 9720 mm alaphosszúságú pórekocsin:

a – lekötés huzalokkal;

b – lekötés drótköteles rögzítőeszkőzzel

1 – huzalos lekötés; 2 – drótköteles rögzítőeszkőz

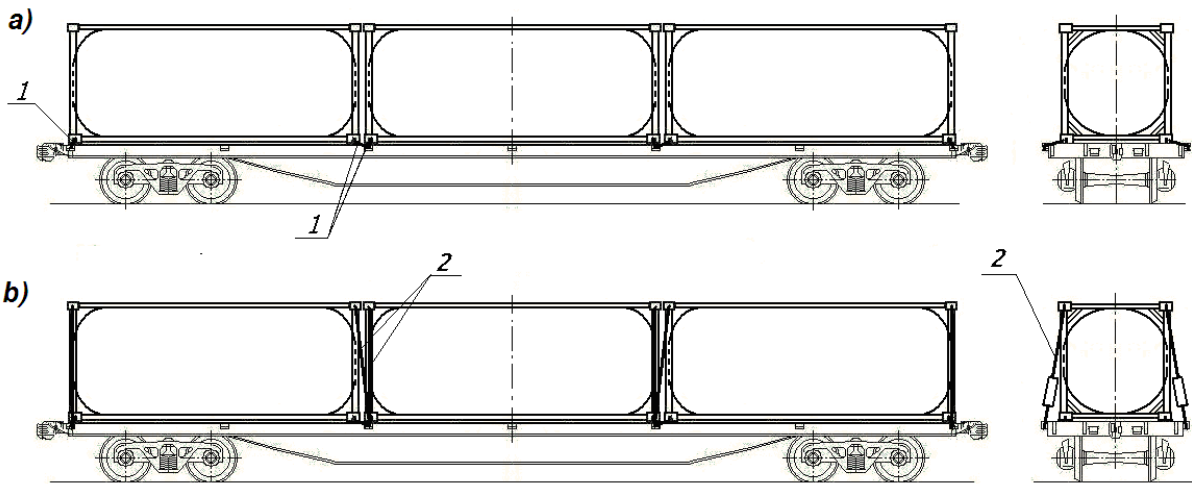


26-7. ábra – Tankkonténerek kiegészítő lekötése a 9720 mm alaphosszúságú pórekocsin:

a – lekötés huzalokkal;

b – lekötés drótköteles rögzítőeszkőzzel

1 – huzalos lekötés; 2 – drótköteles rögzítőeszkőz



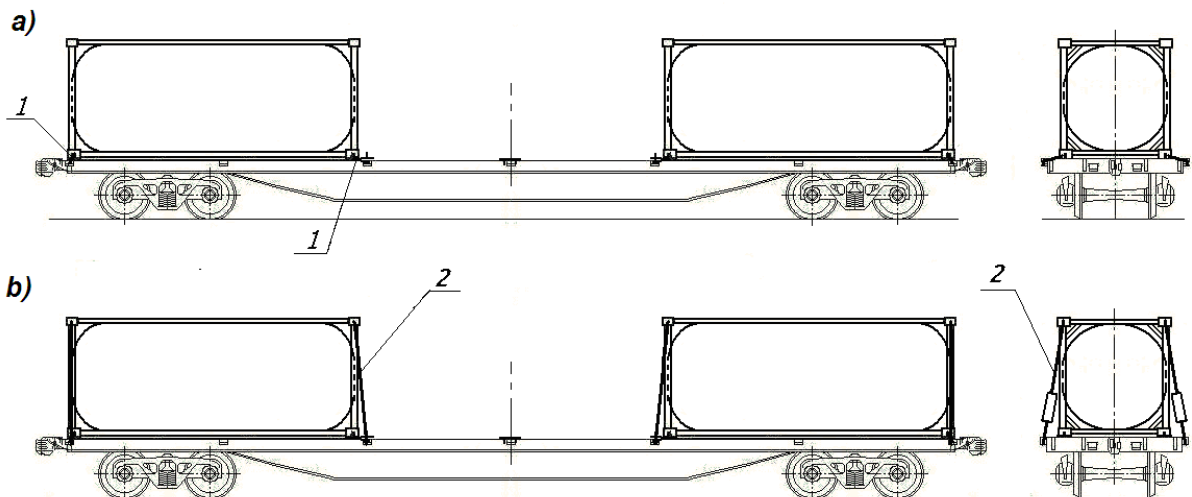
26-8. ábra – Tankkonténerek kiegészítő lekötése a pórekocsin nagykonténerek

esetén:

a – lekötés huzalokkal;

b – lekötés drótköteles rögzítőeszkőzzel

1 – huzalos lekötés; 2 – drótköteles rögzítőeszkőz



26-9. ábra – Tankkonténerek kiegészítő lekötése a pórekocsin nagykonténerek

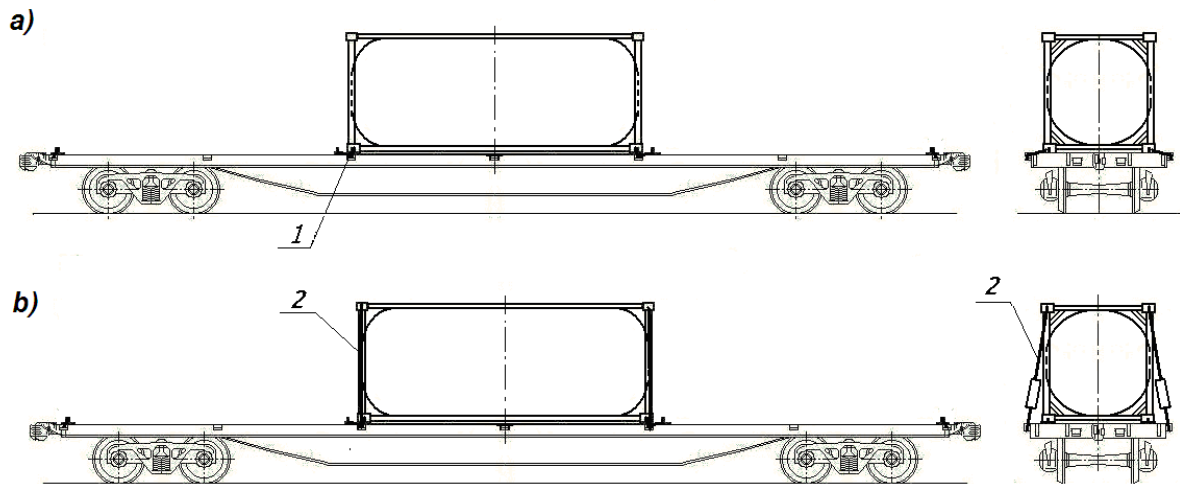
esetén:

a – lekötés huzalokkal;

b – lekötés drótköteles rögzítőeszkőzzel

1 – lekötés huzalokkal; 2 – lekötés drótköteles rögzítőeszkőzzel





26-10. ábra – Tankkonténerek kiegészítő lekötése a pórekocsin nagykonténerek esetén

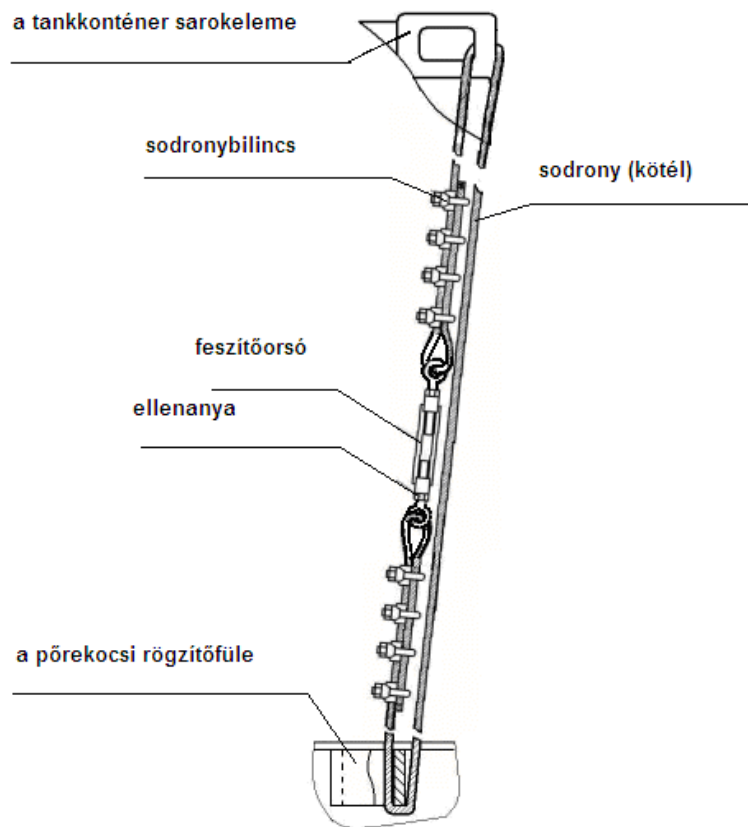
a – lekötés huzalokkal;

b – lekötés drótköteles rögzítőeszkőzzel

1 – lekötés huzalokkal; 2 – lekötés drótköteles rögzítőeszkőzzel

A tankkonténereket az alsó sarokszerelvényénél 4 szál, 6 mm-es huzalból készített négy lekötéssel, vagy a felső sarokszerelvényeknél legalább 2,94 t munkaterhelésű, 8 mm átmérőjű acélsodronyból (drótkötélből) készített feszítőorsós rögzítővel biztosítják.

A huzalos és az orsós lekötéseket a pórekocsi sarokelemhez legközelebb eső rögzítő horoghoz erősítik, ha a pórekocsira csak egy tankkonténer helyeznek el, akkor a tankkonténer hossz méretén túli legközelebbi rögzítő horoghoz erősítik. Az orsós feszítőeszkőz elhelyezését a 26-11. ábra mutatja.



26-11. ábra – Tankkonténer drótköteles rögzítőeszköz”

## Az SzMGSz 14. számú mellékletének 8. Fejezete

„Глава 8  
РАЗМЕЩЕНИЕ И КРЕПЛЕНИЕ ТЕХНИКИ  
НА ГУСЕНИЧНОМ ХОДУ

## 1. Общие положения

1.1. Настоящая глава устанавливает способы размещения и крепления техники на гусеничном ходу (далее – техника) на универсальных платформах базой 9720 мм, а также на платформах базой 14400 мм и 14720 мм, предназначенных, в том числе, для перевозки техники на гусеничном ходу, при соблюдении следующих условий:

- площадь наветренной поверхности каждой единицы техники, выступающей за пределы боковых бортов платформы, не превышает 3 м<sup>2</sup> на 1 т ее массы;
- меньшее из расстояний ( $L_1$ ,  $L_2$ ) от проекции центра тяжести единицы техники на пол вагона до крайней точки опирания гусеницы не менее высоты ее центра тяжести от пола вагона ( $h_{цт}$ ), то есть при  $L_1 \leq L_2$  должно быть  $L_1 \geq h_{цт}$  (рисунок 1);
- меньшее из расстояний ( $B_1$ ,  $B_2$ ) от проекции центра тяжести единицы техники на пол вагона до крайней точки опирания гусеницы не менее 0,8 высоты ее центра тяжести от пола вагона ( $h_{цт}$ ), то есть при  $B_1 \leq B_2$  должно быть  $B_1 \geq 0,8h_{цт}$  (рисунок 1);
- высота общего центра тяжести груза над полом вагона не более 1,7 м при суммарной массе груза до 40 т включительно и не более 1,5 м – при суммарной массе груза более 40 т.

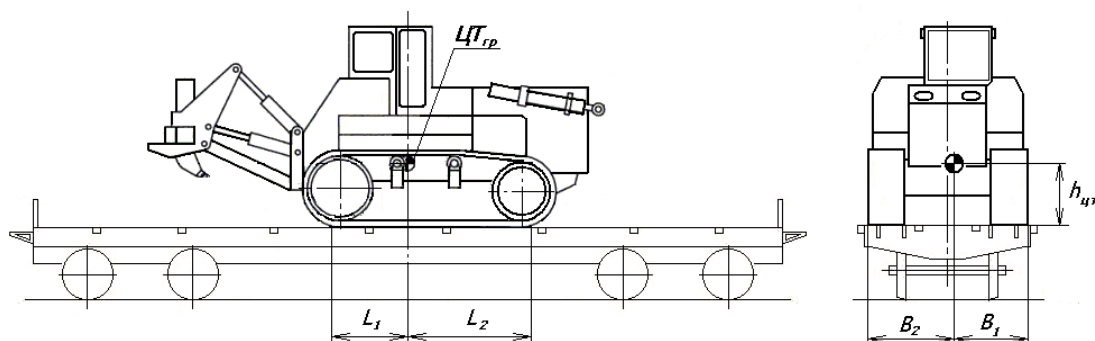


Рисунок 1

1.2. При размещении на универсальной платформе одной единицы техники с опорой на боковые балки платформы (ширина по наружным кромкам гусениц не менее 2600 мм) ее масса в зависимости от длины опорной части гусениц и величины продольного смещения центра тяжести  $I_{см}$  не должна превышать величин, приведенных в таблице 1.

Таблица 1

Продольное смещение центра тяжести единицы техники, $I_{см}$ , мм	Длина опорной части гусениц, мм				
	свыше 2000 до 2500 вкл.	свыше 2500 до 3000 вкл.	свыше 3000 до 3300 вкл.	свыше 3300 до 3600 вкл.	свыше 3600
	Максимальная масса единицы техники, т				

0	52,0			
до 300 вкл.	48,5	50,0	51,5	52,0
свыше 300 до 800 вкл.	44,0	45	46,0	47,0 48,0
свыше 800 до 1000 вкл.	42,0	43,5	44,0	

При размещении на универсальной платформе базой 9720 мм одной единицы техники с опорой только на настил пола платформы (ширина по наружным кромкам гусениц менее 2600 мм) ее масса в зависимости от длины опорной части гусениц не должна превышать величин, приведенных в таблице 2.

Таблица 2

Длина опорной части гусениц, мм	свыше 2000 до 2300 вкл.	свыше 2300 до 2600 вкл.	свыше 2600 до 2900 вкл.	свыше 2900
Максимальная масса единицы техники, т	42	43	44	45

1.3. При размещении на платформах базой 14400 мм (модели 13-926, 13-935А-03, 13-935А-04) максимальная допускаемая масса единицы техники для условий размещения, указанных в пункте 1.2, не должна превышать значений, приведенных в таблицах 1 и 2.

1.4. На платформе для крупнотоннажных контейнеров и колесной техники модели 13-9004 базой 14720 мм допускаются следующие варианты размещения техники:

- одна единица техники массой не более 20 т в пределах базы платформы;
- две и более единицы техники общей массой не более 30 т в пределах базы платформы;
- одна единица техники массой не более 20 т или несколько единиц техники общей массой не более 30 т в пределах базы платформы и две единицы техники или (и) демонтированное оборудование, ящики с запасными частями – над шкворневыми балками платформы при условии, что продольное смещение их центров тяжести от ближайшего шкворневого сечения не превышает 200 мм.

1.5. Технику размещают на одиночных платформах в пределах основного и льготного габаритов погрузки.

1.6. Техника после размещения на платформе должна быть заторможена в соответствии с требованиями нормативно-технической документации в части условий транспортирования железнодорожным транспортом.

Поворотные и подвижные части техники (кабины, стрелы, выдвижные опоры и др.) должны быть приведены в транспортное положение и закреплены предусмотренными конструкцией техники устройствами в соответствии с требованиями нормативно-технической документации в части условий транспортирования железнодорожным транспортом.

1.7. Допускается размещение техники с выходом гусениц по ширине за кромки боковых балок платформы не более чем на 1/3 ширины гусеницы.

1.8. Схемы размещения и крепления техники, приведенные на рисунках в настоящей главе, являются принципиальными, изображения единиц техники – условными.

## 2. Размещение и крепление техники

2.1. Технику устанавливают непосредственно на пол платформы по одной или несколько единиц с расположением гусениц вдоль платформы (рисунки 2 – 5).

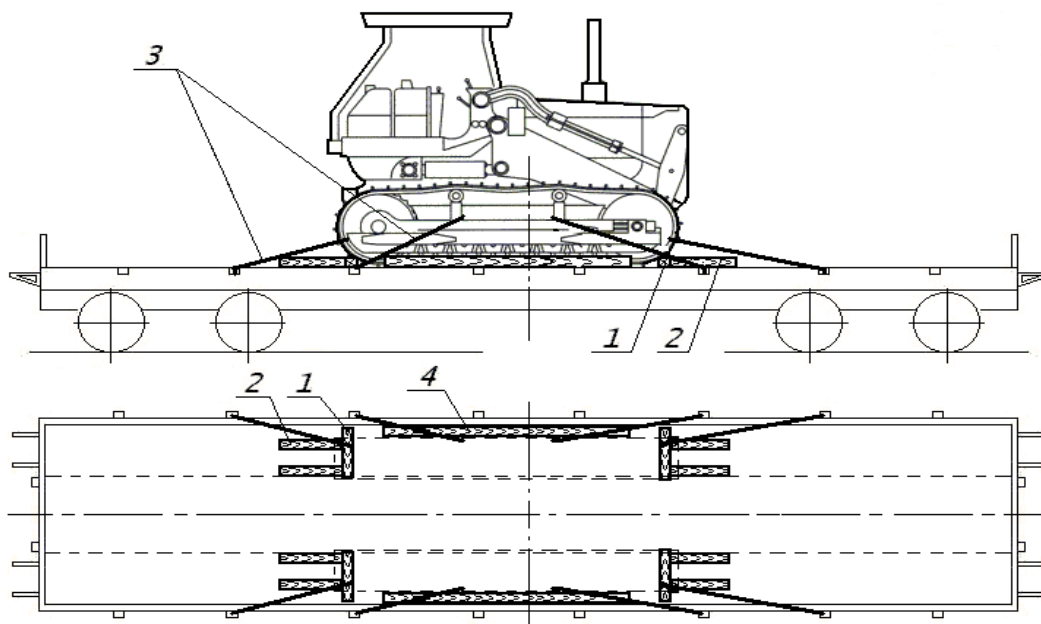


Рисунок 2

1, 2 – упорный брусок от продольного смещения; 3 – растяжка;  
4 – упорный брусок от поперечного смещения

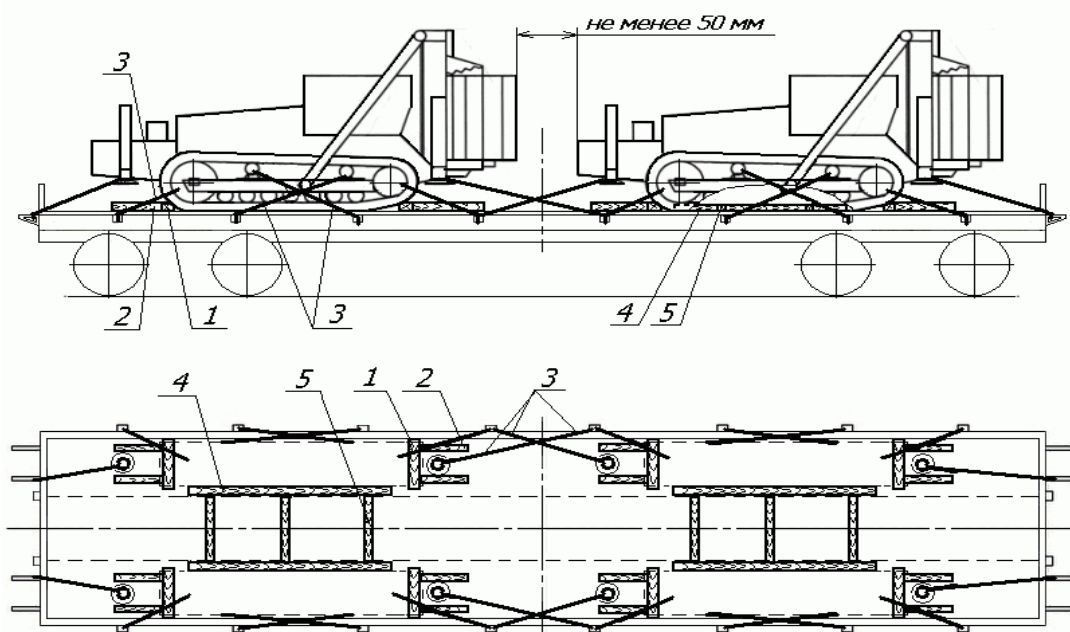


Рисунок 3

1, 2 – упорный брусок от продольного смещения; 3 – растяжка; 4 – упорный брусок от поперечного смещения; 5 – распорный брусок

Между единицами техники должен быть обеспечен зазор в продольном направлении не менее 50 мм (рисунок 3). Размещение на одной платформе единиц техники с «нависанием» частей кузова или навесного оборудования одной единицы техники над другой (рисунок 5) допускается при условии обеспечения зазора по вертикали между ними, исключающего возможность соприкосновения этих частей между собой во время перевозки.

2.2. Допускается размещение на одной платформе двух и более единиц техники различных марок, типов, габаритных размеров и массы (рисунок 4) при условии обеспечения

требований главы 1 настоящих Правил в части допускаемых смещений общего центра тяжести груза относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии платформы.

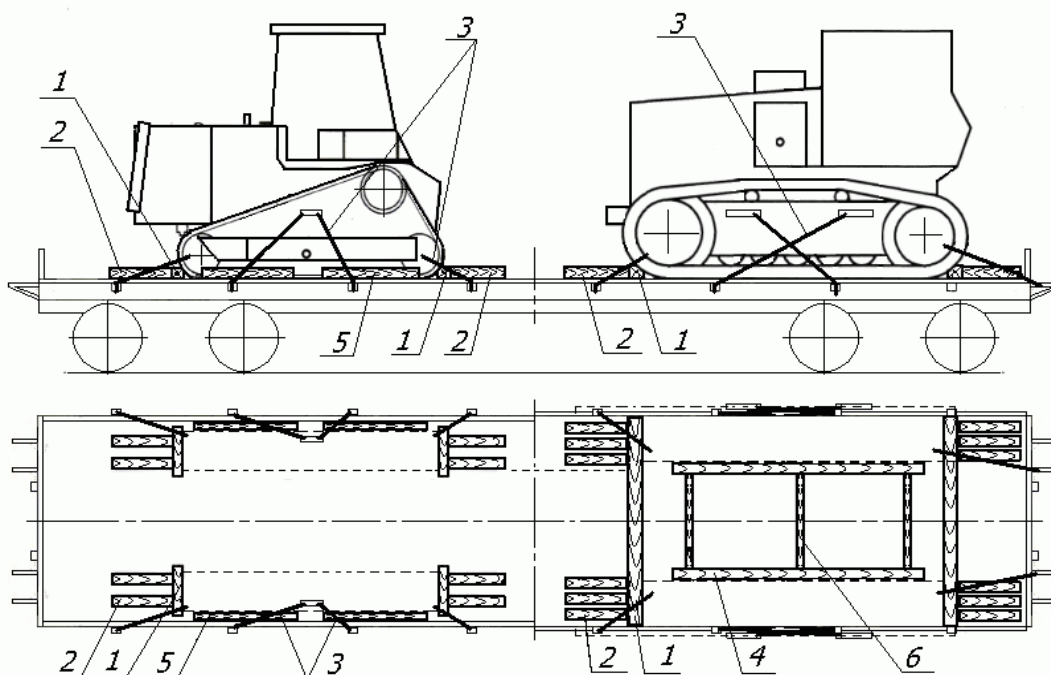


Рисунок 4

1, 2 – упорный брусок от продольного смещения;  
3 – растяжка; 4, 5 – упорный брусок от поперечного смещения; 6 – распорный брусок

2.3. Допускается размещение на одной платформе единиц техники на гусеничном ходу и единиц техники на колесном ходу (рисунок 5) при условии обеспечения требований главы 1 настоящих Правил в части допускаемых смещений общего центра тяжести груза относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии платформы. Крепление техники на гусеничном ходу производят в соответствии с положениями настоящей главы, крепление техники на колесном ходу – в соответствии с положениями главы 7 настоящих Правил. В накладной делается отметка о размещении и креплении груза по главе 7 и главе 8 настоящих Правил.

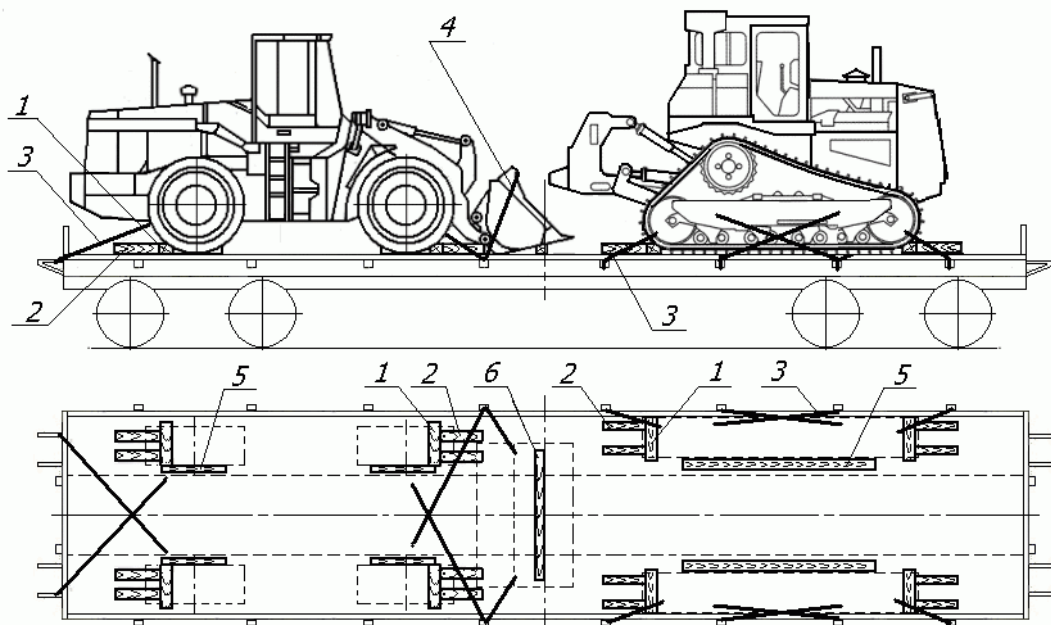


Рисунок 5

1, 2 – упорный брусок от продольного смещения; 3, 4 – растяжка; 5 – упорный брусок от поперечного смещения; 6 – подкладка

2.4. От продольного смещения технику закрепляют упорными брусками и растяжками.

2.4.1. Вплотную к поверхности гусениц устанавливают поперечные упорные бруски (рисунок 6). Гребни гусениц не должны упираться в бруски (рисунок 6б). Если расположение или (и) размеры гребней не позволяют выполнить это требование, поперечные упорные бруски изготавливают составными по ширине и высоте из брусков сечением не менее 100х100 мм (рисунок 6 в). Допускается в местах касания поперечных брусков с гребнями выполнять в брусках продольные пропилы для прилегания к гусенице.

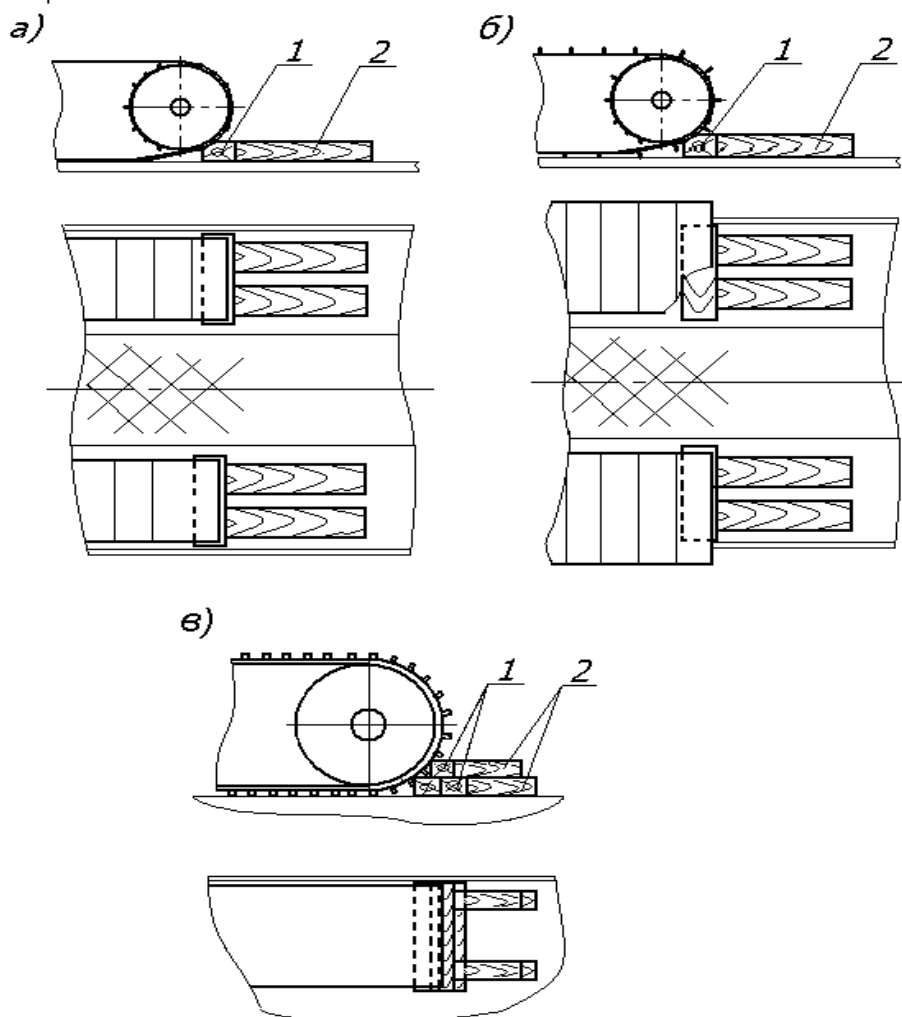


Рисунок 6

а – установка брусков к поверхности гусеницы без гребней;  
б, в – установка брусков к поверхности гусеницы с гребнями  
1 – поперечный упорный брусок; 2 – продольный упорный брусок

Вплотную к каждому поперечному упорному бруску устанавливают не менее двух продольных упорных брусков сечением не менее 100×100 мм. При установке упорных брусков в соответствии с рисунком 6в высота поперечных и продольных брусков в каждом ряду (по высоте) должна быть одинаковой. Длину и количество продольных брусков определяют в зависимости от

необходимого количества гвоздей для их крепления при соблюдении нормативных расстояний между гвоздями в соответствии с требованиями главы 1 настоящих Правил.

Если гусеницы техники полностью расположены на полу платформы, длина поперечных упорных брусков должна быть не менее ширины гусеницы (рисунки 6а, 6в). При выходе гусеницы по ширине за пределы пола платформы длина поперечных упорных брусков должна быть не менее ширины части гусеницы, находящейся на настиле пола платформы (рисунок 6б).

Допускается устанавливать к обеим гусеницам техники один общий поперечный упорный брусок и не менее двух продольных упорных брусков напротив каждой гусеницы. Длина поперечного упорного бруска должна быть не менее ширины техники по наружным краям гусениц или пола платформы (рисунок 7).

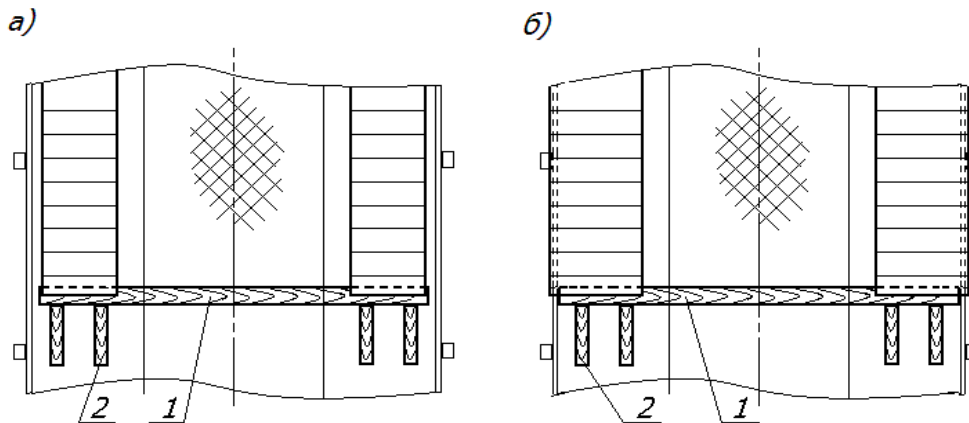


Рисунок 7

1 – поперечный упорный брусок; 2 – продольный упорный брусок

Поперечные упорные бруски (рисунок 8) изготавливают из четырехкантного или трехкантного бруса.

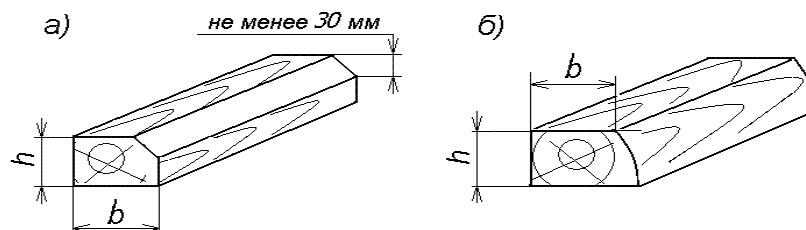


Рисунок 8 – Варианты исполнения поперечных упорных брусков:

а – из четырехкантного бруса; б – из трехкантного бруса

Кромка поперечного упорного бруска, контактирующая с гусеницей, должна быть обработана на высоту не менее 30 мм для плотного прилегания к гусенице по всей ее ширине.

Размеры поперечного сечения поперечных упорных брусков в зависимости от массы единицы техники определяют по таблице 3.

Таблица 3

Размеры поперечного сечения поперечных упорных брусков в зависимости от массы единицы техники

Масса единицы техники, т	до 12,0 вкл.	свыше 12,0 до 18,0 вкл.	свыше 18,0
Размеры поперечного сечения поперечных	100x150	150x180	180x200



Продольные упорные бруски изготавливают из четырехкантного, трехкантного или двухкантного бруса (рисунок 9).

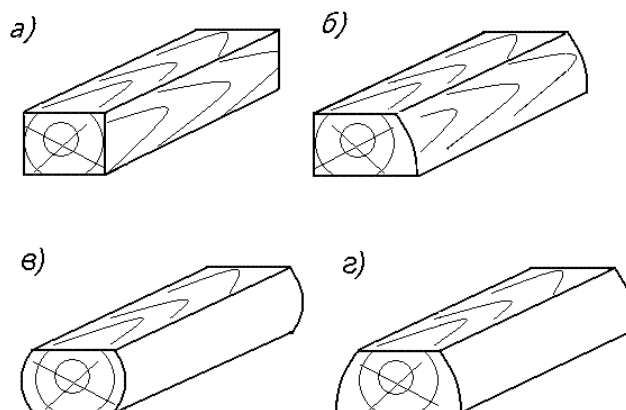


Рисунок 9 – Варианты исполнения продольных упорных брусков:  
а – из четырехкантного бруса; б – из трехкантного бруса; в, г – из двухкантного бруса

Технику, имеющую стальные гусеницы без гребней, допускается крепить в продольном направлении только продольными упорными брусками (рисунок 10). В этом случае гусеницу подклинивают с каждой стороны не менее чем двумя брусками. Сечение продольных упорных брусков определяют по таблице 3. На торцах брусков, контактирующих с гусеницей, должна быть выполнена фаска высотой не менее 40 мм для плотного прилегания к гусенице.

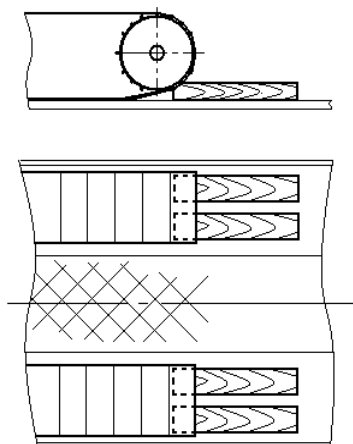


Рисунок 10 – Крепление техники продольными упорными брусками

2.4.2. Поперечные и продольные упорные бруски прибивают к полу платформы гвоздями диаметром не менее 6 мм и длиной, превышающей высоту бруска не менее чем на 50 мм. Общее количество гвоздей для крепления упорных брусков с каждой стороны единицы техники определяют по таблице 4. Каждый брусок должен быть прибит не менее чем тремя гвоздями независимо от диаметра гвоздей. Продольные упорные бруски должны быть прибиты одинаковым количеством гвоздей.

В случае невозможности забить гвозди в поперечные упорные бруски их скрепляют с продольными упорными брусками строительными скобами из прутка диаметром 8 мм, или гвоздями диаметром не менее 6 мм под углом по два гвоздя в каждое соединение, или досками толщиной не менее 25 мм, которые прибивают к брускам гвоздями диаметром не менее 4 мм и длиной не менее 70 мм по два гвоздя в каждое соединение (рисунок 11). В этом случае высота поперечных и продольных упорных брусков должна быть одинакова.

Таблица 4

Количество гвоздей для крепления техники в продольном направлении  
(без использования торцевых бортов)

Масса единицы техники, т	до 12,0 вкл.	свыше 12,0 до 18,0 вкл.	свыше 18,0 до 24,0 вкл.	свыше 24,0 до 30,0 вкл.	свыше 30,0 до 40,0 вкл.	свыше 40,0 до 52,0 вкл.
Общее количество гвоздей для крепления единицы техники в каждую сторону, не менее, шт. *	$\frac{20}{12}$	$\frac{42}{26}$	$\frac{50}{30}$	$\frac{64}{38}$	$\frac{84}{50}$	$\frac{100}{60}$

\* В числителе указано количество гвоздей диаметром 6 мм, в знаменателе – диаметром 8 мм.

2.4.3. При размещении на платформе нескольких единиц техники допускается закреплять их от продольного смещения поперечными упорными и продольными распорными брусками, которые устанавливают в распор между гусеницами соседних единиц техники (рисунки 11а и 11б). Длина распорных брусков не должна превышать 2500 мм. Допускается между гусеницами единицы техники и торцевым бортом платформы устанавливать аналогичную конструкцию (рисунки 11в и 11г), при этом у торцевого борта устанавливают брусок сечением не менее 100х100 мм и длиной, равной ширине пола платформы.

При креплении единиц техники в соответствии с рисунками 11а, 11б общее количество гвоздей для крепления всех упорных и распорных брусков определяют по таблице 4 в зависимости от массы более тяжелой единицы техники.

При креплении единицы техники в соответствии с рисунками 11в, 11г общее количество гвоздей для крепления брусков определяют по таблице 5. Каждый брусок прибивают не менее чем тремя гвоздями.

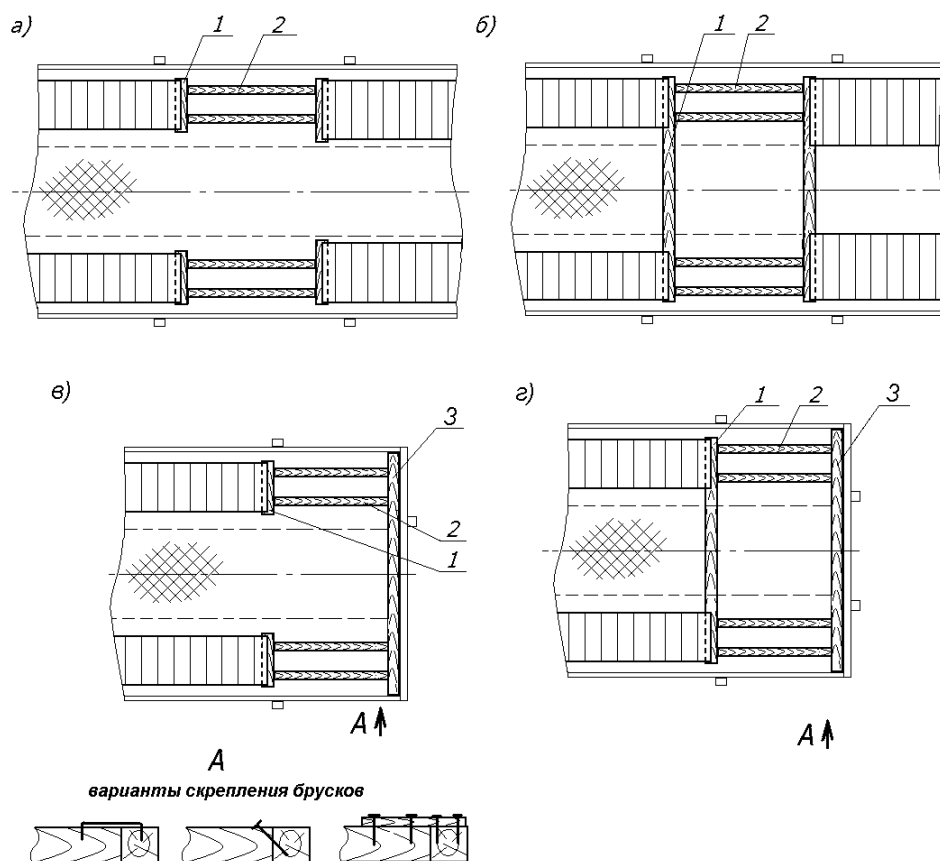


Рисунок 11  
1, 3 – упорный брусок; 2 – распорный брусок

Таблица 5

Количество гвоздей для крепления техники в продольном направлении при установке брусков между техникой и торцевым бортом платформы

Масса единицы техники, т	свыше 12,0** до 18,0 вкл.	свыше 18,0 до 24,0 вкл.	свыше 24,0 до 30,0 вкл.	свыше 30,0 до 40,0 вкл.	свыше 40,0 до 52,0 вкл.
Общее количество гвоздей для крепления единицы техники в сторону торцевого борта, не менее, шт.*	$\frac{22}{14}$	$\frac{30}{18}$	$\frac{44}{26}$	$\frac{64}{38}$	$\frac{80}{48}$

\* В числителе указано количество гвоздей диаметром 6 мм, в знаменателе – количество гвоздей диаметром 8 мм.

\*\* При массе единицы техники до 12 т включительно каждый брусок должен быть прибит не менее чем 3 гвоздями диаметром не менее 6 мм.

Если брусок, установленный у торцевого борта платформы, невозможно прибить к деревянному настилу пола, его скрепляют с примыкающими брусками строительными скобами из прутка диаметром 8 мм, или гвоздями диаметром не менее 6 мм под углом по два гвоздя в каждое соединение, или досками толщиной не менее 25 мм, которые прибивают к брускам гвоздями диаметром не менее 4 мм и длиной не менее 70 мм по два гвоздя в каждое соединение (рисунок 11). В этом случае остальные бруски должны быть прибиты гвоздями в количестве, определенном по таблице 5.

2.4.4. Растяжками закрепляют шасси и дополнительно навесное оборудование единицы техники (стрелу, ковш, отвал, транспортер, другое оборудование). Растяжки закрепляют

за буксировочные крюки, петли, гусеницы, технологические отверстия рам, другие элементы конструкции техники, которые не могут быть повреждены растяжкой и в то же время не вызовут её повреждение. Угол наклона растяжек крепления шасси к полу вагона и угол между проекцией растяжки на горизонтальную плоскость и продольной плоскостью симметрии вагона не должен превышать 45 градусов. Отправитель обеспечивает выбор надежных элементов техники, за которые закрепляют растяжки.

Количество пар растяжек и количество нитей проволоки диаметром 6 мм в каждой растяжке для крепления шасси единицы техники, в зависимости от ее массы, в каждую сторону вдоль платформы определяют по таблице 6.

Таблица 6

Количество пар растяжек и количество нитей проволоки диаметром 6 мм в каждой растяжке для крепления шасси единицы техники

Масса единицы техники, т	до 6,0 вкл.	свыше 6,0 до 12,0 вкл.	свыше 12,0 до 18,0 вкл.	свыше 18,0 до 24,0 вкл.	свыше 24,0 до 30,0 вкл.	свыше 30,0 до 40,0 вкл.	свыше 40,0 до 52,0 вкл.
Количество пар растяжек (в каждую сторону)/нитей проволоки в растяжке, шт.	1/4	1/6	2/4	2/6	2/8	3/8	4/8

2.5. От поперечного смещения технику закрепляют упорными и распорными брусками. Размеры поперечного сечения упорных брусков, устанавливаемых вплотную к гусеницам, должны быть не менее:

– при массе единицы техники до 30 т включительно – 100х100 мм;

– при массе единицы техники свыше 30 т – 150х150 мм.

2.5.1. При размещении техники на платформе с открытыми боковыми бортами упорные бруски устанавливают вплотную к гусеницам с внутренней стороны (рисунок 12). Количество брусков и вариант их установки определяют в зависимости от необходимого количества гвоздей. Каждый брусок должен быть прибит не менее чем 3 гвоздями независимо от диаметра гвоздей.

При установке брусков по вариантам, приведенным на рисунках 12а, 12б, 12д, 12е, длина упорных брусков должна быть не менее длины опорной части гусеницы.

При установке брусков по вариантам, приведенным на рисунках 12в, 12г, 12ж, упорные бруски длиной не менее 600 мм устанавливают напротив ведущих и направляющих звездочек.

При установке брусков по вариантам, приведенным на рисунках 12а, 12б, 12в, 12г, общее количество гвоздей для крепления единицы техники в каждую сторону в зависимости от массы единицы техники определяют по таблице 7.

При установке брусков по вариантам, приведенным на рисунке 12д, 12е и 12ж, между упорными брусками длиной до 2000 мм устанавливают по два распорных бруска сечением не менее 100х100 мм, при большей длине упорных брусков – по три распорных бруска. Распорные бруски устанавливают на расстоянии не менее 200 мм от концов упорных брусков. В этих случаях общее количество гвоздей для крепления всех брусков определяют по таблице 7.

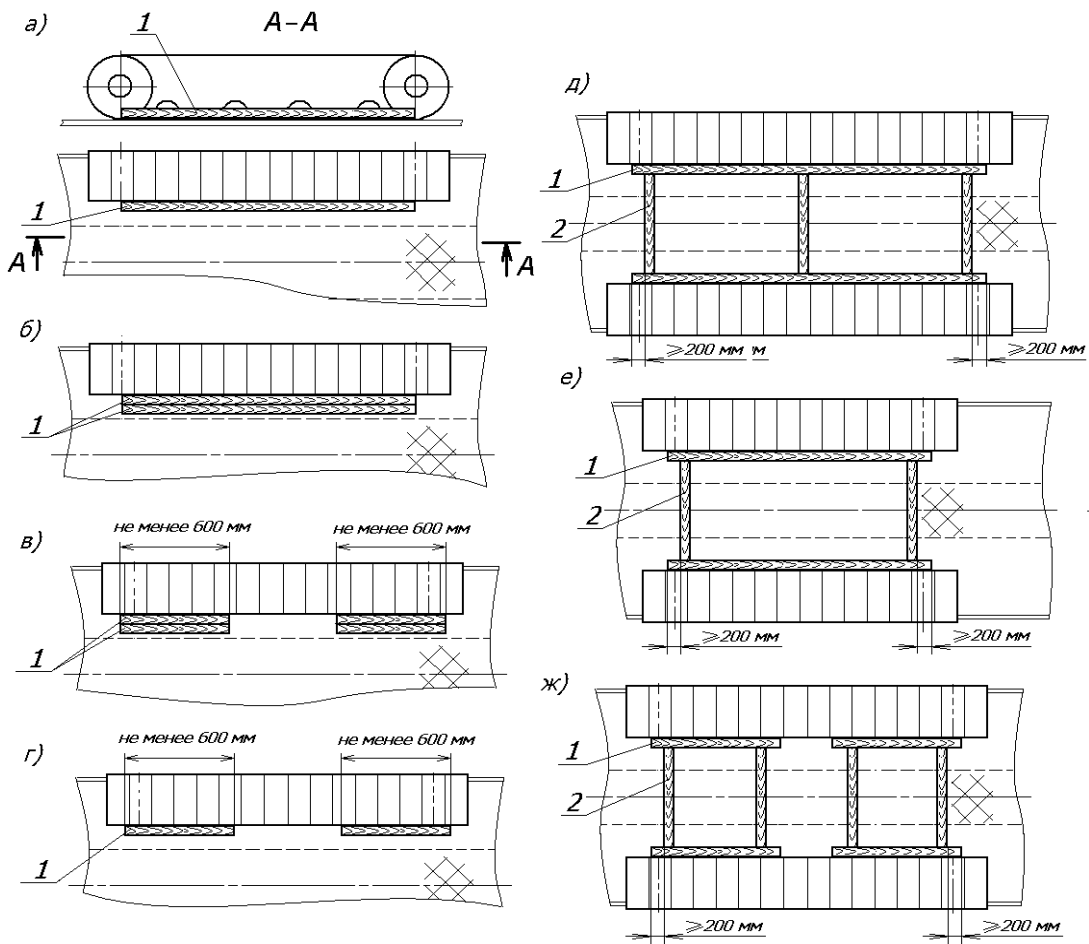


Рисунок 12  
1 – упорный брусок; 2 – распорный брусок

Таблица 7  
Количество гвоздей для крепления техники в поперечном направлении на платформе с открытыми бортами

Масса единицы техники, т	до 12,0 вкл.	свыше 12,0 до 18,0 вкл.	свыше 18,0 до 24,0 вкл.	свыше 24,0 до 30,0 вкл.	свыше 30,0 до 40,0 вкл.	свыше 40,0 до 52,0 вкл.
Общее количество гвоздей для крепления единицы техники в каждую сторону, не менее, шт.*	$\frac{12}{8}$	$\frac{18}{12}$	$\frac{28}{16}$	$\frac{36}{20}$	$\frac{48}{26}$	$\frac{54}{30}$

\* В числителе указано количество гвоздей диаметром 6 мм, в знаменателе – диаметром 8 мм.

2.5.2. При размещении техники на платформе с закрытыми боковыми бортами продольные упорные бруски устанавливают вплотную к гусеницам с наружной стороны: по одному бруску длиной не менее длины опорной части гусеницы (рисунки 13а, 13б, 13в, 13г, 13ж, 13и) или по два бруска длиной не менее 600 мм напротив ведущих и направляющих звездочек (рисунки 13д, 13е, 13к, 13л).

Если зазор между гусеницей техники и боковым бортом платформы превышает 300 мм, в распор между каждым продольным упорным бруском и боковым бортом платформы устанавливают поперечные распорные бруски сечением не менее 60х100 мм (рисунки 13а, 13б, 13в, 13г, 13д). При длине упорного бруска до 2000 мм устанавливают не менее двух распорных брусков, при большей длине упорного бруска – не менее трех распорных брусков. Между

упорными брусками и боковым бортом (одной секцией или двумя соседними секциями) с каждой стороны единицы техники устанавливают не менее чем: два бруска напротив стоечных скоб, или три бруска напротив клиновых запоров, или два бруска напротив клиновых запоров и один брусок напротив стоечной скобы.

Если зазор между гусеницей и боковым бортом не превышает 300 мм или поперечные распорные бруски невозможно установить напротив клиновых запоров или стоечных скоб, зазор между упорным бруском и бортом заполняют продольными распорными брусками таким образом, чтобы они перекрывали необходимое количество стоечных скоб или (и) клиновых запоров секции борта (рисунки 13е, 13ж, 13к).

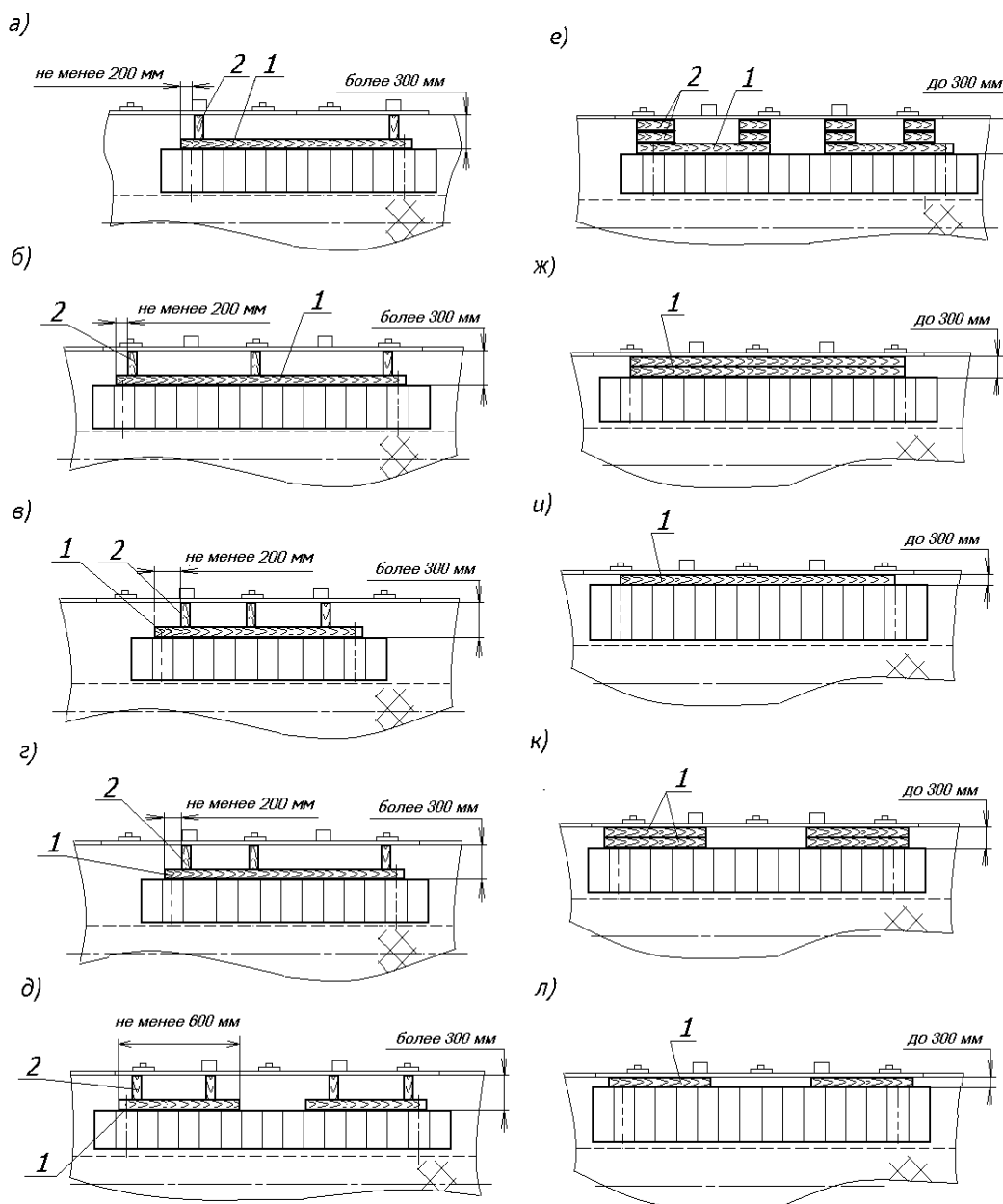


Рисунок 13

1 – упорный брусок; 2 – распорный брусок

Если зазор между гусеницей и закрытым боковым бортом недостаточен для установки необходимого количества брусков, крепление техники производят способами, приведенными в пункте 2.5.1.

Общее количество гвоздей диаметром 6 мм для крепления единицы техники в каждую сторону определяют по таблице 8. Каждый упорный брусок прибивают не менее чем двумя гвоздями.

Таблица 8

Количество гвоздей для крепления техники в поперечном направлении на платформе с закрытыми бортами

Масса единицы техники, т	до 18,0 вкл.	свыше 18,0 до 24,0 вкл.	свыше 24,0 до 30,0 вкл.	свыше 30,0 до 40,0 вкл.	свыше 40,0 до 52,0 вкл.
Общее количество гвоздей диаметром 6 мм для крепления единицы техники в каждую сторону, не менее, шт.	4	6	12	16	20

При размещении техники массой до 12,0 т включительно допускается не устанавливать упорные и распорные бруски между боковыми бортами и гусеницами, если зазор между ними не превышает 50 мм.

При размещении единиц техники массой свыше 18,0 т боковые борта платформы, к которым установлены распорные бруски, подкрепляют короткими стойками.

2.5.3. При размещении техники в пределах ширины пола платформы (в том числе на платформах без бортов) допускается крепление единиц техники в поперечном направлении продольными упорными брусками (без установки распорных брусков), устанавливаемыми с наружной стороны гусениц, если бруски могут быть расположены всей шириной на деревянном настиле пола. Необходимое количество гвоздей для крепления техники в каждую сторону определяют по таблице 7.

2.6. Размещение и крепление техники, имеющей поворотные части, стрелы, навесное оборудование (например, краны, экскаваторы, бульдозеры) производят следующим образом.

2.6.1. Шасси единицы техники закрепляют в соответствии с требованиями пунктов 2.4, 2.5 настоящей главы.

2.6.2. Поворотную в горизонтальной плоскости часть техники закрепляют четырьмя растяжками из проволоки диаметром 6 мм количеством нитей, равным количеству нитей в растяжках крепления шасси (рисунок 14). Растяжки устанавливают таким образом, чтобы угол между проекцией растяжки на горизонтальную плоскость и поперечной плоскостью симметрии платформы ( $\beta_n$ ) был минимально возможным.

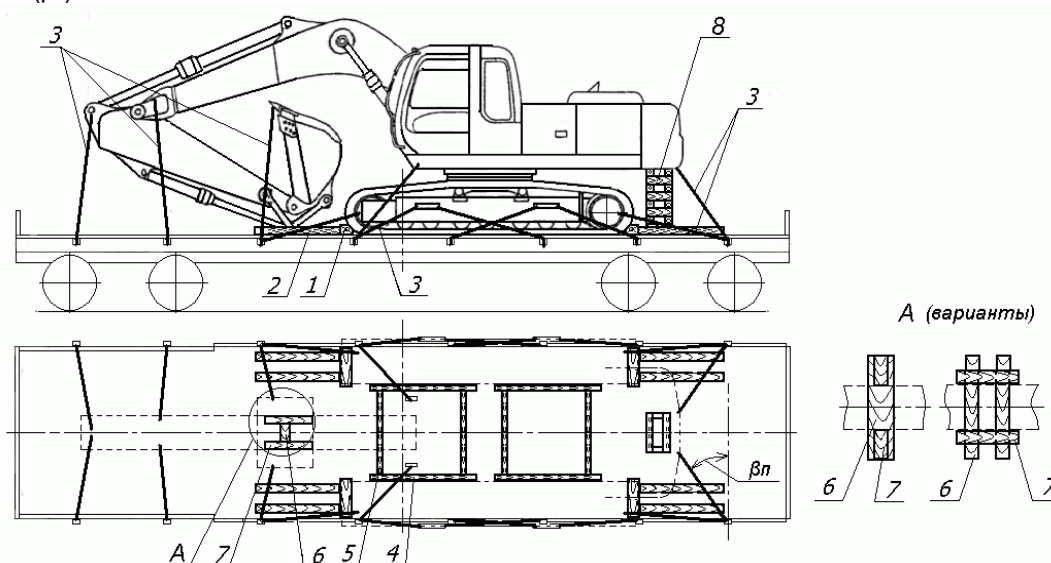


Рисунок 14 – Размещение и крепление техники с поворотной частью, стрелой и навесным оборудованием

- 1, 2 – упорный брусок от продольного смещения; 3 – растяжка;  
 4 – упорный брусок от поперечного смещения; 5 – распорный брусок; 6 – подкладка; 7 – упорный брусок крепления стрелы; 8 – подставка

Под поворотную часть единицы техники со стороны, противоположной стреле (противовес кранов, экскаваторов и другой подобной техники), устанавливают подставку из деревянных брусков. Варианты конструкции подставок приведены на рисунке 15.

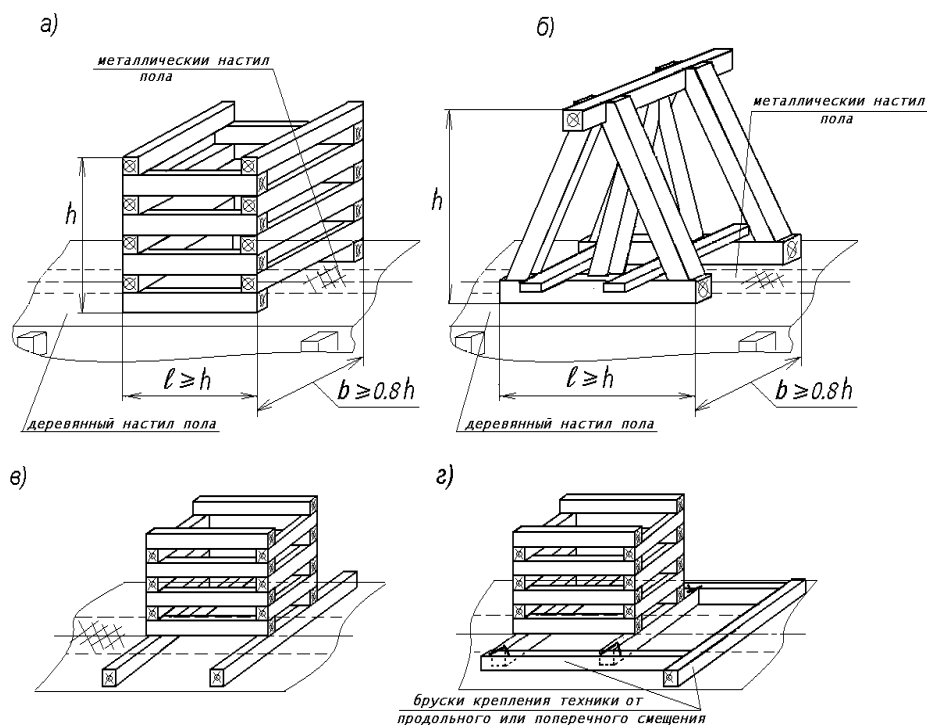


Рисунок 15 – Варианты конструкции подставки

а, в, г – подставка-«колодец»; б – подставка-«козлы»

$l$  – длина подставки вдоль платформы;  $b$  – ширина подставки поперек платформы;  $h$  – высота подставки

Длина подставки вдоль платформы ( $l$ ) должна быть не менее ее высоты ( $h$ ), ширина подставки поперек платформы ( $b$ ) – не менее  $0,8h$ . Ширина брусков для изготовления подставок должна быть не менее 150 мм, высота – не менее 100 мм. Для обеспечения требуемой высоты подставки на верхний брусок (брусочки) допускается устанавливать накладку из доски толщиной не менее 25 мм, шириной и длиной, равными соответственно ширине и длине бруска.

Брусочки подставки-«колодец» (рисунок 15а, в, г) скрепляют между собой:

- шпильками диаметром не менее 10 мм (каждые два или несколько примыкающих друг к другу брусочки по высоте одной сквозной шпилькой);
- строительными скобами из прутка диаметром не менее 8 мм – не менее двух каждые два примыкающих друг к другу брусочки по высоте;
- гвоздями или шурупами диаметром не менее 6 мм длиной на 50 мм более толщины брусочки – не менее двух на каждое соединение.

Брусочки подставки-«козлы» (рисунок 15б) скрепляют между собой строительными скобами из прутка диаметром не менее 8 мм – не менее двух каждые два примыкающих друг к другу брусочки по высоте;

- гвоздями или шурупами диаметром не менее 6 мм длиной на 50 мм более толщины брусочки – не менее двух на каждое соединение.



Подставку крепят к деревянному настилу пола платформы не менее чем восемью гвоздями диаметром 6-8 мм.

2.6.3. Не демонтированную или частично демонтированную стрелу, зафиксированную в транспортном положении с опорой на пол платформы (рисунок 14), устанавливают на подкладку толщиной не менее 40 мм, которую прибивают к полу не менее чем четырьмя гвоздями диаметром не менее 5 мм. Стрелу закрепляют четырьмя растяжками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити и двумя продольными или поперечными упорными брусками сечением не менее 100x100 мм длиной не менее 500 мм, которые прибивают к полу платформы или подкладкам каждый не менее чем шестью гвоздями диаметром не менее 5 мм. Растяжки устанавливают таким образом, чтобы угол между проекцией растяжки на горизонтальную плоскость и поперечной плоскостью симметрии платформы ( $\beta_n$ ) был минимально возможным.

2.6.4. Навесное оборудование единицы техники, которое может быть опущено до уровня пола (например, отвалы бульдозеров) (рисунок 16), устанавливают на две подкладки из доски толщиной не менее 40 мм, которые крепят к полу платформы каждую не менее чем двумя гвоздями диаметром не менее 5 мм. Навесное оборудование закрепляют двумя растяжками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити (рисунки 14, 16). Для обеспечения удобства установки проволочных растяжек допускается навесное оборудование устанавливать на подставки из брусков сечением не менее 100x100 мм, которые крепят к полу платформы гвоздями длиной не менее 150 мм – по два гвоздя на каждый брусок основания. Брусочки подставки скрепляют между собой такими же гвоздями.

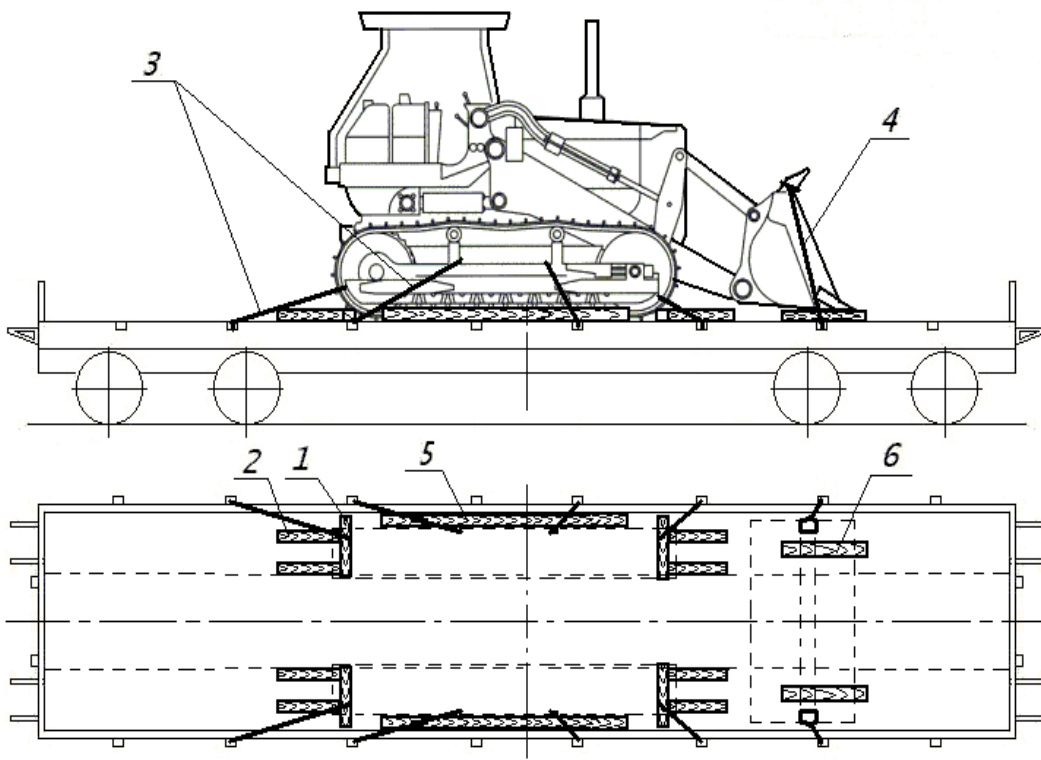


Рисунок 16 – Размещение и крепление на платформе техники с навесным оборудованием  
1, 2 – упорный брусок от продольного смещения; 3, 4 – растяжка; 5 – упорный брусок от поперечного смещения; 6 – подкладка (подставка)

2.6.5. Навесное оборудование, которое из-за особенностей конструкции техники не может быть опущено до уровня пола (например, стрела транспортера, рабочий орган бурильной машины), фиксируют в транспортном положении и закрепляют растяжками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити: двумя растяжками, если длина навесного оборудования от

гусениц шасси не превышает длины опорной части гусениц; четырьмя растяжками – при большей длине навесного оборудования (рисунок 17).

Если длина навесного оборудования превышает половину длины опорной части гусениц, под него устанавливают подставки (рисунок 15).

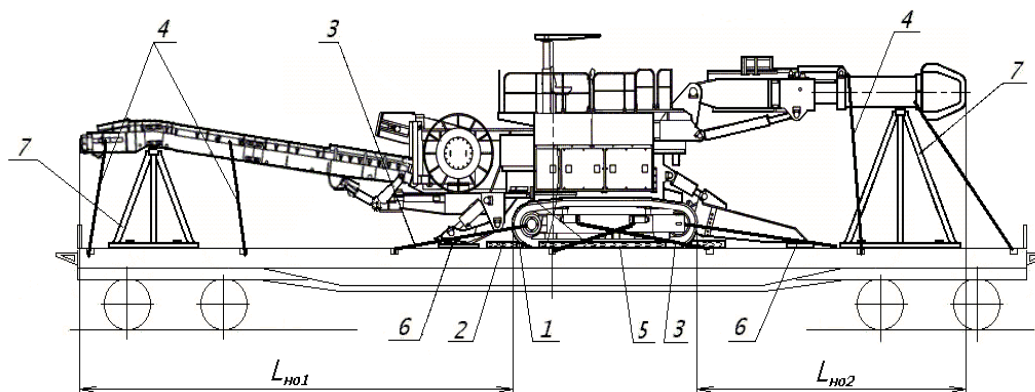


Рисунок 17 – Размещение и крепление на платформе техники с навесным оборудованием, которое не может быть опущено до уровня пола

1, 2 – упорный брусок от продольного смещения; 3, 4 – растяжка; 5 – упорный брусок от поперечного смещения; 6 – подкладка; 7 – подставка

$L_{НО}$  – длина навесного оборудования

Допускается не закреплять дополнительно растяжками навесное оборудование техники, если его длина от гусениц шасси не превышает половины длины опорной части гусениц.

## 2.7. Размещение и крепление техники с комплектом запасных частей (оборудованием).

2.7.1. При размещении на одной платформе техники с комплектом запасных частей (оборудованием), упакованным в ящики массой не более 1000 кг каждый (рисунок 18), крепление каждого ящика производят по периметру четырьмя брусками сечением не менее 100x100 мм длиной не менее 2/3 длины соответствующей стороны ящика. Каждый брусок прибивают к полу платформы не менее чем семью гвоздями диаметром 6 мм и закрепляют обвязкой из проволоки диаметром 6 мм в две нити. Запасные гусеницы техники сворачивают в рулон, увязывают и размещают на полу платформы по возможности симметрично продольной плоскости симметрии вагона. Каждую гусеницу закрепляют четырьмя растяжками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити и поперечными упорными брусками сечением не менее 100x100 мм и длиной, равной ширине рулона (по одному с каждой стороны), каждый из которых прибивают не менее чем девятью гвоздями диаметром 6 мм.

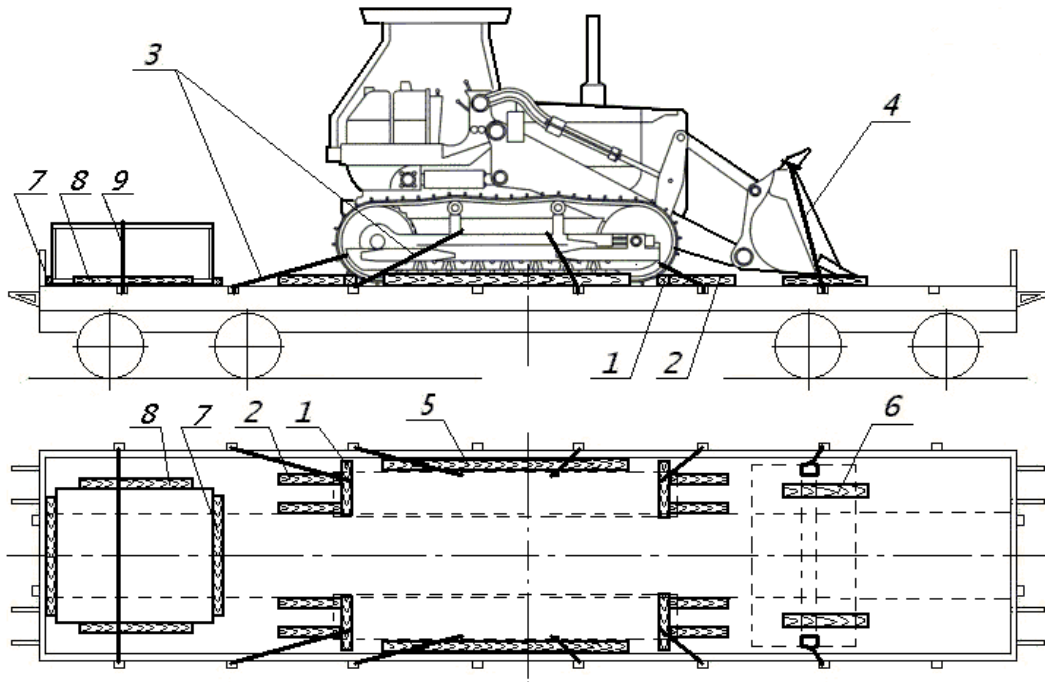


Рисунок 18 – Размещение и крепление на платформе техники с комплектом запасных частей (оборудованием) в ящиках  
 1, 2 – упорный брусок от продольного смещения; 3, 4 – растяжка;  
 5 – упорный брусок от поперечного смещения; 6 – подкладка;  
 7, 8 – упорный брусок; 9 – обвязка

2.7.2. При размещении на одной платформе техники, запасных частей и навесного оборудования, упакованных в ящики, массой одного места более 1000 кг крепление техники производят в соответствии с требованиями настоящей главы, крепление ящиков – в соответствии с требованиями главы 5 настоящих Правил с разработкой эскиза размещения и крепления техники и ящиков. Эскиз разрабатывается в соответствии с требованиями пункта 13.4 главы 1 и главы 5 настоящих Правил.

При размещении на одной платформе техники и демонтированного навесного оборудования массой одного места более 1000 кг без упаковки или в упаковке, не соответствующей требованиям главы 5 настоящих Правил, крепление техники производят в соответствии с требованиями настоящей главы, крепление навесного оборудования производят в соответствии с требованиями главы 1 настоящих Правил с разработкой НТУ или МТУ. В расчетно-пояснительной записке расчет крепления техники не приводится.

В накладной делается отметка о размещении и креплении груза по главе 8 и главе 5 настоящих Правил или по главе 8 настоящих Правил и НТУ или МТУ.

## 8. Fejezet A LÁNCTALPAS MUNKAGÉPEK BERAKÁSA ÉS BIZTOSÍTÁSA

### 1. Általános rendelkezések

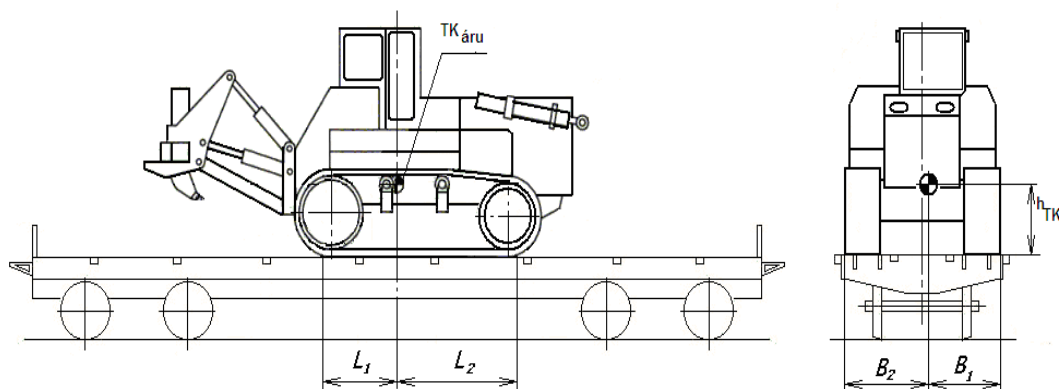
1.1. Ez a fejezet rendelkezik a lánctalpas munkagépeknek (a továbbiakban: munkagépek) 9720 mm forgócsap távolságú, általános rendeltetésű pórekocsikba, valamint a többek között lánctalpas munkagépek fuvarozására is rendelt 14400 mm és 14720 mm forgócsap távolságú pórekocsikba végzett berakásának és biztosításának módjáról a következő feltételek betartása mellett:

– valamennyi munkagépnek az oldalfalas pórekocsi oldalfalain túlérő, szélhatásnak kitett felülete a munkagép tömegének 1 tonnájára vetítve nem lépheti túl a 3 m<sup>2</sup> értéket;

– a munkagép kocsipadlóra vetített tömegközéppontjának és a lánctalp legtávolabbi felfekvési pontjai közül a közelebbinek a távolsága ( $L_1$ ,  $L_2$ ) nem lehet kisebb, mint tömegközéppontjának magassága ( $h_{TK}$ ) a vasúti kocsi padló szintjéhez viszonyítva, vagyis  $L_1 \leq L_2$  esetében kötelezően  $L_1 \geq h_{TK}$  (1. ábra);

– a munkagép kocsipadlóra vetített tömegközéppontjának és a lánctalp legtávolabbi felfekvési pontjai közül a közelebbinek a távolsága ( $B_1$ ,  $B_2$ ) nem lehet kisebb, mint tömegközéppontjának 0,8-szoros magassága ( $h_{TK}$ ) a vasúti kocsi padló szintjéhez viszonyítva, vagyis  $B_1 \leq B_2$  esetében kötelezően  $B_1 \geq 0,8 h_{TK}$  (1. ábra);

– az áru együttes tömegközéppontjának magassága a vasúti kocsi padló szintjéhez viszonyítva nem lehet több 1,7 m-nél, ha az áru összes tömege legfeljebb 40 t, és 1,5 m-nél, ha az áru tömege több mint 40 t.



1. ábra

1.2. Egy munkagépnek általános rendeltetésű pórekocsiba történő berakásakor, ha a munkagép a pórekocsi oldalgerendáira támaszkodik (szélessége a lánctalpak szélső élei között mérve legalább 2600 mm), annak tömege a lánctalpak felfekvő részének hosszúságától és tömegközéppontjának hosszanti irányú  $I_e$  eltolódásától függően nem lehet nagyobb, mint az 1. táblázatban feltüntetett értékek.

1. táblázat

A munkagép tömegközéppontjának hosszanti irányú $I_e$ eltolódása, mm	A lánctalpak felfekvő részének hosszúsága, mm				
	2000 felett, legfeljebb 2500	2500 felett, legfeljebb 3000	3000 felett, legfeljebb 3300	3300 felett, legfeljebb 3600	3600 felett
	Egy munkagép legnagyobb tömege, t				
0	52,0				
legfeljebb 300	48,5	50,0	51,5	52,0	
300 felett, legfeljebb 800	44,0	45	46,0	47,0	48,0
800 felett, legfeljebb	42,0	43,5	44,0		

Egy munkagépnek 9720 mm forgócsap távolságú, általános rendeltetésű pórekocsiba történő berakásakor, ha a munkagép csak a pórekocsi padlózatára támaszkodik (szélessége a lánctalpak szélső élei között mérve kevesebb 2600 mm-nél), annak tömege a lánctalpak felfekvő részének hosszúságától függően nem lehet nagyobb, mint a 2. táblázatban feltüntetett értékek.

2. táblázat

A lánctalpak felfekvő részének hosszúsága, mm	2000 felett, legfeljebb 2300	2300 felett, legfeljebb 2600	2600 felett, legfeljebb 2900	2900 felett
Egy munkagép legnagyobb tömege, t	42	43	44	45

1.3. 14400 mm forgócsap távolságú (13-926,13-935A-03, 13-935A-04 típusú) pórekocsiba történő berakásakor egy munkagép megengedett legnagyobb tömege az 1.2. pontban foglaltak szerinti berakás esetén nem lehet nagyobb az 1. és 2. táblázatokban feltüntetett értékeknél.

1.4. A nagykonténeres és kerek mőszaki eszközök szállítására rendelt 13-9004 típusú, 14720 mm forgócsap távolságú pórekocsikban a munkagépek a következő módon helyezhetők el:

- egy, legfeljebb 20 t tömegő munkagép a pórekocsi forgócsapjai közötti térben;
- kettő vagy több munkagép legfeljebb 30 t együttes tömeggel a pórekocsi forgócsapjai közötti térben;
- egy, legfeljebb 20 t tömegő vagy több munkagép legfeljebb 30 t együttes tömeggel a pórekocsi forgócsapjai közötti térben és két munkagép vagy (és) leszerelt berendezések, tartalék alkatrészekkel rakott ládák – a fő keresztartók felett azzal a feltétellel, hogy azok tömegközéppontjainak hosszanti irányú eltolódása a legközelebbi forgócsap síktól legfeljebb 200 mm lehet.

1.5. A munkagépeket az egyedi pórekocsikon az alap és a bővített rakodási szelvényen belül kell elhelyezni.

1.6. A munkagépeket a pórekocsin történt elhelyezésüket követően be kell fékezni a normatív-mőszaki dokumentációjukban a vasúti szállításra vonatkozóan előírt követelmények szerint.

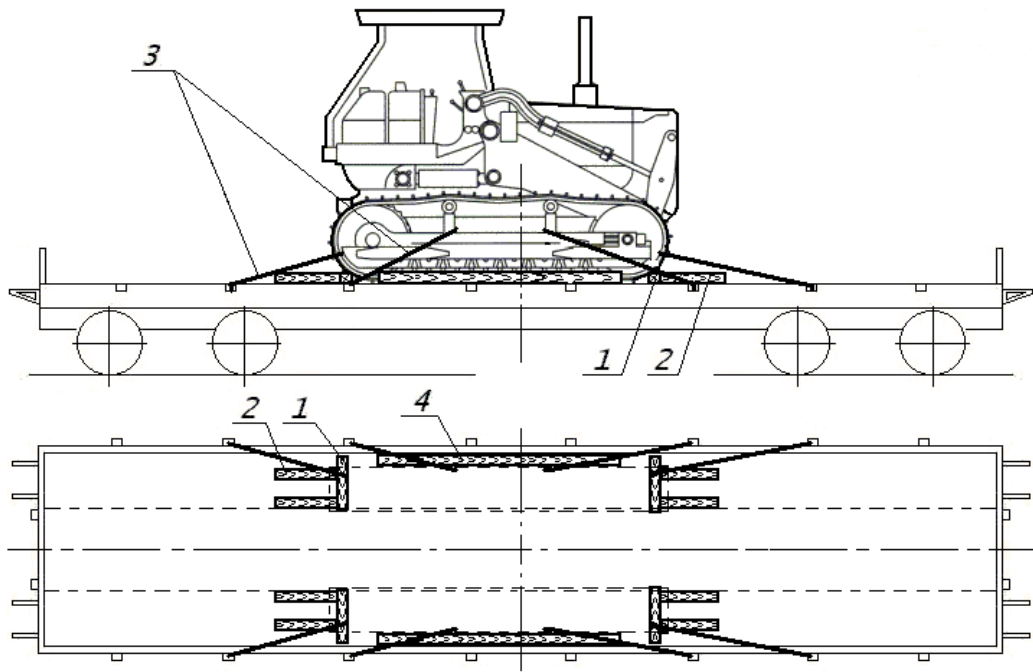
A munkagépek forgó és mozgó részeit (fülkék, gémekek, kihajtható támasztékok stb.) szállítási helyzetbe kell állítani, és a munkagép szerkezeti kialakítása szerint előírt eszközökkel kell biztosítani a normatív-mőszaki dokumentációjukban a vasúti szállításra vonatkozóan előírt követelmények szerint.

1.7. A munkagépek lánctalpai oldalirányban túlérhetnek a pórekocsi hosszartóinak külső élén, de legfeljebb a lánctalp szélességének 1/3 mértékében.

1.8. A munkagépek rögzítésének és biztosításának ebben a Fejezetben bemutatott vázlatrajzai elviek, a munkagépek ábrázolása egyezményes.

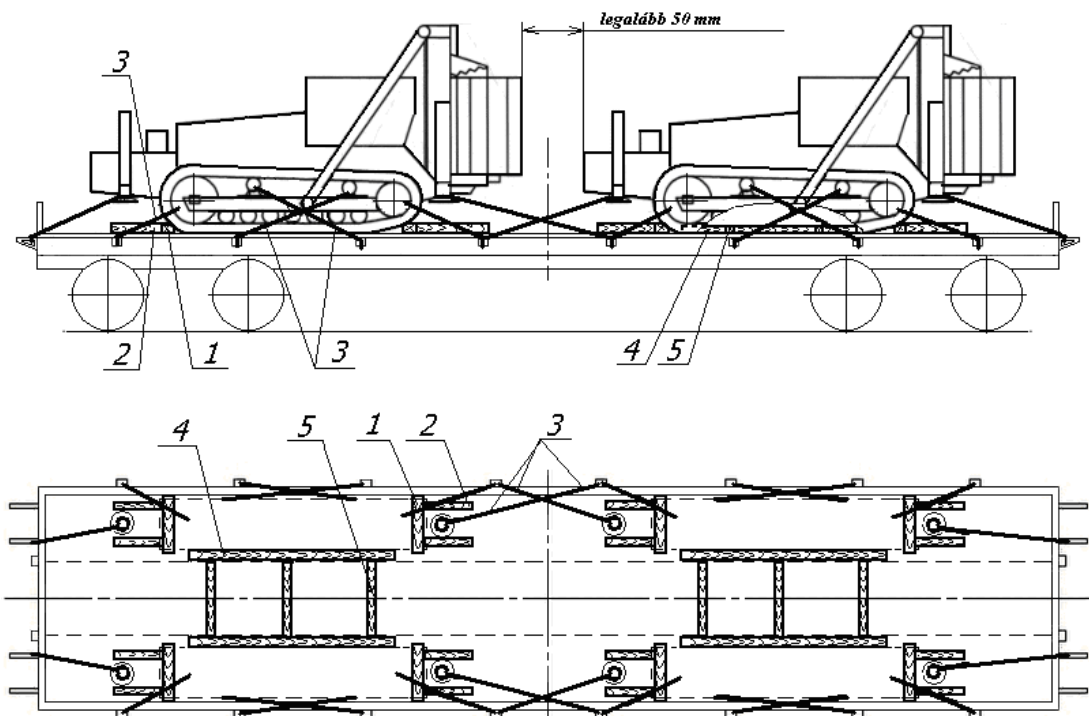
## 2. A munkagépek elhelyezése és biztosítása

2.1. Egy vagy több munkagépet a pórekocsi hosszában, közvetlenül annak padlójára kell berakni (2-5. ábrák).



2. ábra

1, 2 – támgerenda a hosszanti irányú elmozdulás megelőzésére; 3 – kikötés;  
4 – támgerenda a keresztirányú elmozdulás megelőzésére

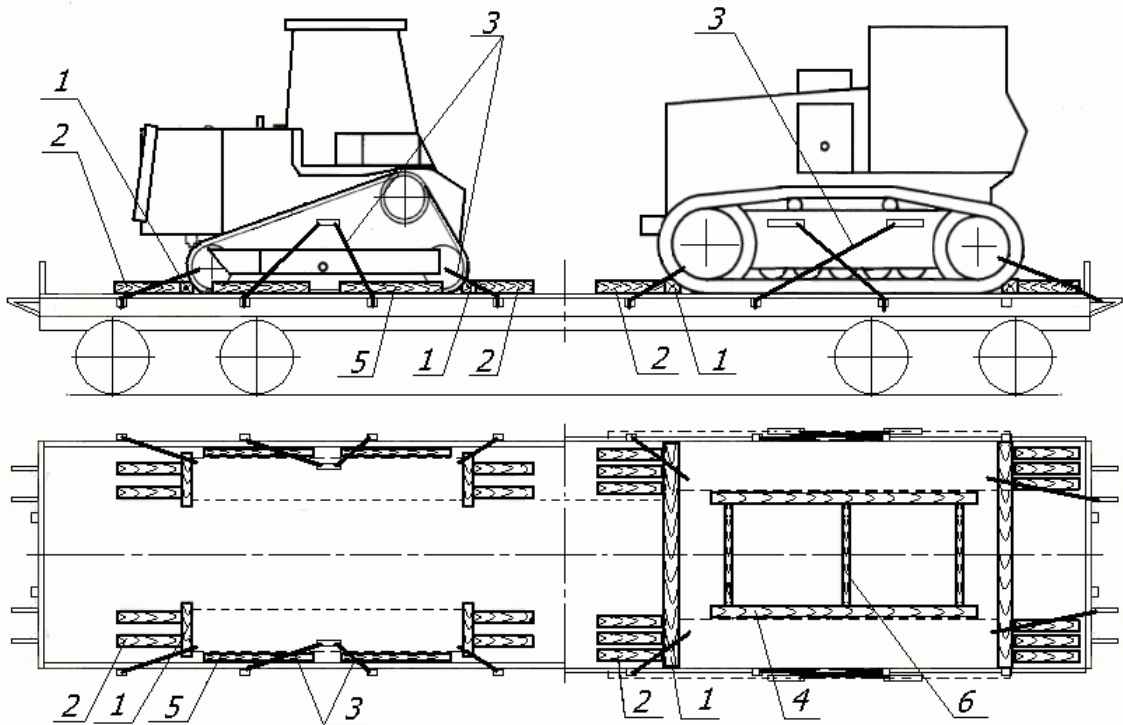


3. ábra

1, 2 – támgerenda a hosszanti irányú elmozdulás megelőzésére; 3 – kikötés;  
4 – támgerenda a keresztirányú elmozdulás megelőzésére; 5 – merevítő gerenda

Az egyes munkagépek között hosszanti irányban legalább 50 mm távolságot kell tartani (3. ábra). Egy pórekocsin úgy helyezhetők el munkagépek egymás fölé nyúló szekrényrészekkel vagy kinyúló szerkezeti elemekkel (5. ábra), ha azok között függőleges irányban olyan távolságot biztosítanak, amely kizárja az ilyen részek érintkezésének lehetőségét fuvarozás közben.

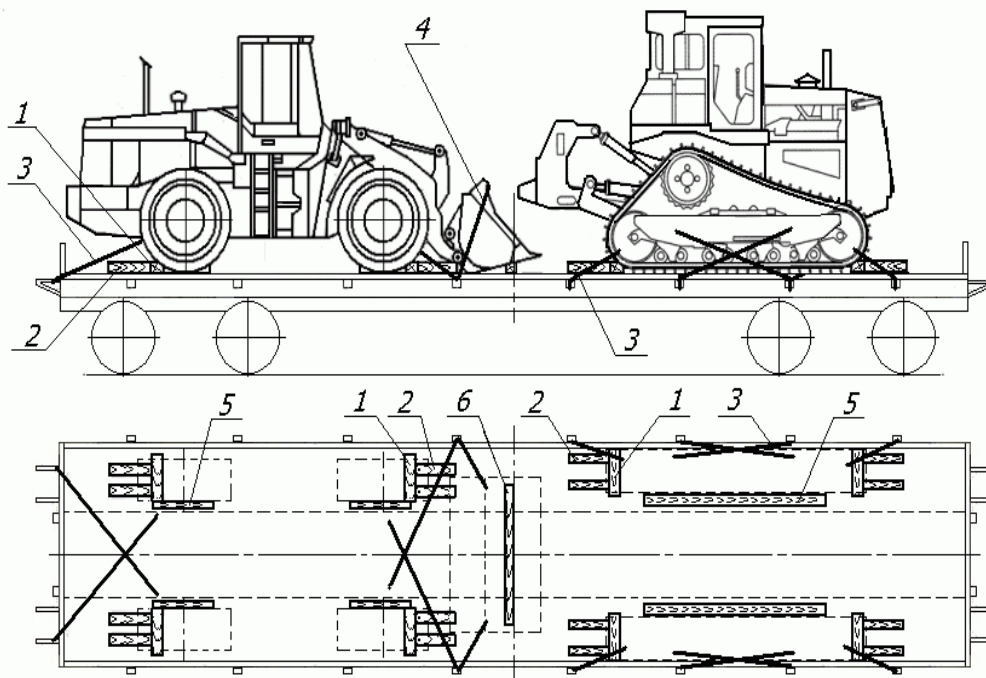
2.2. Egy pórekocsiba kettő vagy több különböző gyártmányú, típusú, külső méretű és tömegű munkagép berakása (4. ábra) azzal a feltétellel megengedett, ha biztosítják a rakomány együttes tömegközéppontjának a pórekocsi hosszanti és keresztirányú szimmetria síkjaihoz viszonyított, a jelen Szabályzat 1. Fejezetében megengedett eltérésére vonatkozó követelmények betartását.



4. ábra

1, 2 – támgerenda a hosszanti irányú elmozdulás megelőzésére; 3 – kikötés;  
4, 5 – támgerenda a keresztirányú elmozdulás megelőzésére; 6 – merevítő gerenda

2.3. Egy pórekocsiba láncaltpas munkagép és kerekes műszaki eszköz berakása (5. ábra) azzal a feltétellel megengedett, ha biztosítják a rakomány együttes tömegközéppontjának a pórekocsi hosszanti és keresztirányú szimmetria síkjaihoz viszonyított, a jelen Szabályzat 1. Fejezetében megengedett eltolására vonatkozó követelmények betartását. A láncaltpas munkagépek biztosítását a jelen Fejezet rendelkezéseinek megfelelően, a kerekes műszaki eszközök biztosítását a jelen Szabályzat 7. Fejezetében foglaltak szerint kell végezni. A fuvarlevélbe bejegyzést kell tenni az árunak a jelen Szabályzat 7. és 8. Fejezetében foglalt rendelkezések szerint végzett berakásáról és biztosításáról.



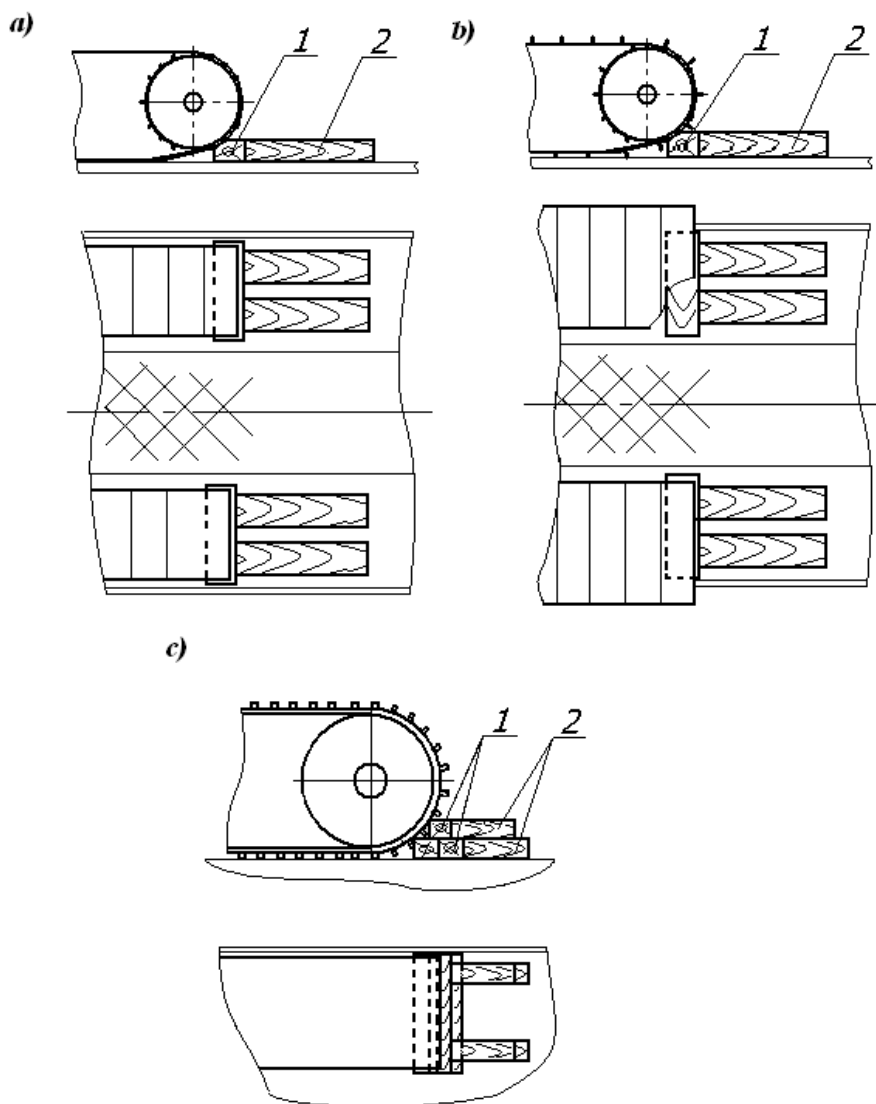
5. ábra

1, 2 – támgerenda a hosszanti irányú elmozdulás megelőzésére; 3, 4 – kikötés;  
5 – támgerenda a keresztirányú elmozdulás megelőzésére; 6 – alátétfa

2.4. Hosszanti irányú elmozdulással szemben a munkagépet támgerendákkal és kikötésekkel kell biztosítani.

2.4.1. Szorosan a láncalpak felületéhez kell elhelyezni a keresztirányú támgerendákat (6. ábra). A lánc kapaszkodóbordái nem támaszkodhatnak a támgerendára (6.b ábra). Amennyiben a bordák elhelyezkedése vagy (és) méretei nem teszik lehetővé e követelmény teljesítését, akkor a keresztirányú támgerendákat szélességben és magasságban több, legalább 100x100 mm szelvényű gerendából kell összeállítani (6.c ábra). A keresztirányú gerendák és a kapaszkodóbordák érintkezési helyein megengedett a gerendán hosszirányú horony kialakítása a láncalphoz való illeszkedés biztosítása céljából.





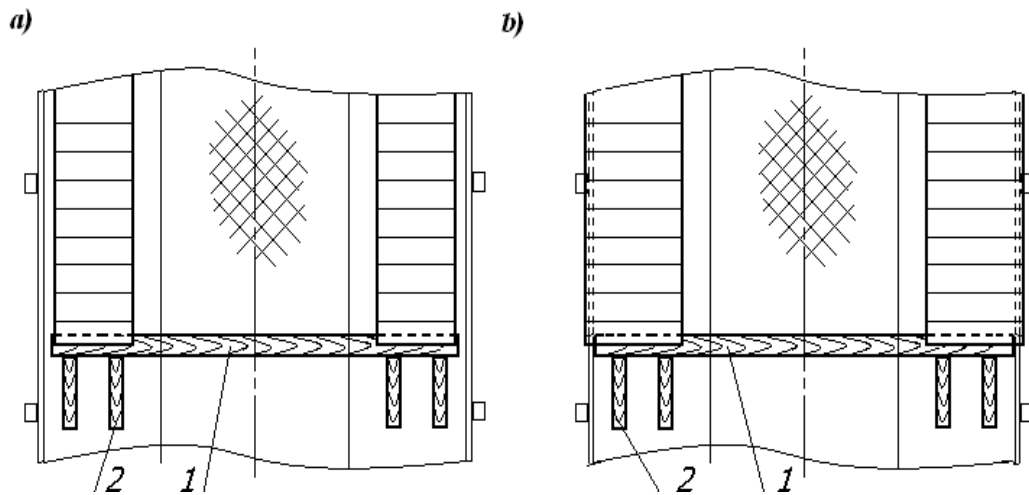
6. ábra

- a – gerendák illesztése a kapaszkodóborda nélküli lánctalp felületéhez;  
 b, c – gerendák illesztése a kapaszkodóbordával ellátott lánctalp felületéhez  
 1 – keresztirányú támgerenda; 2 – hosszanti irányú támgerenda

Valamennyi keresztirányú támgerendához legkevesebb kettő, legalább 100x100 mm szelvényű, hosszanti irányú támgerendát kell szorosan fektetni. A támgerendáknak a 6.c ábra szerinti elhelyezésekor a keresztirányú és a hosszanti irányú gerendák magasságának (szintbeli soronként) meg kell egyeznie. A hosszanti irányú gerendák hosszúságát és mennyiségét a biztosításukra szolgáló szögek szükséges mennyiségétől függően kell meghatározni a jelen Szabályzat 1. Fejezetében a szögek normatív távolságára előírt követelmények betartásával.

Amennyiben a munkagép lánctalpai teljes mértékben a pőrekocsi padlóján helyezkednek el, akkor a keresztirányú támgerendák hosszúsága nem lehet kisebb a lánctalp szélességénél (6.a, 6.c ábrák). Ha a lánctalp szélességben túler a pőrekocsi padlóján, akkor a keresztirányú támgerendák hosszúságának el kell érnie legalább a lánctalpnak a pőrekocsi padlóburkolatán elhelyezkedő része szélességét (6.b ábra).

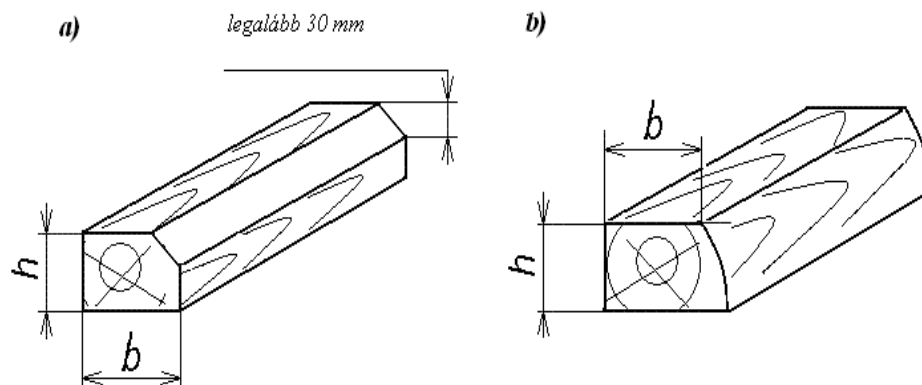
A munkagép két lánctalpához megengedett egy közös keresztirányú támgerenda és mindkét lánctalppal szemben egyenként legalább kettő hosszanti irányú támgerenda alkalmazása. A keresztirányú támgerenda hosszúsága nem lehet kevesebb a munkagép szélességénél a lánctalpak külső éleinél mérve vagy a pőrekocsi padlójának szélességénél (7. ábra).



7. ábra

1 – keresztirányú támgerenda; 2 – hosszanti irányú támgerenda

A keresztirányú támgerendákat (8. ábra) három vagy négy oldalán lapolt gerendából kell készíteni.



8. ábra

A keresztirányú támgerendák kivitelezésének változatai:

a – négy oldalán lapolt gerendából; b – három oldalán lapolt gerendából

A keresztirányú támgerendának a lánctalppal érintkező élét legalább 30 mm magasságban meg kell munkálni a lánctalphoz teljes szélességben történő szoros felfekvés biztosítása céljából.

A keresztirányú támgerendák keresztmetszvényének méreteit az egy munkagép tömegének függvényében a 3. táblázatból kell meghatározni.

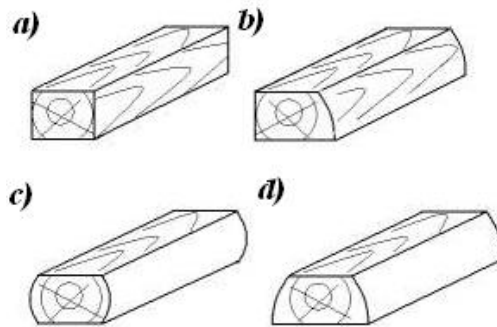
3. táblázat

A keresztirányú támgerendák keresztmetszvényének méretei az egy munkagép tömegének függvényében

Egy munkagép tömege, t	legfeljebb 12,0	12,0 felett, legfeljebb 18,0	18,0 felett
<b>A keresztirányú támgerendák keresztmetszvényének méretei (h x b), mm, legalább</b>	100x150	150x180	180x200

A hosszanti irányú támgerendákat négy, három vagy kettő oldalán lapolt gerendából

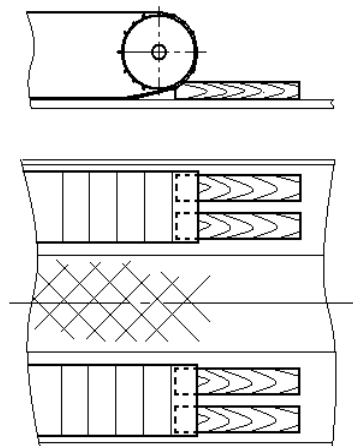
kell készíteni (9. ábra).



9. ábra

A hosszanti irányú támgerendák kivitelezésének változatai:  
a – négy oldalán lapolt gerendából; b – három oldalán lapolt gerendából;  
c, d – kettő oldalán lapolt gerendából

A kapaszkodóbordák nélküli, acélból készített lánctalpakkal rendelkező munkagépeket hosszanti irányban elégséges csak hosszanti irányú támgerendákkal biztosítani (10. ábra). Ilyen esetben a lánctalpat mindkét oldalról legalább két gerendával kell biztosítani. A hosszanti irányú támgerendák szelvényét a 3. táblázatból kell meghatározni. A gerendáknak a lánctalppal érintkező homloklapfelületét legalább 40 mm magasságban ferdére kell élezni a lánctalphoz való szoros felfekvés biztosítása céljából.



10. ábra

A munkagép biztosítása hosszanti irányú támgerendákkal

2.4.2. A keresztirányú és a hosszanti irányú támgerendákat legalább 6 mm átmérőjű és a gerenda magasságánál legalább 50 mm-rel hosszabb szögekkel kell a vasúti kocsi padlójához erősíteni. A támgerendák lerősítésére szolgáló szögek összes mennyiségét a munkagép egyes oldalaira vonatkozóan a 4. táblázat alapján kell meghatározni. Valamennyi gerendát legalább 3 szöggel kell a padlóhoz szögelni, függetlenül a szögek átmérőjétől. A hosszanti irányú támgerendákat azonos mennyiségű szöggel kell a padlóhoz szögelni.

Olyan esetben, ha a keresztirányú támgerendákba nem lehetséges szögeket ütni, akkor azokat legalább 8 mm átmérőjű huzalból készített ácskapcsokkal vagy kötésenként kettő darab, legalább 6 mm átmérőjű, ferdén beütött szöggel, vagy legalább 25 mm vastagságú, kötésenként kettő darab, legalább 4 mm átmérőjű és 70 mm hosszúságú szöggel a gerendákhoz erősített deszkákkal kell a hosszanti

irányú támgerendákhoz erősíteni (11. ábra). Ilyen esetben a keresztirányú és a hosszanti irányú támgerendák magasságának meg kell egyeznie.

4. táblázat

A munkagépek hosszanti irányú biztosítására szolgáló szögek mennyisége  
(a homlokajtók igénybevétele nélkül)

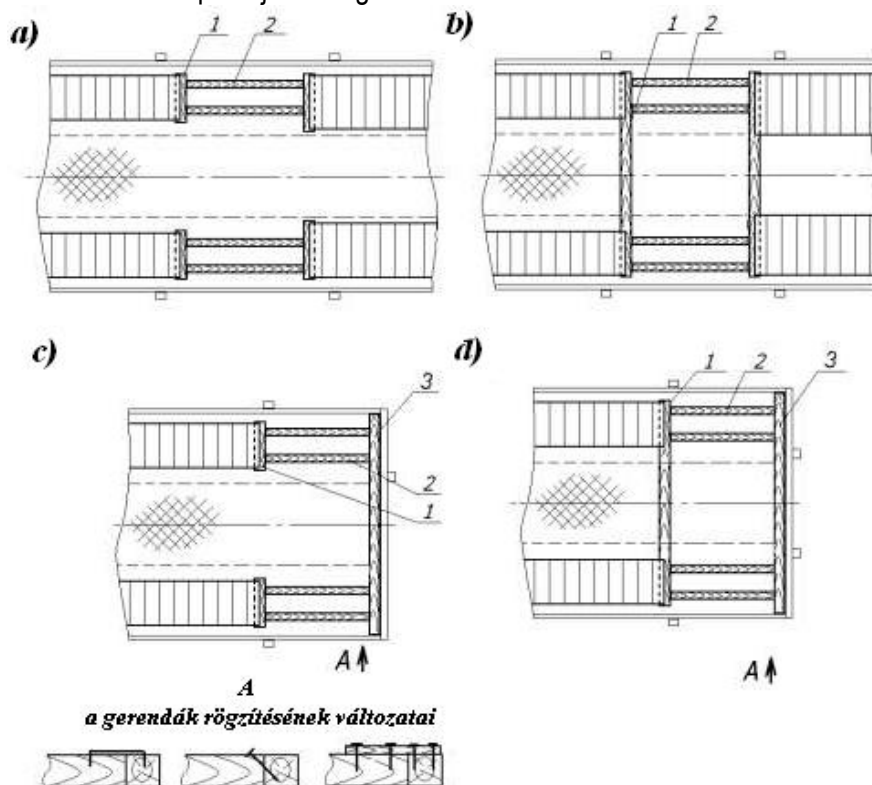
Egy munkagép tömege, t	Legfeljebb 12,0	12,0 felett, legfeljebb 18,0	18,0 felett, legfeljebb 24,0	24,0 felett, legfeljebb 30,0	30,0 felett, legfeljebb 40,0	40,0 felett, legfeljebb 52,0
A szögek összes mennyisége egy munkagép biztosításához mindegyik irányban, legalább, db.*	$\frac{20}{12}$	$\frac{42}{26}$	$\frac{50}{30}$	$\frac{64}{38}$	$\frac{84}{50}$	$\frac{100}{60}$

\* A számlálóban feltüntetett darabszám 6 mm átmérőjű szögekre, a nevezőben feltüntetett darabszám 8 mm átmérőjű szögekre vonatkozik.

2.4.3. Amennyiben a pórekocsiba több munkagépet raknak be, megengedett azok hosszanti irányú elmozdulással szembeni biztosítását keresztirányú támgerendákkal és a szomszédos lánctalpak közé helyezett merevítő gerendákkal végezni (11.a és 11.b ábrák). A merevítő gerendák hosszúsága nem lehet nagyobb 2500 mm-nél. Megengedett a munkagép lánctalpa és a pórekocsi homlokfala között azonos szerkezet alkalmazása (11.c és 11.d ábrák), viszont a homlokfalhoz legalább 100 x 100 mm szelvényű és a pórekocsi padlójának szélességével megegyező hosszúságú gerendát kell fektetni.

A munkagépeknek a 11.a és 11.b ábrák szerinti biztosítása esetén az összes támasztó és merevítő gerenda rögzítéséhez szükséges összes szög mennyiségét a 4. táblázat alapján kell meghatározni a nehezebb munkagép tömegének függvényében.

A munkagépeknek a 11.c és 11.d ábrák szerinti biztosítása esetén a gerendák rögzítéséhez szükséges szögek mennyiségét az 5. táblázat alapján kell meghatározni. Valamennyi gerendát legalább három szöggel kell a vasúti kocsi padlójához rögzíteni.



11. ábra  
1, 3 – támgerenda; 2 – merevítő gerenda

5. táblázat

A munkagépek hosszanti irányú biztosítására szolgáló szögek mennyisége a munkagép és a pőrekocsi homlokfala között gerenda alkalmazása esetén

Egy munkagép tömege, t	12,0** felett, legfeljebb 18,0	18,0 felett, legfeljebb 24,0	24,0 felett, legfeljebb 30,0	30,0 felett, legfeljebb 40,0	40,0 felett, legfeljebb 52,0
A szögek összes mennyisége egy munkagép biztosításához a homlokfal irányában, legalább, db.*	$\frac{22}{14}$	$\frac{30}{18}$	$\frac{44}{26}$	$\frac{64}{38}$	$\frac{80}{48}$

\* A számlálóban feltüntetett darabszám 6 mm átmérőjű szögekre, a nevezőben feltüntetett darabszám 8 mm átmérőjű szögekre vonatkozik.

\*\* Legfeljebb 12 t tömegű munkagép esetén valamennyi gerendát legalább 3 darab, legalább 6 mm átmérőjű szöggel kell a padlóhoz szögezni.

Ha a pőrekocsi homlokfalához fektetett gerendát nem lehetséges a fa padlózathoz szögezni, akkor azt legalább 8 mm átmérőjű huzalból készített ácskapcsokkal vagy kötésenként kettő darab, legalább 6 mm átmérőjű, ferdén beütött szöggel, vagy legalább 25 mm vastagságú, kötésenként kettő darab, legalább 4 mm átmérőjű és 70 mm hosszúságú szöggel a gerendákhoz erősített deszkákkal kell a csatlakozó gerendákhoz erősíteni (11. ábra). Ilyen esetben a többi gerendát az 5. táblázat alapján meghatározott mennyiségű szöggel kell leszögezni.

2.4.4. Kikötéssel kell biztosítani a munkagép alvázat és rászertelt kiegészítő berendezéseit (gém, markoló kanál, útgyalu késtartó, szállítószalag, más berendezések). A kikötéseket a vonóhoroghoz, akasztószemekhez, lánctalphoz, az alvázkeret technológiai nyílásaihoz és a munkagép más olyan szerkezeti elemeihez kell erősíteni, amelyeket a kikötés nem sérthet meg, de azok sem sértenek meg a kikötést. Az alvázkeret kikötésének a padlóval bezárt szöge, illetve a kikötés vízszintes síkra való vetülete és a vasúti kocsis hosszanti irányú szimmetria síkja által bezárt szög nem lehet nagyobb 45 foknál. A feladó biztosítja a munkagép azon megbízható elemeinek kiválasztását, amelyekhez a kikötést kell erősíteni.

A munkagép alvázkeretének biztosításához szükséges lekötő huzalpárok mennyiségét és a 6 mm átmérőjű huzalszálak mennyiségét egyes kikötésenként a munkagép tömegének függvényében, a pőrekocsi hosszában, mindkét oldalra a 6. táblázat alapján kell meghatározni.

6. táblázat

A munkagép alvázkeretének biztosításához szükséges lekötő huzalpárok mennyisége és a 6 mm átmérőjű huzalszálak mennyisége egyes kikötésenként

Egy munkagép tömege, t	legfeljebb 6,0	6,0 felett, legfeljebb 12,0	12,0 felett, legfeljebb 18,0	18,0 felett, legfeljebb 24,0	24,0 felett, legfeljebb 30,0	30,0 felett, legfeljebb 40,0	40,0 felett, legfeljebb 52,0
A lekötő huzalpárok mennyisége (oldalanként)/huzalszálak mennyisége kikötésenként, db.	1/4	1/6	2/4	2/6	2/8	3/8	4/8

2.5. A keresztirányú elmozdulással szemben a munkagépeket támgerendákkal és merevítő gerendákkal kell biztosítani. A szorosan a lánctalpakhoz fektetett támgerendák keresztmetszvény méretei nem lehetnek kisebbek a feltüntetett értékeknél:

- legfeljebb 30 t tömegű munkagép esetében – 100 x 100 mm;
- 30 tonnánál nagyobb tömegű munkagép esetében – 150 x 150 mm.

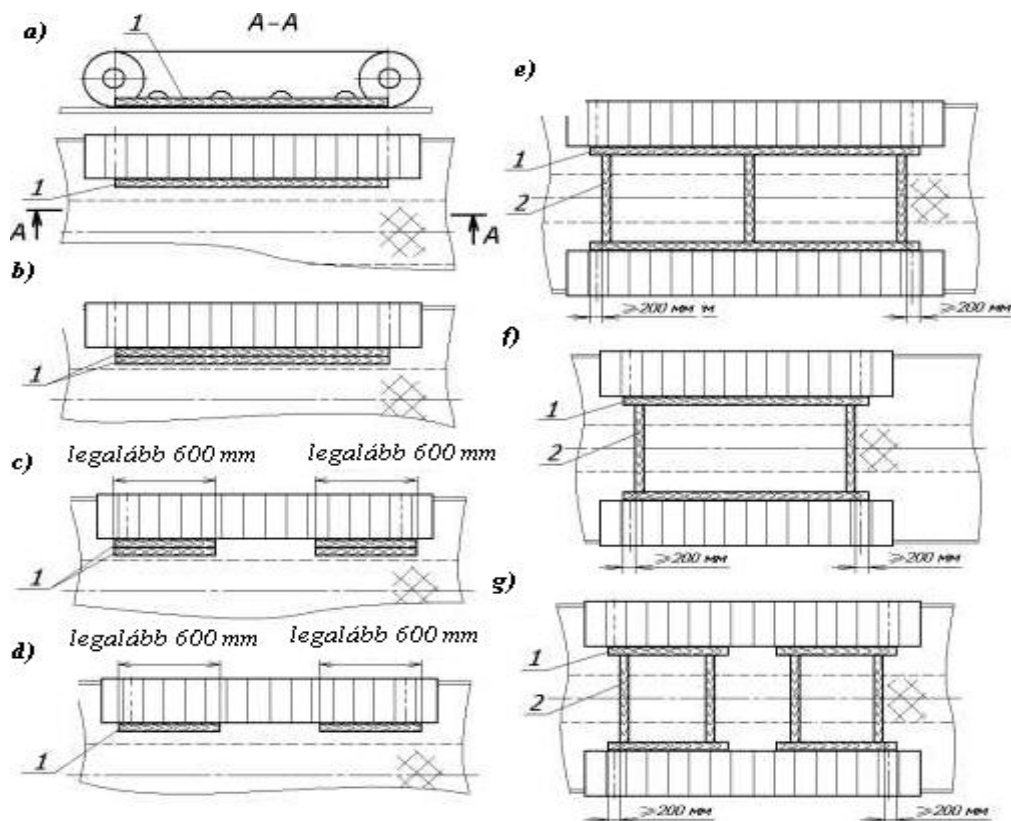
2.5.1. Munkagépeknek lenyitott oldalfalú pórekocsiba történő berakásakor a támgerendákat szorosan a lánctalp belső oldalához kell fektetni (12. ábra). A gerendák mennyiségét és elhelyezésük módját a szögek szükséges mennyisége alapján kell meghatározni. Minden gerendát, függetlenül a szögek átmérőjétől, legalább 3 szöggel kell rögzíteni.

A támgerendáknak a 12.a, 12.b, 12.e és 12.f ábrákon bemutatott változatok szerinti elhelyezése esetén a támgerendák hosszúsága nem lehet kisebb a lánctalp felfekvő részénél.

A támgerendáknak a 12.c, 12.d, és 12.g ábrákon bemutatott változatok szerinti elhelyezése esetén a legalább 600 mm hosszúságú támgerendák a lánckerekkel és vezetőkerekkel szemben kapnak helyet.

A támgerendáknak a 12.a, 12.b, 12.c és 12.d ábrákon bemutatott változatok szerinti elhelyezése esetén a munkagép biztosítására szolgáló szögek összes mennyiségét mindkét oldalra, a munkagép tömegének függvényében a 7. táblázat alapján kell meghatározni.

A támgerendáknak a 12.e, 12.f, és 12.g ábrákon bemutatott változatok szerinti elhelyezése esetén a legfeljebb 2000 mm hosszúságú támgerendák közé két-két, legalább 100 x 100 mm szelvényű merevítő gerendát kell fektetni, míg hosszabb támgerendák esetén a merevítő gerendák mennyisége - három. A merevítő gerendákat a támgerendák végétől legalább 200 mm távolságra kell fektetni. Ilyen esetekben a valamennyi gerenda rögzítésére szolgáló szögek mennyiségét a 7. táblázat alapján kell meghatározni.



12. ábra  
 1 – támgerenda; 2 – merevítő gerenda

7. táblázat

Lehajtott oldalfalú pórekocsin a munkagépek keresztirányú biztosításához szükséges szögek mennyisége

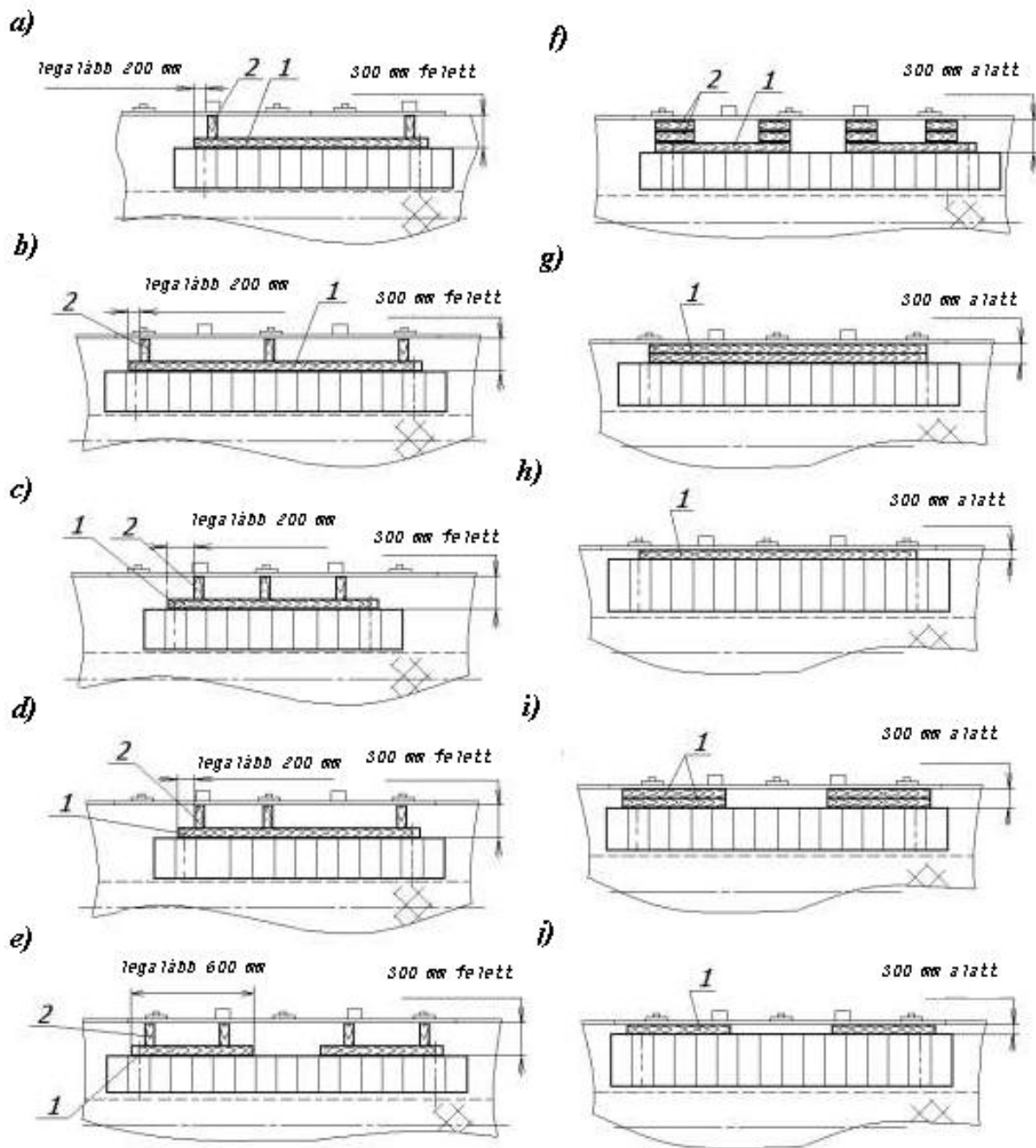
Egy munkagép tömege, t	Legfeljebb 12,0	12,0 felett, legfeljebb 18,0	18,0 felett, legfeljebb 24,0	24,0 felett, legfeljebb 30,0	30,0 felett, legfeljebb 40,0	40,0 felett, legfeljebb 52,0
A szögek összes mennyisége egy munkagép biztosításához mindegyik irányban, legalább, db.*	$\frac{12}{8}$	$\frac{18}{12}$	$\frac{28}{16}$	$\frac{36}{20}$	$\frac{48}{26}$	$\frac{54}{30}$

\* A számlálóban feltüntetett darabszám 6 mm átmérőjű szögekre, a nevezőben feltüntetett darabszám 8 mm átmérőjű szögekre vonatkozik.

2.5.2. Munkagépeknek felhajtott oldalfalú pórekocsiba történő berakásakor a hosszanti irányú támgerendákat szorosan a lánctalp külső oldalához kell elhelyezni: egy-egy gerendát, ha azok hosszúsága eléri legalább a lánctalp felfekvő részének hosszúságát (13.a, 13.b, 13.c, 13.d, 13.g és 13.h ábrák), vagy két-két darab, legalább 600 mm hosszúságú gerendát a lánckerekekkel és vezető kerekekkel szemben (13.e, 13.f, 13.i és 13.j ábrák).

Ha a munkagép lánctalpa és a vasúti pórekocsi oldalfala közötti távolság nagyobb 300 mm-nél, akkor valamennyi hosszanti irányú támgerenda és a pórekocsi oldalfala közé legalább 60 x 100 mm szelvényű, keresztirányú merevítő gerendát kell helyezni (13.a, 13.b, 13.c, 13.d, 13.e ábrák). A támgerenda legfeljebb 2000 mm hosszúsága esetén legalább két merevítő gerenda, a támgerenda ennél nagyobb hosszúsága esetén legalább három merevítő gerenda szükséges. A támgerendák és a vasúti pórekocsi (egyszekciós vagy két szomszédos szekcióból álló) oldalfala közé a munkagép mindkét oldalán legalább: két gerendát a rakoncakengyelekkel szemben vagy három gerendát a támasztóékekkel szemben vagy két gerendát a támasztóékekkel és egy gerendát a rakoncakengyellel szemben.

Ha a munkagép lánctalpa és a vasúti pórekocsi oldalfala közötti távolság nem nagyobb 300 mm-nél, vagy a keresztirányú merevítő gerendák nem helyezhetők el a támasztóékekkel vagy a rakoncakengyelekkel szemben, akkor a támgerenda és az oldalfal közötti távolságot hosszanti irányú merevítő gerendákkal úgy kell kitölteni, hogy azok fedjék a szükséges mennyiségű rakoncakengyelt vagy (és) az oldalfal szekció támasztóékeit (13.f, 13.g és 13.i ábrák).



13. ábra  
1 – támgerenda; 2 – merevítő gerenda

Amennyiben a láncfal és a zárt oldalfal közötti hézag nem elégséges a szükséges mennyiségű gerenda elhelyezésére, akkor a munkagép biztosítását a 2.5.1. pontban leírt módon kell végezni.

A munkagép biztosításához szükséges 6 mm átmérőjű szögek összes mennyiségét oldalanként a 8. táblázatban foglaltak alapján kell meghatározni. Valamennyi támgerendát legalább két szöggel kell a padlóhoz erősíteni.



Lezárt (felhajtott) oldalfalú pórekocsin a munkagépek keresztirányú biztosításához szükséges szögek mennyisége

Egy munkagép tömege, t	Legfeljebb 18,0	18,0 felett, legfeljebb 24,0	24,0 felett, legfeljebb 30,0	30,0 felett, legfeljebb 40,0	40,0 felett, legfeljebb 52,0
A szögek összes mennyisége egy munkagép biztosításához mindegyik irányban, legalább, db.	4	6	12	16	20

Legfeljebb 12,0 t tömegű munkagép berakása esetén megengedett a lánctalp és az oldalfalak között a támgerendák és merevítő gerendák fektetésének elhagyása, ha a közöttük lévő szabad távolság legfeljebb 50 mm.

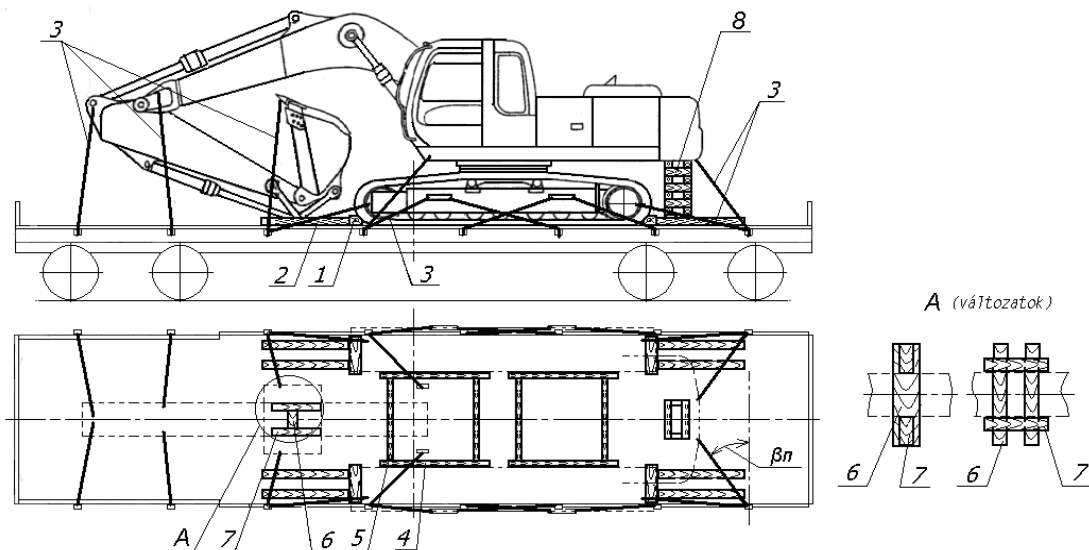
18,0 tonnánál nagyobb tömegű munkagép berakásakor a pórekocsi azon oldalfalait, amelyekhez merevítő gerendákat fektetnek, rövid rakoncákkal kell megtámasztani.

2.5.3. A munkagépnek a pórekocsi padló szélességén belül (beleértve az oldalfal nélküli pórekocsikat is) történő berakásakor megengedett a munkagép keresztirányú biztosítása hosszirányú támgerendákkal (merevítő gerendák alkalmazása nélkül), amelyeket a lánctalp külső oldalán kell elhelyezni, ha a gerendák teljes szélességükben elférnek a fából készült padlózatán. A munkagép biztosításához szükséges szögek oldalankénti mennyiségét a 7. táblázatban foglaltak alapján kell meghatározni.

2.6. A forgó részegységekkel, gémelekkel, függesztett berendezésekkel rendelkező munkagépek (például daruk, exkavátorok, földkotrógépek) elhelyezését és biztosítását a következők szerint kell végezni.

2.6.1. A munkagép alvázat a jelen Fejezet 2.4., 2.5. pontjaiban foglalt követelményeknek megfelelően kell biztosítani.

2.6.2. A munkagép vízszintes síkban forgó részét négy darab, 6 mm átmérőjű huzalból kialakított kikötéssel kell biztosítani, amelyekben a huzalszálak mennyisége megegyezik az alváz biztosításánál alkalmazott kikötésekben lévő huzalszálak mennyiségével (14. ábra). A kikötéseket úgy kell kialakítani, hogy a kikötés vízszintes vetülete és a pórekocsi keresztirányú szimmetria síkja által bezárt ( $\beta_n$ ) szög a lehető legkisebb legyen.



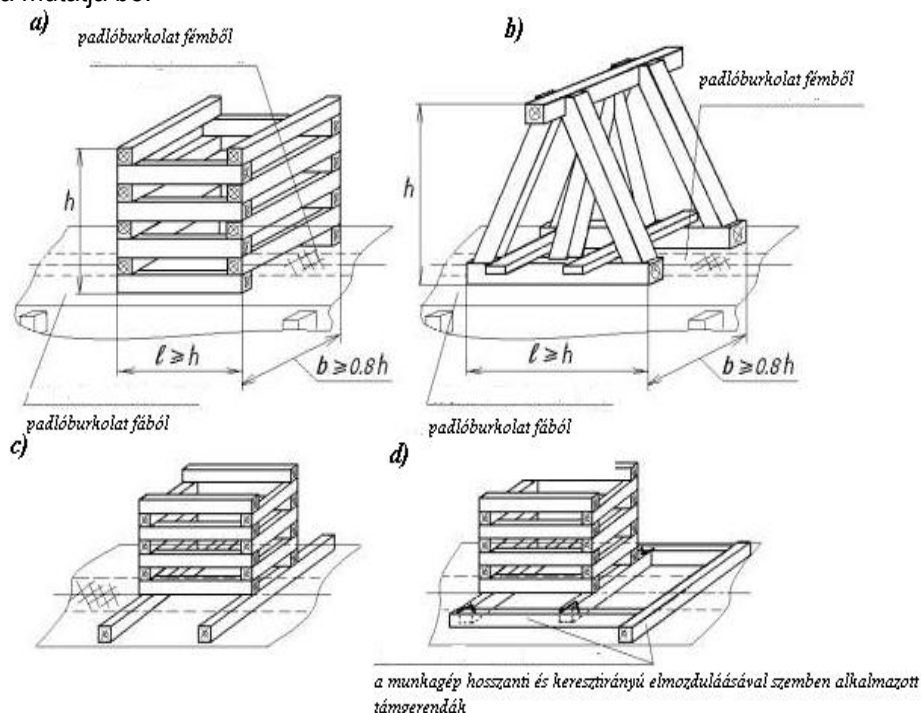
14. ábra

A forgó részegységgel, gémmel és függő berendezésekkel rendelkező munkagépek elhelyezése és biztosítása

1, 2 – támgerenda a hosszanti irányú elmozdulás megelőzésére; 3 – kikötés;

- 4 – támgerenda a keresztirányú elmozdulás megelőzésére; 5 – merevítő gerenda;  
6 – alátétfa; 7 – támgerenda a gém biztosításához; 8 – alátámasztás

A munkagép gémmel ellentétes végén a forgó részegység (daruk, exkavátorok és más, hasonló eszközök ellensúlya) alá fagerendából ácsolt alátámasztást kell helyezni. Az alátámasztás lehetséges változatait a 15. ábra mutatja be.



15. ábra

Az ácsolt alátámasztás változatai

a, b, c – „kútkáva” alátámasztás; b – „bak” alátámasztás;

$l$  – az alátámasztás hosszúsága a pórekocsi hosszanti irányában;  $b$  – az alátámasztás szélessége a pórekocsi keresztirányában;  $h$  – az alátámasztás magassága

Az alátámasztás ( $l$ ) hosszúsága a pórekocsi hosszanti irányában nem lehet kisebb ( $h$ ) magasságánál, ( $b$ ) szélessége a pórekocsi keresztirányában nem lehet kisebb  $0,8 \cdot h$  értéknél. Az alátámasztás készítéséhez használt gerendák szélessége legalább 150 mm, magassága legalább 100 mm legyen. Az alátámasztás kívánt magasságának elérése céljából a felső gerendára (gerendákra) megengedett rátétet fektetni legalább 25 mm vastagságú és megfelelően a gerenda szélességével és hosszúságával megegyező szélességű és hosszúságú deszkából.

A „kútkáva” alátámasztás (15.a, b, c ábrák) gerendáit a következők szerint kell egymáshoz erősíteni:

- legalább 10 mm átmérőjű tüskékkel (minden kettő vagy több, egymással magasságban érintkező gerendát egy átmenő tüskével);
- legalább kettő, 8 mm átmérőjű huzalból készített ácskapoccsal – minden kettő, egymással magasságban érintkező gerendát;
- legalább 6 mm átmérőjű és a gerenda szélességét 50 mm-rel meghaladó hosszúságú szögekkel vagy csavarokkal – kötéseként legalább kettővel;

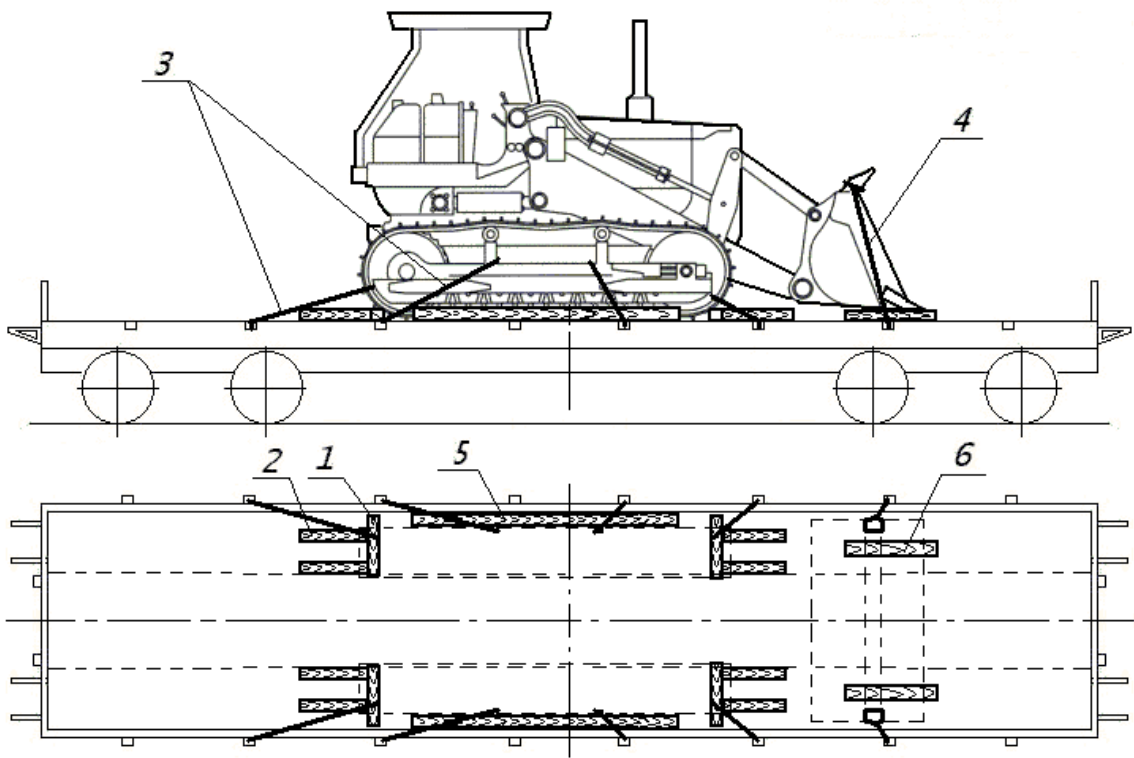
A „bak” alátámasztás gerendáit (15. b ábra) legalább kettő, 8 mm átmérőjű huzalból készített ácskapoccsal - minden kettő, egymással magasságban érintkező gerendát;

- legalább 6 mm átmérőjű és a gerenda szélességét 50 mm-rel meghaladó hosszúságú szögekkel vagy csavarokkal – kötéseként legalább kettővel.

Az alátámasztást legalább nyolc darab 6-8 mm átmérőjű szöggel a pórekocsi padlójához kell erősíteni.

2.6.3. A nem eltávolított vagy részlegesen eltávolított gémet a pórekocsi padlójára fektetett alátétfára támaszkodva, szállítási helyzetben kell biztosítani (14. ábra), ahol az alátétfa legalább 40 mm vastagságú, a padlóhoz legalább 4 darab 5 mm átmérőjű szöggel rögzített deszkából készül. A gémet 6 mm átmérőjű, négyszálas huzalból készített kikötéssel és kettő darab hosszanti vagy keresztirányú, legalább 100 x 100 mm szelvényű és legalább 500 mm hosszúságú támgerendával kell biztosítani. Utóbbiakat egyenként legkevesebb hat darab, legalább 5 mm átmérőjű szöggel a pórekocsi padlójához vagy az alátétfához kell szögezni. A kikötéseket úgy kell kialakítani, hogy a kikötés vízszintes vetülete és a pórekocsi keresztirányú szimmetria síkja által bezárt ( $\beta_n$ ) szög a lehető legkisebb legyen.

2.6.4. A munkagép olyan függesztett berendezéseit, amelyek a padlószintre süllyeszthetők (például, földkotrógépek útgyaluja) (16. ábra), kettő, legalább 40 mm vastagságú deszkából készített alátetre kell fektetni. Utóbbiakat egyenként legalább két darab, legalább 5 mm átmérőjű szöggel a pórekocsi padlójához kell erősíteni. A függesztett berendezéseket kettő darab, 6 mm átmérőjű huzalból készített négyszálas kikötéssel kell biztosítani (14. és 16. ábrák). A huzalkikötések kialakításának kényelme céljából megengedett a függesztett berendezéseknek legalább 100 x 100 mm szelvényű gerendákból készített támasztékra helyezése, amelyeket alapperendánként kettő-kettő darab, legalább 150 mm hosszúságú szögekkel kell a pórekocsi padlójához rögzíteni. A támaszték gerendáit ugyanilyen szögekkel kell egymáshoz erősíteni.



16. ábra

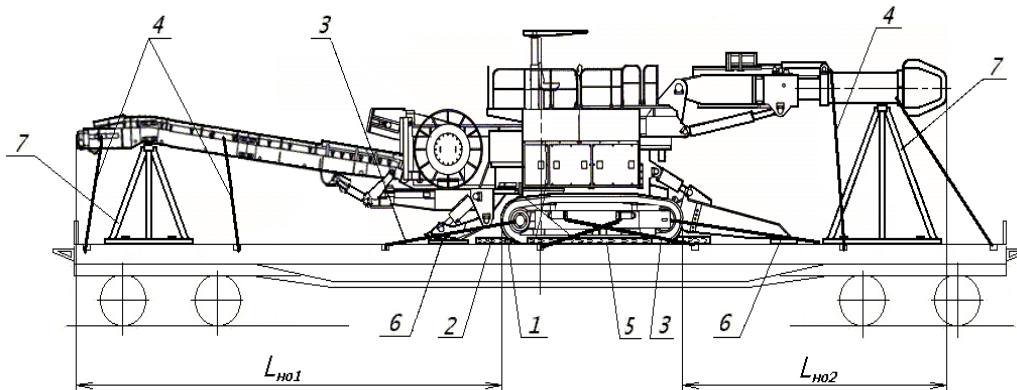
A függesztett berendezéssel felszerelt munkagépek elhelyezése és biztosítása a pórekocsikban

1, 2 – támgerenda a hosszanti irányú elmozdulás megelőzésére; 3, 4 – kikötés; 5 – támgerenda a keresztirányú elmozdulás megelőzésére; 6 – alátétfa (támaszték)

2.6.5. Az olyan függesztett berendezéseket, amelyek a munkagép szerkezeti kialakításával összefüggésben nem ereszthetők le a padlószintig (például, a szállítószalag gémeje, lyukfúró gép munkaszerve) szállítási helyzetben kell rögzíteni és négyszálas, 6 mm átmérőjű huzalból készített kikötésekkel biztosítani. Két kikötést kell alkalmazni, ha a függesztett berendezés kinyúlása a lánctalptól

nem lépi túl a lánctalp felfekvő részének hosszúságát, illetve négy kikötést kell alkalmazni, ha a függesztett berendezés ennél hosszabb (17. ábra).

Ha a függesztett berendezés hosszúsága túllépi a lánctalp felfekvő részének félhosszúságát, alatta támasztékot kell kialakítani (15. ábra).



17.ábra

Padlósztigig nem süllyeszthető függesztett berendezéssel rendelkező munkagépek berakása és biztosítása a pórekocsiban

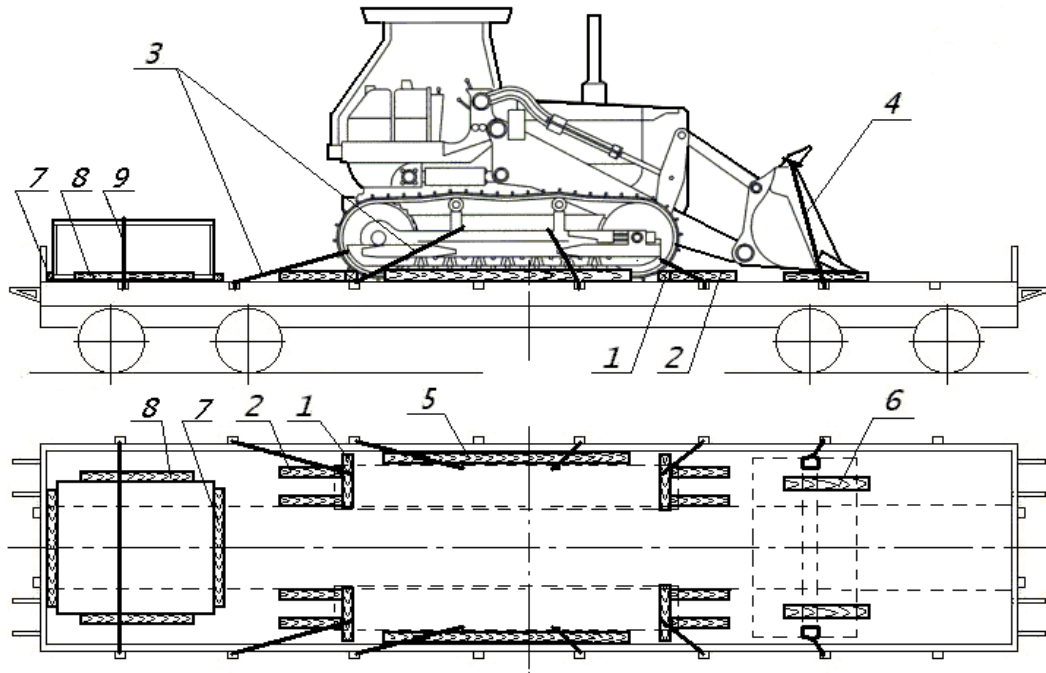
1, 2 – támgerenda a hosszanti irányú elmozdulás megelőzésére; 3, 4 – kikötés; 5 – támgerenda a keresztirányú elmozdulás megelőzésére; 6 – alátétfa; 7 – támaszték

$L_{HO}$  – a függesztett berendezés hosszúsága

A munkagép függesztett berendezésének pótlólagos kikötéssel történő biztosítása nem kötelező, ha annak az alváz lánctalpán túlnyúló hosszúsága nem nagyobb a lánctalp felfekvő részének félhosszúságánál.

2.7. A tartalék alkatrészekkel (berendezésekkel) együtt fuvarozott munkagépek berakása és biztosítása.

2.7.1. Amennyiben a munkagépet egyenként legfeljebb 1000 kg tömegű ládába csomagolt tartalék alkatrészeivel (berendezéseivel) egy pórekocsiban helyezik el (18. ábra), minden ládát a külső oldalai mellé fektetett négy darab legalább 100 x 100 mm szelvényű és a láda vonatkozó oldalának legalább 2/3 hosszúságát elérő gerendával kell biztosítani. Valamennyi gerendát legalább hét darab 6 mm átmérőjű szöggel kell a pórekocsi padlójához erősíteni, és két szál 6 mm átmérőjű huzallal át kell kötni. A munkagép tartalék lánctalpait tekercsbe kell csavarni és a pórekocsi padlóján, lehetőség szerint annak hosszanti irányú szimmetria síkjára szimmetrikusan kell elhelyezni. Valamennyi lánctalpat négy darab négyszálas, 6 mm átmérőjű huzalból készített kikötéssel és legalább 100 x 100 mm szelvényű, a tekercs szélességével megegyező hosszúságú (mindkét oldalon egy-egy) támgerendával kell biztosítani. Valamennyi támgerendát legalább 9 darab 6 mm átmérőjű szöggel kell a kocsi padlóhoz erősíteni.



18. ábra

A ládába csomagolt tartalék alkatrészekkel (berendezésekkel) együtt fuvarozott munkagépek elhelyezése és biztosítása

- 1, 2– tángerenda a hosszanti irányú elmozdulás megelőzésére; 3, 4– kikötés;  
 5 – tángerenda a keresztirányú elmozdulás megelőzésére; 6 – alátétfa;  
 7, 8 – tángerenda; 9 – átkötés

2.7.2. Amennyiben a munkagépet, illetve az egyenként 1000 kg-nál nagyobb tömegű ládába csomagolt tartalék alkatrészeket és függesztett berendezéseket egy pórekocsiban helyezik el, akkor a munkagépet a jelen Fejezet követelményeinek megfelelően kell biztosítani, a jelen Szabályzat 5. Fejezetében foglalt követelményeknek megfelelő ládákat pedig az azok elhelyezéséről és biztosításáról készített vázlatrajz szerint. A vázlatrajzot a jelen Szabályzat 1. Fejezetének 13.4. pontjában és 5. Fejezetében foglalt követelmények betartásával kell kidolgozni.

Amennyiben a munkagépet és a leszerelt, egyenként 1000 kg-nál nagyobb tömegű, csomagolatlan vagy a jelen Szabályzat 5. Fejezetében foglalt követelményeknek nem megfelelő csomagolású függesztett berendezéseket egy pórekocsiban helyezik el, akkor a munkagépet a jelen Fejezet követelményeinek megfelelően kell biztosítani, a függesztett berendezéseket pedig a jelen Szabályzat 1. Fejezetében foglalt követelményeknek megfelelően, HMF vagy EMF kidolgozásával. A számítási-magyarozó jegyzetben a munkagép biztosításának méretezésére nem kell kitérni.

A fuvarlevélbe bejegyzést kell tenni az árúnak a jelen Szabályzat 8. Fejezete és 5. Fejezete szerint vagy a jelen Szabályzat 8. Fejezete és HMF vagy EMF szerint végzett elhelyezéséről és biztosításáról.

**Az SzMGSz 22. számú melléklete**

*(Megjegyzés: Tekintettel a melléklet terjedelmére, a szöveget elektronikus úton szerepeltetjük.)*

## INDOKOLÁS

### ÁLTALÁNOS INDOKOLÁS

Hazánk a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodásnak (a továbbiakban: SzMGSz) 2002. január 1-jétől részese. Magyarország csatlakozását az SzMGSz-hez a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SzMGSz) kihirdetéséről szóló 170/2002. (VIII. 7.) Korm. rendelet hirdette ki. Az SzMGSz éves módosításai és kiegészítései korábban kormányrendeleti szinten kerültek kihirdetésre.

A nemzetközi szerződésekkel kapcsolatos eljárásokról szóló 2005. évi L. törvény 2011. évben hatályos rendelkezése szerint az SzMGSz-t és annak éves módosításait és kiegészítéseit is törvényben kellett kihirdetni. Ennek megfelelően az SzMGSz és Mellékletei módosításokkal és kiegészítésekkel egységes szerkezetű szövegét a 2011. évi XXXVII. törvény hirdette ki. A kihirdetéssel egyidejűleg hatályon kívül helyezésre kerültek a korábbi, Megállapodást kihirdető, valamint az azt módosító, illetve kiegészítő kormányrendeletek.

A nemzetközi szerződésekkel kapcsolatos eljárásról szóló 2005. évi L. törvény 2012. január 1-jével több ponton módosult, így lehetővé teszi azt is, hogy amennyiben a nemzetközi szerződés melléklete nem az Országgyűlés feladat és hatáskörébe tartozó tárgykört szabályoz, a kihirdető törvényben a Kormánynak a mellékletek kihirdetésére felhatalmazás adható. A SzMGSz 2011. évi módosításainak kihirdetésével kapcsolatosan megvizsgáltuk annak lehetőségét, hogy indokolt-e a mellékletek kormányrendeletben történő kihirdetése. Tekintettel arra, hogy a SzMGSz éves módosításai többnyire az SzMGSz szövegét és a mellékleteit egyaránt érintik, így mellékleteknek a kormányrendeletben történő kihirdetése a nemzetközi kötelezettség teljesítésével összefüggő változást nem eredményez, ezért a mellékleteknek a törvényben történő kihirdetését látjuk indokoltnak.

Az SzMGSz és Mellékletei évente kerülnek módosításra, illetve kiegészítésre. A 2011. évi módosítások és kiegészítések a Megállapodás 5., 7., 9., 23., és 37. cikkeit, valamint annak 2., 3., 5., 6., 10., 12.6., 13.2, 14. és 22. Mellékleteit érintik. A módosítások során az egyezmény normaszövegében, valamint mellékleteiben is szövegcsere módosításokról születnek határozatok és nem egységes szerkezetű szöveg elfogadása történik. A Vasutak Együttműködési Szervezetének (OSzZsD) Főbizottsága azonban minden évben hivatalos formában megjelenti az SzMGSz adott évben hatályba lépő, módosításokkal és kiegészítésekkel egységes szerkezetbe foglalt szövegét. Mivel az SzMGSz egységes szerkezetű, hatályos, hivatalos szövege rendelkezésre áll, ezért ennek kihirdetése célszerű a törvénytervezetben, mivel ez a jogalkalmazók számára a joghoz való hozzáférést jobban biztosítja.

Jelen törvényjavaslattal az SzMGSz és Mellékleteinek 2011. évi módosításainak és kiegészítéseinek kihirdetését kezdeményezzük.

## RÉSZLETES INDOKOLÁS

### Az 1. §-hoz

A Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SzMGSz) 2011. évi módosításai és kiegészítései nemzetközi jogilag 2011. július 1-én hatályba lépett szövegének kihirdetéséről rendelkezik a §.

### A 2. §-hoz

Az SzMGSz 2011. július 1-jétől hatályos, hiteles orosz nyelvű szövegét és hivatalos magyar nyelvű fordítását, valamint az SzMGSz 2., 3., 5., 6., 10., 12.6., 13.2., 14. és 22. sz. Mellékleteinek 2011. évben módosított hiteles orosz nyelvű szövegét és hivatalos magyar nyelvű fordítását a törvény melléklete tartalmazza. Az orosz és magyar nyelvű szöveg terjedelme több száz oldal, ezért az SzMGSz szövegét, illetve annak 2. és 22. mellékleteit csak elektronikusan csatoljuk.

### A 3. §-hoz

A § első bekezdése a törvény hatálybalépéséről rendelkezik, a második bekezdés pedig a törvény végrehajtásáért felelős minisztert nevezi meg.