

MAGYARORSZÁG KORMÁNYA

T/9103. számú

törvényjavaslat

**a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SzMGSz) és
Mellékletei 2012. évi módosításának kihirdetéséről**

**Előadó: Németh Lászlóné
nemzeti fejlesztési miniszter**

Budapest, 2012. november

2012. évi ... törvény

a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SzMGSz) és Mellékletei 2012. évi módosításának kihirdetéséről

(A Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SzMGSz) és Mellékletei 2012. évi módosításai Magyarország vonatkozásában 2012. 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, a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (a továbbiakban: SzMGSz) és az SzMGSz 4., 12.5., 12.6., 14., 19. és 22. mellékletei módosításait e törvénnyel kihirdeti.

2. §

(1) Az SzMGSz 2012. évi módosításának hiteles orosz nyelvű szövegét és annak hivatalos magyar nyelvű fordítását az 1. melléklet tartalmazza.

(2) Az SzMGSz 4. számú melléklete 2012. évi módosításának hiteles orosz nyelvű szövegét és annak hivatalos magyar nyelvű fordítását a 2. melléklet tartalmazza.

(3) Az SzMGSz 12.5. számú melléklete 2012. évi módosításának hiteles orosz nyelvű szövegét és annak hivatalos magyar nyelvű fordítását a 3. melléklet tartalmazza.

(4) Az SzMGSz 12.6. számú melléklete 2012. évi módosításának hiteles orosz nyelvű szövegét és annak hivatalos magyar nyelvű fordítását a 4. melléklet tartalmazza.

(5) Az SzMGSz 14. számú melléklete 2012. évi módosításának hiteles orosz nyelvű szövegét és annak hivatalos magyar nyelvű fordítását, valamint az SzMGSz 14. számú mellékletének új, 11. Fejezetének hiteles orosz nyelvű szövegét és annak hivatalos magyar nyelvű fordítását az 5. melléklet tartalmazza.

(6) Az SzMGSz 19. számú melléklete 2012. évi módosításának hiteles orosz nyelvű szövegét és annak hivatalos magyar nyelvű fordítását a 6. melléklet tartalmazza.

(7) Az SzMGSz 22. számú melléklete 2012. évi módosításának hiteles orosz nyelvű szövegét és annak hivatalos magyar nyelvű fordítását a 7. melléklet tartalmazza.

3. §

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

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

Az SzMGSz 2012. évi módosításának hiteles orosz nyelvű szövege és annak hivatalos magyar nyelvű fordítása

1. Абзац 2 параграфа 3 статьи 8 изложить в редакции:
«Нагрузка от оси вагона на рельсы при перевозках по железным дорогам колеи 1520 мм не должна превышать 23,5 т.»
2. Преамбулу и подпункт 1 § 4 статьи 9 СМГС изложить в редакции:
«§ 4. Погрузка, размещение и крепление грузов на станции отправления, перегрузки производится:
 - 1) в крытых вагонах колеи 1435 мм и 1000 мм, в изотермических вагонах и вагонах-цистернах – в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге погрузки; в крытых вагонах универсального назначения колеи 1520 мм – в соответствии с Правилами размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах (Приложение 14);».
3. Параграф 5 статьи 13 изложить в редакции:
«§ 5. Если в пути следования по причинам, не зависящим от железной дороги, окажется необходимым перегрузить груз из одного в один или более вагонов той же ширины колеи, то железные дороги, по которым перевозится груз после перегрузки, имеют право исчислять провозные платежи за груз, перегруженный в каждый вагон, как за самостоятельную отправку; кроме того, взимается плата за перегрузку груза. Если такая перегрузка в пути следования вызвана причинами, зависящими от железной дороги, то плата за перегрузку груза не взыскивается, а провозные платежи исчисляются как за одну отправку по тому вагону, в который груз был погружен на станции отправления.»
4. Параграф 6 статьи 13 СМГС изложить в редакции:
«§ 6. За перегрузку грузов в вагон другой ширины колеи или перестановку тележек вагонов на пограничной станции дополнительные сборы (включая расходы железной дороги, связанные с предоставлением приспособлений и материалов для крепления перегружаемого груза: стоек, проволоки, гвоздей, прокладок и т.п.) исчисляются по тарифам, применяемым для таких перевозок железной дорогой, производящей перегрузку.
5. Параграф 3 статьи 15 изложить в редакции:
«§ 3. При перевозке грузов в соответствии с пунктом 2 § 2 статьи 3 сборы за перегрузку груза в вагоны другой ширины колеи или перестановку вагонов на тележки другой ширины колеи на пограничной станции взимаются:
 - 1) в случае выполнения этих работ железной дорогой отправления - с отправителя или в соответствии с действующими на железной дороге отправления внутренними правилами;
 - 2) в случае выполнения этих работ железной дорогой назначения - с получателя или в

соответствии с действующими на железной дороге назначения внутренними правилами;
3) в случае выполнения этих работ транзитной железной дорогой - с отправителя, получателя или плательщика (экспедиторской организации, фрахтового агента и др.), в зависимости от того, кто из них производит оплату провозных платежей по транзитной железной дороге, осуществляющей перегрузку (в соответствии с пунктами 3 и 4 § 1 настоящей статьи).».

1. A 8. cikk 3. paragrafus 2. bekezdését a következő szöveggel kell helyettesíteni:

«Az 1520 mm nyomközű vasutakon végzett fuvarozásnál a vasúti kocsi tengelyterhelése legfeljebb 23,5 tonna lehet.»

2. Az SzMGSz 9. cikk 4. §-ának bevezetését és 1. alpontját a következő szöveggel kell helyettesíteni:

«§ 4. Az árunak a feladási, átrakási állomáson történő berakása, elhelyezése és rögzítése a következők szerint történhet:

1. az 1435 mm és 1000 mm nyomtávolságú fedett kocsiban, hűtőkocsiban és tartálykocsiban végzett fuvarozásnál - a berakást végző vasúton érvényes belföldi szabályozás szerint; az 1520 mm nyomtávolságú általános rendeltetésű fedett kocsiban végzett fuvarozásnál - az áruknak vasúti teherkocsiba és konténerbe történő berakásáról és az áruk biztosításáról szóló Szabályzat (14. számú melléklet) szerint;»

3. A 13. cikk 5. paragrafusát a következő szöveggel kell helyettesíteni:

«§ 5. Amennyiben út közben a vasúttól független ok miatt szükségessé válik az árunak egy vasúti kocsiból egy vagy több azonos nyomközű vasúti kocsiba való átrakása, akkor azok a vasutak, amelyek az árut az átrakást követően fuvarozzák, jogosultak a fuvar költségeket valamennyi vasúti kocsiba berakott áru után önálló küldeményként felszámítani; ezenkívül az áru átrakásáért is díjat számítanak fel. Ha ez az útközbeni átrakás a vasúttól függő ok miatt történik, az átrakásért díj nem számítható fel, a fuvar költségeket pedig úgy kell felszámítani, mint ha az árut egy küldeményként abban a vasúti kocsiban fuvaroznák, amelybe azt a feladási állomáson berakták.».

4. Az SZMGSZ 13. cikk 6. paragrafusát a következő szöveggel kell helyettesíteni:

«§ 6. A küldeménynek a határállomásokon más nyomközű vasúti kocsiba végzett átrakásáért vagy a vasúti kocsi forgóvázainak kicseréléseért a vasút mellékdíjakat számít fel (beleértve a vasút által rendelkezésre bocsátott és az átrakott áru rögzítését szolgáló felszerelések és anyagok - rakoncák, huzalok, szegek, alátétek stb. - költségeit is) az átrakást végző vasút által az ilyen fuvarozásokhoz alkalmazott díjszabás szerint.».

5. A 15. cikk 3. paragrafusát a következő szöveggel kell helyettesíteni:

«§ 3. Az árunak a 3. cikk 2. §-ának 2. pontja szerint végzett fuvarozásánál a határállomásokon másik nyomközű vasúti kocsiba történő átrakás vagy a forgóvázak másik nyomközű forgóvázakra való cseréjének díjait a következők szerint kell beszédni:

1. amennyiben ezeket a munkákat a feladási vasút végzi – a feladótól vagy a feladási vasúton érvényes belső szabályozásnak megfelelően;
2. amennyiben ezeket a munkákat a rendeltetési vasút végzi – az átvevőtől vagy a rendeltetési vasúton érvényes belső szabályozásnak megfelelően;
3. amennyiben ezeket a munkákat átmeneti vasút végzi – a feladótól, az átvevőtől vagy költségviselőtől (szállítványozótól, bérmentesítési ügynöktől stb.) aszerint, hogy az átrakást

végző átmeneti vasúton ezeket a költségeket melyikük fizeti (a jelen cikk 1. §-ának 3. és 4. pontjaiban foglaltaknak megfelelően).».

Az SzMGSz 4. számú melléklete 2012. évi módosításának hiteles orosz nyelvű szövege és annak hivatalos magyar nyelvű fordítása

В Приложении 4 к СМГС в § 5 исключить слово «вагон-ледник», в § 9 исключить слово «вагоны-ледники», исключить текст параграфов 14 и 16 , номера зарезервировать.

Az SZMGSZ 4. számú mellékletének 5. §-ából törölni kell a „jeges-hűtő,” szavakat, 9. §-ából a „jeges hűtőkocsikat,” szavakat, illetve a melléklet 14. és 16. paragrafusainak szövegét, fenntartva azok számozását.

Az SzMGSz 12.5. számú melléklete 2012. évi módosításának hiteles orosz nyelvű szövege és annak hivatalos magyar nyelvű fordítása

1. Последний абзац пояснений по заполнению графы 4 Приложения 12.5 изложить в редакции:

«В эту графу отправитель вносит отметки при перевозке грузов на/с припортовых станций, а также через станции, на которых происходит переотправка грузов другим видом транспорта или прием груза к железнодорожной перевозке после перевозки другим видом транспорта: «Для вывоза _____ (указывается вид транспорта) транспортом в _____ (указывается страна назначения)» - согласно Приложению 12.6, «Ввезен _____ (указывается вид транспорта) транспортом из _____ (указывается страна первоначального отправления)» - согласно Приложению 12.6.»

2. В пояснениях по заполнению графы 11 «Наименование груза» Приложения 12.5 к СМГС абзац 4 дополнить новым предложением в следующей редакции:

«При перевозке грузов разных наименований указываются наименование и код каждого груза.»

3. В пояснения по заполнению графы 12 «Число мест» Приложения 12.5 к СМГС включить новый абзац 2 в следующей редакции:

«При перевозке грузов разных наименований указывается количество мест груза каждого наименования.».

4. Пояснения по заполнению графы 13 «Масса (в кг) определена отправителем» Приложения 12.5 к СМГС дополнить новым вторым абзацем в следующей редакции:

«При перевозке грузов разных наименований указывается масса груза каждого наименования и общая масса брутто в отправке.»

1. A 12.5. számú Mellékletben a 4. rovatra vonatkozó kitöltési magyarázat utolsó bekezdését a következő szöveggel kell helyettesíteni:

«A feladó ebbe a rovatba jegyezheti be a következő szöveget kikötői állomásra vagy állomásról végzett, valamint olyan állomáson keresztül történő fuvarozás esetén, amelyen az áru más szállítási módra kerül újrafeladásra, illetve más szállítási ágazat által végzett fuvarozást követően veszik fel azt vasúti fuvarozásra: „_____ (fel kell tüntetni a szállítási ágazatot) úton végzett továbbfuvarozásra _____-ba (fel kell tüntetni a rendeltetési országot) – a 12.6. számú mellékletnek megfelelően” vagy „_____ úton (fel kell tüntetni a szállítási ágazatot) érkezett _____ -ből (fel kell tüntetni az eredeti feladási országot) – a 12.6. számú mellékletnek megfelelően”.»

2. Az SZMGSZ 12.5. számú Mellékletben a 11. «Az áru megnevezése» rovatra vonatkozó kitöltési magyarázat 4. bekezdését a következő szövegű új mondattal kell kiegészíteni:

«Különböző megnevezésű áruk fuvarozása esetén valamennyi áru megnevezését és kódszámát is fel kell tüntetni.».

3. Az SZMGSZ 12.5. számú Mellékletben a 12. «Darabszám» rovatra vonatkozó kitöltési magyarázathoz a következő szövegű új 2. bekezdést kell felvenni:

«Különböző megnevezésű áruk fuvarozása esetén valamennyi árumegnevezéshez fel kell tüntetni a darabszámot is.».

4. Az SZMGSZ 12.5. számú Mellékletben a 13. «Az áru tömegét (kg-ban) megállapította a feladó» rovatra vonatkozó kitöltési magyarázatot a következő szövegű új második bekezdéssel kell kiegészíteni:

«Különböző megnevezésű áruk fuvarozása esetén valamennyi árumegnevezéshez fel kell tüntetni annak tömegét, illetve a küldemény bruttó összes tömegét is.».

Az SZMGSZ 12.6. számú melléklete 2012. évi módosításának hiteles orosz nyelvű szövege és annak hivatalos magyar nyelvű fordítása

1. В приложении 12.6. пункт 9.1 изложить в редакции:

«9.1. Перевозка грузов из страны, в которой применяется СМГС, в Афганистан транзитом по железным дорогам Республики Узбекистан оформляется накладной СМГС до станций:

9.1.1. 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)»;

9.1.2. Галаба (УТИ), откуда производится дальнейшая перевозка груза в Афганистан железнодорожным транспортом.

В графе 5 «Получатель, почтовый адрес» накладной СМГС отправитель указывает получателя груза в Афганистане и его почтовый адрес.

В графе 8 «Станция и дорога назначения» накладной СМГС отправитель указывает станцию Галаба (код 736403) и сокращенное наименование железных дорог Республики Узбекистан (УТИ). В этой же графе отправитель указывает «Для дальнейшей перевозки на станцию ... (указывается станция и железная дорога окончательного назначения)».

2. В пункте 9.2 Приложения 12.6 заменить наименование станций: Гаравути (747107) на Бурёбоф (747107), Колхозабад (746903) на Джалолиддини Руми (746903).

3. В пункте 9.2 Приложения 12.6 включить слова «Куляб (748805)» после слов «Джалолиддини Руми (746903),».

1. A 12.6. számú Melléklet 9.1. pontját a következő szöveggel kell helyettesíteni:

«9.1. Az áru fuvarozást SZMGSZ-t alkalmazó országokból Afganisztánba, az Üzbég Köztársaság vasútjain átmenetben SZMGSZ fuvarlevéllel kell végezni a következő állomásokig:

9.1.1. Termez vagy Termez-Port (UTI) állomásig, ahol az árukat 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 szállítmányozót 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 a «..... részére / Для» (az afganisztáni átvevőt és annak postai címét kell bejegyezni) szöveget tünteti fel.

9.1.2. Galaba (UTI) állomásig, ahonnan a továbbfuvarozást Afganisztánba vasúton végzik.

Az SZMGSZ fuvarlevél 5. «Az átvevő neve, postacíme» rovatában a feladó az afganisztáni átvevőt és annak postai címét tünteti fel.

Az SZMGSZ fuvarlevél 8. «Rendeltetési vasút és állomás» rovatában a feladó Galaba (kódja: 736403) állomást és az Üzbég Köztársaság vasútjainak rövidített megnevezését (UTI) köteles feltüntetni. Ugyanebbe a rovatba a feladó bejegyzí a következı szöveget is: «Továbbfuvarozásra állomásra / Для дальнейшей перевозки на станцию ...» (a végleges rendeltetési állomást és vasutat kell bejegyezni).

2. A 12.6. számú Melléklet 9.2. pontjában Garavuti (747107) állomás megnevezését Buröbof (747107) megnevezéssel, Kolhozabad (746903) állomás megnevezését Djaloliddini Rumi (746903) megnevezéssel kell helyettesíteni.

3. A 12.6. számú Melléklet 9.2. pontjába a «Djaloliddini Rumi (746903)» szavak után fel kell venni a «Kuljab (748805)» szavakat.

Az SzMG Sz 14. számú melléklete 2012. évi módosításának hiteles orosz nyelvű szövege és annak hivatalos magyar nyelvű fordítása

1. В главу 1:

1.1. После пункта 9.19 включить пункт 9.19а в следующей редакции:

«9.19а. Допускается замена увязок из проволоки тросовыми увязками, изготавливаемыми в соответствии с положениями пункта 9.17а.».

1.2. Во втором абзаце пункта 13.4 исключить слова «и в крытых вагонах».

2. В главу 9:

2.1. В пункте 1.3 после слов «крупнотоннажных контейнеров длиной 20 футов массой брутто более 24 т, крупнотоннажных контейнеров длиной» дополнить словами: «30 футов,».

2.2. Таблицу 2 изложить в новой редакции:

Таблица 2

Обозначение типа контейнера	длина		ширина	высота
	мм	фут	мм	мм
1EEE	13716	45*	2438	2896
1EE				2591
1AAA	12192	40*	2438	2896
1AA				2591
1A				2438
1AX				<2438
1BBB	9125	30*	2438	2896
1BB				2591
1B				2438
1BX				<2438
1CC	6058	20*	2438	2591
1C				2438
1CX				<2438

* – условное значение длины.

2.3. Пункт 3.5: после слов «– контейнеры длиной 20 футов (рисунки 10 – 13)» дополнить словами «– один контейнер длиной 30 футов (рисунок 13-1);».

2.4. После рисунка 13 включить рисунок 13-1:

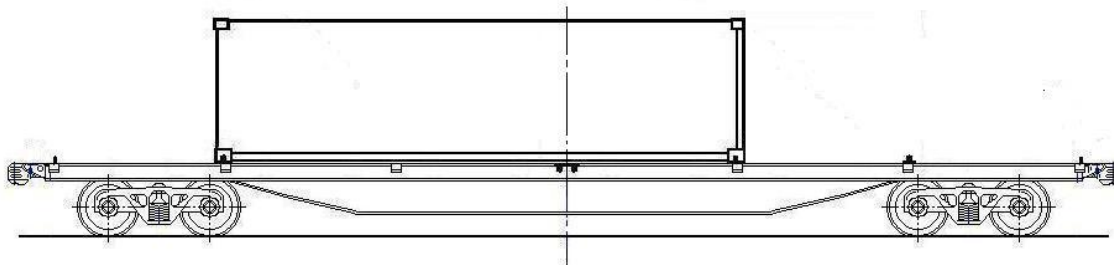


Рисунок 13-1 – Размещение контейнера длиной 30 футов на платформе для крупнотоннажных контейнеров базой 13900 мм, 14400 мм, 14720 мм

2.5. В таблице 16.3 исключить сноску «*» в трёх местах. Сноску «*» к таблице 16.3 заменить примечанием в редакции:

«Примечание. Для платформы модели 13-7024 Крюковского вагоностроительного завода (код предприятия 27) максимальная масса брутто контейнеров на платформе не должна превышать 50 т.».

2.6. Таблицу 28.3 дополнить примечанием в редакции:

«Примечание. Для платформы модели 13-7024 Крюковского вагоностроительного завода (код предприятия 27) максимальная масса брутто контейнеров-цистерн на платформе не должна превышать 50 т.».

1. Az 1. Fejezetben:

1.1. A 9.19. pont után a következő szövegű 9.19.a pontot kell felvenni:

«9.19.a Megengedett a huzalból készített lekötések helyettesítése sodrony-lekötéssel, amelyet a 9.17.a pont rendelkezései szerint kell elkészíteni.».

1.2. A 13.4. pont második bekezdéséből törölni kell az «és a fedett kocsikba» szavakat.

2. A 9. Fejezetben:

2.1. Az 1.3. pontban «a 20 láb hosszúságú, 24 tonnánál nagyobb bruttó tömegű nagykonténerek, a 40 láb és 45 láb hosszúságú» szövegben a «40 láb» szavak elé fel kell venni a «30 láb,» szavakat.

2.2. A 2. táblázatot a következő táblázattal kell helyettesíteni:

2. táblázat

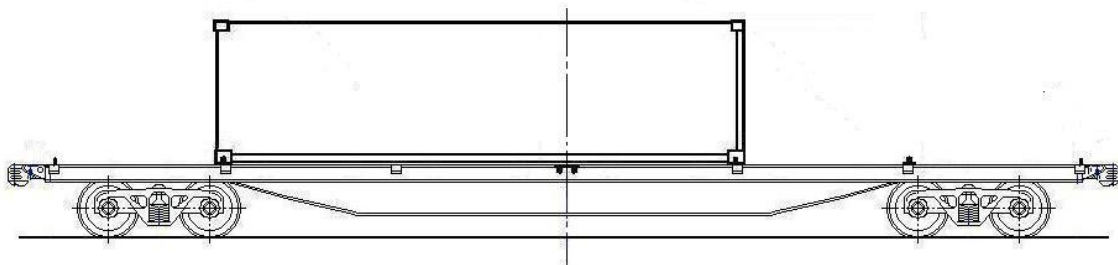
A konténer típusának jelölése	hosszúsága		szélessége	magassága
	mm	láb	mm	mm
1EEE	13716	45*	2438	2896
1EE				2591
1AAA	12192	40*	2438	2896
1AA				2591
1A				2438
1AX				<2438
1BBB	9125	30*	2438	2896
1BB				2591
1B				2438
1BX				<2438
1CC	6058	20*	2438	2591
1C				2438

1CX			<2438
-----	--	--	-------

* – a hosszúság egyezményes értéke.

2.3. A 3.5. pontba: a «-20 láb hosszúságú konténerek (10 – 13. ábrák)» szöveg után fel kell venni a következő szavakat: «-egy darab 30 láb hosszúságú konténer (13-1. ábra);».

2.4. A 13. ábra után fel kell venni a 13-1. ábrát:



13-1. ábra – A 30 láb hosszúságú konténer elhelyezése a 13900 mm, 14400 mm, 14720 mm forgócsap távolságú, nagykonténerek szállítására rendelt pórekocsikon

2.5. A 16.3. táblázatból három helyen törölni kell a «*» lábjegyzetet. A 16.3. táblázat «*» lábjegyzetét a következő szövegű megjegyzéssel kell helyettesíteni:

«Megjegyzés. A Krjukovi Vagongyárban (a gyártó kódja – 27.) gyártott 13-7024. típusú pórekocsikon a konténerek legnagyobb nettó tömege nem lehet több 50 tonnánál.».

2.6. A 28.3. táblázatot ki kell egészíteni a következő szövegű megjegyzéssel:

«Megjegyzés. A Krjukovi Vagongyárban (a gyártó kódja – 27.) gyártott 13-7024. típusú pórekocsikon a tank-konténerek legnagyobb nettó tömege nem lehet több 50 tonnánál.».

Az SzMG Sz 14. számú mellékletének új, 11. fejezetének hivatalos orosz nyelvű szövege és annak hivatalos magyar nyelvű fordítása

Глава 11

РАЗМЕЩЕНИЕ И КРЕПЛЕНИЕ ГРУЗОВ В КРЫТЫХ ВАГОНАХ

1. Общие положения

1.1. Настоящая глава устанавливает принципы размещения и крепления грузов в крытых вагонах универсального назначения, в изотермических вагонах, в вагонах, переоборудованных из рефрижераторных вагонов.

1.2. Технические характеристики основных моделей крытых вагонов универсального назначения приведены в приложении 1 к настоящей главе.

1.3. Для крепления грузов применяют средства крепления в соответствии с положениями главы 1 настоящих Правил, а также пневмооболочки (airbags, надувные пакеты), стяжные ремни, стропы текстильные ленточные.

Пневмооболочки состоят из наружной оболочки, внутреннего пакета и клапана для наполнения пневмооболочки воздухом. Каждая пневмооболочка должна иметь маркировку, включающую ее обозначение, идентификационный номер, значение рабочего давления пакета, необходимые технические характеристики (например, размеры, величину допускаемого размера зазора, который может быть заполнен пневмооболочкой), информацию по применению (в виде пиктограмм). Пневмооболочки должны соответствовать требованиям по стойкости к воздействию климатических факторов: температуры окружающей среды – от минус 60°C до плюс 50° С и относительной влажности воздуха 100% при 15° С.

1.4. Общий центр тяжести груза должен располагаться на линии пересечения продольной и поперечной плоскостей симметрии вагона. Если данное требование по объективным причинам невыполнимо, допускается смещение общего центра тяжести груза относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии вагона, которое не должно превышать величин, установленных главой 1 настоящих Правил.

1.5. При размещении в вагоне грузов различной массы несколькими ярусами грузы большей массы размещают в нижнем, а грузы меньшей массы – в верхнем ярусе. Если грузы верхнего яруса могут повредить или нарушить упаковку грузов нижнего яруса, между ярусами устанавливают прокладочный материал.

1.6. Для крепления груза в вагоне используют только те элементы конструкции вагона, которые предназначены для установки средств крепления, например: скобы или отверстия на балках несъемного оборудования вагона (рисунок 1), деревянный настил пола. Не допускается крепить средства крепления груза к стенам, дверным коробкам, деталям несъемного оборудования вагона гвоздями, скобами, болтами и др., а также приваривать крепёжные устройства к элементам конструкции вагона.

Допускается крепить гвоздями к дверным коробкам вагона доски ограждения дверного проема.

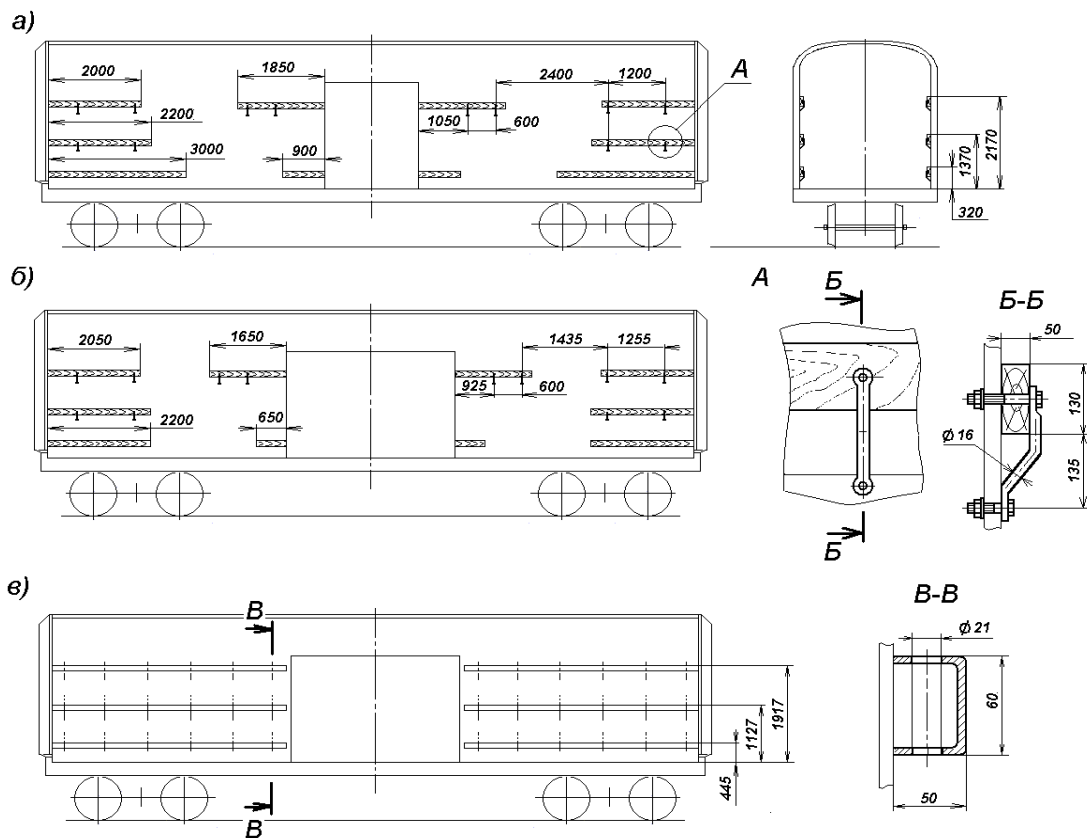


Рисунок 1 – Примеры размещения крепежных устройств на балках в вагонах с несъемным оборудованием:
 а – скобы на деревянных балках вагона с обычным дверным проемом; б – скобы на деревянных балках вагона с уширенным дверным проемом; в – отверстия в металлических балках вагона

1.7. Если торцевые стены вагона при перевозке могут быть повреждены острыми или выступающими кромками груза, их ограждают на высоту погрузки деревянными щитами.

Щит ограждения (рисунок 2) изготавливают из досок или горбыля толщиной не менее 40 мм. Щит состоит из четырех вертикальных досок (стоек) и необходимого количества горизонтальных досок. Длина горизонтальных досок должна быть равной ширине вагона. Высота щита по верхней горизонтальной доске должна быть не менее высоты погрузки груза у торцевой стены. Промежутки между горизонтальными досками щита должны быть не более ширины доски и не более высоты отдельных мест груза.

Доски щита скрепляют между собой гвоздями длиной не менее 80 мм по два в каждое соединение. Щит устанавливают стойками к торцевой стене вагона.

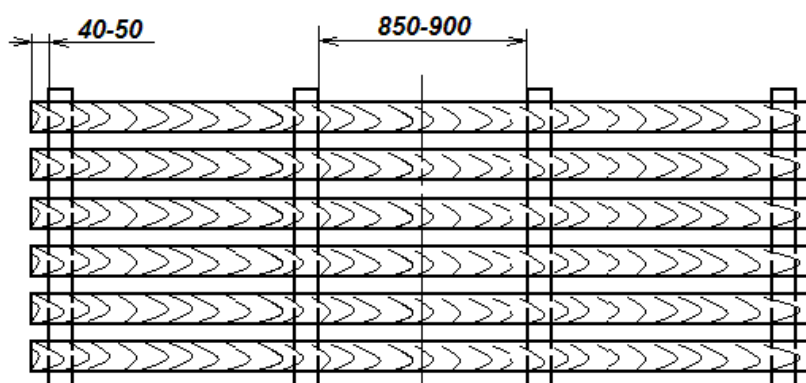


Рисунок 2 – Щит ограждения

Допускается вместо щита для ограждения торцевых стен вагона использовать единицы (места) груза, располагаемые длиной вдоль торцевой стены по всей ширине вагона на высоту погрузки.

1.8. Для защиты груза от повреждения выступающими элементами вагона в необходимых случаях применяют прокладочные материалы.

1.9. Груз размещают в междверном пространстве вагона таким образом, чтобы обеспечивалась возможность установки ограждения дверей.

Двери крытого вагона ограждают досками сечением не менее 40x150 мм (рисунок 3). Доски устанавливают не менее одной на уровне не ниже середины каждого яруса груза.

В вагоне, имеющем деревянные бруски в стойках дверного проема, а также в вагоне с уширенными дверными проемами, имеющими деревянные бруски во внутренней фиксируемой створке двери, доски прибивают к этим брускам гвоздями длиной не менее 80 мм по два в каждое соединение. При наличии специальных скоб концы досок вставляют в эти скобы.

В вагоне с уширенными дверными проемами, не имеющими деревянных брусков, устанавливают щиты, перекрывающие проем наружной створки. Щит состоит из двух вертикальных досок (стоек) и горизонтальных досок по количеству ярусов, но не менее двух. Одну стойку щита устанавливают за стойкой дверного проема, вторую – за вертикальным профилем каркаса внутренней фиксируемой створки дверей с опорой вверху на горизонтальный профиль дверного проема.

Допускается устанавливать щит, перекрывающий весь дверной проем. В этом случае стойки щита располагают за стойками дверного проема.

Допускается ограждать двери вагона многооборотными устройствами.

Допускается не ограждать двери вагона, если:

- груз не размещён в междверном пространстве;
- места груза, размещенные в междверном пространстве вагона, перекрывают ширину дверного проёма;

- длина груза, размещаемого вдоль боковых стен вагона, в междверном пространстве составляет менее половины длины места груза;
- груз, размещённый в междверном пространстве, закреплён от смещения и опрокидывания в поперечном направлении.

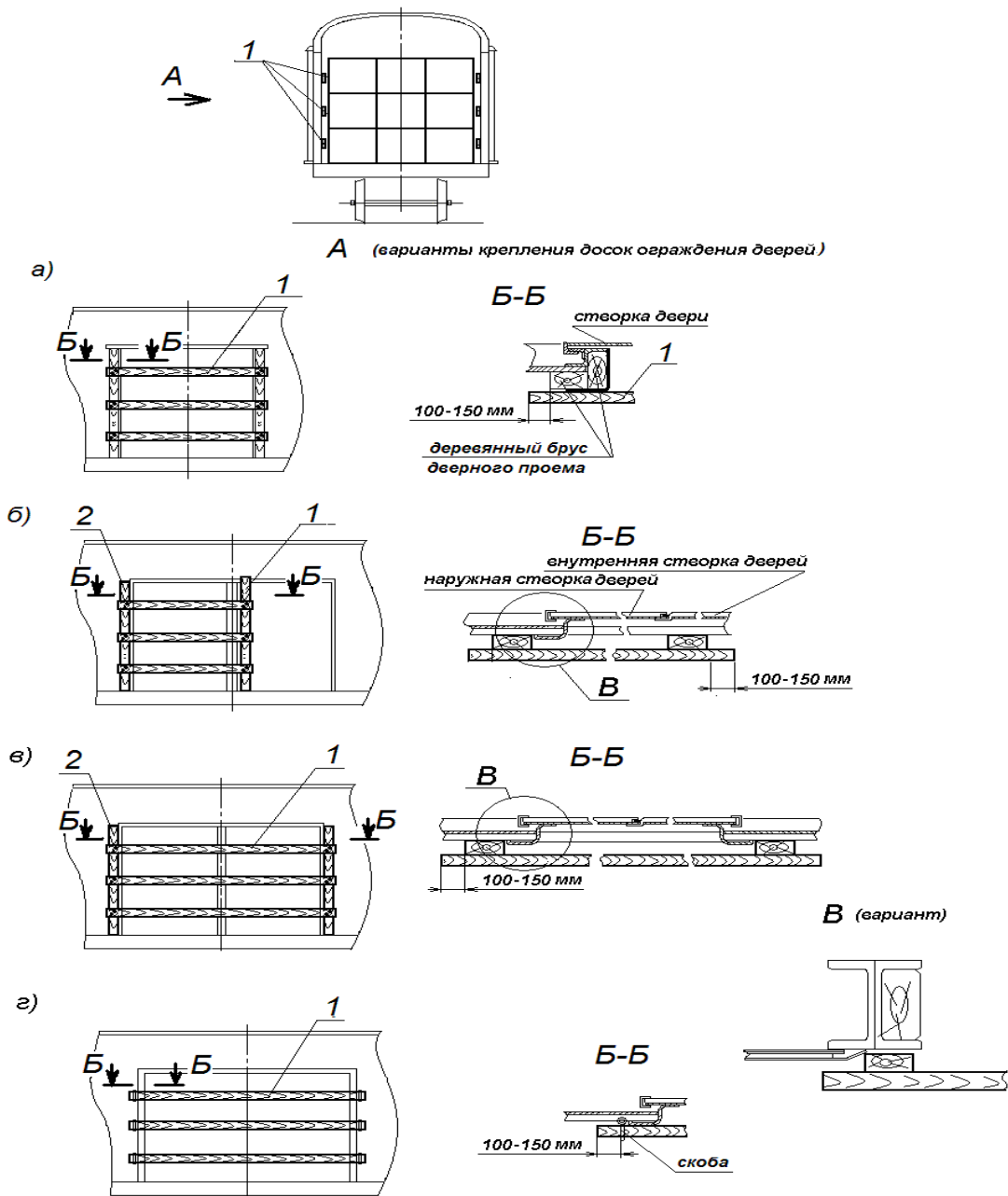


Рисунок 3 – Варианты ограждения дверей
1 – горизонтальная доска; 2 – стойка

1.10. Принципы размещения и крепления грузов, приведенные в настоящей главе, применяются при определении способа размещения и крепления конкретного груза, исходя из его параметров и свойств.

1.11. Размещение и крепление непакетированного круглого леса и пиломатериалов в крытых вагонах универсального назначения данной главой не предусматривается.

2. Подготовка вагонов к погрузке

2.1. Погрузка груза должна производиться в вагоны, очищенные от остатков ранее перевозимого груза, средств крепления, мусора, грязи. Боковые и верхние загрузочные люки, печные разделки крытых вагонов должны быть закрыты изнутри вагона на запорные устройства. Незаваренные верхние загрузочные люки в зависимости от их конструкции должны быть дополнительно закреплены изнутри вагона:

– деревянным бруском сечением не менее 40х40 мм длиной не менее 600 мм, который посередине притягивают к потолку проволокой диаметром не менее 4 мм, пропускаемой через корпус запорного устройства, расположенного на крышке люка, концы которой скручивают между собой не менее чем в три оборота (рисунок 4а);

– проволокой диаметром не менее 4 мм, которую закрепляют за запорные устройства люка, расположенные на потолке вагона и крышке люка (рисунок 4б).

Концы проволоки увязки люков загибают вверх.

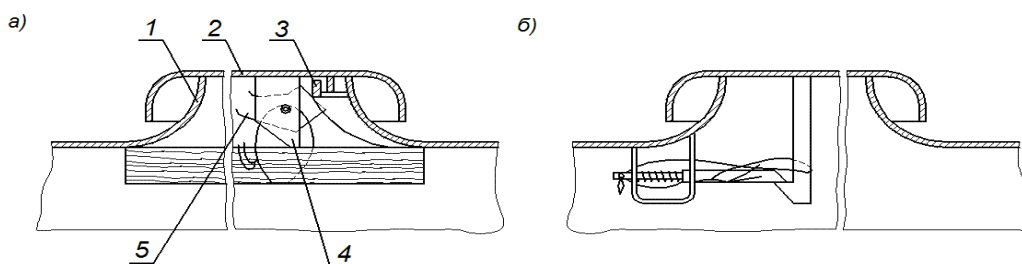


Рисунок 4 – Увязка верхних загрузочных люков

1 – горловина люка; 2 – крышка люка; 3 – зуб запорного устройства;

4 – кронштейн запорного устройства; 5 – защелка запорного устройства

Конструктивные зазоры кузова крытого вагона, которые могут явиться причиной повреждения или потери груза, должны быть заделаны изнутри вагона. Способ заделки зазоров должен обеспечивать сохранность вагона, возможность восстановления исходного работоспособного состояния вагона после перевозки груза и не должен вносить изменений в конструкцию вагона.

2.2. При перевозке скоропортящихся грузов в крытых вагонах с вентилированием боковые люки вагона открывают и проем люка закрывают изнутри вагона металлической решеткой, а при отсутствии в вагоне металлической решетки – крышки закрепляют в полуоткрытом положении проволокой диаметром 4 – 6 мм с установкой деревянных брусков (рисунок 5).

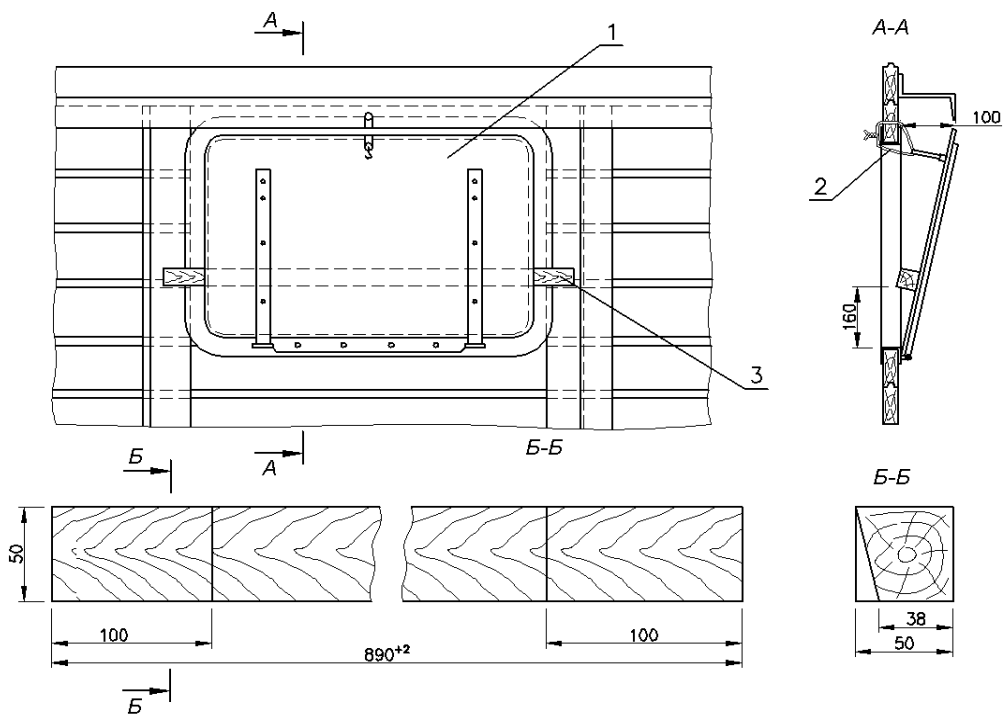


Рисунок 5 – Закрепление крышки бокового люка крытого вагона при вентилировании
1 – крышка люка; 2 – проволочная увязка; 3 – брусок

Для закрепления крышки люка в обшивке вагона над люком просверливают отверстие диаметром 5 – 6 мм. Через это отверстие и кольцо крышки люка продевают проволоку, концы которой скручивают между собой внутри вагона не менее трех раз. Отклонение верхней кромки крышки люка от стены вагона должно быть не более 100 мм (рисунок 5, вид А-А).

2.3. При перевозке грузов, требующих подготовки крытых вагонов в противопожарном отношении, кузов вагона не должен иметь щелей. Плотность кузова проверяется изнутри вагона при закрытых люках и дверях.

Конструктивные зазоры в местах соединения крыши с обшивкой стен (при их наличии), в дверных и люковых проемах должны быть заделаны изнутри вагона способом, предусмотренным условиями перевозок конкретного груза, например, бумагой мешочной или крафт-оберточной на жидком стекле или стеклотканью на клеевой основе, рубероидом, плотным картоном и т.п. Использование монтажной пены запрещается.

Для заделки зазоров бумагой на жидком стекле применяют бумагу мешочную или крафт-оберточную плотностью не менее 60 г/м². Жидкое стекло (клей силикатный – силикат натрия технический, огнестойкое соединение) наносят на всю поверхность одной стороны приклеиваемой бумаги. Нанесение жидкого стекла непосредственно на поверхность кузова вагона с применением бумаги, не смазанной жидким стеклом, запрещается. Поверхность вагона, на которую наклеивают бумагу, предварительно очищают от пыли.

Зазоры в местах соединения крыши с обшивкой боковых и торцевых стен заклеивают полосами бумаги шириной 150 мм симметрично по отношению к зазору по всей его длине с выходом за его границы не менее чем на 50 мм. При заклеивании зазоров составными полосами их концы в местах соединения должны накладываться один на другой на 50-100 мм.

Боковые люки закрывают на закидки, которые дополнительно закрепляют проволокой. Лист бумаги размером 500x800 мм, покрытый с одной стороны жидким стеклом, накладывают на боковой люк изнутри вагона и приклеивают к обшивке стены (рисунок 6).

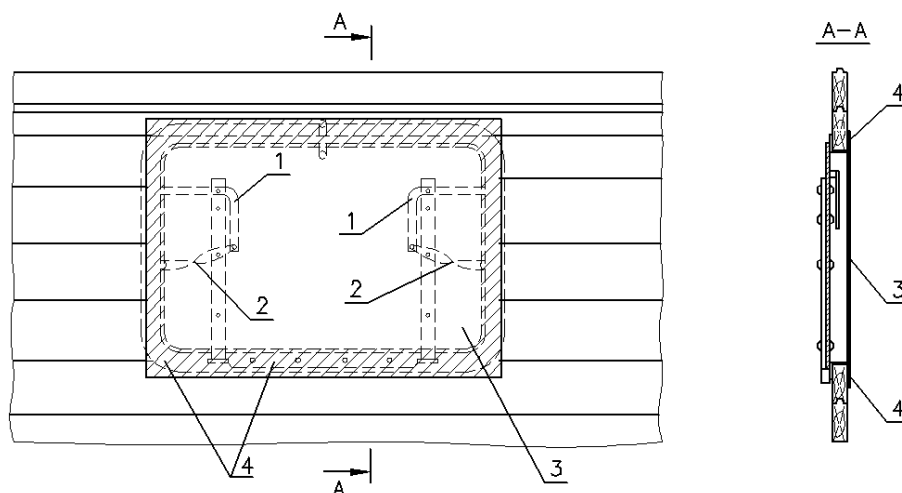


Рисунок 6 – Заделка бокового люка бумагой
 1 – закидка люка; 2 – проволочная увязка; 3 – бумага;
 4 – место приклеивания бумаги (заштриховано)

У печных разделок проверяют плотность прилегания крышки и скобы. Лист бумаги размером 700x700 мм, покрытый с одной стороны жидким стеклом, приклеивают к изоляционному кожуху каркаса печной разделки (рисунок 7).

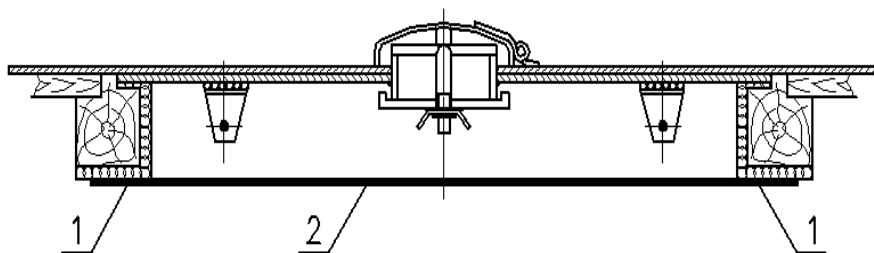


Рисунок 7 – Заделка печной разделки бумагой
 1 – место приклеивания; 2 – бумага

Не используемую для погрузки дверь вагона закрывают, запирают дверной накладкой и фиксируют снаружи деревянными клиньями. Зазоры между дверью и рамой дверного проема, полom заклеивают изнутри вагона полосами бумаги шириной 150 мм по всему периметру дверного проема.

Зазоры в дверном проеме двери вагона, используемой для погрузки, после окончания погрузки заделывают бумажными полосами с валиками следующим образом. На бумажную полосу шириной 200 мм с одного края вдоль полосы на ширину 50 мм наносят жидкое стекло, затем полоса складывается вдвое без перегиба и края склеиваются так, чтобы в средней части полосы образовался валик. Полосы с валиками промазывают жидким стеклом с одной стороны склеенного края на ширину 50 мм и приклеивают к вертикальным стойкам дверного проема, верхнему брусу дверного проема и полу вагона так, чтобы полосы на всю ширину валика выступали за наружную раму дверного проема (рисунок 8). В местах соединения края валиков вставляют один в другой на 30-50 мм для исключения разрывов. После приклеивания валиков на них наносится жидкое стекло. Затем дверь вагона осторожно закрывают, чтобы не повредить (не смять) валики, которые должны плотно прилегать к двери. Дверь фиксируют деревянными клиньями.

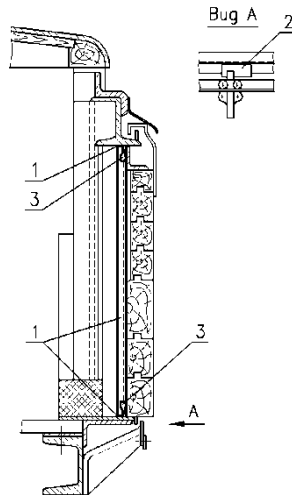


Рисунок 8 – Заделка зазоров двери вагона, используемой для погрузки, бумагой
1 – место приклеивания; 2 – деревянный клин; 3 – валик из бумаги

Для заделки зазоров в крытых вагонах стеклотканью используют стеклоткань любых марок неразрезанной структуры и клеевые составы, отвечающие требованиям пожарной безопасности.

Поверхность вагона, на которую наклеивают стеклоткань, очищают от пыли.

Зазоры в местах соединения крыши с обшивкой боковых и торцевых стен (при их наличии), боковые люки, печную разделку заклеивают изнутри вагона стеклотканью так же, как и бумагой.

Двери вагона фиксируют снаружи деревянными клиньями. Зазоры в дверном проеме устраняют полосами стеклоткани шириной 200-250 мм, которые приклеивают:

- в месте соединения вертикальных стоек дверного проема со створкой двери (рисунок 9);
- в месте соединения пола со створкой двери и порогом дверного проема (рисунок 10);
- в месте соединения створки двери с направляющим рельсом (рисунок 11).

Заделка зазора между створками двери (рисунок 12) осуществляется наклеиванием полос стеклоткани шириной 150-200 мм по всей длине зазора.

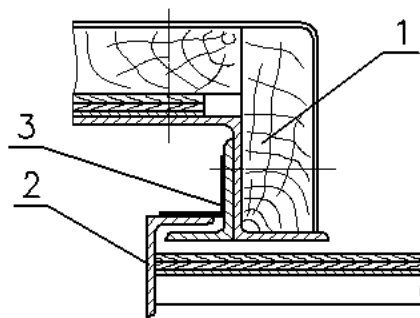


Рисунок 9 – Заделка зазоров между вертикальными стойками дверного проема и створкой двери
1 – стойка дверного проёма; 2 – створка двери; 3 – стеклоткань

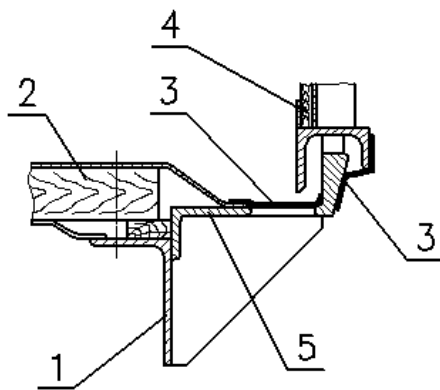


Рисунок 10 – Заделка зазора в месте соединения пола со створкой двери и порогом дверного проема
 1 – продольная балка рамы вагона; 2 – пол; 3 – стеклоткань; 4 – створка двери; 5 – порог дверного проема

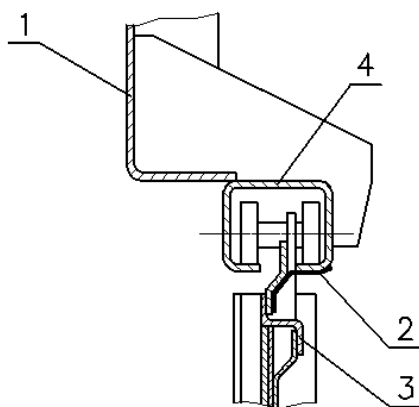


Рисунок 11 – Заделка зазора в месте соединения створки двери с направляющим рельсом
 1 – балка боковой стены над дверным проемом; 2 – стеклоткань; 3 – створка двери; 4 – направляющий рельс

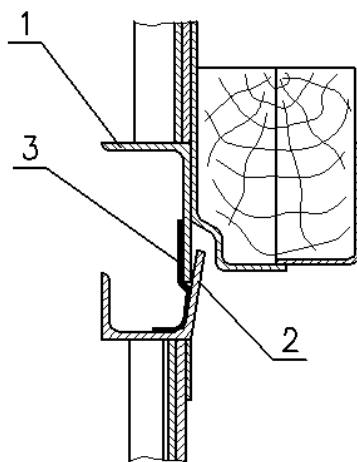


Рисунок 12 – Заделка зазора между створками двери
 1 – створка двери с брусом левая; 2 – створка двери правая; 3 – стеклоткань

2.4. При установке печей в крытом вагоне расстояние между печью и грузом, личными вещами проводников, запасами топлива должно быть не менее 1 м.

Груз должен быть закреплен от сдвига к печи.

В вагоне устанавливают только чугунные печи на твердом топливе. Опоры чугунной печи должны обеспечивать ее устойчивое положение. Место установки печи на полу вагона изолируется кровельной сталью по листовому асбесту толщиной не менее 10 мм. Поддонный лист кровельной стали изготавливается в виде противня с высотой бортиков не менее 15 мм и крепится к полу вагона. Печь устанавливается так, чтобы ось отверстия дымовой трубы в крышевой разделке совпадала по вертикали с осью отверстия крышки чугунной печи, а изолированный участок пола выступал за очертания печи перед топкой на 500 мм и с остальных сторон – на 250 мм. Дымовая труба выводится через печную разделку в крыше вагона. Дымовая труба должна оканчиваться искрогасительным колпачком и выводится выше крыши на 300 – 400 мм (в зависимости от габарита подвижного состава).

3. Размещение и крепление грузов в крытых вагонах универсального назначения

3.1. Размещение и крепление непакетированных грузов в таре ящичного типа (деревянные, полимерные ящики, коробки из гофрированного или плоского склеенного картона, ящичные поддоны и др., далее – ящики), а также порожних ящиков и пакетов порожних ящиков, грузов, сформированных в транспортные пакеты (далее – пакеты), кроме цветных металлов.

3.1.1. Ящики размещают несколькими ярусами по высоте по всей длине и ширине вагона (рисунок 13). Количество ярусов груза в вагоне определяют, исходя из механических свойств тары.

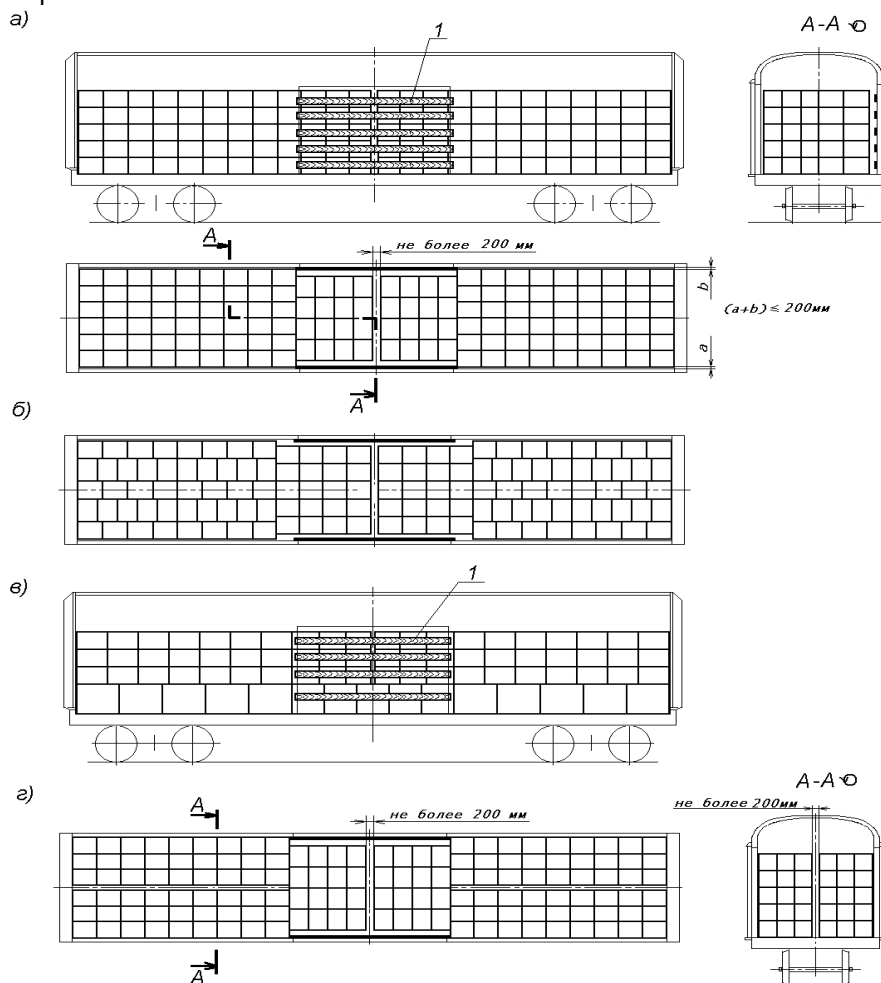


Рисунок 13 – Примеры размещения непакетированных грузов в таре ящичного типа
1 – доска ограждения дверей

Ящики размещают двумя штабелями от торцевых стен к междверному пространству вплотную к торцевым стенам вагона и друг к другу в один или несколько ярусов по высоте.

В каждом ярусе ящики размещают таким образом, чтобы зазоры между ящиками и продольными стенами вагона были минимальными (рисунок 13а).

Для обеспечения минимальных зазоров между ящиками в продольном и поперечном направлениях в ярусах допускается комбинировать расположение ящиков длинной стороной вдоль и поперек вагона (рисунок 13б), если такое расположение допускается по условиям прочности ящиков.

Допускается размещать в одном вагоне ящики различных размеров. В этом случае в

каждом ярусе штабеля размещают ящики одной высоты (рисунок 13в).

Допускается укладывать между ярусами прокладочные материалы.

Допускается в торцевых частях вагона размещать ящики двумя равными по ширине штабелями вплотную к боковым стенам (рисунок 13 г). В этом случае при необходимости боковые стены ограждают прокладочными материалами.

Ограждение дверей производят с учетом положений пункта 1.9 настоящей главы.

Если зазор между штабелями в середине вагона не превышает 200 мм, крепление ящиков в продольном направлении не производят.

Крепление в поперечном направлении не производят, если суммарный зазор между ящиками и боковыми стенами (при размещении штабеля симметрично относительно продольной плоскости симметрии вагона) или зазор между ящиками посередине вагона (при размещении их вплотную к боковым стенам) не превышает 200 мм.

При размещении бутылок с жидкостями, упакованных в обрешетки, между ярусами укладывают прокладочные материалы, а при наличии зазоров между штабелями в продольном направлении, зазоров между штабелями и боковыми стенами вагона независимо от величины зазоров устанавливают крепление.

3.1.2. Пакеты размещают в вагоне двумя штабелями от торцевых стен к междверному пространству вплотную к торцевым стенам вагона и друг к другу в один или несколько ярусов по высоте (рисунок 14).

Если суммарный зазор по ширине вагона между пакетами, пакетами и боковыми стенами, не превышает 200 мм, пакеты размещают вплотную друг к другу симметрично продольной плоскости симметрии вагона (рисунок 14а).

Если суммарный зазор составляет 200 – 400 мм, пакеты размещают следующим образом: в рядах у торцевых стен пакеты устанавливают вплотную к боковым стенам вагона, во вторых от торцевых стен рядах пакеты размещают вплотную друг к другу. Далее ряды чередуют (рисунок 14б). При таком размещении допускается крепление пакетов в поперечном направлении не производить.

Для уменьшения зазоров по длине вагона один или несколько рядов пакетов размещают длинной стороной вдоль вагона (рисунок 14в).

Допускается размещать в вагоне пакеты различной высоты (рисунок 14г).

Если зазор между штабелями в середине вагона не превышает 300 мм, допускается не производить крепление пакетов в продольном направлении.

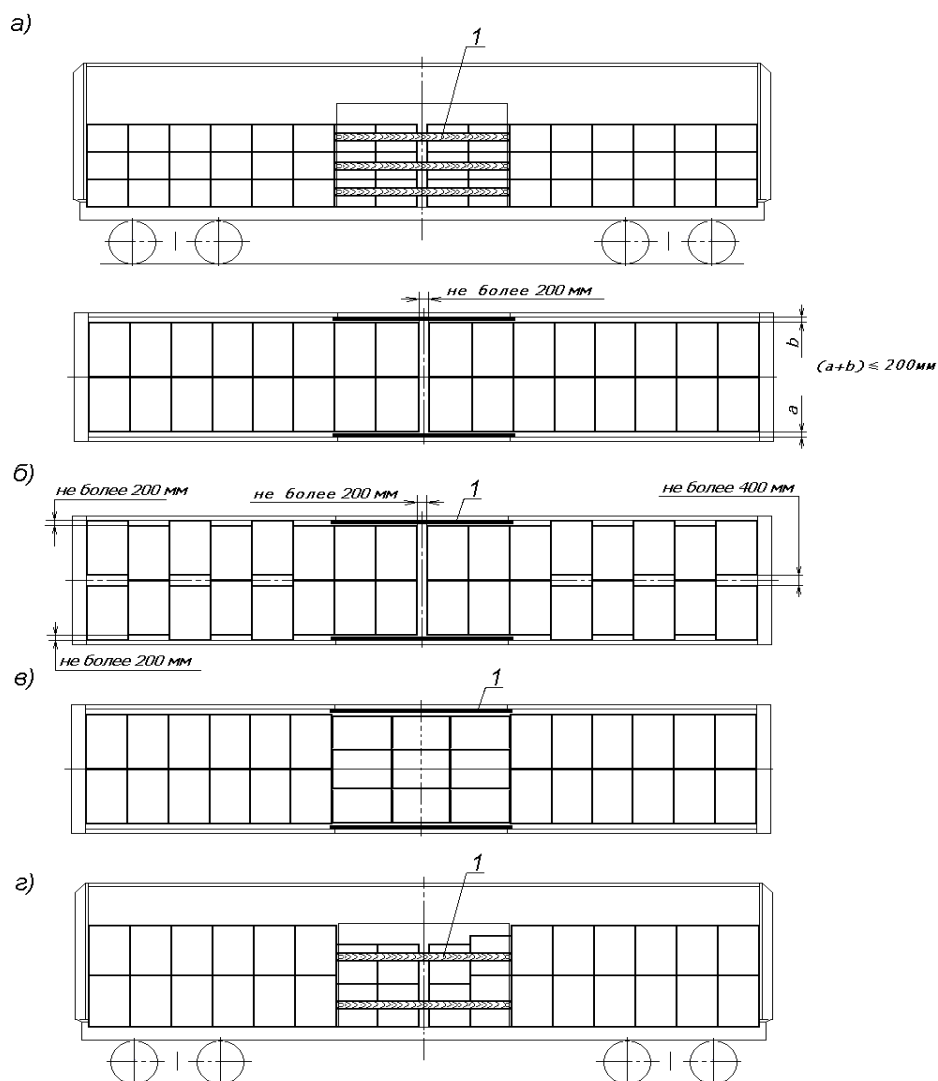


Рисунок 14 – Примеры размещения пакетов
1 – доска ограждения дверей

3.1.3. Если при размещении ящиков, пакетов в одном или нескольких ярусах зазоры вдоль или (и) поперек вагона превышают величины, указанные в пунктах 3.1.1 и 3.1.2, ящики, пакеты закрепляют от смещения в продольном или (и) поперечном направлениях (рисунки 15, 17, 18).

3.1.4. Крепление ящиков, пакетов в продольном направлении производят распорными рамами (рисунки 15а, 15б, 15д, 15е, 15ж), распорными конструкциями (рисунки 15в, 15г, 15и, 15к) или пневмооболочками (рисунок 17).

Длина распорных брусков распорных рам или распорных конструкций не должна превышать 2500 мм – для брусков, закрепленных к деревянному полу (не менее двух гвоздей на каждые 0,5 м длины бруска), 1700 мм – для брусков, не закрепленных к полу. Для крепления ящиков, пакетов неполного верхнего яруса допускается использовать ящики, пакеты нижележащего яруса, которые устанавливают на подкладки, прокладки (рисунки 15д, 15л), или ящики, пакеты большей высоты (рисунок 15е). Возможность такого крепления определяется по условиям прочности ящиков, пакетов и средств пакетирования.

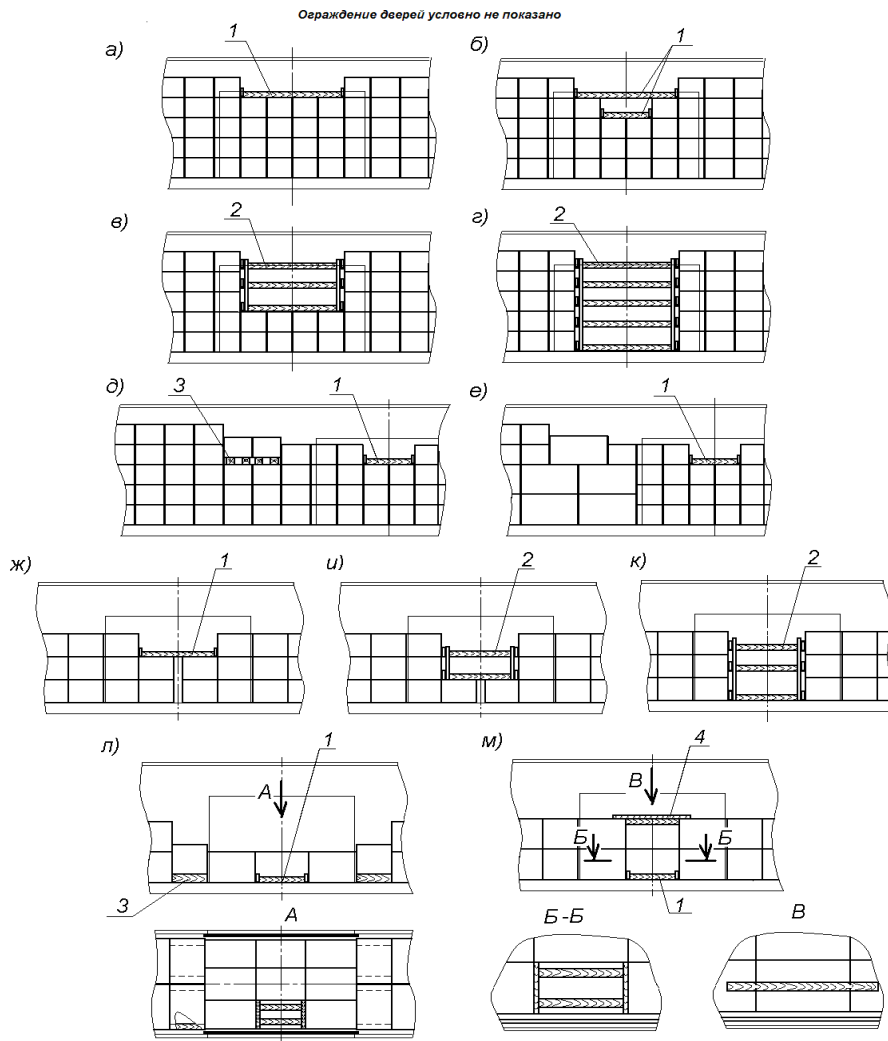


Рисунок 15 – Примеры крепления ящиков, пакетов в продольном направлении
 1 – распорная рама; 2 – распорная конструкция; 3 – подкладка;
 4 – накладка-распорка

Если в одном из поперечных рядов в междверном пространстве размещают меньшее количество пакетов, чем в соседних, в зазор устанавливают: при одноярусном размещении – распорную раму (рисунок 15л), при двухъярусном размещении – распорную раму в нижнем ярусе и накладку-распорку в верхнем ярусе (рисунок 15м).

Распорные рамы (рисунок 16а) выполняют из упорных досок сечением не менее 40х100 мм длиной не менее ширины яруса и распорных брусков. Распорные конструкции (рисунки 16б, 16в) выполняют из стоек и опорных брусков сечением не менее 40х100 мм, упорных досок сечением не менее 40х100 мм, а также распорных брусков. Упорные доски и распорные бруски в распорных конструкциях устанавливают напротив каждого закрепляемого яруса.

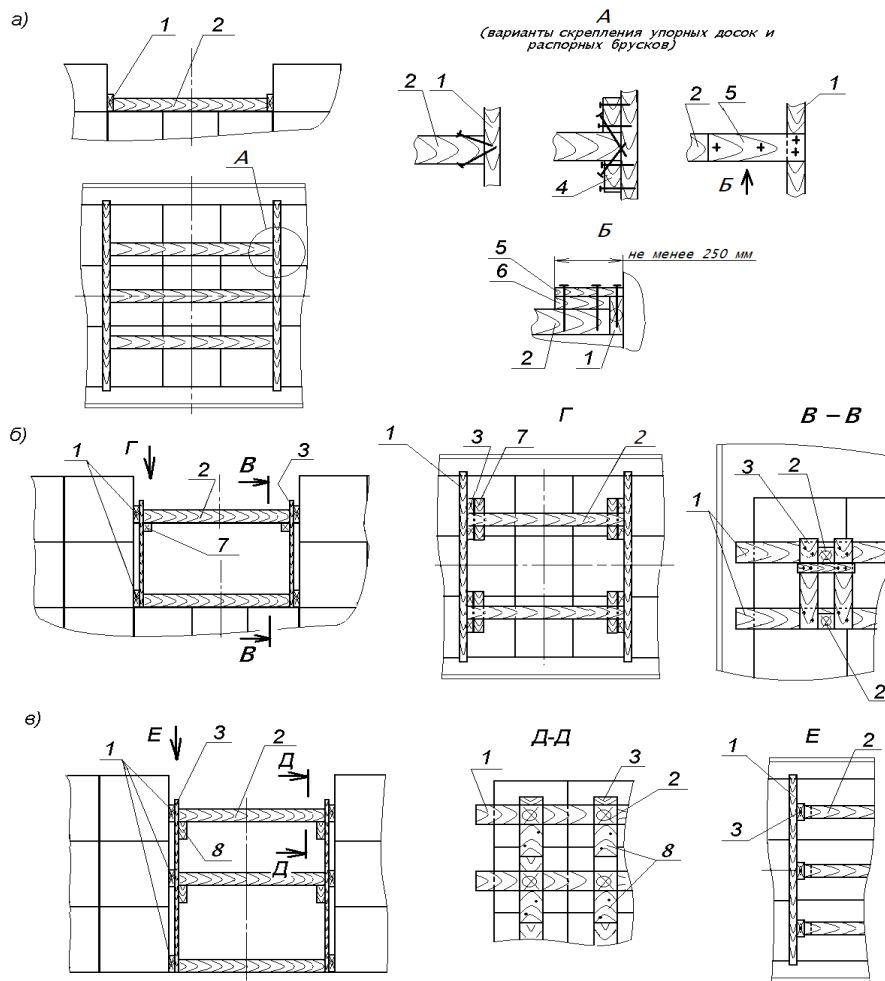


Рисунок 16 – Распорная рама, распорная конструкция
 1 – упорная доска; 2 – распорный брусок; 3 – стойка; 4 – брусок;
 5 – накладка; 6 – доска; 7, 8 – опорные бруски

Упорные доски скрепляют с распорными брусками гвоздями диаметром не менее 5 мм, остальные элементы – гвоздями диаметром не менее 4 мм, не менее двух в каждое соединение. Если толщина упорных досок составляет более 80 мм, допускается скреплять их с распорными брусками строительными скобами из прутка диаметром 8 мм.

Количество распорных брусков распорной рамы и распорной конструкции для крепления в продольном направлении определяют по таблице 1 в зависимости от их сечения и массы закрепляемой группы ящиков, пакетов. Если крепление производят в соответствии со схемами, приведенными на рисунке 15д, 15е, в расчет принимается суммарная масса группы ящиков, пакетов двух верхних ярусов. Если масса групп ящиков верхних ярусов не одинакова, в расчет принимается масса более тяжелой группы ящиков, пакетов.

Таблица 1

Сечение распорного бруска, мм	Масса группы ящиков, пакетов, т		
	до 5 вкл.	свыше 5 до 10 вкл.	свыше 10 до 15 вкл.
50 x 100	3	5	7
80 x 100	2	3	5
100 x 100	2	3	4

Примечания:

1. При применении брусков, имеющих сечение, отличающееся от приведенных в таблице, количество брусков определяют как для брусков с ближайшими меньшими размерами сечения.

2. Количество распорных брусков определяют в зависимости от массы более тяжёлой группы ящиков, пакетов.

В распорных рамах с двумя распорными брусками их располагают на расстоянии от концов упорной доски, равном приблизительно $1/4$ длины упорной доски, в остальных случаях – на равном расстоянии от концов упорной доски и между распорными брусками.

Между ящиками и упорными досками допускается устанавливать прокладочный материал.

3.1.5. Крепление ящиков, пакетов в продольном направлении с использованием пневмооболочек (рисунок 17) производят в следующем порядке.

Пневмооболочки помещают в зазор между штабелями (группами) ящиков, пакетов на высоте от пола вагона 100 – 200 мм и заполняют воздухом до рабочего давления в соответствии с инструкцией изготовителя. Размеры пневмооболочек подбирают таким образом, чтобы после установки контактная поверхность пневмооболочек перекрывала не менее половины площади каждого ящика и не менее $3/4$ площади каждого пакета. При величине зазора более того, который может быть заполнен одной пневмооболочкой, в зазор устанавливают две пневмооболочки (рисунок 17б), или ящики, пакеты размещают тремя штабелями таким образом, чтобы зазоры были одинаковыми (рисунок 17в). Если поверхности ящиков, пакетов имеют острые углы или выступающие части, которые могут повредить пневмооболочки, между ними и пневмооболочками устанавливают прокладочный материал.

Подбор пневмооболочек и варианта их установки производят в зависимости от величины зазора между штабелями (группами) ящиков, пакетов, массы и высоты каждого штабеля (группы), несущей способности конкретного типа и размера пневмооболочки. Под несущей способностью пневмооболочки понимается величина допускаемой нагрузки при конкретной величине заполняемого зазора. Суммарная несущая способность установленных пневмооболочек в зависимости от массы закрепляемого штабеля (группы) ящиков, пакетов должна быть не менее приведенной в таблице 2.

Ограждение дверей условно не показано

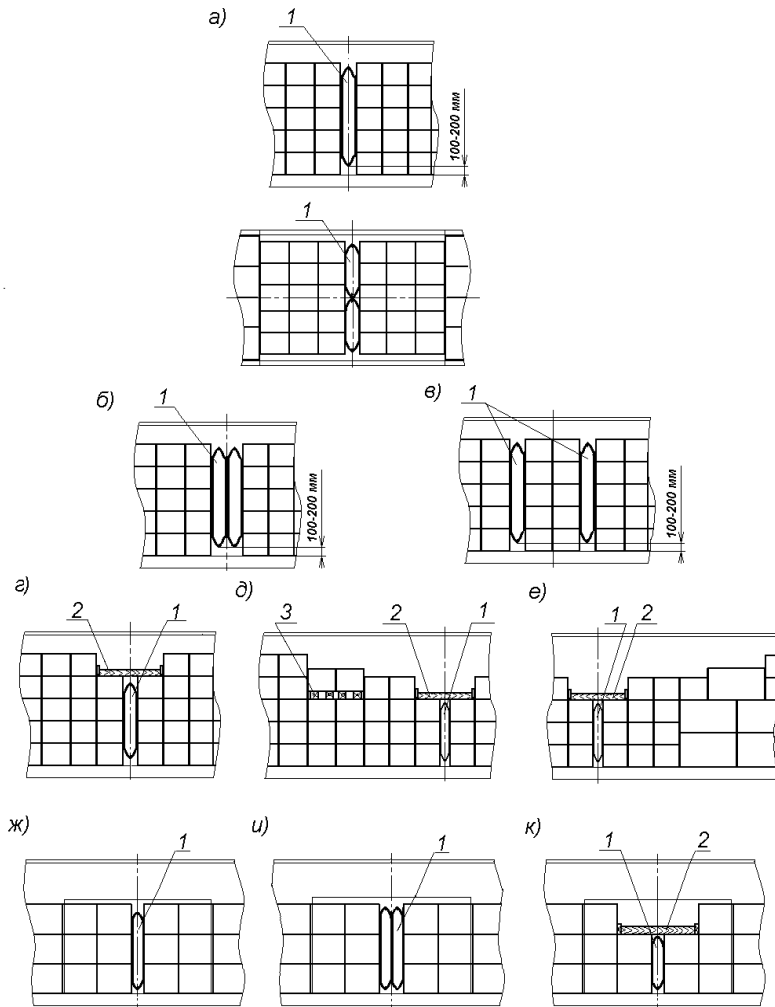


Рисунок 17 – Примеры крепления ящиков, пакетов в продольном направлении с использованием пневмооболочек

1 – пневмооболочка; 2 – распорная рама; 3 – подкладка

Таблица 2

Масса штабеля (группы) ящиков, пакетов, т	Необходимая суммарная несущая способность пневмооболочек, т	Масса штабеля (группы) ящиков, пакетов, т	Необходимая суммарная несущая способность пневмооболочек, т
до 15 вкл.	10	свыше 25 до 30 вкл.	20
свыше 15 до 20 вкл.	15	свыше 30 до 35 вкл.	24
свыше 20 до 25 вкл.	18		

При установке в одной плоскости поперек вагона нескольких пневмооболочек их суммарная несущая способность равна сумме несущих способностей всех пневмооболочек.

При установке двух одинаковых пневмооболочек по длине штабеля вдоль вагона (рисунки 17б, 17в, 17и) их несущая способность равна несущей способности одной пневмооболочки. При установке двух различных пневмооболочек их несущая способность принимается по меньшему значению.

Если части штабеля, закрепляемые пневмооболочками, имеют разную массу, а также при размещении в соответствии с рисунком 17в, пневмооболочки подбирают по массе более тяжелой части штабеля.

3.1.6. Крепление ящиков, пакетов в поперечном направлении производят распорными щитами, пневмооболочками (рисунок 18).

При размещении ящиков плотными штабелями в середине вагона в зазоры между штабелями и боковыми стенами устанавливают распорные щиты по всей длине штабеля до дверного проема (рисунок 18а). Щиты изготавливают из стоек и горизонтальных упорных досок толщиной не менее 40 мм. Расстояние между стойками должно быть не более 1500 мм.

При размещении пакетов устанавливают аналогичные распорные щиты по длине трех крайних поперечных рядов (рисунок 18 к); стойки щита располагают приблизительно посередине пакета. Размеры сечения стоек и горизонтальных досок подбирают таким образом, чтобы после установки щита зазор между щитом и ящиками, пакетами не превышал 50 мм. Горизонтальные доски располагают приблизительно на высоте середины ярусов: при размещении двумя ярусами – каждого из ярусов, при размещении ящиков тремя или четырьмя ярусами – верхних двух; при большем количестве ярусов – верхних трех ярусов. Допускается выполнять распорные щиты составными (с количеством стоек не менее двух) и устанавливать их вплотную друг к другу. Доски щита скрепляют со стойками гвоздями длиной не менее 80 мм по два в каждое соединение. Распорные щиты устанавливают стойками к боковой стене вагона.

При размещении в один ярус – ящики, пакеты крепят упорными брусками высотой не менее 50 мм, каждый из которых прибивают к полу вагона гвоздями диаметром не менее 5 мм – не менее чем двумя на каждый метр длины бруска.

При размещении ящиков, пакетов двумя равными по ширине штабелями вплотную к боковым стенам распорные щиты устанавливают в зазор в середине вагона (рисунок 18б).

В штабелях с количеством ярусов четыре и более допускается размещать ящики, пакеты в нижних ярусах попеременно вплотную друг к другу в середине вагона и с раздвижкой к боковым стенам с равными зазорами между ящиками, пакетами (рисунок 18в, 18г). При этом зазоры между ящиками и боковыми стенами вагона должны быть не более $\frac{1}{4}$ ширины (длины) ящика, пакета. В двух верхних ярусах ящики, пакеты размещают вплотную друг к другу и закрепляют распорными щитами.

Крепление ящиков, пакетов в поперечном направлении с использованием пневмооболочек производят порядком, аналогичным креплению в продольном направлении. При размещении ящиков пневмооболочки устанавливают на равном расстоянии друг от друга по всей длине штабеля от торцевых стен до дверного проема (рисунки 18д, 18е, 18ж, 18и); при размещении пакетов – таким образом, чтобы пневмооболочки перекрывали не менее трех крайних рядов пакетов в торцах вагона (рисунок 18л).

Суммарная несущая способность пневмооболочек для крепления в поперечном направлении штабеля (группы) ящиков, пакетов должна быть не менее приведенной в таблице 3.

Таблица 3

Масса штабеля (группы) ящиков, пакетов, т	Необходимая суммарная несущая способность пневмооболочек, т	Масса штабеля (группы) ящиков, пакетов, т	Необходимая суммарная несущая способность пневмооболочек, т
до 10 вкл.	3,3	свыше 20 до 25 вкл.	8,5
свыше 10 до 15 вкл.	6,5	свыше 25 до 30 вкл.	10,0
свыше 15 до 20 вкл.	7,0	свыше 30 до 35 вкл.	12,0

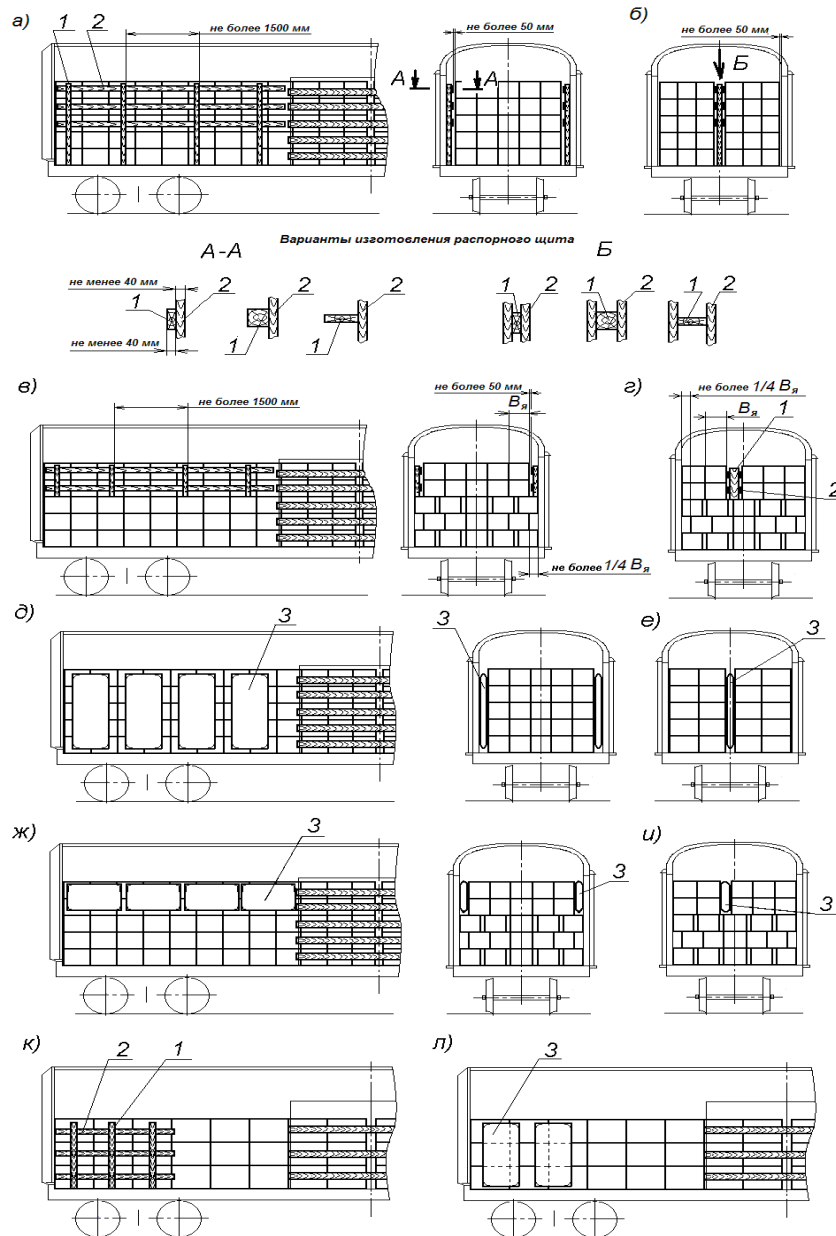


Рисунок 18 – Примеры крепления ящиков, пакетов в поперечном направлении:
 а, б, в, г, д, е, ж, з – крепление ящиков; к, л – крепление пакетов
 1 – стойка; 2 – упорная доска; 3 – пневмооболочка

Допускается заполнять зазор между ящиками, пакетами и боковыми стенами вагона твердыми прокладочными материалами необходимой толщины, а также использовать эти материалы совместно с распорными щитами.

3.2. Размещение и крепление бочек и барабанов.

3.2.1. Бочки, барабаны размещают в вагонах в вертикальном положении пробками (крышками) вверх в один или несколько ярусов по высоте (рисунок 19).

В каждом ярусе бочки, барабаны располагают вплотную к торцевым стенам и друг к другу рядами или в шахматном порядке по всей длине вагона. В междверном пространстве бочки, барабаны размещают продольными рядами вплотную друг к другу. Если в торцевых частях вагона бочки, барабаны размещены в шахматном порядке (рисунки 19а, 19в, 19г, 19д, 19е), между ними и бочками, барабанами, размещенными в междверном пространстве, устанавливают

листы фанеры толщиной не менее 6 мм или щиты в соответствии с пунктом 1.7 настоящей главы.

Допускается размещать в одном вагоне бочки, барабаны различных типов и размеров при условии соблюдения положений пункта 1.4 настоящей главы. В пределах каждого яруса, кроме верхнего, размещают бочки, барабаны одинаковой высоты.

При размещении бочек, барабанов с металлическими днищами несколькими ярусами (за исключением случаев, когда днище и верхняя часть выполнены для взаимной фиксации бочек при штабелировании) между ярусами укладывают продольные деревянные прокладки из досок сечением не менее 25х100 мм или листовой прокладочный материал, которые располагают таким образом, чтобы обеспечивалась устойчивость каждой бочки, барабана. При размещении порожних бочек, барабанов допускается не укладывать прокладочный материал между ярусами.

При неполном верхнем ярусе бочки, барабаны размещают группами в торцах вагона и закрепляют от смещения в продольном направлении распорными конструкциями (рисунок 19в), пневмооболочками (рисунки 19г, 19д, 19е). Распорные конструкции выполняют в соответствии с положениями пункта 3.1.4 настоящей главы. Упорные доски, распорные бруски распорных конструкций располагают по высоте не менее половины высоты бочек, барабанов, распорные бруски располагают напротив каждой бочки в поперечном ряду.

3.2.2. Крепление бочек, барабанов пневмооболочками производят в соответствии с положениями пункта 3.1.5 настоящей главы. Количество, размеры и расположение (вертикальное или горизонтальное) пневмооболочек определяют в зависимости от массы закрепляемого штабеля, размеров бочек, барабанов таким образом, чтобы пневмооболочки перекрывали всю ширину штабеля и не менее половины высоты каждого яруса. Для предотвращения повреждения пневмооболочек при необходимости между ними и бочками, барабанами устанавливают прокладочные материалы.

3.2.3. Если при размещении бочек, барабанов в междверном пространстве несколькими ярусами зазор между ними и стойками дверного проема превышает 250 мм, бочки закрепляют в поперечном направлении распорными щитами (рисунок 19б), при необходимости – совместно с прокладочными материалами. При этом доски ограждения дверей не устанавливаются. Распорные щиты изготавливают в соответствии с положениями пункта 3.1.6 настоящей главы. Допускается не производить крепление бочек, барабанов в междверном пространстве в поперечном направлении, если в каждом поперечном ряду бочки, барабаны скреплены между собой не менее чем по две.

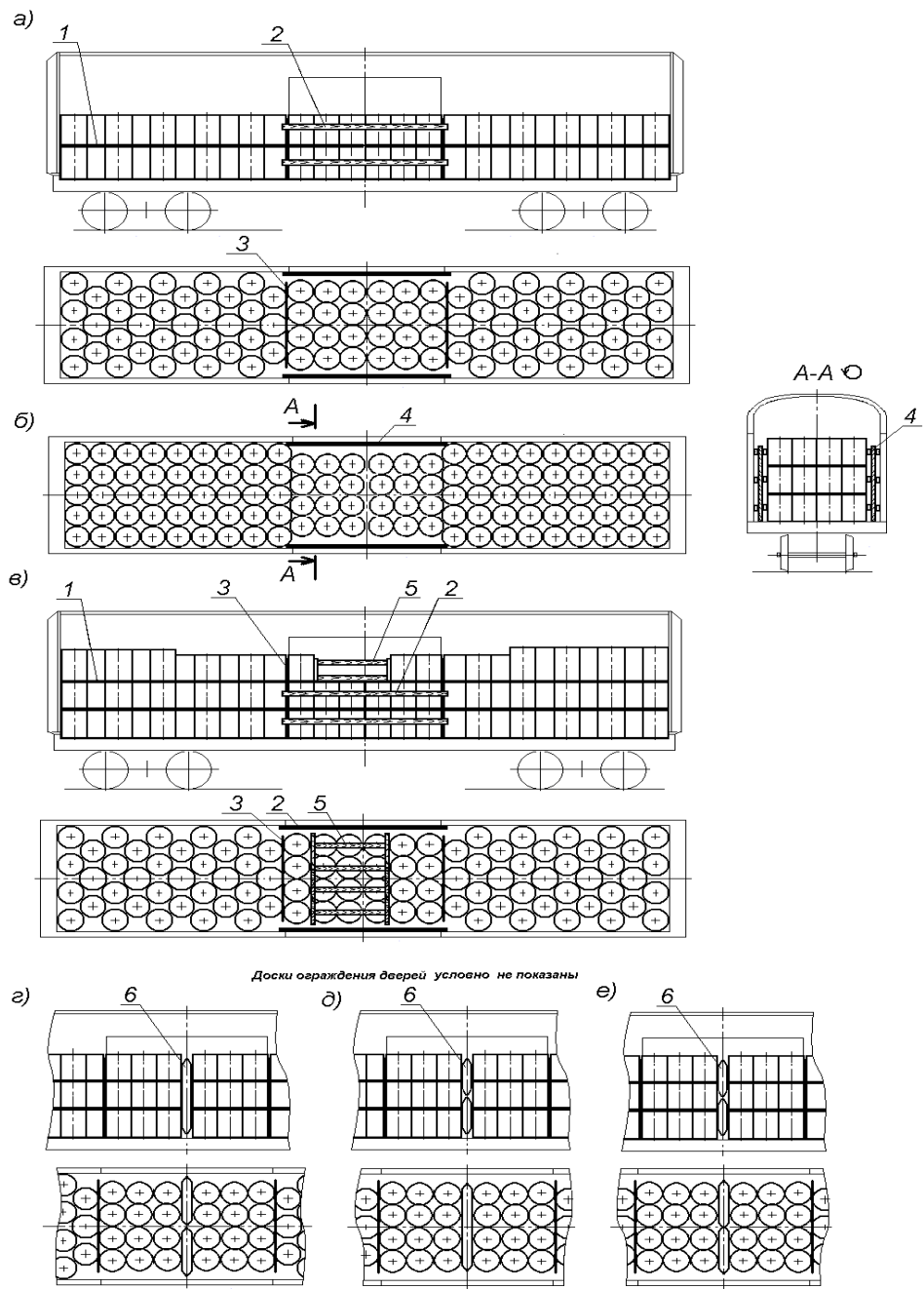


Рисунок 19 – Примеры размещения и крепления грузов в бочках, барабанах
 1 – прокладочный материал; 2 – доска ограждения дверей; 3 – щит; 4 – распорный щит;
 5 – распорная конструкция; 6 – пневмооболочка

3.3. Размещение и крепление рулонов бумаги и картона.

3.3.1. Рулоны бумаги и картона (далее – рулоны) размещают в вагоне симметрично относительно продольной плоскости симметрии с установкой на торец в один или несколько ярусов по высоте. В каждом ярусе рулоны размещают вплотную к торцевым стенам и друг к другу двумя или тремя рядами по ширине вагона или в шахматном порядке (рисунок 20). При размещении в шахматном порядке у торцевых стен располагают по два рулона.

Рулоны различных размеров допускается размещать в одном вагоне при соблюдении положений пункта 1.4 настоящей главы.

При необходимости торцевые и боковые стены вагона ограждают прокладочными материалами, а пол вагона застилают.

Ограждение дверей производят в соответствии с положениями пункта 1.9 настоящей главы. При необходимости доски ограждения закрывают упаковочным материалом.

При размещении рулонов в вагоне тремя и более ярусами по высоте допускается в междверном пространстве в верхнем ярусе размещать не более двух рулонов одним продольным рядом без зазоров между ними (рисунок 20г). Если рулоны верхнего яруса в междверном пространстве расположены не по всей ширине вагона, допускается доски ограждения дверей в этом ярусе не устанавливать.

Допускается размещать в междверном пространстве один или несколько рулонов, установленных на поддоны, если это обусловлено технологией погрузки.

3.3.2. Если зазор между штабелями рулонов в середине вагона не превышает 200 мм, их крепление в продольном направлении допускается не производить. При большей величине зазоров их заполняют прокладочными материалами, распорными рамами или конструкциями, щитами, пневмооболочками.

При неполном верхнем ярусе рулоны размещают группами в торцах вагона и закрепляют от смещения в продольном направлении распорными щитами, распорными рамами, распорными конструкциями, пневмооболочками, устанавливаемыми в зазоры в междверном пространстве (рисунок 21).

Распорные щиты, распорные рамы, распорные конструкции выполняют в соответствии с положениями пунктов 3.1.4, 3.1.6 настоящей главы. Упорные доски, распорные бруски распорных конструкций, распорных щитов располагают по высоте не менее 1/4 высоты закрепляемых рулонов, распорные бруски располагают напротив каждого рулона в поперечном ряду. Для обеспечения необходимой высоты расположения упорных досок допускается распорную раму устанавливать на подкладки (например, поддон для пакетирования грузов, подставка из пиломатериалов) (рисунок 21в).

Если крепление рулонов производят пневмооболочками, в междверном пространстве между группами рулонов должно быть не более двух зазоров по длине вагона.

Крепление рулонов в продольном направлении пневмооболочками (рисунок 21е, 21ж) производят, если зазоры между рулонами превышают 100 мм. Подбор пневмооболочек для крепления рулонов и их установку производят в соответствии с положениями пункта 3.1.5 настоящей главы. При размещении в верхнем ярусе меньшего количества рулонов, чем в нижнем, рулоны верхнего яруса закрепляют распорной рамой (рисунки 21в, 21ж).

3.3.3. Если при размещении рулонов двумя продольными рядами зазоры между рулонами и боковыми стенами превышают 100 мм, рулоны крепят от смещения в поперечном направлении распорными щитами (рисунок 22а) или пневмооболочками (рисунок 22б) в соответствии с пунктом 3.1.6 настоящей главы. Пневмооболочки устанавливают напротив каждого поперечного ряда рулонов, за исключением рулонов, размещенных в междверном пространстве.

Допускается заполнять зазор между рулонами и боковыми стенами вагона прокладочными материалами необходимой толщины, а также использовать эти материалы совместно с распорными щитами.

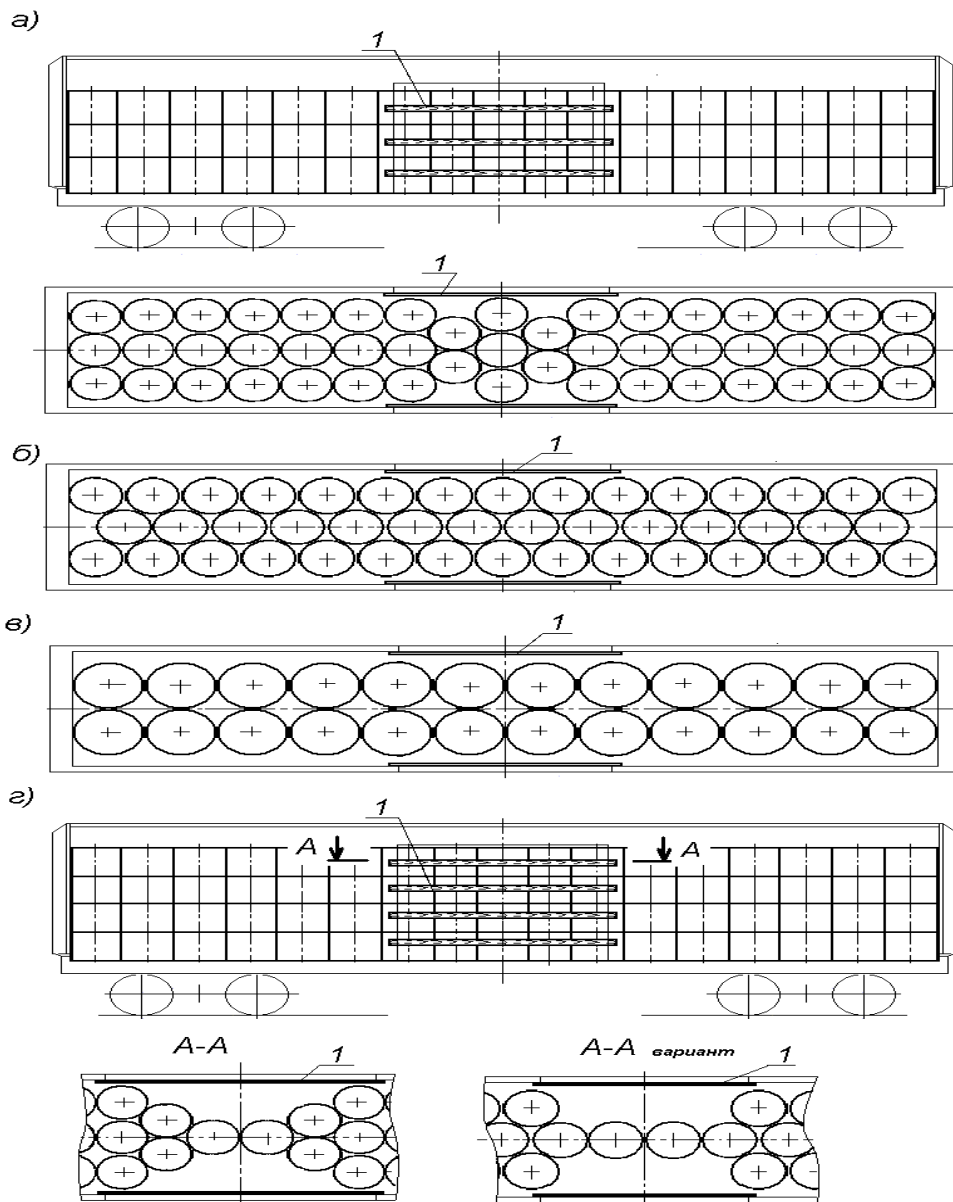
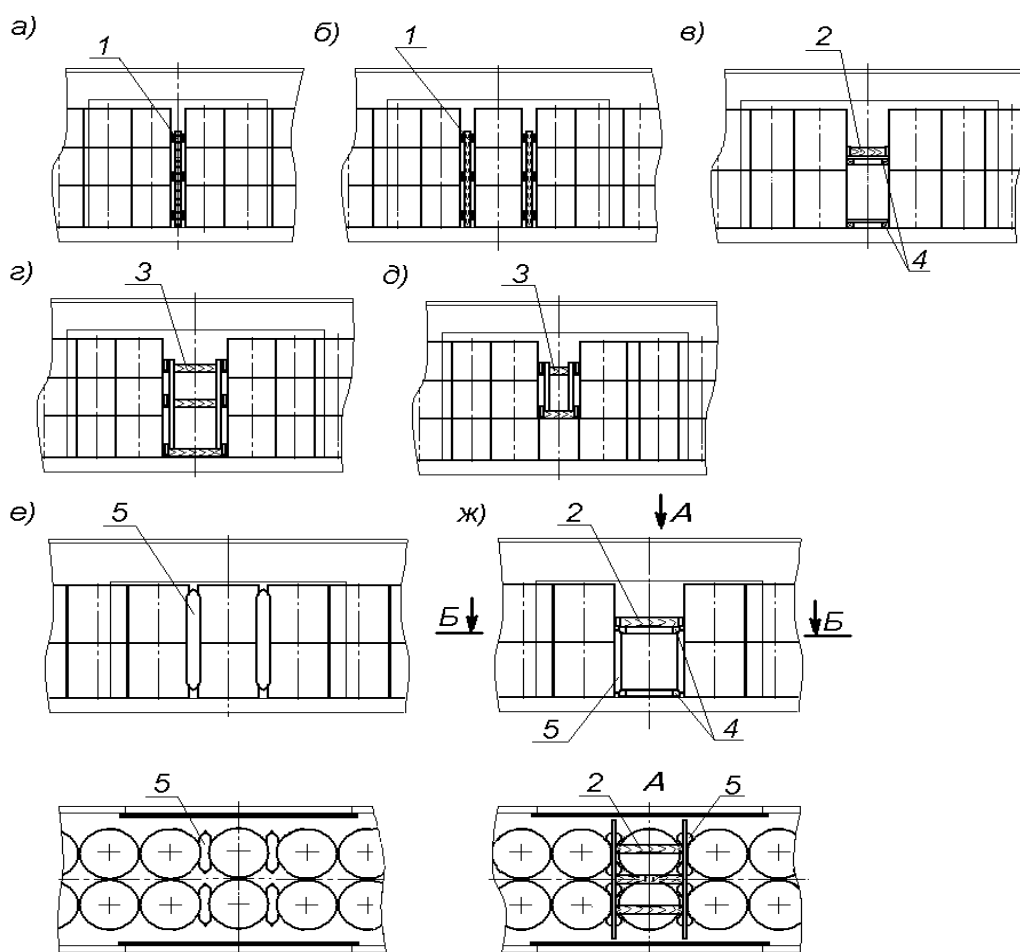


Рисунок 20 – Примеры размещения рулонов бумаги и картона
 1 – доска ограждения дверей



Б-Б
 Варианты размещения рулонов
 в междверном пространстве одним ярусом (заштрихованы)

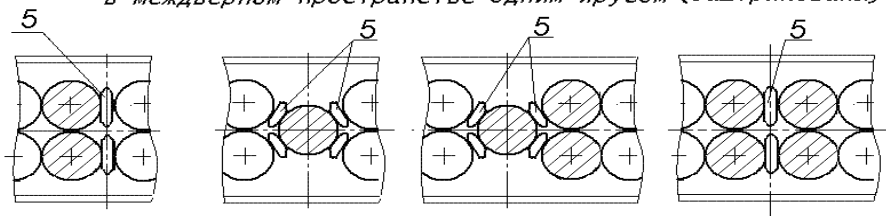


Рисунок 21 – Примеры крепления рулонов в продольном направлении
 1 – распорный щит; 2 – распорная рама; 3 – распорная конструкция; 4 – подкладка;
 5 – пневмооболочка

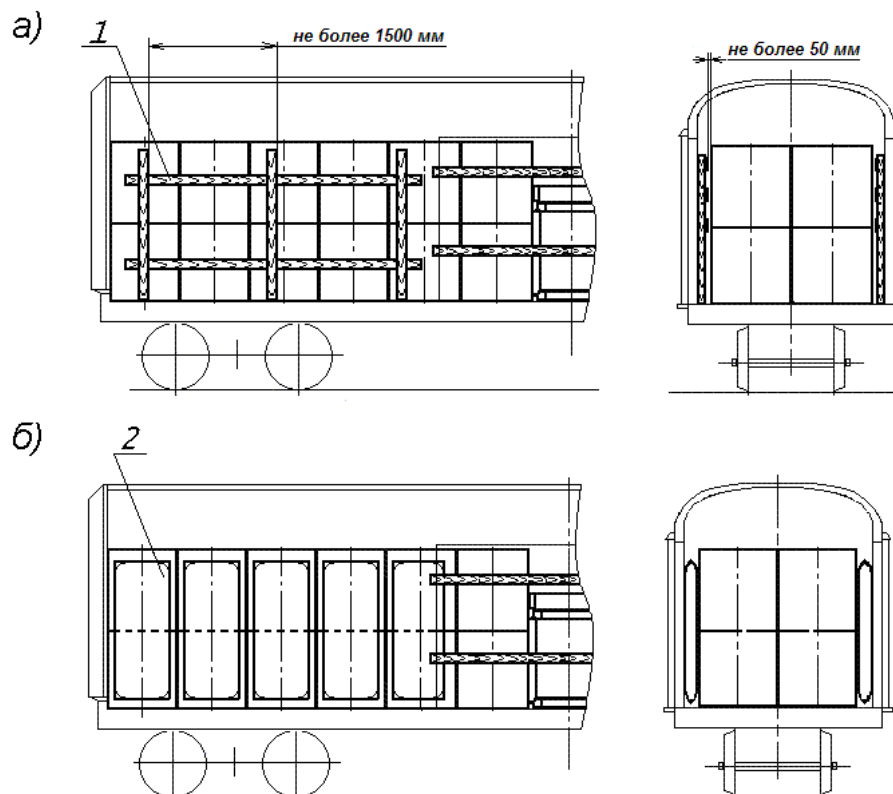


Рисунок 22 – Примеры крепления рулонов в поперечном направлении
1 – распорный щит; 2 – пневмооболочка

3.3.4. Допускается размещать рулоны во втором ярусе на образующую (рисунок 23) симметрично относительно продольной плоскости симметрии вагона. Рулоны, уложенные вплотную к торцевым стенам, подклинивают каждый двумя упорами высотой не менее 120 мм шириной не менее 250 мм, устанавливаемыми враспор между торцевой стеной вагона и рулоном на расстоянии 250 – 300 мм от торцов рулона. Остальные рулоны размещают вплотную друг к другу. В междверном пространстве между рулонами второго яруса устанавливают распорную раму, состоящую из двух распорных брусков сечением не менее 100x100 мм, упорных досок сечением не менее 40x100 мм, подкосов сечением не менее 100x100 мм и соединительных планок сечением не менее 25x80 мм. Упорные доски, распорные бруски и подкосы скрепляют между собой гвоздями диаметром не менее 5 мм длиной не менее 150 мм по два в каждое соединение. Соединительные планки прибивают к распорным брускам гвоздями длиной не менее 80 мм. Допускается закреплять в продольном направлении рулоны, размещаемые на образующую, используя в качестве упоров один или несколько поперечных рядов рулонов, установленных на подкладки (рисунок 23б), а при размещении в одном вагоне рулонов различной высоты – более низких рулонов, установленных на торец в два яруса (рисунок 23в).

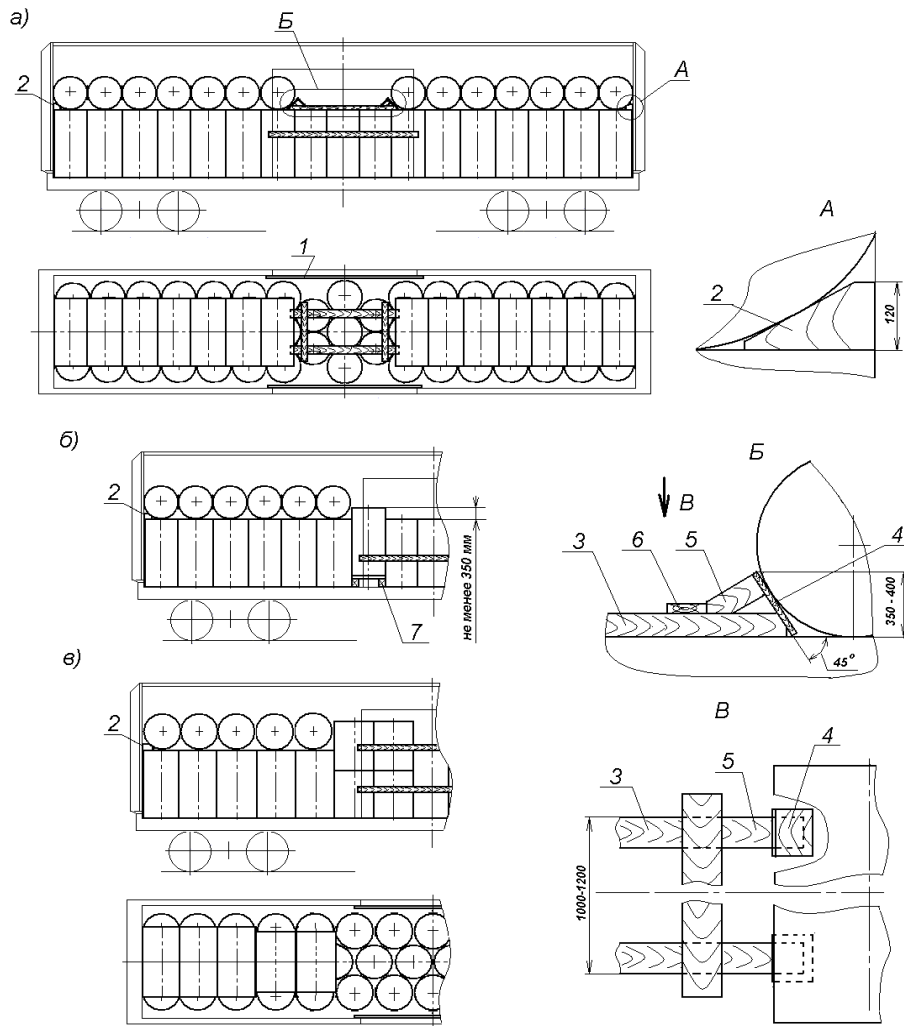


Рисунок 23 – Примеры размещения и крепление рулонов
 1 – доска ограждения дверей; 2 – упор; 3 – распорный брусок; 4 – упорная доска; 5 – подкос; 6 – соединительная планка; 7 – подставка

3.5. Размещение и крепление цветных металлов в слитках и пакетах.

3.5.1. Слитки, пакеты (слитков, чушек, катодов и др.) цветных металлов размещают в вагонах длиной кузова до 13864 мм с деревянным или дерево-металлическим настилом пола.

Допускается размещать в одном вагоне слитки, пакеты различной массы при соблюдении положений пункта 1.4 настоящей главы.

Слитки, пакеты размещают в вагоне в один ярус по высоте симметрично относительно продольной плоскости симметрии вагона вплотную к торцевым стенам и друг к другу по длине и ширине кузова вагона (рисунки 24, 25).

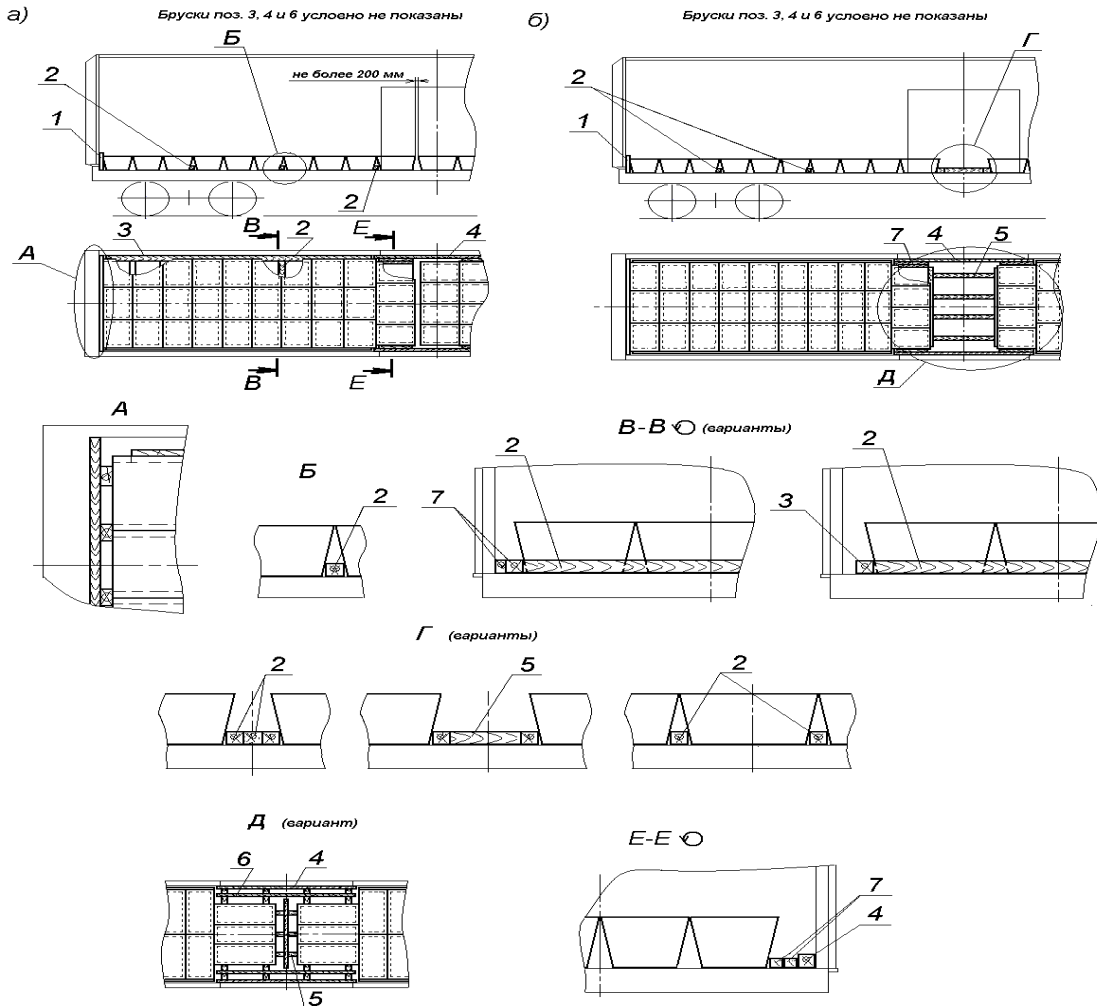


Рисунок 24 – Примеры размещения и крепления слитков
 1 – торцевой щит; 2, 3 – упорные бруски; 4 – брусок ограждения дверного проема;
 5, 6 – распорные рамы; 7 – распорные бруски

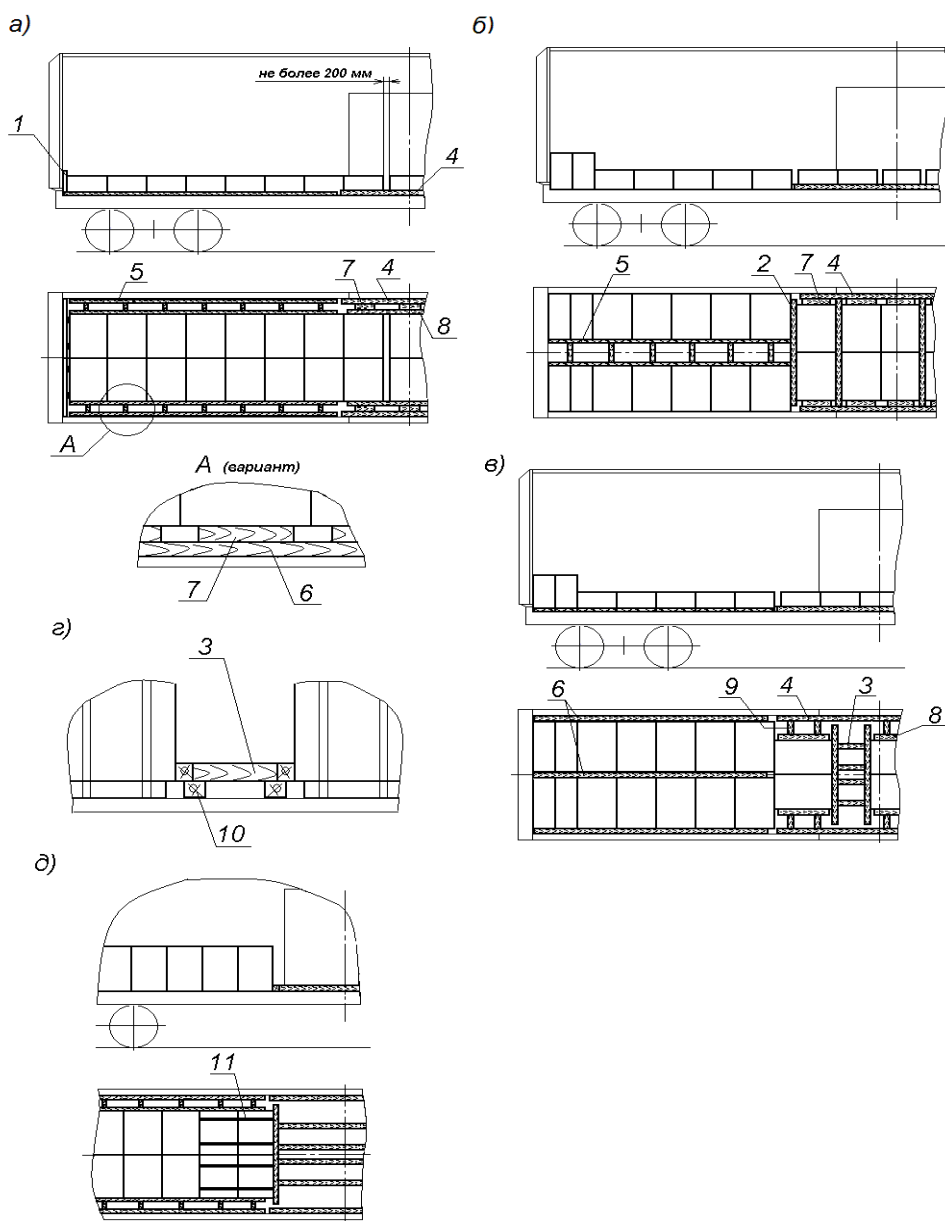


Рисунок 25 – Примеры размещения и крепления пакетов цветных металлов

1 – торцевой щит; 2, 8 – упорные бруски; 3, 5 – распорные рамы; 4 – брусок ограждения дверного проема; 6, 7, 9 – распорные бруски; 10 – подкладка; 11 – увязка

Торцевые стены вагона ограждают щитами в соответствии с положениями пункта 1.7 настоящей главы. Щит устанавливают стойками к грузу. Высота щита по верхней горизонтальной доске должна быть выше слитков, пакетов на 50 – 60 мм. При размещении пакетов катодов допускается ограждать торцевые стены пакетами, установленными плоскостью к торцевой стене (рисунки 25б, 25в).

Допускается размещать слитки, пакеты на подкладках сечением не менее 40х50мм, расположенных вдоль вагона таким образом, чтобы каждый слиток, пакет опирался на две подкладки.

При размещении слитков, пакетов в торцах вагона двумя группами в зазор в середине вагона свыше 200 мм устанавливают поперечные упорные бруски или распорные рамы (рисунки 24б, 25б, 25в, 25г, 25д). Допускается в середине вагона размещать слитки, пакеты с двумя или тремя зазорами по длине через один или несколько поперечных рядов с установкой в эти зазоры поперечных распорных брусков (рисунки 24б, вид Г, 25б).

3.5.2. Крепление слитков, пакетов в продольном направлении производят упорными брусками, а при размещении двумя группами – распорной рамой.

Упорные бруски сечением не менее 50х50 мм длиной не менее общей ширины штабеля устанавливают через каждые три поперечных ряда вплотную к слиткам, пакетам и прибивают к полу гвоздями диаметром не менее 5 мм. Каждый брусок прибивают не менее чем 12 гвоздями.

Распорные рамы изготавливают из упорных брусков сечением не менее 100х100 мм, длиной не менее ширины группы слитков, пакетов и распорных брусков такого же сечения, длиной по месту. Упорные и распорные бруски скрепляют между собой строительными скобами из прутка диаметром 6 - 8 мм по одной в каждое соединение или гвоздями длиной не менее 150 мм под углом 45° – по два в каждое соединение.

Количество распорных брусков распорной рамы принимают в зависимости от общей массы группы слитков, пакетов и сечения брусков по таблице 4.

Таблица 4

Количество распорных брусков распорной рамы в зависимости от массы закрепляемой группы слитков, пакетов и сечения брусков

Сечение бруска, мм	Масса группы слитков, пакетов, т		
	свыше 15 до 20 вкл.	свыше 20 до 30 вкл.	свыше 30
100 x 100	4	5	6
100 x 120	3	4	5
100 x 150	3	3	4
120 x 150	2	3	4
150 x 150	2	2	3
160 x 180	2	2	2
200 x 200	2	2	2

Примечания:

1. При применении брусков, имеющих сечение, отличающееся от приведенных в таблице, количество брусков определяют как для брусков с ближайшими меньшими размерами сечения.

2. Количество распорных брусков распорной рамы определяют в зависимости от массы более тяжелой группы слитков, пакетов.

Допускается изготавливать распорную раму из распорных брусков, скрепленных между собой соединительными планками сечением не менее 25х100 мм, которые прибивают к брускам гвоздями длиной не менее 100 мм (рисунок 24б, вид Д). При длине распорных брусков до 400 мм устанавливают одну соединительную планку, при большей длине – две. Распорные бруски располагают посередине каждого слитка, пакета.

Длина распорных брусков распорной рамы не должна превышать 1700 мм.

При размещении пакетов, сформированных на салазках, поддонах, высота упорных и распорных брусков должна быть достаточной для обеспечения упора в пакет.

Для обеспечения необходимой высоты расположения упорных, распорных брусков допускается распорную раму устанавливать на подкладки (например, поддон для пакетирования грузов, подставка из пиломатериалов).

3.5.3. Крепление слитков, пакетов в поперечном направлении производят брусками или наборами брусков (рисунки 24, 25) высотой не менее 50 мм необходимой ширины, которые устанавливают враспор между слитками, пакетами и боковыми стенами вагона по всей длине погрузки. Бруски прибивают к полу гвоздями диаметром не менее 5 мм – в каждый не менее двух гвоздей напротив каждого поперечного ряда слитков, пакетов.

Если зазоры между слитками, пакетами и боковыми стенами вагона превышают 200 мм, а также, если упорные бруски оказываются расположенными на металлическом настиле пола, слитки, пакеты закрепляют распорными рамами. Бруски распорной рамы соединяют между собой строительными скобами из прутка диаметром 6 - 8 мм или гвоздями длиной не менее 150 мм под углом 45° по два в каждое соединение.

Допускается крепление слитков, пакетов упорными брусками, установленными вплотную к слиткам, пакетам (рисунок 24а, сечение В). Каждый упорный брусок закрепляют к полу не менее чем четырьмя гвоздями диаметром не менее 5 мм напротив каждого поперечного ряда слитков, пакетов.

Крепление в поперечном направлении слитков, пакетов, размещенных в междверном пространстве, производят следующим порядком. Вплотную к стойкам дверного проема устанавливают упорный брусок сечением не менее 100х100 мм и длиной, превышающей ширину дверного проема не менее чем на 300 мм. Брусок прибивают к полу не менее чем четырьмя гвоздями диаметром 5 мм. Между слитками, пакетами и упорным бруском устанавливают наборы продольных брусков или распорные рамы (рисунки 24, 25). Распорную раму изготавливают из упорных и распорных брусков сечением не менее 50х100 мм таким образом, чтобы напротив каждого слитка располагались по два распорных бруска. Бруски распорной рамы соединяют между собой строительными скобами из прутка диаметром 6 - 8 мм или гвоздями длиной не менее 150 мм под углом 45° по два в каждое соединение.

Если при размещении пакетов группами с установкой распорной рамы высота пакета за вычетом высоты упорного бруска распорной рамы превышает его размер в направлении вдоль вагона, пакеты двух крайних рядов со стороны распорной рамы скрепляют попарно двумя увязками из проволоки диаметром не менее 4 мм в две нити (рисунок 25д). Допускается увязку пакетов производить стальной упаковочной лентой сечением не менее 1,2х30 мм с установкой замков при помощи натяжных приспособлений.

Допускается крепление пакетов пневмооболочками, которые устанавливают напротив каждого поперечного ряда пакетов.

3.6. Размещение проволоки в бунтах.

3.6.1. Бунты проволоки в зависимости от диаметра, высоты и массы размещают в вагоне одним или несколькими ярусами по высоте с расположением на торец (рисунок 26), на образующую, наклонно и с комбинированным расположением (рисунки 27, 28). Допускается размещение в одном вагоне бунтов проволоки различных размеров.

Ограждение дверей вагона производят в соответствии с пунктом 1.9 настоящей главы. Если в междверном пространстве зазоры между бунтами и ограждением дверного проема превышают 250 мм, бунты дополнительно закрепляют от поперечного смещения распорными рамами или наборами упорных и распорных брусков (рисунок 27, вид Б) в соответствии с положениями пункта 3.5 настоящей главы.

3.6.2. При размещении бунтов в соответствии со схемой, приведенной на рисунке 26, бунты размещают на торец одним или двумя ярусами по всей длине площади пола вагона в шахматном порядке.

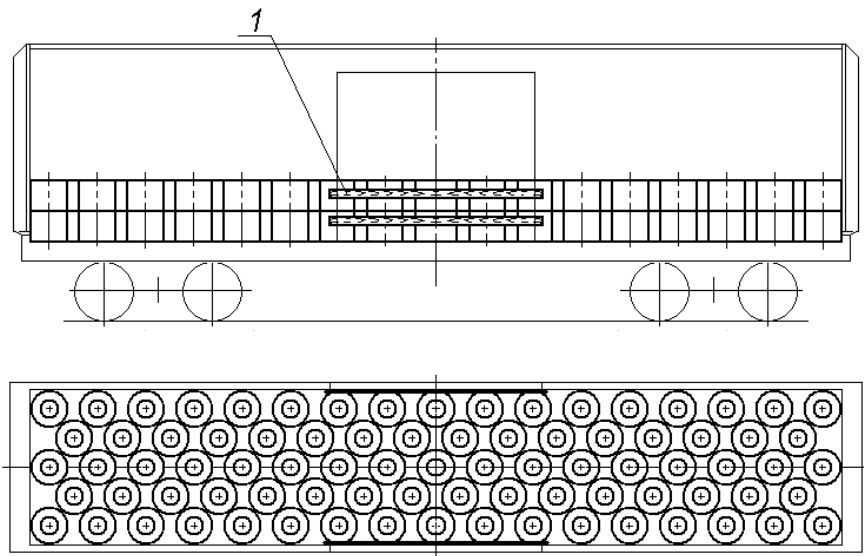


Рисунок 26 – Пример размещения бунтов на торец
1 – ограждение дверного проема

3.6.3. При размещении бунтов в наклонном положении (рисунок 27) в торцевых частях вагона размещают штабели из нескольких рядов бунтов с наклоном поперек вагона несколькими ярусами по высоте, чередуя направление наклона в соседних рядах. В междверном пространстве бунты размещают продольными рядами с наклоном вдоль вагона несколькими ярусами по высоте, чередуя направление наклона в соседних рядах. Между штабелями устанавливают распорные щиты из досок сечением не менее 40x150 мм, состоящие из стоек и горизонтальных досок. Стойки щита располагают со стороны продольно расположенных бунтов по осям каждого продольного ряда.

Ограждение дверного проема условно не показано

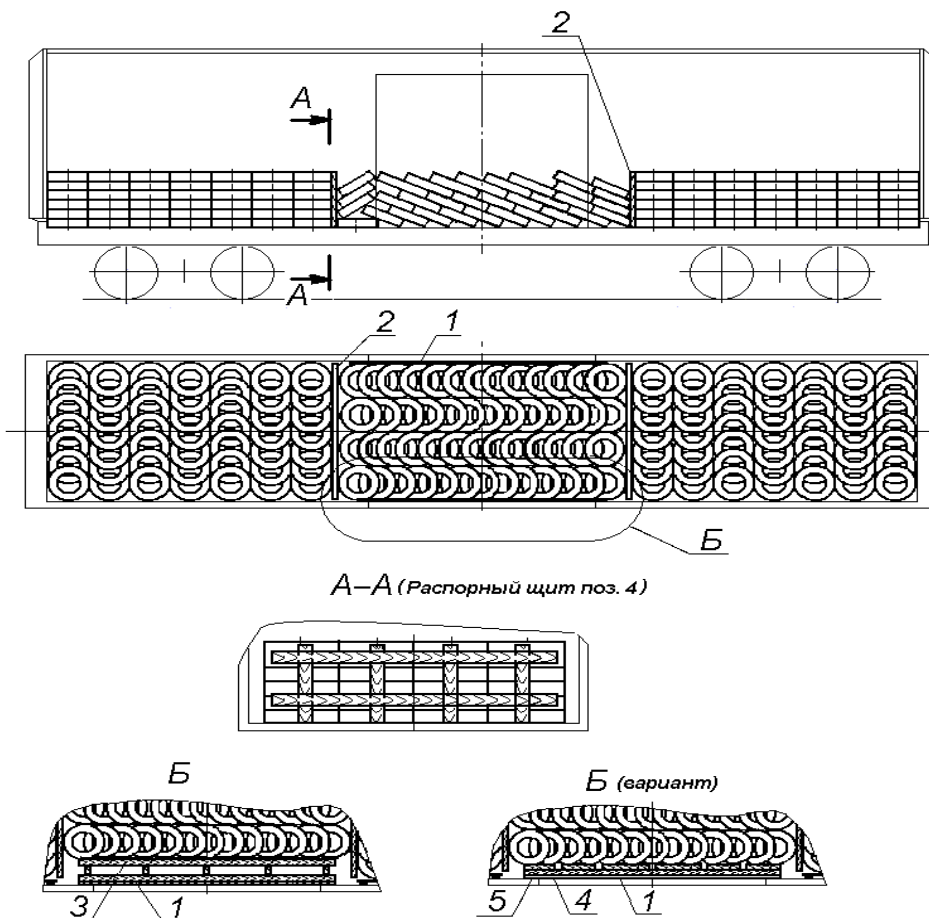


Рисунок 27 – Пример размещения бунтов в наклонном положении
 1 – ограждение дверного проема; 2 – распорный щит; 3 – распорная рама; 4 – упорный брусок; 5 – распорный брусок

3.6.4. При комбинированном размещении бунтов (рисунок 28) в торцевых частях вагона размещают бунты в положении на образующую с расположением их оси вдоль вагона несколькими рядами по ширине в один ярус по высоте. В средней части вагона размещают бунты в положении на торец в шахматном порядке.

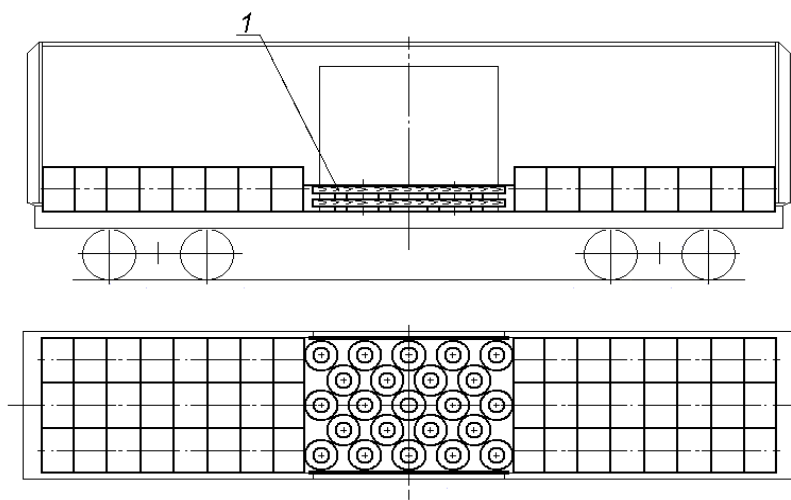


Рисунок 28 – Пример комбинированного размещения бунтов

1 – ограждение дверного проема

3.7. Размещение и крепление грузов в мягкой таре.

3.7.1. Грузы в мешках, сетках (далее – мешки), тюках, кипах, мягких контейнерах и др. размещают в вагоне одним штабелем симметрично относительно продольной и поперечной плоскостей симметрии вагона.

3.7.2. Мешки, тюки, кипы размещают в вагоне одним штабелем по всей площади пола несколькими рядами по ширине в несколько ярусов по высоте (рисунок 29).

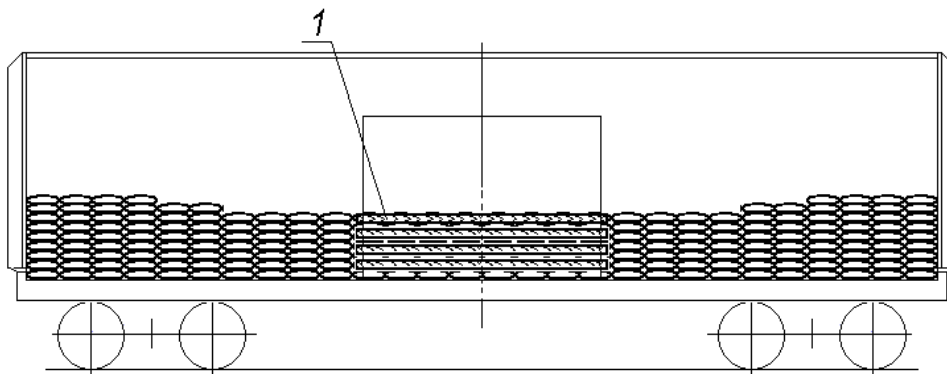


Рисунок 29 – Пример размещения грузов в мешках
1 – доска ограждения дверного проема

Ограждение дверного проема производят в соответствии с положениями пункта 1.9 настоящей главы. Расстояние между горизонтальными досками ограждения должно быть не более высоты уложенного в междверном пространстве мешка, тюка, кипы.

При неполном верхнем ярусе мешки размещают двумя группами в торцах вагона вплотную к торцевым стенам.

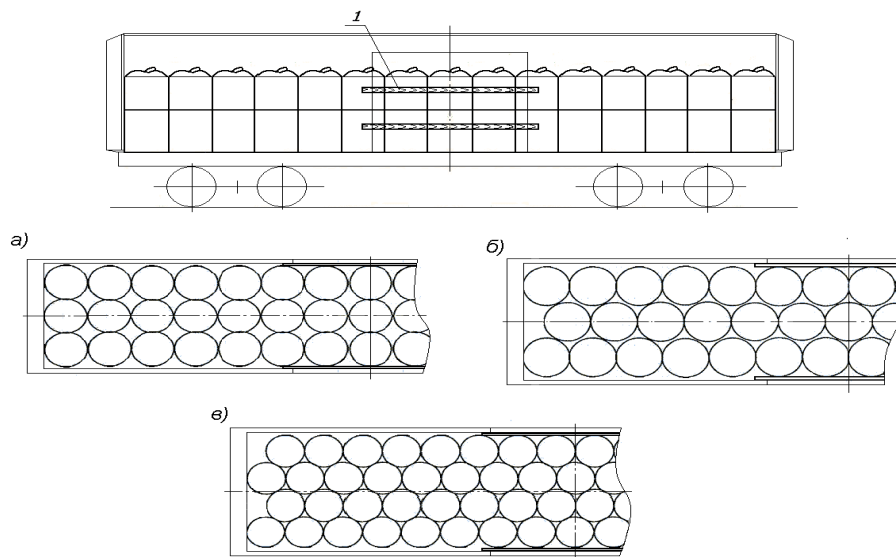
Количество неполных ярусов мешков допускается не более двух. Мешки в первом неполном ярусе заканчивают укладывать, не доходя не менее трех мешков до дверного проема, во втором неполном ярусе – не доходя не менее двух мешков до края нижележащего яруса.

Количество неполных ярусов тюков и кип должно быть не более одного.

3.7.3. Мягкие контейнеры размещают в вагоне одним штабелем по всей площади пола несколькими рядами по ширине в один или два яруса по высоте (рисунок 30).

В нижнем ярусе мягкие контейнеры размещают поперечными или продольными рядами или в шахматном порядке. У торцевых стен размещают поперечный ряд с наибольшим количеством контейнеров.

Мягкие контейнеры в верхнем ярусе размещают аналогично мягким контейнерам нижнего яруса. Допускается в верхнем ярусе размещать меньшее количество контейнеров двумя группами у торцевых стен.



Варианты размещения и увязки мягких контейнеров во втором ярусе

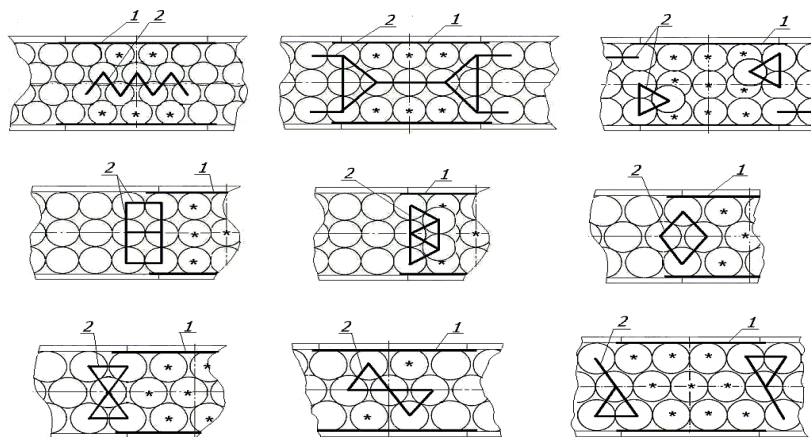


Рисунок 30 – Примеры размещения и увязки мягких контейнеров

* – обозначение контейнеров, размещенных в нижнем ярусе
 1 – ограждение дверного проема; 2 – увязка

Ограждение дверного проема вагона производят в соответствии с положениями пункта 1.9 настоящей главы.

Если высота мягких контейнеров больше их диаметра, и верхний ярус заполнен не полностью, несколько контейнеров, расположенных в торцах групп, обращенных к середине вагона, увязывают между собой за стропы увязкой из полимерного троса, ленты и т.п., имеющими прочность на разрыв не менее 200 кг. При этом увязывают не менее чем по два соседних контейнера, расположенных вдоль вагона, а при размещении в шахматном порядке – не менее трех соседних контейнеров.

Варианты увязки приведены на рисунке 30.

3.8. Размещение и крепление отдельных мест груза (зарезервировано)

3.9. Размещение и крепление грузов, перевозимых насыпью и навалом (зарезервировано)

3.10. Размещение и крепление непакетированных листовых изделий (фанеры, ДСП, ДВП и т.п.) (зарезервировано)

4. Особенности размещения и крепления грузов в рефрижераторных вагонах, в вагонах-термосах, в вагонах, переоборудованных из рефрижераторных вагонов (зарезервировано)

Приложение 1 к главе 11 Правил размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах (к п. 1.2)
Технические характеристики основных моделей крытых вагонов универсального назначения

Модель вагона	11-066	11-217	11-259	11-260	11-264	11-270	11-274	11-276	11-280	11-286	11-1807	11-9769	11-K001	11-7038	11-7045	11-965
Изготовитель	АВЗ	АВЗ, СРР	АВЗ	АВЗ	АВЗ	АВЗ	АВЗ»	АВЗ	АВЗ	АВЗ	«Азовмаш» Азовсталь Ш»	Код 1264	Польша	ОАО «КВЗ»	ОАО «КВЗ»	ОАО «СтрахВЗ»
Грузоподъемность, т	68	68	68	68	68	68,8	50	68	68	67	67.2	65	64; 68	68	68	62
Масса тары вагона, т	21,3	24,7	24	26	25	24,5	35	26	26	27	26.8	28.7	22.9	26	25,3	32
Нагрузка от оси на рельсы, тс		23,18	23,0	23,27	23,25	23,25	21,25	23,25	23,25	23,5	23.5	23.5				
Габарит	1-ВМ (0-Т)	1-ВМ (0- Т)	1-ВМ (0- Т)	1-ВМ (0- Т)	1-ВМ (0- Т)	1-ВМ (0- Т)	1-ВМ (0- Т)	1-ВМ (0- Т)	1-ВМ (0- Т)	1-ВМ (0- Т)	1-ВМ (0- Т)	1-ВМ (0-Т)	1-ВМ (0- Т)	1-ВМ (0- Т)		
База вагона, мм	10000	10000	10000	12240	10000	10000	10000	10000	12240	12240	11700			13500	13500	14400
Высота от УГР до уровня настила пола, мм	1283	1286	1286	1286	1285	1286	1290	1286	1286	1286				1228	1228	1285
Длина кузова внутри, мм	13800	13844	13864	16080	13082	13844	13803	13844	15724	15724	15742			17492	17272	18500
Ширина кузова внутри, мм	2760	2764	2784	2770	2764	2764	2730	2764	2764	2764	2784			2766	2766	2800
Высота кузова внутри по боковой стене, мм	2791	2737	2802	3050	2791	2791	2800	2800	2860	2860	2820			3106	3106	2595
Размеры в свету дверного проема *, мм	2000x 2301	3794x 2343	3973x 2343 (1922x23 43)	3973x 2717	3794x 2343	3802x 2343	3890x 2264	3802x23 34 (1990x23 34)	3802x 2334	3802x23 34	3973x271 7			3900x 2862	3900x 2862	8000
Объем кузова полный, м ³	120,15	120	120	138	114	122	120	122	138	138	138	139	120	150	150	135

* Размеры в свету дверного проема в скобках – при одной открытой двери

11. Fejezet

AZ ÁRUK ELHELYEZÉSE ÉS BIZTOSÍTÁSA FEDETT VASÚTI KOCSIKBAN

1. Általános rendelkezések

1.1. Ez a fejezet szabályozza az áruknak általános rendeltetésű fedett kocsikban, hőszabályozós vasúti kocsikban, gépi hűtésű kocsikból átalakított vasúti kocsikban való elhelyezésének és biztosításának elveit.

1.2. Az általános rendeltetésű fedett vasúti kocsik főbb típusainak műszaki jellemzőit e fejezet 1. függeléke tartalmazza.

1.3. Az áruk biztosítására a jelen Szabályzat 1. Fejezetében foglalt rendelkezések szerinti rögzítő eszközöket, valamint légszakokat (airbags, felfújható párnák), kötöző szíjakat, textil kötözőszalagokat kell alkalmazni.

A légszakok külső burkolatból, belső párnából és szelepből állnak, amely a légszak levegővel való feltöltésére szolgál. Minden légszakot el kell látni márkajelzéssel, amely tartalmazza a jelölését, azonosító számát, a légszak üzemi nyomásának értékét, szükséges műszaki jellemzőit (például méreteit, a légszakkal kitölthető tér megengedett méretét), alkalmazási tájékoztatást (piktogram útján). A légszakoknak meg kell felelniük olyan klímátényezők hatásával szembeni állóképesség követelményeinek, mint mínusz 60°C és plusz 50°C környezeti hőmérséklet és a levegő 100% nedvességtartalma 15 °C hőmérsékleten.

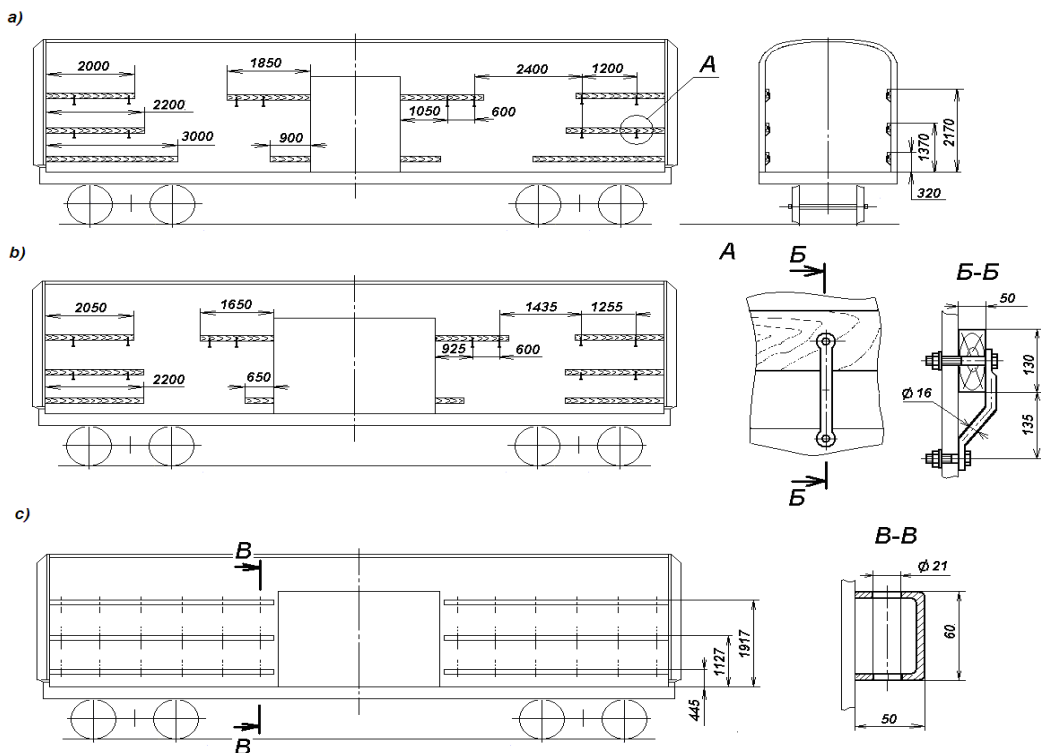
1.4. Az áru eredő tömegközéppontját a vasúti kocsi hosszanti és keresztirányú szimmetriasíkjainak metszsvonalában kell elhelyezni. Amennyiben ez a követelmény objektív okból nem teljesíthető, akkor megengedett az áru eredő tömegközéppontjának a vasúti kocsi hosszanti és keresztirányú szimmetriasíkjaitól eltolt elhelyezése, azonban ennek mértéke nem lehet nagyobb a jelen Szabályzat 1. fejezetében megszabott értékeknél.

1.5. Amennyiben a vasúti kocsiban különböző tömegű árudarabokat több szintben kell elhelyezni, a nagyobb tömegű árudarabok az alsó, a kisebb tömegű árudarabok a felső szinten kaphatnak helyet.

Ha a felső szinten elhelyezett árudarabok megsérthetik vagy roncsolhatják az alsó sorban elhelyezett árudarabok csomagolását, akkor az egyes szintek közé alátét anyagot kell helyezni.

1.6. Az árunak a kocsiban való biztosításához a vasúti kocsinak csak azok a szerkezeti elemei használhatók fel, amelyek rendeltetése a rögzítő eszközök elhelyezése, mint például: a kocsitartozék gerendákon kiképzett rögzítőkapcsok vagy nyílások (1. ábra), a fa kocsiapló. Nem megengedett az áru biztosítását szolgáló eszközöknek szöggel, ácskapoccsal, csavarral vagy hasonló eszközökkel a kocsiszekrény falához, az ajtókerethez, a kocsitartozék berendezésekhez való erősítése, valamint a rögzítést szolgáló eszközöknek a kocsiszerkezet elemeihez való hozzáhegesztése.

A kocsi ajtókeretéhez szöggel hozzáerősíthetők az ajtónyílás védőtáblái.

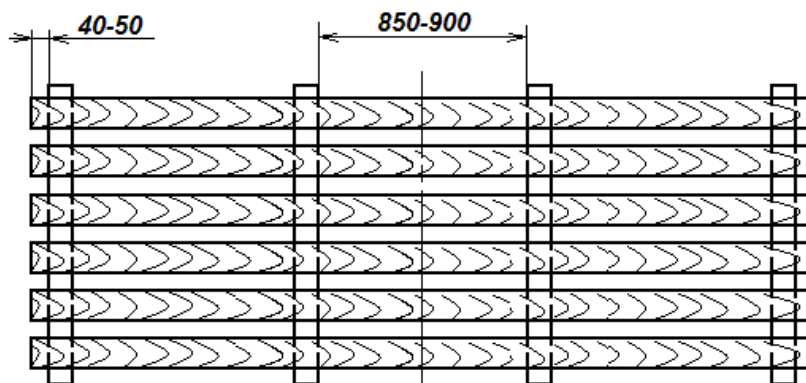


1. ábra – Példák a kocsitartozék berendezésekkel ellátott vasúti kocsikban a rögzítő szerkezetek elhelyezésére:
a – kötözőkapcsok a vasúti kocsi fagerendáin hagyományos ajtónyílás esetén; b – kötözőkapcsok a vasúti kocsi fagerendáin szélesített ajtónyílás esetén; c – nyílások a vasúti kocsi fémgerendáin

1.7. Ha a vasúti kocsi homlokfalait a fuvarozás során az áru éles vagy kiálló élei megsérthetik, azokat a rakodási magasságig fatáblákkal kell védeni.

A védőtáblát (2. ábra) legalább 40 mm vastagságú deszkából vagy széldeszkából kell készíteni. A védőtábla négy függőleges deszkából (tartóoszlopból) és a szükséges mennyiségű vízszintes deszkából kell kialakítani. A vízszintes deszkák hosszúságának meg kell egyeznie a kocsi szélességével. A tábla magassága a felső vízszintes deszkánál nem lehet kisebb az áru rakodási magasságánál a homlokfal mellett. A vízszintes deszkák közötti rés nem lehet nagyobb a deszkák szélességénél, illetve az egyes árudarabok magasságánál.

A védőtáblák deszkáit legalább 80 mm hosszúságú szögekkel kell egymáshoz erősíteni, kötésként két-két szög alkalmazásával. A védőtáblát az oszlopok felőli oldalával kell a vasúti kocsi homlokfalához állítani.



2. ábra – Védőtábla

Megengedett a vasúti kocsi homlokfalait védő táblák helyett árudarabok felhasználása, azokat a homlokfal hosszában, a kocsi teljes szélességében a rakodási magasságig elhelyezve.

1.8. Az árunak a kiálló kocsielemektől való védelme érdekében, szükség esetén, közbetét anyagokat lehet alkalmazni.

1.9. Az árut a vasúti kocsi ajtók közötti térben úgy kell elhelyezni, hogy biztosítható legyen ajtóvédő határoló eszközök elhelyezése.

A fedett vasúti kocsi ajtóit legalább 40 x 150 mm szelvényű deszkákkal kell védeni (3. ábra). Legalább egy deszkát az áru minden berakási szintjén el kell helyezni, legalább a szint középvonalának magasságában.

Olyan vasúti kocsik esetén, amelyeknél az ajtónyílás oszlopai fagerendát tartalmaznak, valamint a szélesített ajtónyílású kocsiknál, amelyeknél a belső, rögzíthető ajtószárny fagerendát tartalmaz, a deszkákat ezekhez a gerendákhoz kell erősíteni legalább 80 mm hosszúságú, kötésenként két-két szöggel. Amennyiben speciális rögzítőkapcsok állnak rendelkezésre, a deszkák végeit ezekbe kell bújtatni.

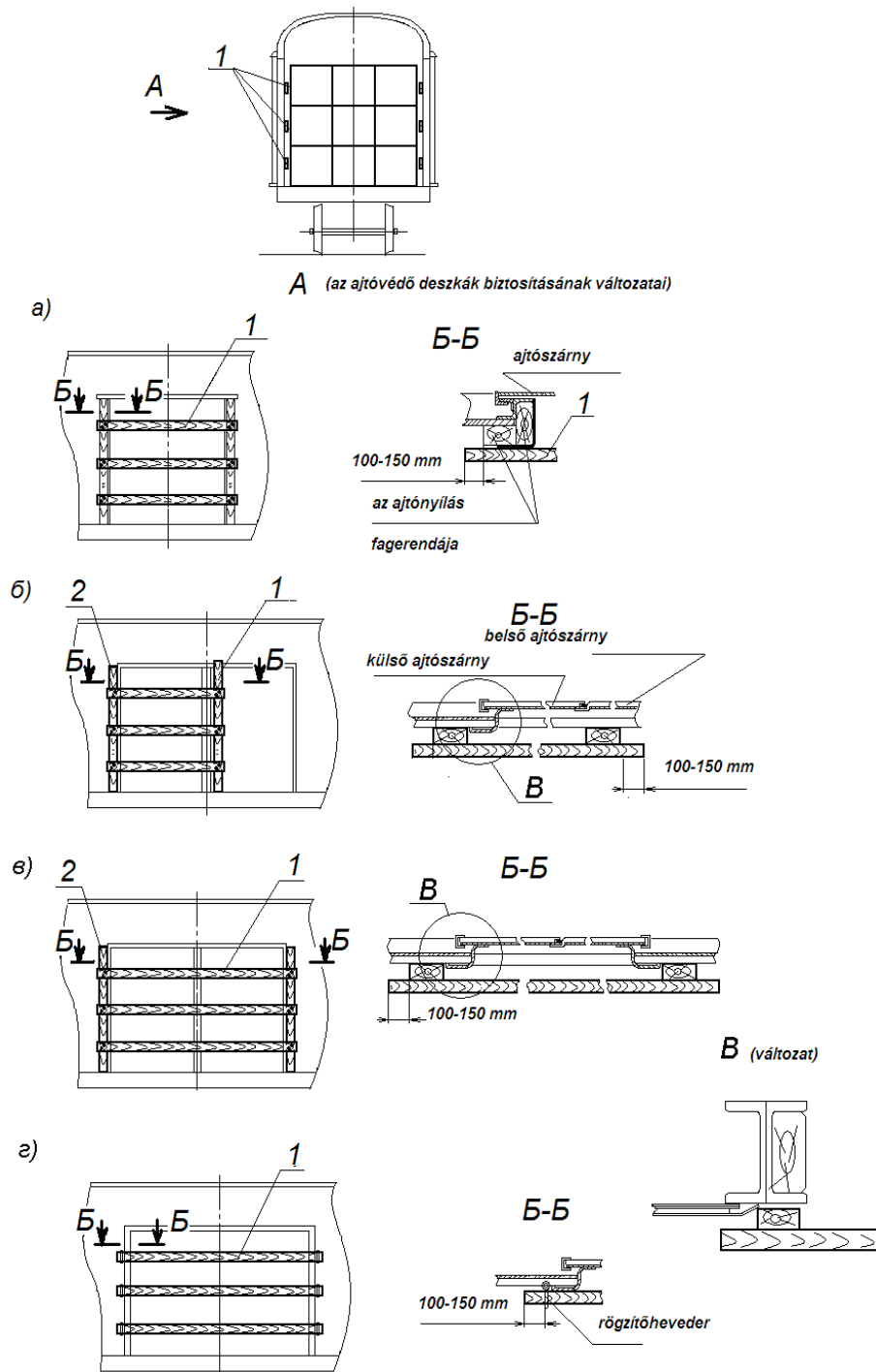
Az olyan, szélesített ajtónyílású vasúti kocsiban, amely nem tartalmaz fagerendákat, a külső ajtószárny nyílását átfedő fatáblákat kell elhelyezni. A fatábla két függőleges deszkából (oszlopból) és a rakodási szintek számával megegyező mennyiségű, de legalább két vízszintes deszkából áll. A tábla egyik oszlopát az ajtóoszloppal szemben kell elhelyezni, a másikat a belső ajtószárny keretének függőleges idomával szemben, felül az ajtónyílás vízszintes idomára támaszkodva.

Megengedett olyan védőtábla alkalmazása, amely a teljes ajtónyílást átfedi. Ilyen esetben a védőtábla oszlopait az ajtóoszlopokkal szemben kell elhelyezni.

A vasúti kocsi ajtóinak védelme ellátható többszöri felhasználású eszközökkel is.

A vasúti kocsi ajtóinak védelme mellőzhető, ha:

- az ajtók közötti térben nincs árudarab;
- az ajtók közötti térben elhelyezett árudarabok átfedik az ajtónyílás teljes szélességét;
- a vasúti kocsi oldalfalának hosszában elhelyezett áru hosszúsága az ajtók közötti térben az árudarab teljes hosszúságának felénél kisebb;
- az ajtók közötti térben elhelyezett árut keresztirányú elmozdulással és borulással szemben biztosítják.



3. ábra – A kocsijátók védelmének változatai
1 – vízszintes deszka; 2 – oszlop

1.10. Az áruknak e Fejezetben bemutatott elhelyezési és biztosítási elveit konkrét áru elhelyezési és biztosítási módjának kiválasztásakor az áru paramétereinek és tulajdonságainak figyelembevételével kell alkalmazni.

1.11. Ez a fejezet nem tárgyalja a csomagolatlan gömbfa és fűrészáru általános rendeltetésű fedett kocsiban történő elhelyezését és biztosítását.

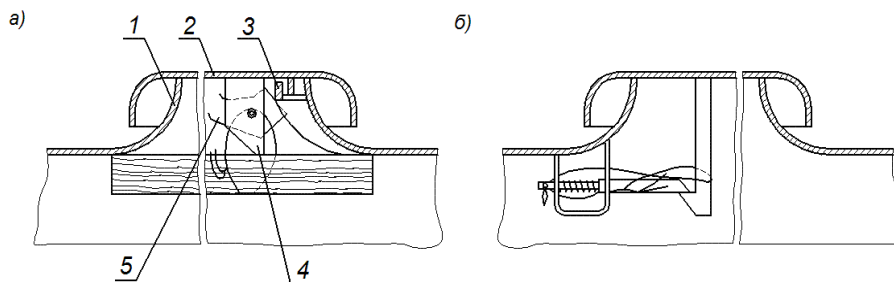
2. A vasúti kocsik előkészítése rakodásra

2.1. Az árut olyan vasúti kocsiba kell berakni, amelyet megtisztítottak a korábban fuvarozott áruk maradványaitól, a biztosítási eszközöktől, szeméttől, szennyeződésektől. A fedett vasúti kocsi oldalsó és felső rakodónyílásait, kémény-nyílását a kocsi belseje felől zárószervezetükkel le kell zárni. A nem behegesztett felső töltőnyílásokat, azok szerkezeti kialakításától függően, a vasúti kocsi belseje felől külön rögzíteni kell:

– legalább 600 mm hosszúságú, 40 x 40 mm szelvényű fagerendával, amelyet annak közepén legalább 4 mm átmérőjű, a nyílásfedélen elhelyezett zárószervezet házához átvezetett huzallal a kocsiszekrény mennyezetéhez kell feszíteni, és a huzalvégeket egymással legalább három fordulattal meg kell tekerni (4.a ábra);

– legalább 4 mm átmérőjű huzallal, amelyet a kocsi mennyezetén és a nyílás fedelén elhelyezett zárószervezethez kell erősíteni (4.b ábra).

A nyílásbiztosító huzal végeit felfelé kell hajlítani.



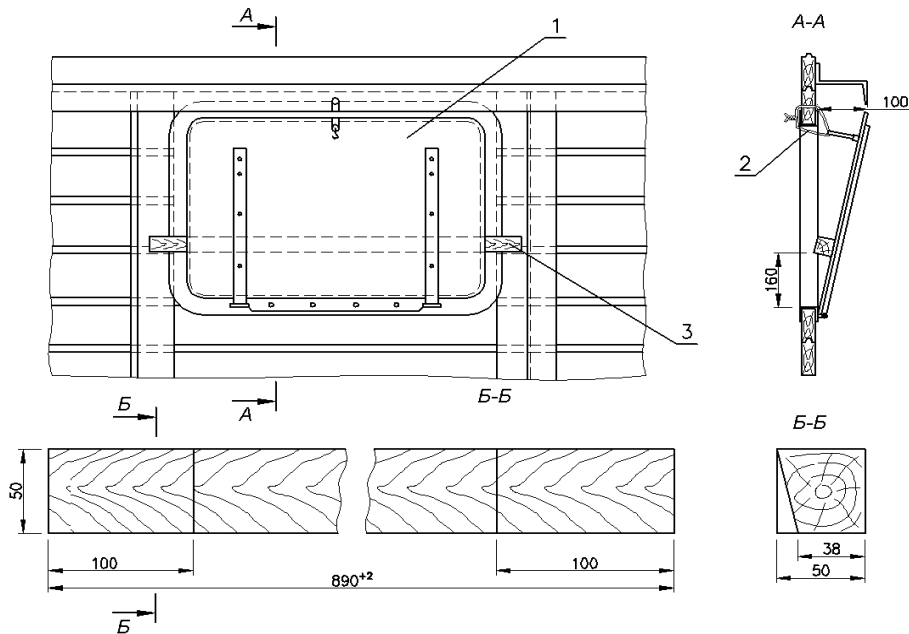
4. ábra – A felső töltőnyílások lekötése

1 – nyílástorok; 2 – nyílásfedél; 3 – zárószervezet foga;

4 – zárószervezet konzolja; 5 – zárószervezet retesze

A fedett vasúti kocsi kocsiszekrényének olyan szerkezeti hézagait, amelyek az áru sérülését vagy elveszését okozhatják, a kocsi belseje felől tömíteni kell. A hézagok tömítési módjának biztosítani kell a kocsi épségét, a kocsi eredeti üzemképes állapota helyreállításának lehetőségét az áru fuvarozását követően, és nem változtathatja meg a kocsi szerkezeti kialakítását.

2.2. Gyorsan romló áruk szellőzéssel ellátott, fedett vasúti kocsiban végzett fuvarozása esetén a vasúti kocsi oldalablakait nyitott állapotba kell helyezni, míg a szellőzőablakot belülről fémhálószerűen kell védeni. Fémháló hiánya esetén a nyílásfedeleket félig nyitott helyzetben 4-6 mm átmérőjű huzallal, fagerendák alkalmazásával kell biztosítani (5. ábra)



5. ábra – A fedett kocsi oldalablak fedelének biztosítása szellőztetés esetében
1 – nyílásfedél; 2 – lekötés huzallal; 3 – gerenda

A nyílásfedél biztosítása céljából a kocsi burkolatba az ablak felett 5-6 mm átmérőjű furatot kell készíteni. Ezen a furaton és a nyílásfedélre szerelt gyűrűn kell átvezetni a huzalt, amelynek végeit egymással legalább háromszorosan meg kell tekerni. A nyílásfedél felső éle a kocsi falától nem lehet 100 mm-nél messzebb (5. ábra, A-A nézet).

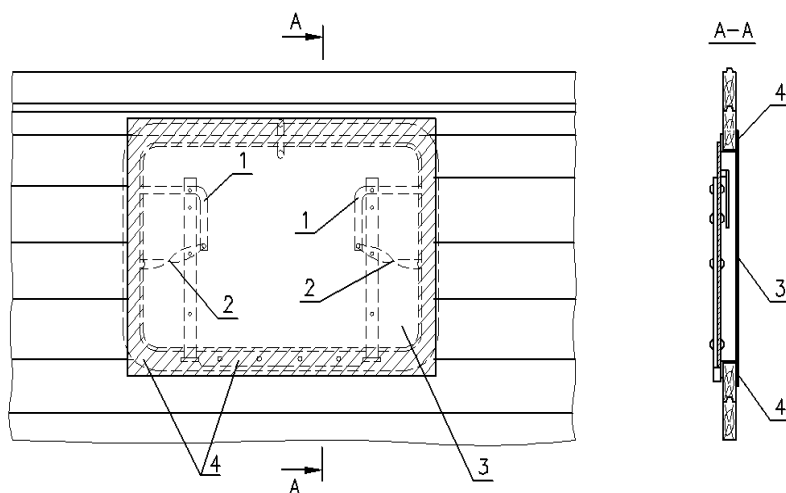
2.3. Olyan áruk fuvarozásánál, amelyek esetében a fedett kocsit tűzvédelmi szempontból elő kell készíteni, a kocsiszekrényen nem lehetnek rések. A kocsiszekrény tömítettségét belülről, lezárt ablakok és ajtók mellett kell ellenőrizni.

A tető és a falburkolat csatlakozási pontjainál előforduló szerkezeti hézagokat (ha vannak ilyenek), az ajtó és ablaknyílásoknál előforduló réseket a konkrét áru fuvarozási feltételeinél előírt módon, belülről kell lezárni, például vízüveggel kezelt csomagolópapírral, nátronpapírral vagy ragasztott üvegszövettel, kátránylemezzel, tömör kartonnal stb. Szerelőhab alkalmazása tilos.

A hézagok vízüveggel kezelt csomagolópapírral vagy nátronpapírral való tömítéséhez legalább 60 g/m² tömörségű papírt kell használni. A vízüveget (szilikát ragasztó – műszaki nátriumszilikát, tűzálló vegyület) a felragasztandó papír egyik oldalának teljes felületére kell felhordani. A vízüvegnek közvetlenül a kocsiszekrény falára történő felvitele vízüveggel nem kezelt papír alkalmazásával - tilos. Azt a falfelületet, amelyre a papírt ragasztják, előzetesen portalanítani kell.

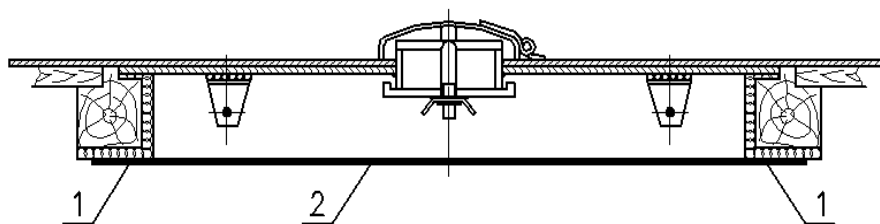
A tető és az oldalfalak, valamint homlokfalak csatlakozásánál lévő hézagokat 150 mm szélességű papírszalagokkal kell teljes hosszúságban, a hézagra szimmetrikusan úgy leragasztani, hogy a papírszalag legalább 50 mm-rel túlérjen a hézagon. A hézagoknak több darabból álló papírszalaggal történő leragasztása esetén az egyes darabok végeinél 50-100 mm átfedést kell biztosítani.

Az oldalablakokat reteszelni kell, a reteszt kiegészítő huzalbiztosítással ellátva. Az 500 x 800 mm méretű, egyik oldalán vízüveggel bekent papírlapot a kocsi belseje felől kell az oldalablakra helyezni és a kocsiszekrény falának burkolatához ragasztani (6. ábra).



6. ábra – Az oldalablak lezárása papírral
 1 – ablakrekesz; 2 – huzal lekötés; 3 – papír;
 4 – a papír felragasztásának helye (vonalkázva)

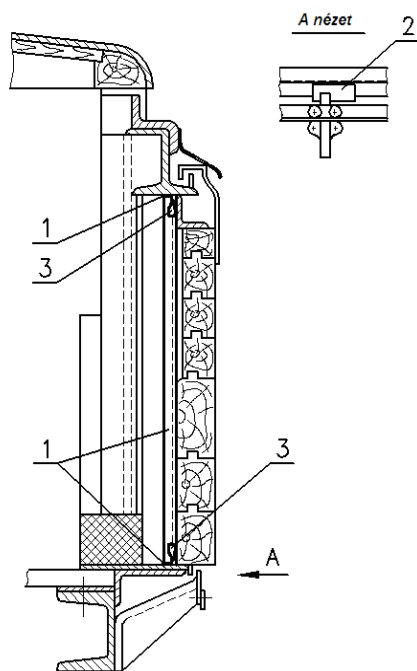
A kémény-nyílásnál ellenőrizni kell a fedél és a kapocs felfekvésének tömörségét. A 700 x 700 mm méretű, egyik oldalán vízüveggel kezelt papírt a kémény-nyílás keretének szigetelő burkolatához kell ragasztani (7. ábra).



7. ábra – A kémény-nyílás lezárása papírral
 1 – felragasztás helye; 2 – papír

A rakodáshoz nem használt kocsiajtót be kell csukni, az ajtózárat záni és az ajtót kívülről faékekkel kell biztosítani. Az ajtó és az ajtónyílás kerete, a padló közötti hézagokat a kocsi belseje felől az ajtónyílás teljes területén 150 mm szélességű papírszalaggal kell tömíteni.

A rakodáshoz használt ajtónyílást a rakodás befejezését követően kell hengeresen kialakított papírszalaggal tömíteni a következők szerint. A 200 mm szélességű szalag egyik szélére 50 mm szélességben kell a vízüveget felhordani, majd a szalagot törés nélkül félbe kell hajtani és összeragasztani úgy, hogy a közepén henger képződjön. A hengeres résszel kialakított szalagok összeragasztott szélét egyik oldalról 50 mm szélességben be kell kenni vízüveggel és hozzáragasztani az ajtónyílás oszlopaihoz, a felső gerendához és a padlóhoz úgy, hogy a szalagok a hengeres rész teljes szélességében kiálljanak az ajtónyílás külső keretéből (8. ábra). A hengeres részek csatlakozási helyein a hengeres részeket 30-50 mm hosszúságban egymásba kell csúsztatni a tömítettség megszakításának elkerülése céljából. A hengeresen kiképzett szalagok felragasztását követően azokat vízüveggel kell bevonni. Ezt követően a kocsiajtót óvatosan kell becsukni, ügyelve arra, hogy ne sérüljenek meg (nyomódjanak össze) a hengerek, amelyeknek tömören fel kell feküdniük az ajtókra. Az ajtókat faékekkel kell biztosítani.



8. ábra – A rakodáshoz használt kocsiajtó hézagainak tömítése papírral
1 – felragasztás helye; 2 – faék; 3 – papírhenger

A fedett kocsik hézagainak üvegszövettel történő tömítéséhez bármilyen márkájú, folyamatos szerkezetű üvegszövet és a tűzvédelmi követelményeknek megfelelő ragasztószer alkalmazható.

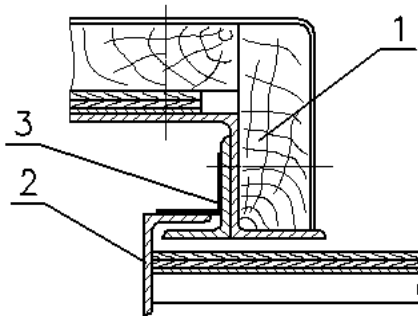
A kocsiszekrény azon felületét, amelyre az üvegszövetet ragasztják, előzetesen portalanítani kell.

A hézagokat a tető és az oldalfalak, valamint homlokfalak csatlakozási helyein (ha vannak ilyenek), az oldalablakokat, a kályhaszakaszt a kocsi belső oldalán a papírral történő tömítésnél leírtakkal azonos módon kell leragasztani.

A kocsiajtókat kívülről faékekkel kell biztosítani. Az ajtónyílás hézagait 200-250 mm szélességű üvegszövet szalagokkal kell tömíteni, amelyeket a következők szerint kell felragasztani:

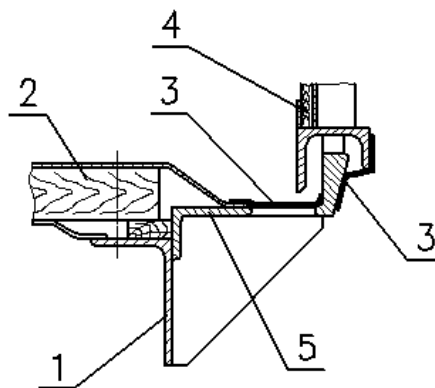
- az ajtóoszlopoknak az ajtószárnyal való csatlakozási helyére (9. ábra);
- a padlónak az ajtószárnyal és az ajtónyílás küszöbével való csatlakozási helyére (10. ábra);
- az ajtószárny és a vezetősín csatlakozási helyére (11. ábra).

Az ajtószárnyak közötti hézag (12. ábra) tömítését a hézag teljes hosszúságában 150-200 mm szélességű üvegszövet szalaggal kell végezni.

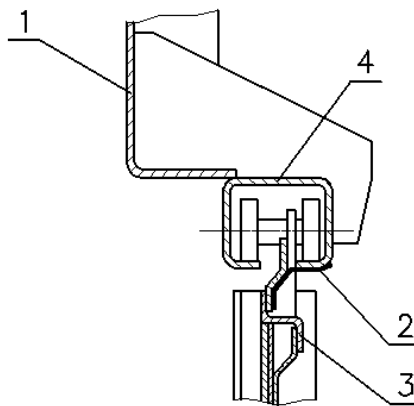


9. ábra – Az ajtóoszlopok és az ajtószárny közötti hézagok tömítése

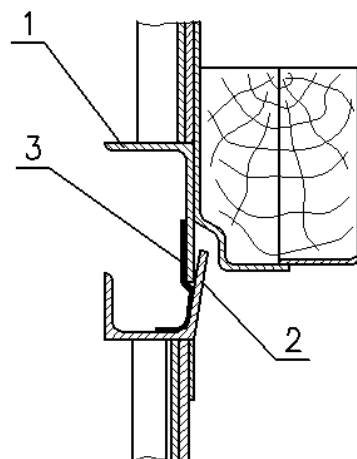
1 – ajtóoszlop; 2 – ajtószárm; 3 – üvegszövet



10. ábra – A padló és az ajtószárm, illetve a küszöb közötti hézag tömítése
 1 – a vasúti kocsi alvázkereének hosszgerendája; 2 – padló; 3 – üvegszövet;
 4 – ajtószárm; 5 – az ajtónyílás küszöbe



11. ábra – Az ajtószárm és a vezetősín csatlakozási helyén lévő hézag tömítése
 1 – az oldalfal gerendája az ajtónyílás fölött; 2 – üvegszövet; 3 – ajtószárm;
 4 – vezetősín



12. ábra – Az ajtószármak közötti hézag tömítése
 1 – bal ajtószárm gerendával; 2 – jobb ajtószárm; 3 – üvegszövet

2.4. Amennyiben a fedett kocsiban kályhát helyeznek el, a kályha és az áru, a

kocsikísérő személyes dolgai, a fűtőanyag készlet közötti távolság nem lehet kevesebb 1 méternél.

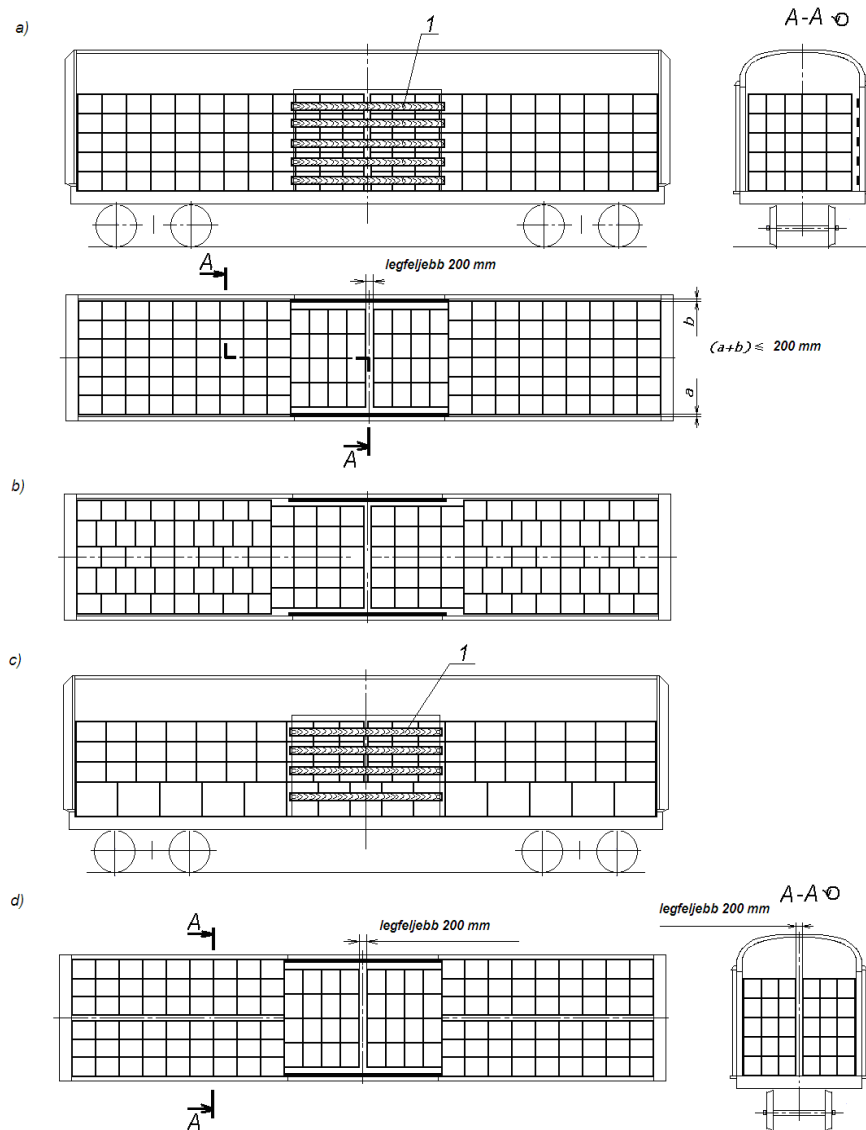
Az árut biztosítani kell a kályha felé történő elmozdulással szemben.

A vasúti kocsiban csak szilárd fűtőanyaggal üzemelő öntöttvas kályha helyezhető el. Az öntöttvas kályha lábainak biztosítani kell a kályha szilárd helyzetét. A kályha helyét a kocsi padlón legalább 10 mm vastagságú azbesztlapra helyezett acéllemezzel kell szigetelni. Az acéllemez fenéklapot tepsi formában, legalább 15 mm oldalmagassággal kell kialakítani, és a padlóhoz kell rögzíteni. A kályhát úgy kell elhelyezni, hogy a tető kémény-nyílásának tengelye függőlegesen egybeessen az öntöttvas kályha fedelén kialakított füstcső nyílás tengelyével, a padló szigetelt része pedig a fűtőajtó előtt 500 mm és a többi oldalon 250 mm távolságra túlérjen a kályha külső vetületén. A füstcsövet a kocsi tetőn kialakított kémény-nyíláson kell kivezetni. A füstcsőnek szikrafogó fedélben kell végződnie, s a tetőből 300 – 400 mm mértékben kell kiállnia (a jármű szerkezeti szelvényétől függően).

3. Az áruk elhelyezése és biztosítása az általános rendeltetésű fedett kocsikban

3.1. Láda típusú (fa, polimer műanyag láda, hullámpapír vagy ragasztott síkkarton dobozok, láda kialakítású rakodólapok stb., a továbbiakban: ládák) csomagolóeszközbe rakott áruk egységgrakomány képzés nélkül, valamint üres ládák, és üres ládából képzett ládacsomagok, szállítási egységgrakománnyá alakított áruk (a továbbiakban: egységgrakományok) elhelyezése és biztosítása a színesfémek kivételével.

3.1.1. A ládákat a vasúti kocsi teljes szélességében és hosszúságában, több egymás fölött elhelyezett sorban (szintben) kell berakni (13. ábra). Az áru szintjeinek mennyiségét a csomagolás mechanikai tulajdonságaiból kiindulva lehet meghatározni.



13. ábra – Példák az egységgrakomány képzés nélkül, láda típusú csomagolásban fuvarozott áruk elhelyezésére
1 – ajtóvédő deszka

A ládákat a homlokfalak felől az ajtók közötti tér felé haladva szorosan a vasúti kocsi homlokfalaihoz és egymáshoz illesztve, magasságban egy vagy több szintben kell berakni.

A ládákat minden szinten úgy kell elhelyezni, hogy a ládák és a vasúti kocsi hosszanti irányú oldalfalai közötti hézag minimális legyen (13.a ábra).

A ládák közötti hosszanti és keresztirányú hézagok minimális nagyságának biztosítása céljából

megengedett a ládák szintenkénti elhelyezésének kombinálása a vasúti kocsi hosszanti és keresztirányában (13.b ábra), ha az ilyen elhelyezés a ládák szilárdságának tekintetében megengedett.

Megengedett egy vasúti kocsiba különböző méretű ládák berakása. Ilyen esetben a halmaz minden szintjére csak azonos magasságú ládák rakhatók be (13.c ábra).

Megengedett a szintek között alátétanyagok alkalmazása.

A vasúti kocsi homlokrészeinél megengedett a ládák két megegyező szélességű halmazban, közvetlenül az oldalfalak mellé történő berakása (13.d ábra). Ilyen esetben az oldalfalakat szükség szerint közbetét anyaggal kell védeni.

Az ajtók védelmét az e Fejezet 1.9. pontjában foglalt rendelkezések figyelembevételével kell biztosítani.

Amennyiben a halmazok közötti hézag a vasúti kocsi közepénél nem haladja meg a 200 mm értéket, a ládákat hosszanti irányban nem kell biztosítani.

Keresztirányú biztosítást nem kell alkalmazni, ha a ládák és az oldalfalak közötti hézagok összesített nagysága (ha a ládából álló halmazt a vasúti kocsi hosszanti irányú szimmetria síkjához viszonyítva szimmetrikusan helyezik el) vagy a ládák közötti hézag a vasúti kocsi közepén (a ládáknak közvetlenül az oldalfalakra való fektetésekor) nem lépi túl a 200 mm értéket.

Folyadékkal töltött, rekeszelt felosztású ládákba csomagolt üvegek berakása esetén az egyes szintek között közbetét anyagot, míg akkor, ha a halmazok között vagy a halmazok és az oldalfalak között hosszanti irányban hézagok alakulnak ki, függetlenül azok méretétől, biztosító eszközöket kell alkalmazni.

3.1.2. Az egységgrakományokat a vasúti kocsiba annak homlokfalaitól kezdve az ajtók közötti tér felé haladva két halmazban, a homlokfalakra és egymáshoz szorosan illesztve, magasságban egy vagy több szintben kell berakni (14. ábra).

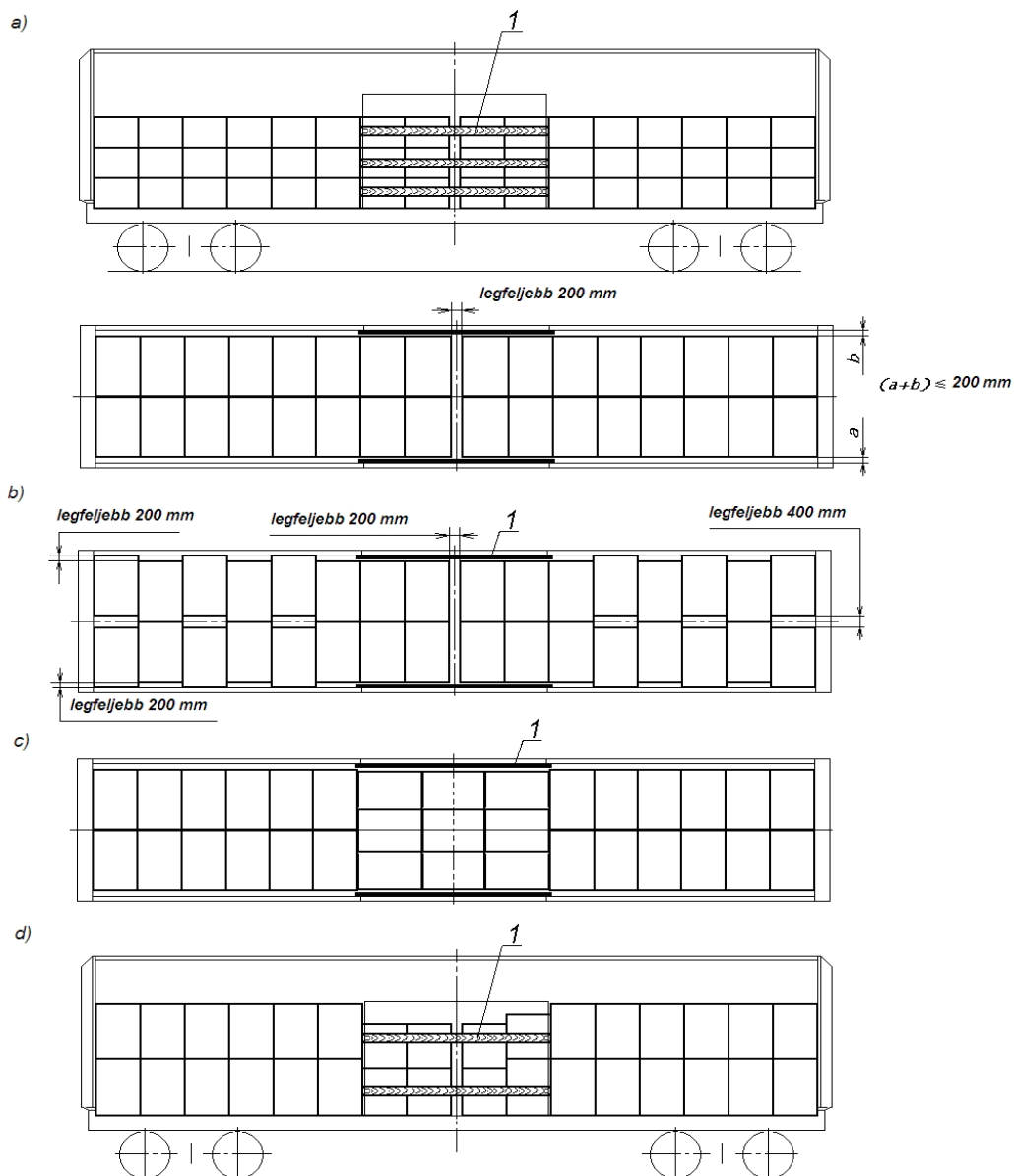
Amennyiben az egységgrakományok egymás közötti hézagai, illetve az egységgrakományok és az oldalfalak közötti hézagok összesített értéke a kocsi szélességében nem nagyobb 200 mm-nél, akkor az egységgrakományokat a vasúti kocsi hosszanti irányú szimmetria síkjára szimmetrikusan, szorosan egymáshoz illesztve kell berakni (14.a ábra).

Ha a hézagok összesített értéke 200-400 mm, akkor az egységgrakományokat a következők szerint kell elhelyezni: az oldalfalak melletti sorokban az egységgrakományokat szorosan az oldalfalakra kell fektetni, az oldalfalaktól számított második sorokban azokat szorosan egymás mellé kell fektetni. A továbbiakban a sorok cserélődnek (14.b ábra). Ilyen elhelyezésnél megengedett az egységgrakományok keresztirányú biztosításának elhagyása.

A vasúti kocsi hosszanti irányában kialakuló hézagok csökkentése érdekében egy vagy több egységgrakomány sort hosszabb oldalával a vasúti kocsi hosszanti irányában kell elhelyezni (14.c ábra).

Megengedett eltérő magasságú egységgrakományok berakása a vasúti kocsiba (14.d ábra).

Ha a vasúti kocsi közepénél a halmazok közötti hézag nagysága nem nagyobb 300 mm-nél, akkor az egységgrakományok hosszanti irányú biztosításának elhagyása megengedett.



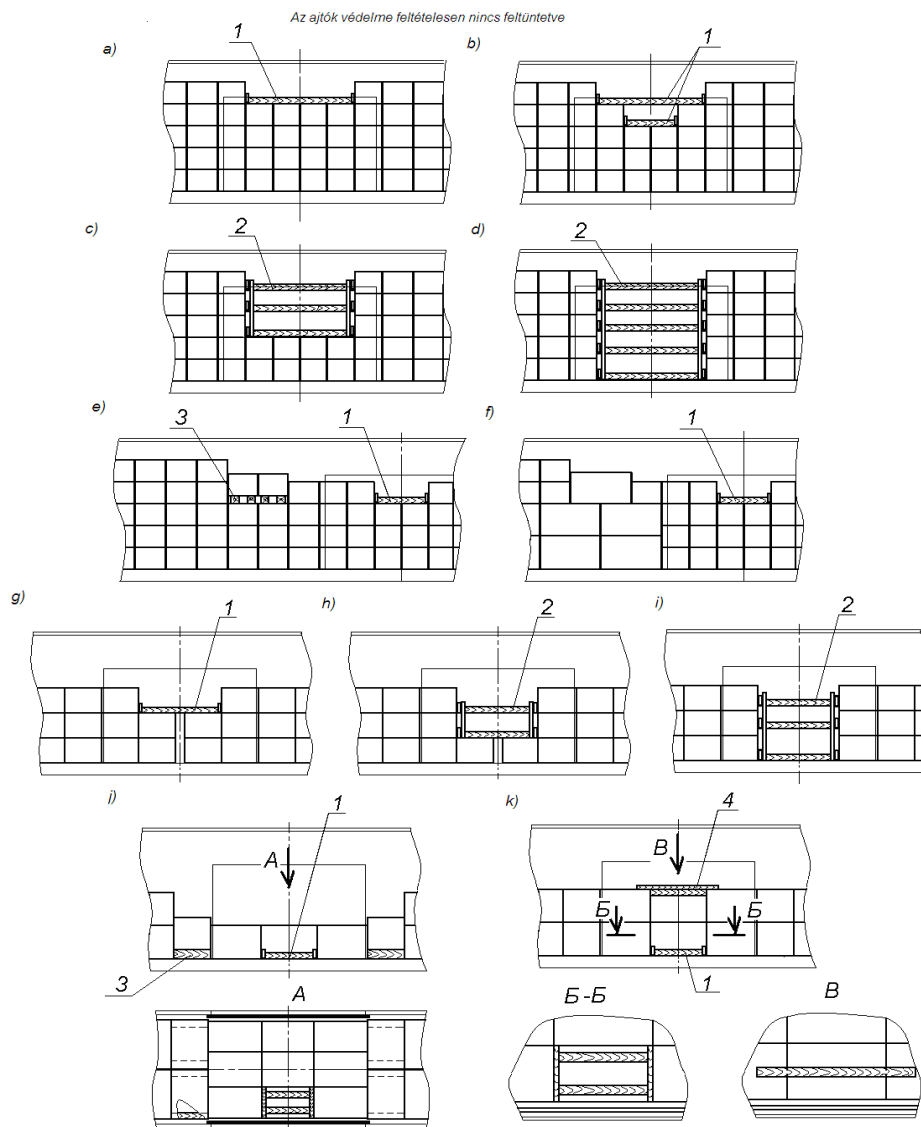
14. ábra – Példák az egység rakományok elhelyezésére
1 – ajtóvédő deszka

3.1.3. Ha a ládák, egység rakományok egy vagy több szintben történő elhelyezésénél a hézagok nagysága a vasúti kocsi hosszanti vagy (és) keresztirányában meghaladja a 3.1.1. és 3.1.2. pontban feltüntetett értékeket, a ládákat és az egység rakományokat hosszanti vagy (és) keresztirányú elmozdulással szemben biztosítani kell (15., 17., 18. ábrák).

3.1.4. A ládák, egység rakományok hosszanti irányú biztosítását merevítő keretekkel (15.a, 15.b, 15.e, 15.f, 15.g ábrák), merevítő szerkezetekkel (15.c, 15.d, 15.h, 15.i ábrák) vagy légszákokkal (17. ábra) kell végezni.

A merevítő keretek vagy merevítő szerkezetek merevítő gerendáinak hosszúsága nem lehet nagyobb 2500 mm-nél – a fapadlóhoz rögzített gerendák esetében (a rögzítés a gerenda minden 0,5 m hosszúságára legalább két szöggel történhet), illetve 1700 mm-nél – a padlóhoz nem rögzített gerendák esetében. A nem teljes felső szint ládáinak egység rakományainak biztosítására felhasználhatók az alatta lévő szint alátét vagy közbetét anyagokra fektetett ládái, egység rakományai (15.e, 15.j ábrák) vagy nagyobb magasságú ládák, egység rakományok (15.f ábra). Az ilyen biztosítás lehetőségét a ládák, az egység rakományok és az egység rakomány

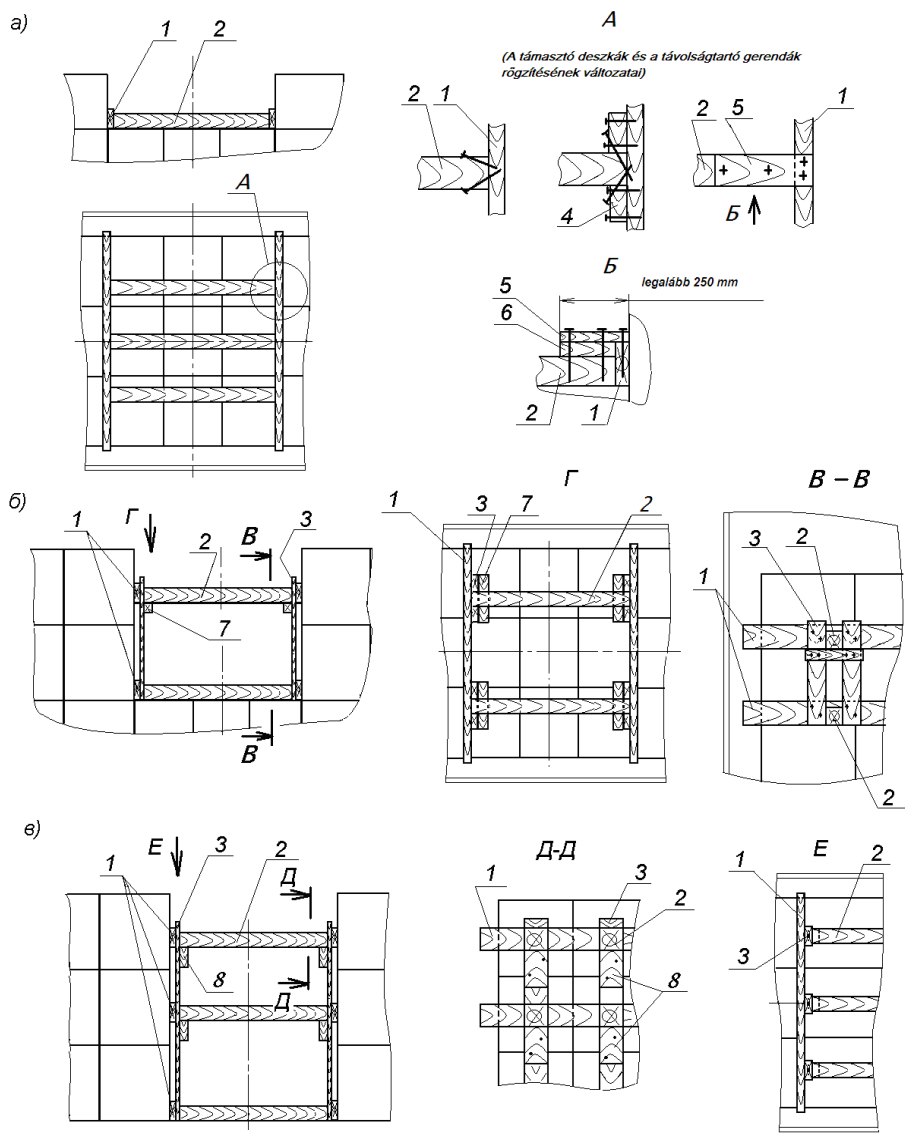
képző eszközök szilárdsága alapján kell meghatározni.



15. ábra – Példák a ládák, egységakományok hosszanti irányú biztosítására
 1 – merevítő keret; 2 – merevítő szerkezet; 3 – alátét;
 4 – merevítő közbetét

Ha az ajtók közötti térben a keresztirányú sorok egyikében kevesebb egységakományt helyeznek el, mint a szomszédos sorokban, a hézagot a következők szerint kell kitölteni: egyszintes berakásnál – merevítő kerettel (15.j ábra), kétszintes berakásnál – az alsó szinten merevítő kerettel és a felső szinten merevítő közbetéttel (15.k ábra).

A merevítő kereteket (16.a ábra) legalább 40 x 100 mm szelvényű és legalább a szint szélességét elérő hosszúságú támasztó deszkából és merevítő gerendákból kell kialakítani. A merevítő szerkezetek (16.b, 16.c ábrák) legalább 40 x 100 mm szelvényű oszlopokból és támgerendákból, legalább 40 x 100 mm szelvényű támasztó deszkákból, valamint merevítő gerendákból készülhetnek. A támasztó deszkákat és a merevítő gerendákat a merevítő szerkezeteknél minden biztosítandó szinttel szemben el kell helyezni.



16. ábra – Merevítő keret, merevítő szerkezet
 1 – támasztó deszka; 2 – merevítő gerenda; 3 – oszlop; 4 – gerenda;
 5 – rátét; 6 – deszka; 7, 8 – támasztó gerenda

A támasztó deszkák és a merevítő gerendák egymáshoz rögzítését legalább 5 mm átmérőjű szögekkel, a többi elem kötését legalább 4 mm átmérőjű szögekkel kell végezni, kötésenként két-két darabbal. Ha a támasztó deszkák vastagsága 80 mm-nél nagyobb, azoknak a merevítő gerendákhoz való erősítése történhet 8 mm átmérőjű anyagból készített ácskapcsokkal is.

A merevítő gerendák mennyiségét a hosszanti irányú biztosításra szolgáló merevítő keretekben és a merevítő szerkezetekben az 1. táblázat alapján kell meghatározni azok szelvény méretének és a biztosítandó ládák, egységcsomagok csoportja tömegének függvényében. Ha a biztosítás a 15.e, 15.f ábrák szerinti vázlat alapján történik, számításba kell venni a két felső szint láda, illetve egységcsomag csoportjainak együttes tömegét. Amennyiben a felső szintek ládacsoportjainak tömege nem egyenlő, a számításnál a nagyobb tömegű láda, egységcsomag csoportot kell figyelembe venni.

1. táblázat

A merevítő gerenda szelvénye, mm	A ládák, egységcsomagok csoportjának tömege, t		
	legfeljebb 5	5-nél több, legfeljebb 10	10-nél több, legfeljebb 15
50 x 100	3	5	7

80 x 100	2	3	5
100 x 100	2	3	4

Megjegyzés:

1. Olyan gerendák alkalmazása esetén, amelyek szelvénye eltér a táblázatban megadottaktól, a gerendák mennyiségét a legközelebbi kisebb méretű gerendákra megadottak szerint kell meghatározni.

2. A merevítő gerendák mennyiségét a nehezebb láda, egységtrakomány csoport tömegének függvényében kell meghatározni.

Merevítő keret esetében, ha az két merevítő gerendával van biztosítva, azokat a támasztó deszka végeitől a támasztó deszka hosszúságának mintegy $\frac{1}{4}$ -ére kell elhelyezni, egyéb esetekben – a támasztó deszka végeitől és egymástól egyenlő távolságra.

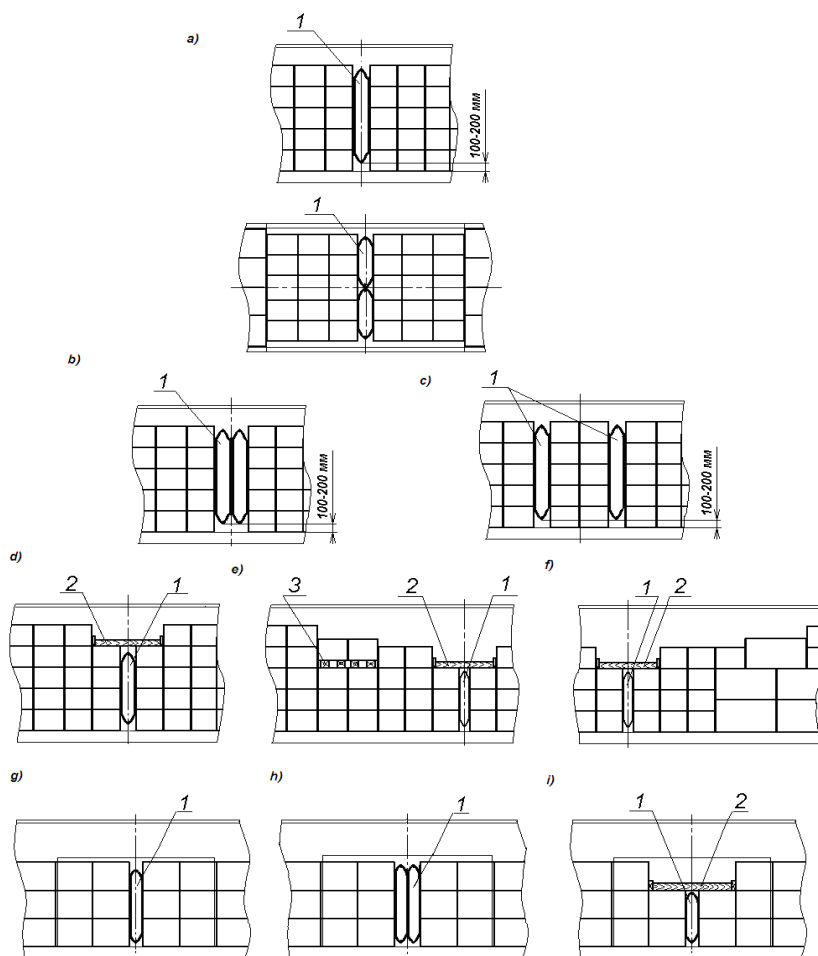
A ládák és a támasztó deszkák közé közbetét anyag helyezhető.

3.1.5. A ládák, egységtrakományok hosszanti irányú biztosítása légszákok alkalmazása esetén (17. ábra) a következők szerint történik:

A légszákot a ládák, egységtrakományok halmazai (csoportjai) közé kell helyezni a vasúti kocsipadló szintje fölötti 100 – 200 mm magasságban, majd fel kell tölteni levegővel a gyártó rendelkezésének megfelelő üzemi nyomás értékére. A légszák méretét úgy kell megválasztani, hogy a telepítést követően a légszák érintkező felülete minden láda felületének legalább felét és minden egységtrakomány felületének legalább $\frac{3}{4}$ -ét fedje. Ha a hézag nagysága nagyobb annál, amely egy légszákkal kitölthető lenne, a hézagban két légszákot kell elhelyezni (17.b ábra), vagy a ládákat, egységtrakományokat úgy kell három halmazba rendezni, hogy azok között a hézag egyforma legyen (17. c ábra). Ha a ládák, egységtrakományok felületén olyan éles vagy kiálló részek vannak, amelyek élességük okán sérülést okozhatnak a légszákban, akkor azok és a légszákok közé közbetét anyagot kell helyezni.

A légszákok és azok elhelyezési módjának kiválasztását a ládák, egységtrakományok halmazai (csoportjai) közötti hézagok méretének, minden halmaz (csoport) tömegének és magasságának, a konkrét típusú és méretű légszák teherbíró képességének függvényében kell végezni. A légszák teherbíró képessége alatt a kitöltendő hézag konkrét értékénél a megengedett terhelés nagyságát kell érteni. Az elhelyezendő légszákok eredő teherbíró képessége a biztosítandó láda, egységtrakomány halmaz (csoport) tömegének függvényében nem lehet kisebb a 2. táblázatban közölt értékeknél.

Az ajtók védelme feltételeken nincs feltüntetve



17. ábra – Példák a ládák, egység rakományok hosszanti irányú biztosítására légzsákok alkalmazásával
1 – légzsák; 2 – merevítő keret; 3 – alátét

2. táblázat

A ládák, egység rakományok halmazának (csoportjának) tömege, t	A légzsákok szükséges eredő teherbíró képessége, t	A ládák, egység rakományok halmazának (csoportjának) tömege, t	A légzsákok szükséges eredő teherbíró képessége, t
legfeljebb 15	10	25 felett, legfeljebb 30	20
15 felett, legfeljebb 20	15	30 felett, legfeljebb 35	24
20 felett, legfeljebb 25	18		

A kocsin keresztirányban, egy síkban elhelyezett több légzsák eredő teherbíró képessége megegyezik az összes légzsák teherbíró képességeinek összegével.

Két egyforma légzsáknak a kocsi hosszanti irányában a halmazok hosszában történő elhelyezése esetén (17.b, 17.c, 17.h ábrák) azok teherbíró képessége egy légzsák teherbíró képességével egyezik meg. Két különböző légzsák alkalmazása esetén azok teherbíró képességét a kisebbik értéke határozza meg.

Ha a légzsákokkal biztosított halmaz egyes részei eltérő tömegűek, valamint a 17.c ábra szerinti elhelyezés esetén a légzsákokat a halmaz nehezebb részének tömege alapján kell kiválasztani.

3.1.6. A ládák, egység rakományok keresztirányú biztosítása merevítő táblákkal, légzsákokkal történhet (18. ábra).

A ládának a kocsi közepén szorosan illesztett halmazokban történő berakása esetén a halmazok és az oldalfalak közötti hézagokba a halmaz teljes hosszúságában, az ajtónyílásig merevítő táblákat kell helyezni (18.a ábra). A táblákat oszlopokból és vízszintes támasztó deszkákból kell készíteni, amelyek vastagsága nem lehet kevesebb 40 mm-nél. Az oszlopok közötti távolság nem lehet nagyobb 1500 mm-nél.

Egységtrakományok berakásakor hasonló merevítő táblákat kell alkalmazni a három szélső sor hosszúságában (18.i ábra); a tábla oszlopait megközelítőleg az egységtrakományok közepénél kell elhelyezni. Az oszlopok és a vízszintes deszkák szelvényméreteit úgy kell megválasztani, hogy a táblák beállítását követően a táblák és a ládák, egységtrakományok közötti távolság ne lépje túl az 50 mm értéket. A vízszintes deszkákat megközelítőleg az egyes szintek középmagasságában kell elhelyezni: két szintben történő berakásnál – mindkét szintnél; három vagy négy szintben történő berakásnál – a felső két szintnél; a szintek nagyobb mennyisége esetén – a felső három szintnél. Megengedett a merevítő táblák darabokból történő összeállítása (legalább két-két oszloppal), azok szorosan egymás mellé állításával. A táblák deszkáit kötésenként két-két, legalább 80 mm hosszúságú szöggel kell az oszlopokhoz erősíteni. A táblákat úgy kell behelyezni, hogy az oszlopok kerüljenek a vasúti kocsi oldalfalai felőli oldalra.

Egyszintes berakás esetén – a ládákat, egységtrakományokat legalább 50 mm magasságú támasztó gerendákkal kell biztosítani, amelyek mindegyikét a gerenda minden méter hosszúságára legalább két darab legalább 5 mm átmérőjű szöggel a vasúti kocsi padlójához kell erősíteni.

Amennyiben a ládákat, egységtrakományokat két egyenlő szélességű halmazban, szorosan az oldalfalak mellé rakják be, a merevítő táblákat a vasúti kocsi közepén képződött hézagba kell beállítani (18.b ábra).

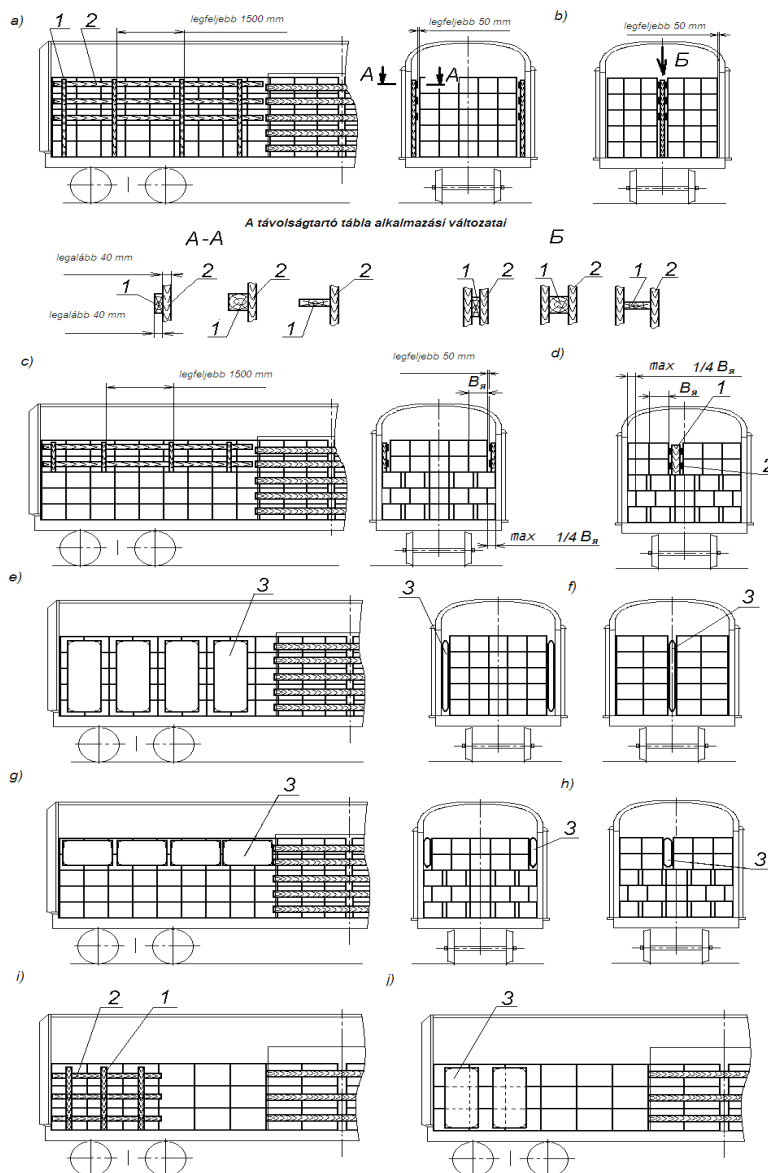
Négy vagy több szintben történő berakás esetén az alsó sorokban a ládák és az egységtrakományok berakhatók felváltva, egymás mellé állítva a kocsi közepén, illetve az oldalfalak felé eltolva, a ládák, egységtrakományok között azonos hézagokkal (18.c, 18.d ábrák). Ilyenkor a ládák és az oldalfalak közötti hézagok nagysága nem lehet nagyobb a ládák, egységtrakományok szélességének (hosszúságának) $\frac{1}{4}$ -énél. A két felső szinten a ládákat, egységtrakományokat szorosan egymáshoz kell állítani és merevítő táblákkal biztosítani.

A ládák, egységtrakományok keresztirányban való biztosítását légszákok alkalmazásával a hosszanti irányú biztosítással megegyező módon kell végezni. Ládák berakása esetén a légszákokat egymástól azonos távolságra kell elhelyezni a halmaz teljes hosszúságában az ajtónyílásig (18.e, 18.f, 18.g, 18.h ábrák); míg egységtrakományok berakása esetén úgy, hogy a légszákok az egységtrakományok legalább három szélső sorát fedjék a vasúti kocsi homlok részénél (18.j ábra).

A ládák, egységtrakományok halmazának (csoportjának) keresztirányú rögzítéséhez felhasznált légszákok eredő teherbíró képessége nem lehet kisebb a 3. táblázatban feltüntetett értékeknél.

3. táblázat

A ládák, egységtrakományok halmazának (csoportjának) tömege, t	A légszákok szükséges eredő teherbíró képessége, t	A ládák, egységtrakományok halmazának (csoportjának) tömege, t	A légszákok szükséges eredő teherbíró képessége, t
legfeljebb 10	3,3	20 felett, legfeljebb 25	8,5
10 felett, legfeljebb 15	6,5	25 felett, legfeljebb 30	10,0
15 felett, legfeljebb 20	7,0	30 felett, legfeljebb 35	12,0



18. ábra – Példák a ládák, egység rakományok keresztirányú biztosítására:
a, b, c, d, e, f, g, h – ládák biztosítása; i, j – egység rakományok biztosítása
1 – oszlop; 2 – támasztó deszka; 3 – légszák

Megengedett a ládák, egység rakományok és a vasúti kocsi oldalfalai közötti hézagok kitöltése a szükséges vastagságú kemény alátétanyagokkal, valamint az ilyen anyagok alkalmazhatók a merevítő táblákkal együtt is.

3.2. Hordók és dobok elhelyezése és biztosítása

3.2.1. A hordókat, dobokat függőleges helyzetben kell elhelyezni a vasúti kocsiban, záródugóval (fedéllel) fölfelé, magasságban egy vagy több szintben (19. ábra).

A hordókat, dobokat minden szintben a kocsi teljes hosszában szorosan kell az oldalfalhoz és egymáshoz illeszteni. Az elhelyezés történhet sorokban vagy saktáblaszerű elrendezéssel. Az ajtók közötti térben a hordókat, dobokat hosszanti irányú sorokban szorosan egymáshoz kell illeszteni. Ha a vasúti kocsi homlokrészében a hordók, dobok saktáblaszerű elrendezéssel vannak elhelyezve (19.a, 19.c, 19.d, 19.e, 19.f ábrák), közéjük és az ajtók közötti térben elhelyezett hordók, dobok közé legalább 6 mm vastagságú rétegelt lemezt vagy az e Fejezet 1.7. pontjában leírt táblákat kell helyezni.

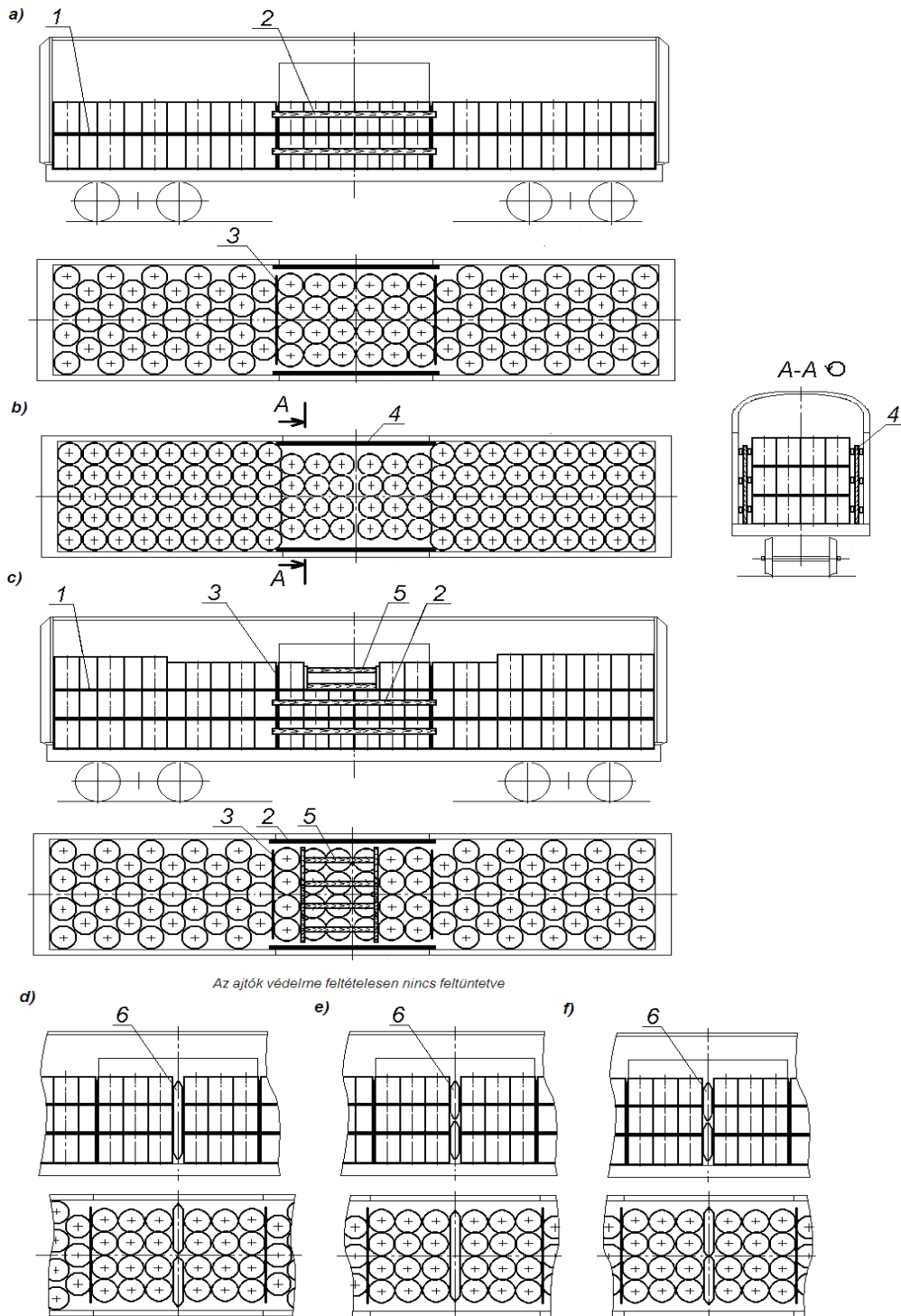
Egy vasúti kocsiba megengedett különböző típusú és méretű hordók, dobok berakása az e Fejezet 1.4. pontjában foglalt rendelkezések betartása mellett. A felső szint kivételével minden szinten belül azonos magasságú hordók, dobok helyezhetők el.

Fémfenekű hordók, dobok több szintben történő berakása esetén (kivéve az olyan eseteket, amikor a fenék és a felső rész a hordók máglyába rakásának esetére a kölcsönös rögzítésre van kialakítva) az egyes szintek közé hosszanti irányú, legalább 25x100 mm szelvényű deszkából készített fa alátéteket vagy lemezes alátétanyagot kell helyezni. Ezeket úgy kell elhelyezni, hogy valamennyi hordó, dob stabilitását biztosítsák. Üres hordók, dobok berakásánál az egyes szintek közötti alátét anyag alkalmazásának elhagyása megengedett.

Nem teljesen kitöltött felső szint esetén a hordókat, dobokat csoportokban kell a kocsi homlok részében elhelyezni, majd a hosszanti irányú elmozdulással szemben merevítő szerkezetekkel (19.c ábra), légsákokkal (19.d, 19.e, 19.f ábrák) biztosítani. A merevítő szerkezeteket a jelen Fejezet 3.1.4. pontjában foglalt rendelkezéseknek megfelelően kell kialakítani. A merevítő szerkezetek támasztó deszkáit, merevítő gerendáit a hordók, dobok legalább félmagasságában, a merevítő gerendákat a keresztirányú sorban valamennyi hordóval szemben kell elhelyezni.

3.2.2. A hordók, dobok légsákokkal való biztosítását a jelen Fejezet 3.1.5. pontjában foglalt rendelkezéseknek megfelelően kell végezni. A légsákok mennyiségét, méreteit és (függőleges vagy vízszintes) helyzetét a biztosítandó rakat tömegétől, a hordók, dobok méreteitől függően kell meghatározni úgy, hogy a légsákok fedjék a rakat teljes szélességét és minden szintnek legalább a fele magasságát. A légsákok sérüléseinek megelőzése céljából szükség szerint azok és a hordók, dobok közé alátétanyagot kell helyezni.

3.2.3. Ha a hordóknak, doboknak az ajtók közötti térben, több szintben történő berakásánál azok és az ajtóoszlopok közötti hézag nagysága 250 mm-nél nagyobb, a hordókat keresztirányban merevítő táblákkal kell biztosítani (19.b ábra), szükség esetén alátétanyagok alkalmazásával együtt. Ilyen esetben az ajtók védelme nem szükséges. A merevítő táblákat az e Fejezet 3.1.6. pontjában foglalt rendelkezéseknek megfelelően kell készíteni. Megengedett az ajtók közötti térben elhelyezett hordók, dobok keresztirányú biztosításának elhagyása, ha a hordókat, dobokat minden keresztirányú sorban legalább kettesével egymáshoz erősítették.



19. ábra – Példák a hordókba, dobokba rakott áruk elhelyezésére és biztosítására
 1 – alátét anyag; 2 – ajtóvédő deszka; 3 – tábla; 4 – merevítő tábla;
 5 – merevítő szerkezet; 6 – légszák

3.3. Papír és kartontekercsek elhelyezése és biztosítása

3.3.1. A papír és kartontekercseket (a továbbiakban – tekercseket) a vasúti kocsiban annak hosszanti irányú szimmetria síkjára szimmetrikusan, homlokoldalukra állítva, magasságban egy vagy több szintben kell elhelyezni. A tekercseket minden szinten szorosan a kocsi oldalfalához és egymáshoz kell illeszteni a kocsi szélességében két vagy három sorban vagy sakkáblaszzerű

elrendezéssel (20. ábra). Sakktáblaszerű elrendezés esetén a homlokfalakhoz két-két tekercset kell állítani.

Különböző méretű tekercsek a jelen Fejezet 1.4. pontjában foglalt követelmények betartása mellett rakhatók egy vasúti kocsiba.

Szükség esetén a vasúti kocsi homlok és oldalfalait alátétanyaggal kell védeni, a kocsi padlót be kell borítani.

Az ajtók védelmét az e Fejezet 1.9. pontjában foglaltak szerint kell végezni. Szükség szerint a védőtáblákat csomagolóanyaggal kell bevonni.

A tekercseknek a vasúti kocsiba három vagy több szintben történő berakása esetén az ajtók közötti térben megengedett a felső szinten legfeljebb két tekercs egy hosszanti sorban való, hézag nélküli elhelyezése (20. ábra). Ha az ajtók közötti térben a felső szinten a tekercsek nem a kocsí teljes szélességében vannak elhelyezve, ezen a szinten megengedett az ajtóvédő táblák elhelyezésének mellőzése.

Az ajtók közötti térbe egy vagy több tekercs berakható rakodólapon is, ha a berakási technológia ezt indokolja.

3.3.2. Ha a tekercsek rakatai közötti hézag a vasúti kocsi közepén nem nagyobb 200 mm-nél, azok hosszanti irányú biztosítása mellőzhető. Nagyobb hézag esetén azt ki kell tölteni alátétanyaggal, merevítő kerettel vagy szerkezettel, táblákkal, légszákokkal.

Nem teljes felső szint esetén a tekercseket a vasúti kocsi homlokrészeiben képzett csoportokban kell berakni és a hosszanti irányú elmozdulással szemben az ajtók közötti térben lévő hézagokban elhelyezett merevítő táblákkal, merevítő keretekkel, merevítő szerkezetekkel, légszákokkal kell biztosítani (21. ábra).

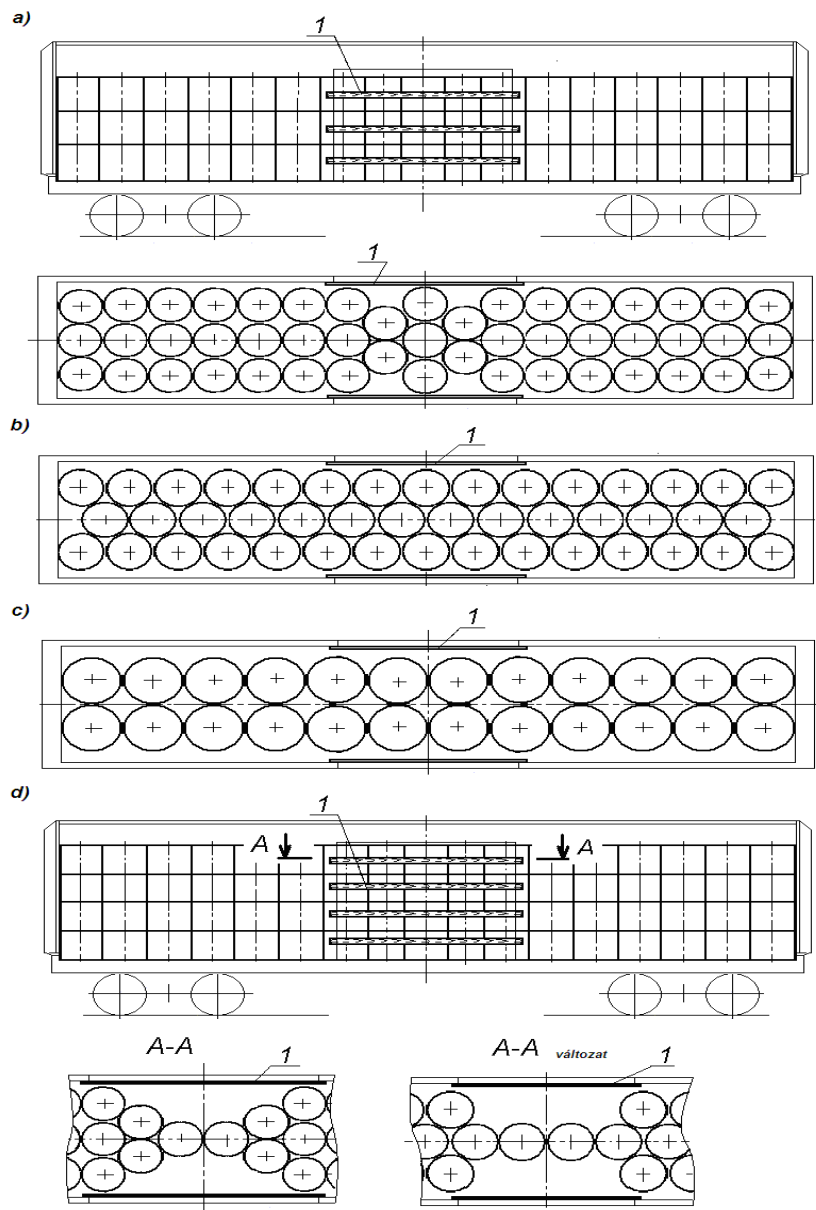
A merevítő táblákat, merevítő kereteket, merevítő szerkezeteket az e Fejezet 3.1.4., 3.1.6. pontjaiban foglalt rendelkezéseknek megfelelően kell készíteni. A merevítő szerkezetek, merevítő táblák támasztódesezkáit és távtartó gerendáit a biztosítandó tekercsek legalább $\frac{1}{4}$ magasságának szintjén, a keresztirányú sor minden tekercsével szemben kell elhelyezni. A támasztódesezkák szükséges elhelyezési magasságának biztosítása céljából megengedett a támasztókeret alátéten történő elhelyezése (például egységtrakomány képző rakodólap, fűrészáru alátét) (21.c ábra).

Ha a tekercsek biztosítását légszákokkal végzik, a tekercsek csoportjai között az ajtók közötti térben, a kocsí hosszában legalább két hézagot kell kialakítani.

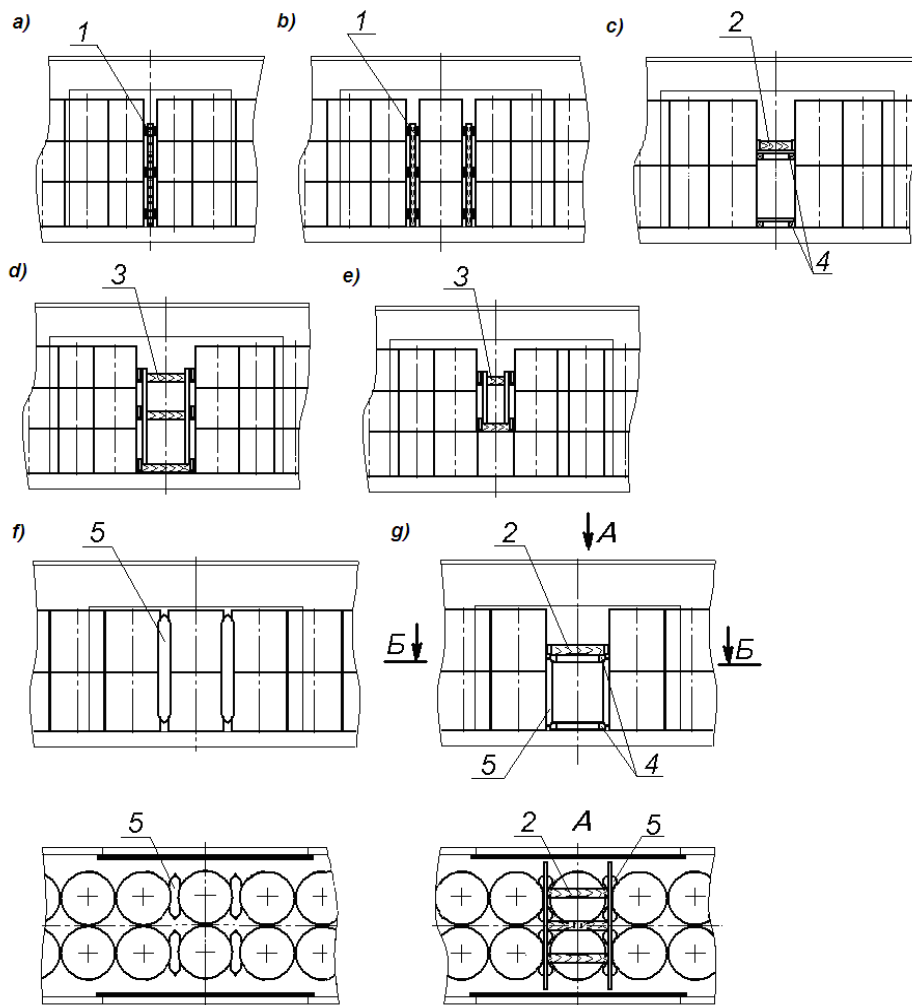
A tekercsek légszákokkal történő hosszanti irányú biztosítását (21.f, 21.g ábrák) akkor kell végezni, ha a tekercsek közötti hézagok nagysága nagyobb 100 mm-nél. A tekercsek biztosítására szolgáló légszák kiválasztása és azok elhelyezése a jelen Fejezet 3.1.5. pontjában foglalt rendelkezéseknek megfelelően történhet. Amennyiben a felső szintre az alsónál kevesebb tekercset raknak be, a felső szinten elhelyezett tekercseket merevítő kerettel kell biztosítani (21.c, 21.g ábrák).

3.3.3. Ha a tekercsek két hosszanti irányú sorban történő berakásánál a tekercsek és az oldalfalak közötti távolság nagyobb 100 mm-nél, a tekercseket keresztirányú elmozdulással szemben merevítő táblákkal (22.a ábra) vagy légszákokkal (22.b ábra) kell biztosítani a jelen Fejezet 3.1.6. pontjában foglalt követelményeknek megfelelően.

A tekercsek és a vasúti kocsí oldalfalai közötti hézag kitölthető megfelelő vastagságú alátétanyagokkal is, valamint az ilyen anyagok merevítő táblákkal együtt is felhasználhatók.

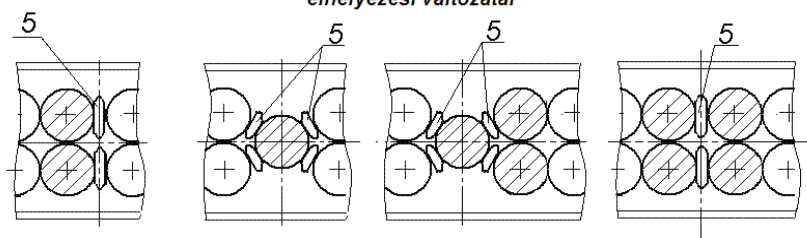


20. ábra – Példák a papír és kartontekercsek elhelyezésére
1 – ajtóvédő deszka

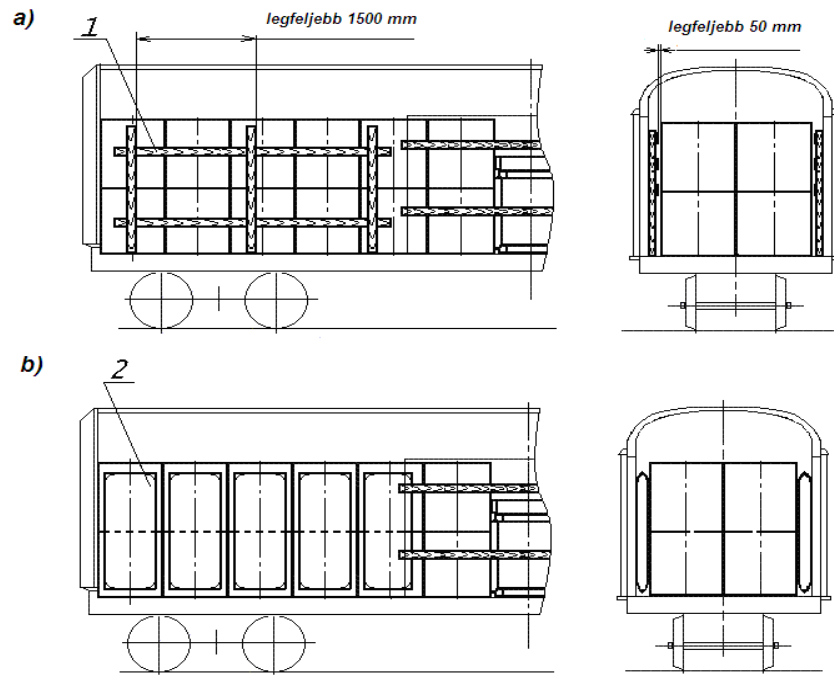


B-B

A tekercseknek az ajtók közötti térben, egy sorban való elhelyezési változatai



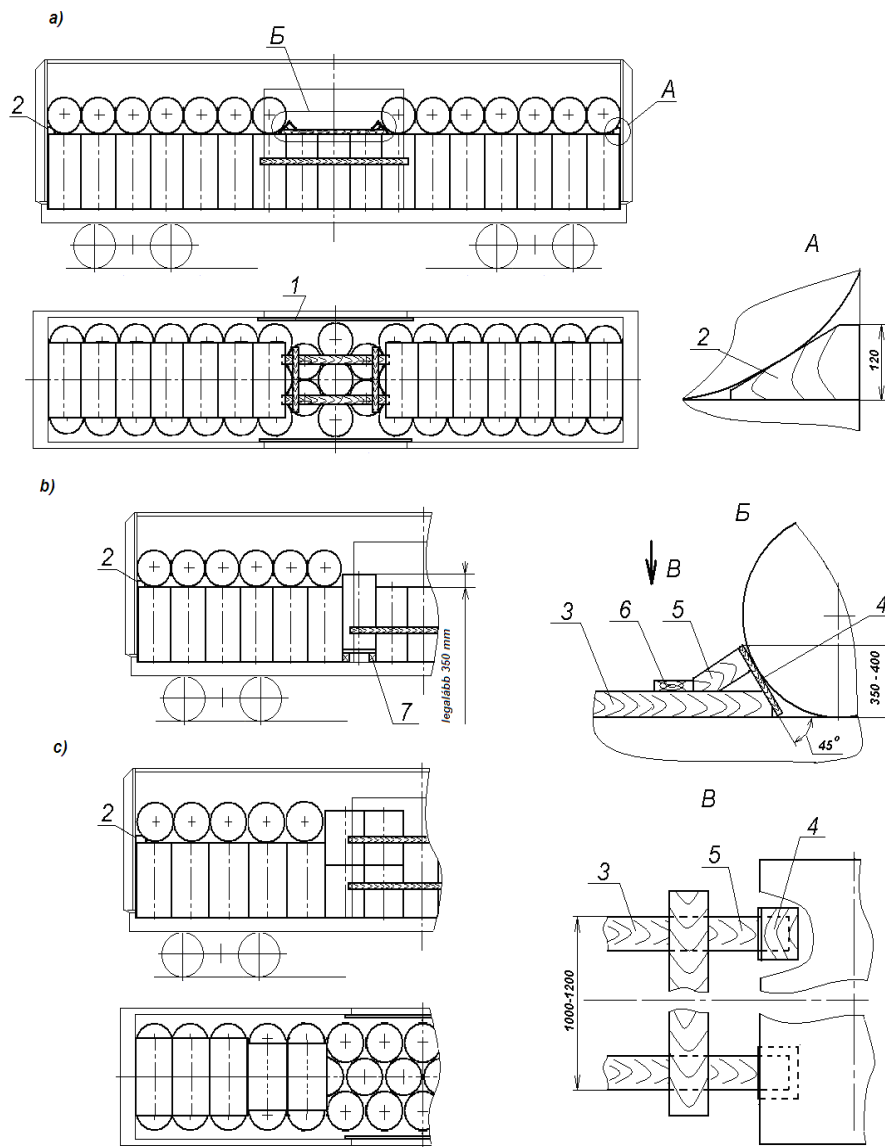
21. ábra – Példák a tekercsek hosszanti irányú biztosítására
 1 – merevítő tábla; 2 – merevítő keret; 3 – merevítő szerkezet; 4 – alátét;
 5 – légszák



22.ábra – Példák a tekercek keresztirányú biztosítására
1 – merevítő tábla; 2 – légszák

3.3.4. A második szinten megengedett a tekercek palástjukra való fektetése (23. ábra), a vasúti kocsi hosszanti irányú szimmetria síkjához viszonyítva szimmetrikus elhelyezéssel. A szorosan a homloklalakhhoz fektetett tekerceket kettő darab legalább 120 mm magasságú és legalább 250 mm szélességű támasztékkal kell kiékelni, amelyet a vasúti kocsi homlokfala és a tekercs között, a tekercs végeitől 250-300 mm távolságra kell elhelyezni. A többi tekercset szorosan egymáshoz illesztve kell berakni. Az ajtók közötti térben a második sor tekercei közé merevítő keretet kell helyezni, amely két legalább 100x100 mm szelvényű merevítő gerendából, legalább 40x100 mm szelvényű támasztódeszkákból, legalább 100 x100 mm szelvényű ferde támaszfából és legalább 25x80 mm szelvényű összekötő lapkákból áll. A támasztódeszkákat, merevítő gerendákat és a ferde támaszfákat kötésenként két-két darab, legalább 5 mm átmérőjű, 150 mm hosszúságú szöggel kell egymáshoz erősíteni. Az összekötő lapkáknak a merevítő gerendákhoz való hozzáerősítése legalább 80 mm hosszúságú szögekkel történik.

Megengedett a palástjukra fektetett tekercek hosszanti irányú biztosítása olyan módon, hogy támasztékként egy vagy több keresztirányú sorban alátétre berakott tekerceket (23.b ábra), míg egy kocsiba különböző magasságú tekercek berakása esetén a homloklapjukra két szintben berakott tekerceket (23.c ábra) használnak fel.



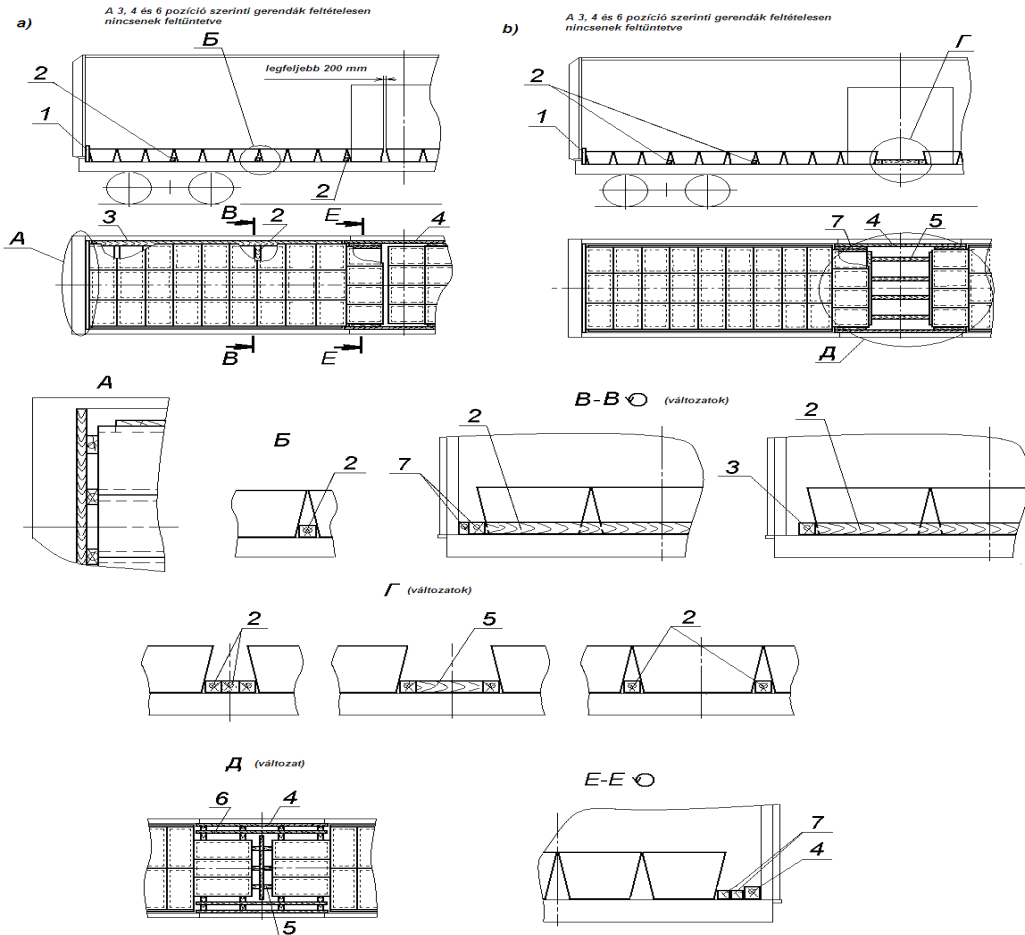
23. ábra – Példák a tekercsek elhelyezésére és biztosítására
 1 – ajtóvédő deszka; 2 – támaszték; 3 – merevítő gerenda; 4 – támasztódeszka;
 5 – ferde támaszfa; 6 – összekötő lapka; 7 – alátét

3.5. Színesfém bugák és csomagok elhelyezése és biztosítása

3.5.1. A színesfém bugákat és csomagokat (blokkbugákat, tuskókat, katódokat stb.) legfeljebb 13864 mm szekrényhosszúságú, fa vagy kombinált fa-fém padlójú vasúti kocsiba kell berakni.

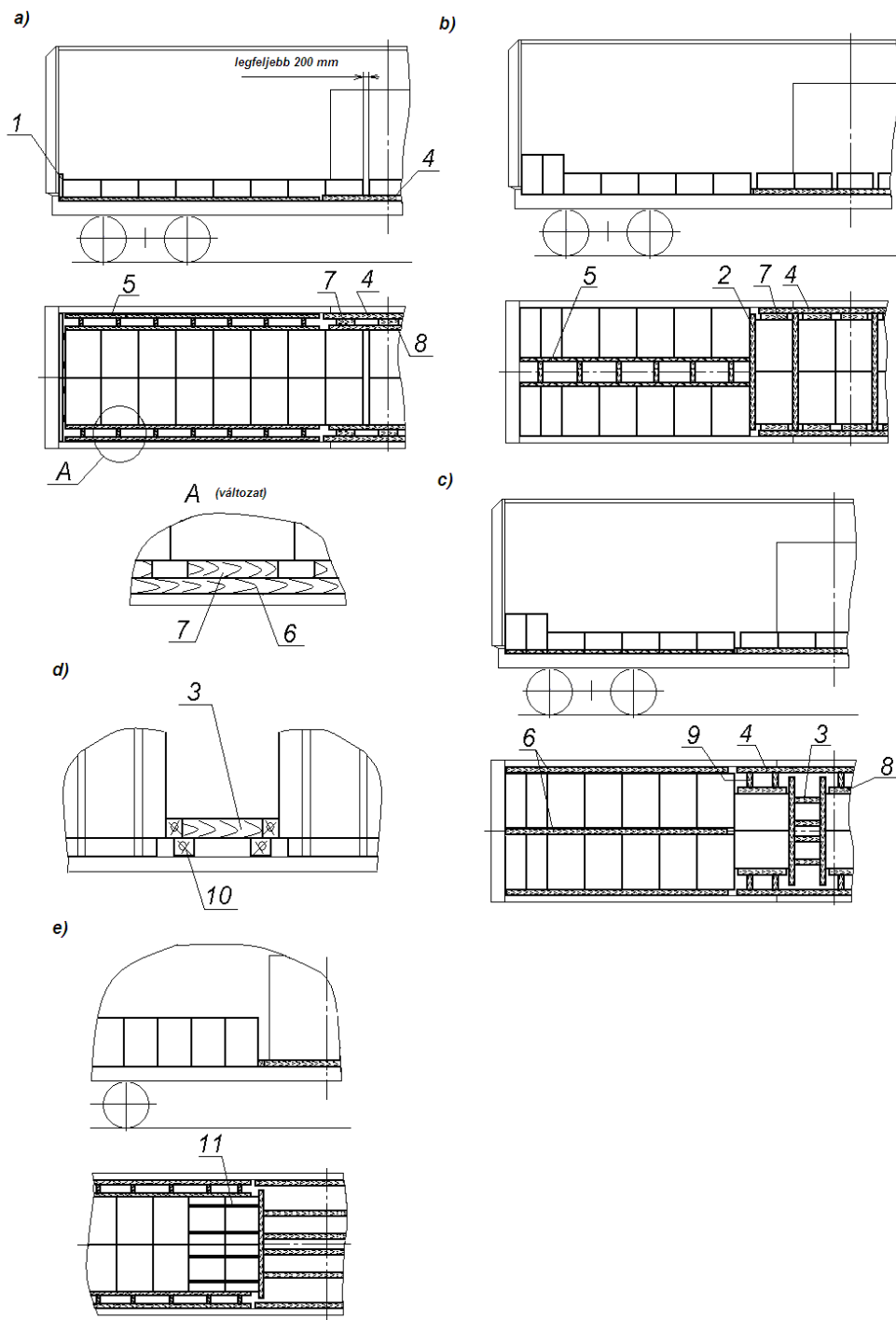
Egy vasúti kocsiba bugákat és különböző tömegű csomagokat a jelen Fejezet 1.4. pontjában foglalt követelmények betartásával lehet berakni.

A bugákat és csomagokat a vasúti kocsiba egy magassági szintben, a vasúti kocsi hosszanti irányú szimmetria tengelyéhez viszonyítva szimmetrikusan, szorosan a homloktfalakhoz és egymáshoz illesztve, a kocsiszekrény teljes hosszúságában és szélességében kell berakni (24., 25. ábrák).



24. ábra – Példák a bugák elhelyezésére és biztosítására

1 – homloktábla; 2, 3 – támasztó gerendák; 4 – ajtóvédő gerenda;
 5, 6 – merevítő keretek; 7 – merevítő gerendák



25. ábra – Példák színesfém csomagok elhelyezésére és biztosítására

1 – homloktábla; 2, 8 – támasztó gerendák; 3, 5 – merevítő keretek; 4 – ajtónyílást védő gerenda; 6, 7, 9 – merevítő gerendák; 10 – alátét; 11 – lekötés

A vasúti kocsi homlokfalait táblákkal kell védeni a jelen Fejezet 1.7. pontjában foglalt rendelkezéseknek megfelelően. A táblát oszlopokkal az áru felé kell behelyezni. A táblának a felső deszkánál mért magassága 50-60 mm-rel kell magasabbnak lennie a bugák, csomagok magasságánál. Katódcsomagok berakása esetén a homlokfalakat védhetők a homlokfalhoz lapjával állított csomagokkal is (25.b, 25.c ábrák).

Megengedett a bugákat, csomagokat legalább 40 x 50 mm szelvényű alátétekre helyezni, amelyeket a kocsi hosszában kell fektetni úgy, hogy minden buga, csomag két alátétre fekdjön

fel.

A bugáknak, csomagoknak a vasúti kocsi végeiben, két csoportban történő elhelyezése esetén a kocsi közepén képződő, 200 mm-nél nagyobb hézagba keresztirányú támasztó gerendákat vagy merevítő kereteket kell helyezni (24.b, 25.b, 25.c, 25.d, 25.e ábrák). A vasúti kocsi közepén a bugák, csomagok elhelyezhetők két vagy három hosszanti irányú hézaggal két vagy több keresztirányú soronként, e hézagokba keresztirányú támasztó gerendákat fektetve (24.b ábra Γ nézet, 25.b ábra).

3.5.2. A bugák, csomagok hosszanti irányú biztosítását támasztó gerendákkal, két csoportban történő elhelyezés esetén merevítő kerettel kell végezni.

A legalább 50 x 50 mm szelvényű támasztó gerendákat, amelyek hosszúsága nem lehet kisebb a rakat teljes szélességénél, három keresztirányú soronként szorosan a bugákhoz, csomagokhoz illesztve kell elhelyezni és legalább 5 mm átmérőjű szögekkel a padlóhoz erősíteni. Minden gerendát legalább 12 szöggel kell biztosítani.

A merevítő kereteket legalább 100 x 100 mm szelvényű, legalább a bugák, csomagok csoportjának szélességét elérő hosszúságú támasztó gerendákból és azonos szelvényű, helyben meghatározott hosszúságú merevítő gerendákból kell kialakítani. A támasztó és a merevítő gerendákat 6 – 8 mm átmérőjű huzalból készített, kötésenként egy darab ácskapoccsal vagy legalább 150 mm hosszúságú, 45°-os szög alatt bevert, kötésenként 2 darab szöggel kell egymáshoz erősíteni.

A támasztó keret támasztó gerendáinak mennyiségét a bugák, csomagok csoportjának összes tömege és a gerendák szelvénye alapján a 4. táblázatból kell meghatározni.

4. táblázat

A támasztó keret támasztó gerendáinak mennyisége a biztosítandó buga, csomag csoport tömegének és a gerendák szelvényméretének függvényében

A gerenda szelvénye, mm	A bugák, csomagok csoportjának tömege, t		
	15 felett, legfeljebb 20	20 felett, legfeljebb 30	30 felett
100 x 100	4	5	6
100 x 120	3	4	5
100 x 150	3	3	4
120 x 150	2	3	4
150 x 150	2	2	3
160 x 180	2	2	2
200 x 200	2	2	2

Megjegyzés:

1. A táblázatban feltüntetettektől eltérő szelvényű gerendák alkalmazása esetén a gerendák mennyiségét a legközelebbi kisebb szelvényméretre kell meghatározni.

2. A merevítő keret merevítő gerendáinak mennyiségét a nehezebb buga, csomag csoport tömegétől függően kell meghatározni.

A merevítő keret olyan merevítő gerendákból is készíthető, amelyeket legalább 25 x 100 mm szelvényű, a gerendákhoz legalább 100 mm hosszúságú szögekkel erősített lapkákkal kötnek össze (24.b ábra, Δ nézet). 400 mm-nél rövidebb merevítő gerenda esetén egy összekötő lapkát, ennél hosszabb gerendák esetén két lapkát kell alkalmazni. A merevítő gerendákat minden buga, csomag közepénél kell elhelyezni.

A merevítő keret merevítő gerendáinak hosszúsága nem lehet több 1700 mm-nél.

A szánon, rakodólapon kialakított csomagok esetében a támasztó és merevítő gerendák magasságának elégségesnek kell lennie a csomag megtámasztásához.

A támasztó és merevítő gerendák szükséges magasságának biztosításához a merevítő keret állítható alátétre is (például, egységgrakomány képző rakodólapra, fűrészáruból ácsolt alátétre).

3.5.3. A bugák, csomagok keresztirányú biztosítását legalább 50 mm magasságú és a szükséges szélességű gerendákkal vagy gerenda csoportokkal kell végezni, amelyet a rakodás teljes

hosszúságában a bugák, csomagok és a vasúti kocsi oldalfalai közé kell elhelyezni. A gerendákat legalább 5 mm átmérőjű szögekkel a padlóhoz kell erősíteni, minden keresztirányú buga, csomagossal szemben legalább két szöveget alkalmazva.

Ha a bugák, csomagok és a vasúti kocsi oldalfala között a hézag 200 mm-nél nagyobb, illetve a támasztógerendák elhelyezése fémpadlón történik, akkor a bugákat, csomagokat merevítő keretekkel kell biztosítani. A merevítő keret gerendáit 6 – 8 mm átmérőjű huzalból készített, kötésenként egy darab ácskapoccsal vagy legalább 150 mm hosszúságú, 45°-os szög alatt bevert, kötésenként 2 darab szöggel kell egymáshoz erősíteni.

Megengedett a bugák, csomagok biztosítása támasztó gerendákkal is, amelyeket szorosan a bugákhoz, csomagokhoz kell illeszteni (24.a ábra, B nézet). Minden támasztó gerendát legalább négy darab, legalább 5 mm átmérőjű szöggel a padlóhoz kell erősíteni a bugák, csomagok valamennyi keresztirányú sorával szemben.

Az ajtók közötti térben elhelyezett bugák, csomagok biztosítása a következők szerint történhet. Szorosan az ajtóoszlopokhoz kell helyezni a legalább 100 x 100 mm szelvényű és az ajtónyílás szélességénél legalább 300 mm-rel hosszabb támasztó gerendát. A gerendát legalább négy darab 5 mm átmérőjű szöggel a padlóhoz kell erősíteni. A bugák, csomagok és a támasztó gerenda közé hosszanti irányú gerendacsoportot vagy merevítő keretet kell helyezni (24., 25. ábrák). A merevítő keretet legalább 50 x 100 mm szelvényű támasztó és merevítő gerendákból kell kialakítani úgy, hogy minden bugával szembe két-két merevítő gerenda kerüljön. A merevítő keret gerendáit 6 – 8 mm átmérőjű huzalból készített, kötésenként egy darab ácskapoccsal vagy legalább 150 mm hosszúságú, 45°-os szög alatt bevert, kötésenként 2 darab szöggel kell egymáshoz erősíteni.

Ha a csomagok csoportját merevítő keret alkalmazásával rakják be, és a csomag magassága a merevítő keret támasztó gerendájának magasságával csökkentve a kocsi hosszanti irányában meghaladja annak méretét, akkor a két szélső sor csomagjait a merevítő keret felőli oldalukon legalább 4 mm átmérőjű huzalból készített kétszálal átkötéssel kell biztosítani (25.e ábra). A csomagok átkötése végezhető legalább 1,2x30 mm szelvényű acél csomagolószalaggal is, feszítőszerkezettel felhelyezett zárral.

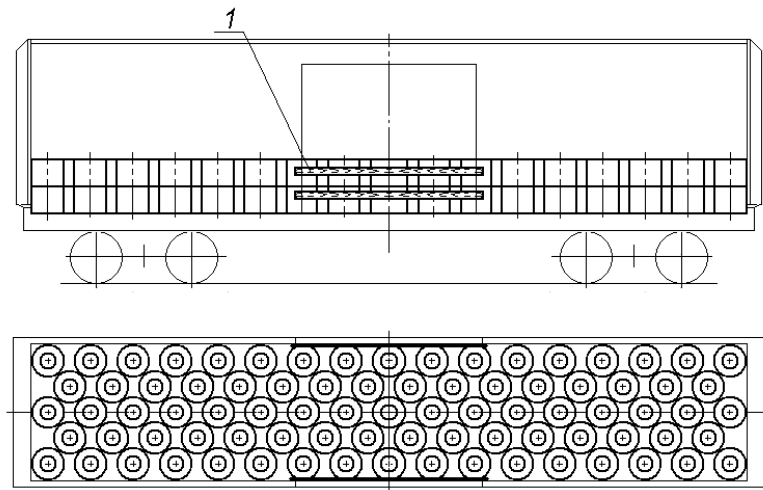
Megengedett a csomagok biztosítása légszakokkal is, amelyeket a csomagok valamennyi keresztirányú sorával szemben kell elhelyezni.

3.6. Huzalkötegek berakása.

3.6.1. A huzalkötegeket átmérőjüktől, magasságuktól és tömegüktől függően a vasúti kocsiba egy vagy több szintben, lapjukra fektetve (26. ábra), palástjukra állítva, döntve és kombinált elhelyezéssel (27., 28. ábrák) lehet berakni. Egy vasúti kocsiba berakhatók különböző méretű huzalkötegek is.

A vasúti kocsi ajtóit az e Fejezet 1.9. pontjában foglaltaknak megfelelően kell védeni. Ha az ajtók közötti térben a huzalkötegek és az ajtóvédelem közötti távolság nagyobb 250 mm-nél, a huzalkötegeket keresztirányú elmozdulással szemben kiegészítő biztosítással kell ellátni, amely történhet merevítő kerettel vagy támasztó és merevítő gerendák csoportjával (27. ábra, B nézet) az e Fejezet 3.5. pontjában foglalt rendelkezéseknek megfelelően.

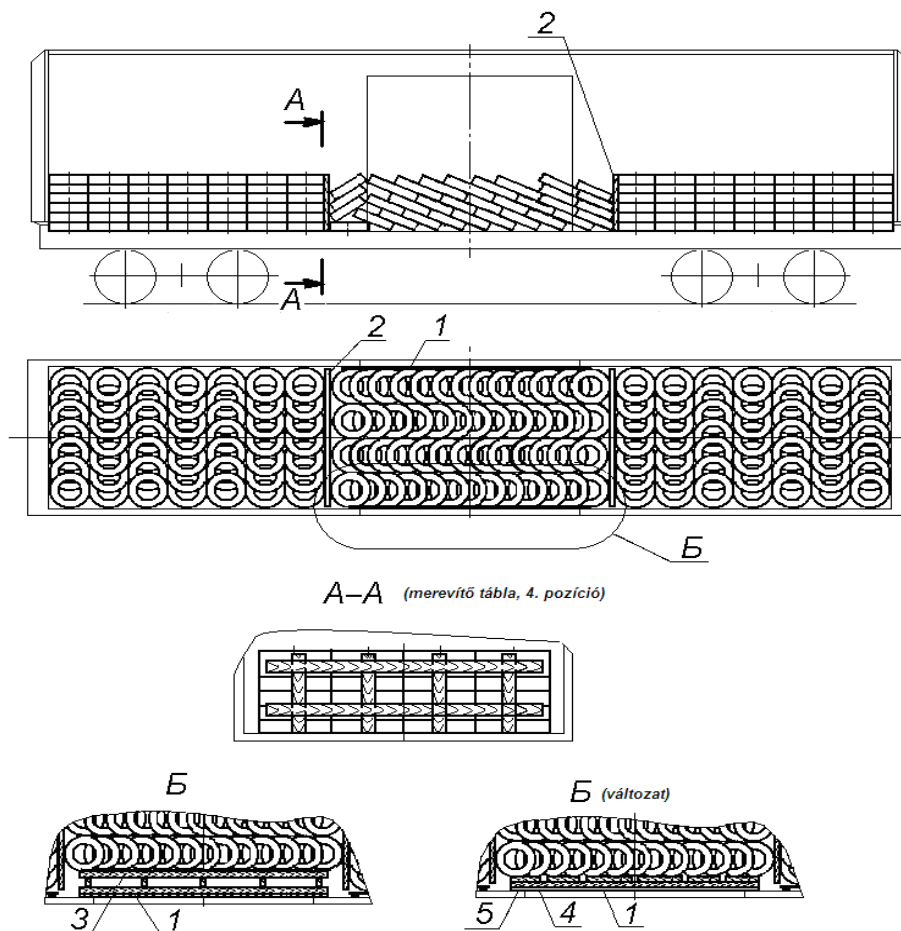
3.6.2. A huzalkötegek 26. ábrán bemutatott elrendezése szerint azokat lapjukra fektetve, egy vagy két szintben a vasúti kocsi teljes hosszúságában, sakkáblaszerűen kell elhelyezni.



26. ábra – Példa a huzalkötegek lapra fektetett elhelyezésére
1 – az ajtónyílás védelme

3.6.3. A huzalkötegek döntött helyzetű berakásánál (27. ábra) a vasúti kocsi homlokrészeiben alakítanak ki rakatokat több sor huzalkötegből, amelyeket a vasúti kocsiban keresztben kell dönteni, több szintben. Az egymás melletti sorokban a döntés irányát felváltva meg kell változtatni. Az ajtók közötti térben a huzalkötegeket hosszanti irányú sorokban helyezik el több szintben. Az egymás melletti sorokban a döntés irányát felváltva változtatni kell. A rakatok közé legalább 40 x 150 mm szelvényű deszkából merevítő táblákat kell helyezni. A táblák oszlopokból és vízszintes deszkákból állnak. A táblák oszlopait a hosszanti irányban fektetett sorok felől, valamennyi hosszanti sor tengelyében kell elhelyezni.

Az ajtónyílás védelme feltételesen nincs feltüntetve

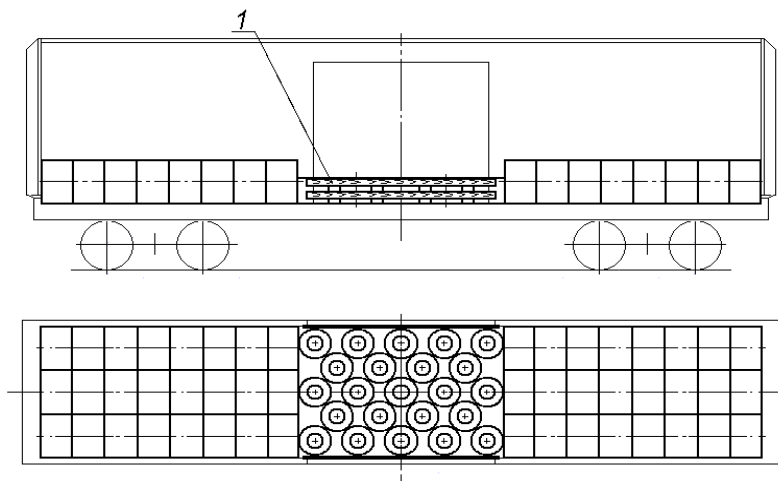


A-A (merevítő tábla, 4. pozíció)

27. ábra – Példa a huzalkötegek döntött elhelyezésére

1 – az ajtónyílás védelme; 2 – merevítő tábla; 3 – merevítő keret; 4 – támasztó gerenda; 5 – merevítő gerenda

3.6.4. A huzalkötegek kombinált elhelyezésénél (28. ábra) a vasúti kocsi homlokrészeiben a huzalkötegeket palástjukra fektetik egy szintben, tengelyük a vasúti kocsi hosszanti irányába mutat. A vasúti kocsi középső részén a huzalkötegeket homloklapjukra kell fektetni sakkáblaszerű elrendezésben.

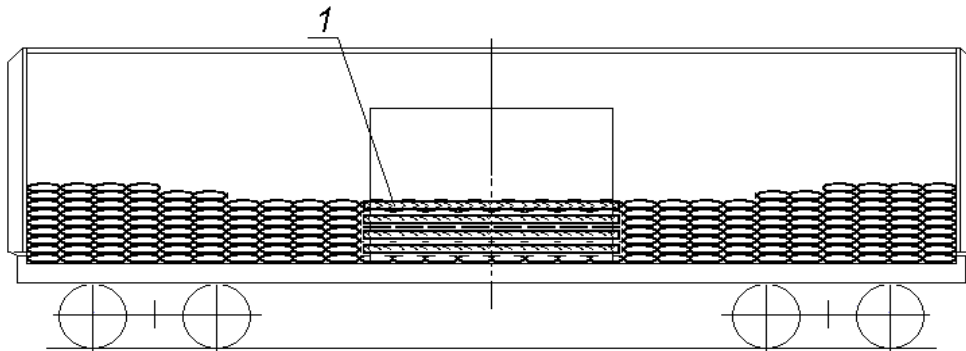


28. ábra – Példa a huzalkötegek kombinált elhelyezésére
1 – az ajtónyílás védelme

3.7. Lágy göngyölegbe rakott áruk elhelyezése és biztosítása

3.7.1. A zsákokba, hálókba (a továbbiakban: zsákokba), bálába, kötegbe, hajlékony falú konténerbe stb. csomagolt árukat a vasúti kocsiban egy, a vasúti kocsi hosszirányú és keresztirányú szimmetriasíkjaihoz viszonyítva szimmetrikus halmazban kell elhelyezni.

3.7.2. A zsákokat, bálákat, kötegeket egy halmazba, a vasúti kocsi padlójának teljes felületén, széltében több sorban, magasságban több szintben kell elhelyezni (29. ábra).



29. ábra – Példa a zsákokba csomagolt áruk elhelyezésére
1 – az ajtónyílás védődeszkája

Az ajtónyílás védelmét az e Fejezet 1.9. pontjában foglalt rendelkezésekkel összhangban kell kialakítani. A vízszintes védődeszkák közötti távolság ne legyen nagyobb az ajtók közötti térbe fektetett zsákok, bálák, kötegek magasságánál.

Nem teljes felső szint esetén a zsákokat a kocsi végében két csoportban, szorosan a homlokfalhoz kell elhelyezni.

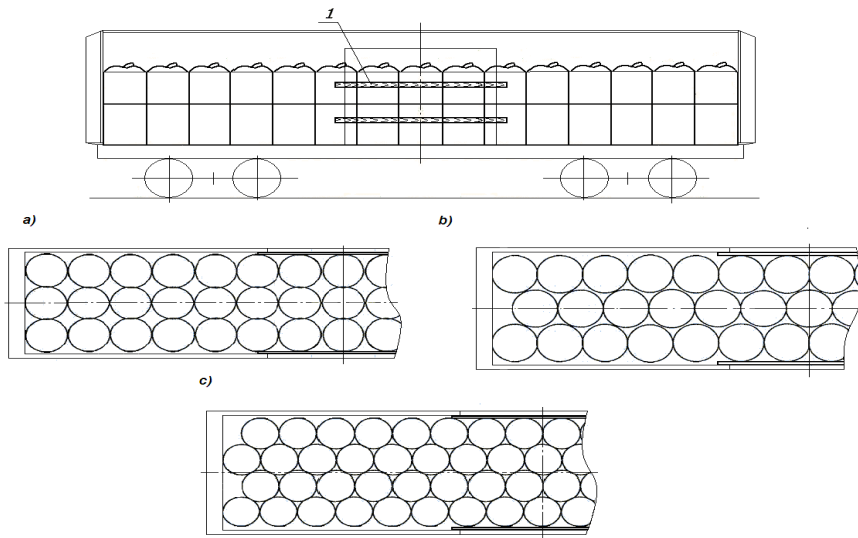
A zsákokból kialakított nem teljes szintek száma nem lehet kettőnél több. Az első nem teljes szinten a zsákok elhelyezését legalább három zsákkal az ajtónyílás előtt be kell fejezni. A második nem teljes szinten legalább két zsákkal az alatta lévő szint vége előtt kell a rakodást befejezni.

Bálák és kötegek esetén a nem teljes szintek száma nem lehet egynél több.

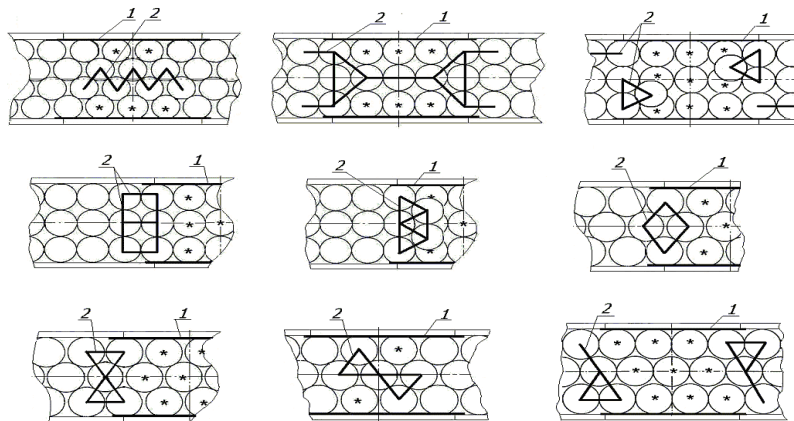
3.7.3. A hajlékony falú konténereket a kocsi padlójának teljes felületén, széltében több sorban és egy vagy két szintben lehet berakni (30. ábra).

Az alsó szinten a hajlékony falú konténereket hosszanti vagy keresztirányú sorokban vagy sakktáblaszerű elrendezésben rakják be. A homlokfalhoz keresztirányú sorokban a legnagyobb mennyiségű konténert kell elhelyezni.

A hajlékony falú konténereket a felső szinten az alsó szint elrendezésével megegyező módon kell elhelyezni. A felső szinten megengedett kevesebb konténer berakása két, a homlokfalaknál elhelyezett csoportban.



A puhafalú konténerek második szinten történő elhelyezésének és biztosításának változatai



30. ábra – Példák a hajlékony falú konténerok elhelyezésére és kötözésére

* – az alsó szinten elhelyezett konténerok jelölése

1 – az ajtónyílás védelme; 2 – összekötözés

A vasúti kocsi ajtónyílását az e Fejezet 1.9. pontjában foglalt rendelkezésekkel összhangban védelemmel kell ellátni.

Ha a hajlékony falú konténerok magassága nagyobb átmérőjüknél, és a felső szint nincs teljesen kitöltve, a kocsi közepe felé álló csoportból néhány konténert össze kell kötni a kötözőszemekben történő átvezetéssel, polimer műanyagkötél, szalag stb. alkalmazásával, amelyek szakítószilárdsága legalább 200 kg. Ennek során legalább két szomszédos, a kocsi hosszirányában elhelyezett konténert, sakktableszerű elrendezés esetén legalább három szomszédos konténert kell összekötni.

Az összekötés változatait a 30. ábra mutatja be.

3.8. Egyes árudarabok elhelyezése és biztosítása.
(fenntartva)

3.9. Ömlesztett és szóródó áruk berakása és biztosítása
(fenntartva)

3.10. Nem csomagolt, lemezes áruk (rétegelt lemez, faforgács lapok, farostlemez stb.)
elhelyezése és biztosítása.
(fenntartva)

4. Áruk hőszabályozós vasúti kocsikban, hőszigetelt vasúti kocsikban, gépi hűtési kocsikból
átalakított vasúti kocsikban való elhelyezésének és biztosításának sajátosságai.
(fenntartva)

Az áruknak vasúti teherkocsiba és konténerbe történő berakásáról és az áruk biztosításáról szóló Szabályzat 11. Fejezetének 1. függeléke (Az 1.2. ponthoz)

Az általános rendeltetésű fedett kocsik főbb típusainak műszaki jellemzői

A kocsi típusa	11-066	11-217	11-259	11-260	11-264	11-270	11-274	11-276	11-280	11-286	11-1807	11-9769	11-K001	11-7038	11-7045	11-965
Gyártó	AVZ	AVZ, SRR	AVZ	AVZ	AVZ	AVZ	AVZ	AVZ	AVZ	AVZ	«Azovmash» «Azovspecma sh»	Kód 1264	Lengyelország	«KVZ» Nyrt.	«KVZ» Nyrt.	«StahVZ» Nyrt.
Rakománytömeg, t	68	68	68	68	68	68,8	50	68	68	67	67,2	65	64; 68	68	68	62
A kocsi saját tömege, t	21,3	24,7	24	26	25	24,5	35	26	26	27	26,8	28,7	22,9	26	25,3	32
Tengelyterhelés, t		23,18	23,0	23,27	23,25	23,25	21,25	23,25	23,25	23,5	23,5	23,5				
Szerkezetségi szelvény	1-WM (0-T)	1-WM (0-T)	1-WM (0-T)	1-WM (0-T)	1-WM (0-T)	1-WM (0-T)	1-WM (0-T)	1-WM (0-T)	1-WM (0-T)	1-WM (0-T)	1-WM (0-T)	1-WM (0-T)	1-WM (0-T)	1-WM (0-T)		
Forgócsap távolság, mm	10000	10000	10000	12240	10000	10000	10000	10000	12240	12240	11700			13500	13500	14400
Padlóburkolat szintjének a sínkorona szintjétől mért magassága, mm	1283	1286	1286	1286	1285	1286	1290	1286	1286	1286				1228	1228	1285
Kocsiszekrény belső hosszúsága, mm	13800	13844	13864	16080	13082	13844	13803	13844	15724	15724	15742			17492	17272	18500
Kocsiszekrény belső szélessége, mm	2760	2764	2784	2770	2764	2764	2730	2764	2764	2764	2784			2766	2766	2800
Kocsiszekrény belső magassága az oldalfalnál, mm	2791	2737	2802	3050	2791	2791	2800	2800	2860	2860	2820			3106	3106	2595
Ajtónyílás hasznos méretei*, mm	2000x 2301	3794x 2343	3973x 2343 (1922x 2343)	3973x 2717	3794x 2343	3802x 2343	3890x 2264	3802x 2334 (1990x 2334)	3802x 2334	3802x 2334	3973x 2717			3900x 2862	3900x 2862	8000
Kocsiszekrény hasznos térfogata, m ³	120,15	120	120	138	114	122	120	122	138	138	138	139	120	150	150	135

* Ajtónyílás hasznos méretei zárójelben – egy nyitott ajtó esetén

Az SzMG Sz 19. számú melléklete 2012. évi módosításának hiteles orosz nyelvű szövege és annak hivatalos magyar nyelvű fordítása

Приложение 19
(к §§ 6 и 7 статьи 29)

**ПЕРЕЧЕНЬ НАИМЕНОВАНИЙ И АДРЕСОВ ОРГАНОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ,
КОМПЕТЕНТНЫХ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ ПРЕТЕНЗИЙ**

№	Наименование железной дороги	Компетентный орган, которому предъявляется претензия для рассмотрения		Претензии, рассматриваемые этим органом
		Наименование	Адрес	
1	2	3	4	5
4.	Железные дороги Венгрии	ЗАО Рэйл Карго Хунгария (РЦХ)	Н-1133 Будапешт, ул. Вац, д. 92.	Все претензии согласно СМГС, связанные с отправлениями данного железнодорожной компании
		ООО Лоджистик Сентер Хунгария	Н-9027 Дьёр, ул. Рептэри д. 2.	
		ЗАО Венгерские Частные железные дороги (ММВ)	Н-1035 Будапешт, ул. Кэрек, д. 80.	
		АО «Словацкая железнодорожная транспортная компания» (СЖДС)	960 01 Зволен (Словакия) ул. На Штепници, д. 1.	
		ООО Train Hungary Частная железная дорога Промышленное Торговое и Сервисное Общество (TRAIN HUNGARY)	Н-1097 Будапешт, Кёньвеш Кальман крт. д. 12-14.	
		ЗАХОНЬ-ПОРТ ЗАО Захоньское Логистическое и Грузообрабатывающее Сервисное Общество (ЗАХОНЬ-ПОРТ)	Н-4625 Захонь, ул. Барошша Габора, д. 1.	
		ЗАО AWT RAIL HU (AWT)	Н-1117 Будапешт, ул. Будафоки д. 56. эт. 6.	
		ЦЕР Хангэри Средне-европейское ЗАО по железнодорожным грузовым перевозкам, торговле и услугам (CER Hungary)	Н-1097 Будапешт, Кёньвеш Кальман крт. д. 16.	
		Венгерское ООО по железнодорожным грузовым перевозкам	Н-4028 Дэбрецен, ул. Йошика д. 9.	

19. számú melléklet
(az SZMGSZ 29. Cikkének 6. és 7. §-aihoz)

**Felsorolás a felszólamlások elintézésére illetékes vasúti szolgálati helyek
megnevezéseiről és címeiről**

Sor- szám	A vasút megnevezése	Annak az illetékes szolgálati helynek, amelyhez a felszólamlást be kell nyújtani		A szolgálati hely által vizsgált felszólamlások
		megnevezése	címe	
1	2	3	4	5
4.	Magyarország vasútjai	Rail Cargo Hungária Zrt. (RCH)	1133 Budapest, Váci út 92.	Az adott vasúti társaság által intéztet küldeményekhez kapcsolódó SZMGSZ szerinti valamennyi felszólamlás
		Logistic Center Hungaria Kft.	9027 Győr, Reptéri út 2.	
		Magyar Magánvasút Zrt. (MMV)	1035 Budapest, Kerék utca 80.	
		Slovenská Železničná Dopravná Spoločnosť, a.s. (SZDS)	960 01 Zvolen (Slovensko) Na Štepnici 1	
		Train Hungary Magánvasút Ipari Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. (TRAIN HUNGARY)	1097 Budapest, Könyves Kálmán krt. 12-14.	
		ZÁHONY-PORT, Záhonyi Logisztikai és Rakománykezelési Szolgáltató Zrt. (ZÁHONY-PORT)	4625 Záhony, Európa tér 12.	
		AWT RAIL HU ZRT. (AWT)	1117 Budapest, Budafoki út 56. 6. em.	
		CER Hungary Közép-Európai Vasúti Árufuvarozási, Kereskedelmi és Szolgáltató Zrt.(CER Hungary)	1097 Budapest, Könyves Kálmán krt. 16.	
		Magyar Vasúti Áruszállító Kft.	4028 Debrecen, Jósika u. 9.	

Az SzMG Sz 22. számú melléklete 2012. évi módosításának hiteles orosz nyelvű szövege és annak hivatalos magyar nyelvű fordítása

Изменения и дополнения в Приложение 22 к СМГС

1. Приложение 3 (Список мест переотправки) к Руководству по накладной ЦИМ/СМГС изложить в редакции:

Список мест переотправок

Примечания:

- Временем переотправки считается момент приёма груза и накладной ЦИМ/СМГС последующим перевозчиком на месте переотправки.
- С данным приёмом груза отправка считается завершённой по первому договору перевозки.

1. Отправки из государств, в которых применяются Единые правовые предписания ЦИМ

Страна	Место переотправки	
	Название	Код
1.1 <u>Болгария</u>	Варна Паромная	29101 3
1.2 <u>Венгрия</u>	Эперешке Захонь	
1.3 <u>Иран</u>	Сарахс	
1.4 <u>Литва</u>	Драугисте (переправа) Кяна Шяштокай	10830 8 12043 6 12380 2
1.5 <u>Польша</u>	Бранево Кузница Бялостоцка Скандава Семянувка Малашевиче Малашевиче В Малашевиче С Малашевиче D Малашевиче Е Малашевиче Р Дорохуск Верхрата Медыка Медыка В Медыка С Медыка D Хрубешув ЛХС	011254 02500 7 01006 6 02560 1 04060 0 04061 8 04050 1 04062 6 04063 4 04064 2 051102 08486 3 08450 9 08451 7 08452 5 08454 1 00612 6
1.6 <u>Россия</u>	Лужская Балтийск	076809 104500
Страна	Место переотправки	
	Название	Код
1.7 <u>Румыния</u>	Кристешть Жижиа	61080 8

		Дорнешть Дорнешть - юником транзит Галац Ларга Галац Ларга - Галац мондистар Галац Ларга - юником нефтяной терминал Халмеу Халмеу-ТВМ	51750 8 75495 2 71164 8 75562 9 76176 7 45531 1 76205 4
1.8	Словакия ¹	Чиерна над Тисоу регламент Матевце регламент ШРТ Добра ТКД ²	00950 6 00952 2 13871 9
1.9	Украина	Батеве Дьяково Дьяково (экспорт Румыния) Ягодин Ягодин (экспорт Германия) Ягодин (экспорт Польша) Мостиска II Мостиска II (экспорт Германия) Мостиска II (экспорт Польша) Мостиска II (экспорт Чехия) Чоп Чоп (экспорт Словакия) Чоп (экспорт Венгрия) Чоп (экспорт Австрия) Чоп (экспорт Чехия) Чоп (экспорт Югославия) Вадул-Сирет	38250 7 38481 8 38490 9 35130 4 35140 3 35150 2 37350 6 37360 5 37370 4 37380 3 38010 5 38030 3 38020 4 38050 1 38060 0 38040 2 36860 5

Словацкая Республика формально не являясь участником СМГС, применяет положения СМГС. Открыта для операций с крупнотоннажными контейнерами.

2. Отправки из государств, в которых применяется СМГС

2.1	Болгария	Варна паромная	29101 3
2.2	Венгрия	Эперешке Захонь	
2.3	Иран	Сарахс	
2.4	Литва	Драугисте (переправа) Кяна Шяштокай	10830 8 12043 6 12380 2
2.5	Польша	Бранево Кузница Бялостоцка Скандава Семянувка Малашевиче Малашевиче В Малашевиче С Малашевиче D Малашевиче E Малашевиче P Дорохуск Верхрата Медыка Медыка В Медыка С Медыка D Хрубешув ЛХС	011254 02500 7 01006 6 02560 1 04060 0 04061 8 04050 1 04062 6 04063 4 04064 2 05110 2 08486 3 08450 9 08451 7 08452 5 08454 1 00612 6
2.6	Россия	Лужская Балтийск	076809 104500
2.7	Румыния	Кришешть Жижиа Дорнешть	61080 8 51750 8

	Дорнешть - юником транзит	75495 2	
	Галац Ларга	71164 8	
	Галац Ларга - Галац мондистар	75562 9	
	Галац Ларга - юником нефтяной терминал	76176 7	
	Халмеу	45531 1	
	Халмеу - ТВМ	76205 4	
2.8	Словакия ¹	Чиерна над Тисоу регламент	00950 6
		Матевце регламент ШРТ	00952 2
		Добра ТКД ²	13871 9
2.9	Украина	Батево	38250 7
		Дьяково	38481 8
		Дьяково (экспорт Румыния)	38490 9
		Ягодин	35130 4
		Ягодин (экспорт Германия)	35140 3
		Ягодин (экспорт Польша)	35150 2
		Мостиска II	37350 6
		Мостиска II (экспорт Германия)	37360 5
		Мостиска II (экспорт Польша)	37370 4
		Мостиска II (экспорт Чехия)	37380 3
		Чоп	38010 5
		Чоп (экспорт Словакия)	38030 3
		Чоп (экспорт Венгрия)	38020 4
		Чоп (экспорт Австрия)	38050 1
		Чоп (экспорт Чехия)	38060 0
		Чоп (экспорт Югославия)	38040 2
		Вадул-Сирет	36860 5

Словацкая Республика формально не являясь участником СМГС, применяет положения СМГС. Открыта для операций с крупнотоннажными контейнерами.

2. Изложить название пункта 15.1 Руководства по накладной ЦИМ/СМГС в редакции: «15.1. Применение таможенных предписаний и процедуры по таможенной безопасности».

3. Дополнить пункт 15.1 Руководства по накладной ЦИМ/СМГС первым абзацем в редакции:

«Перед въездом на территорию Европейского Союза (ЕС) следует обеспечить выполнение действующих в нем таможенных предписаний и положений о таможенной безопасности.».

Az SZMGSZ 22. számú Mellékletének módosításai és kiegészítései

1.A CIM/SZMGSZ Fuvarlevél Kézikönyv 3. számú függelékét (Az újrafeladási helyek felsorolását) a következő szöveggel kell helyettesíteni:

Az újrafeladási helyek felsorolása

Megjegyzés:

- Újrafeladás időpontjának azt az időpontot kell tekinteni, amikor a következő fuvarozó az újrafeladás helyén az árut és a CIM/SZMGSZ fuvarlevelet átveszi.
- Ezzel az áruátvétellel az első fuvarozási szerződés alapján a fuvarozás befejezettnek tekintendő.

1. Küldemények azokból az államokból, amelyekben a CIM Egységes Szabályokat alkalmazzák.

Ország	Az újrafeladás helye	
	Megnevezése	Kódja

1.1.	Bulgária	Varna Paromnaja	29101 3
1.2.	Magyarország	Eperjeske Záhony	
1.3.	Irán	Sarachs	
1.4.	Litvánia	Draugyste (kompátkelő)	10830 8
		Kiana	12043 6
		Siestokai	12380 2
1.5.	Lengyelország	Braniewo	01125 4
		Kuznica Bialostocka	02500 7
		Skandawa	01006 6
		Siemianówka	02560 1
		Malaszewicze	04060 0
		Malaszewicze B	04061 8
		Malaszewicze C	04050 1
		Malaszewicze D	04062 6
		Malaszewicze E	04063 4
		Malaszewicze P	04064 2
		Dorohusk	05110 2
		Werhrata	08486 3
		Medyka	08450 9
		Medyka B	08451 7
		Medyka C	08452 5
		Medyka D	08454 1
		Hrubieszów LHS	00612 6
1.6.	Oroszország	Luzhskaja	07680 9
		Baltijsk	10450 0

Ország	Az újrafeladás helye		
	Megnevezése	Kódja	
1.7.	Románia	Cristești Jijia	61080 8
		Hadikfalva (Dornesti)	51750 8
		Hadikfalva (Dornesti) – Unicom transit	75495 2
		Galați Largă	71164 8
		Galați Largă – Galati Mondistar	75562 9
		Galați Largă – Unicom Olajterminál	76176 7
		Halmi (Halmeu)	45531 1
		Halmi (Halmeu) TVM	76205 4
1.8.	Szlovákia ¹	Tiszacsernyő (Cierna nad Tissou) reglament	00950 6
		Matevce reglament ŠRT	00952 2
		Dobra TKD ²	13871 9
1.9.	Ukrajna	Batevo	38250 7
		Djakovo	38481 8

Djakovo (export Románia)	38490 9
Jagodin	35130 4
Jagodin (export Németország)	35140 3
Jagodin (export Lengyelország)	35150 2
Mostiska II.	37350 6
Mostiska II. (export Németország)	37360 5
Mostiska II. (export Lengyelország)	37370 4
Mostiska II. (export Csehország)	37380 3
Csap (Chop)	38010 5
Csap (Chop) (export Szlovákia)	38030 3
Csap (Chop) (export Magyarország)	38020 4
Csap (Chop) (export Ausztria)	38050 1
Csap (Chop) (export Csehország)	38060 0
Csap (Chop) (export Jugoszlávia)	38040 2
Vadul-Siret	36860 5

¹⁾ A Szlovák Köztársaság formálisan nem részese az SZMG SZ Megállapodásnak, azonban alkalmazza annak rendelkezéseit.

²⁾ Nagykonténerek kezelésére megnyitva.

2. Küldemények azokból az államokból, amelyekben az SZMG SZ-t alkalmazzák.

Ország	Az újrafeladás helye	
	Megnevezése	Kódja
2.1. Bulgária	Varna Paromnaja	29101 3
2.2. Magyarország	Eperjeske	
	Záhony	
2.3. Irán	Sarachs	
2.4. Litvánia	Draugyste (kompátkelő)	10830 8
	Kiana	12043 6
	Siestokai	12380 2
2.5. Lengyelország	Braniewo	01125 4
	Kuznica Białostocka	02500 7
	Skandawa	01006 6
	Siemianówka	02560 1
	Malaszewicze	04060 0
	Malaszewicze B	04061 8
	Malaszewicze C	04050 1
	Malaszewicze D	04062 6
	Malaszewicze E	04063 4
	Malaszewicze P	04064 2
	Dorohusk	05110 2
	Werhrata	08486 3
	Medyka	08450 9

	Medyka B	08451 7
	Medyka C	08452 5
	Medyka D	08454 1
	Hrubieszów LHS	00612 6
2.6. Oroszország	Luzhskaja	076809
	Baltijsk	104500
2.7. Románia	Cristești Jijia	61080 8
	Hadikfalva (Dornesti)	51750 8
	Hadikfalva (Dornesti) – Unicom transit	75495 2
	Galați Largă	71164 8
	Galați Largă – Galati Mondistar	75562 9
	Galați Largă – Unicom Olajterminál	76176 7
	Halmi (Halmeu)	45531 1
	Halmi (Halmeu) TVM	76205 4
2.8. Szlovákia ¹	Tiszacsernyő (Cierna nad Tissou) reglament	00950 6
	Matevce reglament ŠRT	00952 2
	Dobra TKD ²	13871 9

Ország	Az újrafeladás helye	
	Megnevezése	Kódja
2.9. Ukrajna	Batevo	38250 7
	Djakovo	38481 8
	Djakovo (export Románia)	38490 9
	Jagodin	35130 4
	Jagodin (export Németország)	35140 3
	Jagodin (export Lengyelország)	35150 2
	Mostiska II.	37350 6
	Mostiska II. (export Németország)	37360 5
	Mostiska II. (export Lengyelország)	37370 4
	Mostiska II. (export Csehország)	37380 3
	Csap (Chop)	38010 5
	Csap (Chop) (export Szlovákia)	38030 3
	Csap (Chop) (export Magyarország)	38020 4
	Csap (Chop) (export Ausztria)	38050 1
	Csap (Chop) (export Csehország)	38060 0
	Csap (Chop) (export Jugoszlávia)	38040 2
	Vadul-Siret	36860 5

¹⁾ A Szlovák Köztársaság formálisan nem részese az SZMGSZ Megállapodásnak, azonban alkalmazza annak rendelkezéseit.

²⁾ Nagykonténerek kezelésére megnyitva.

2. A CIM/SZMGSZ Fuvarlevél Kézikönyv 15.1. pontjának megnevezését a következő

szöveggel kell helyettesíteni:

«15.1. A vámelőírások alkalmazása és a vámbiztonsági eljárások».

3. A CIM/SZMGSZ Fuvarlevél Kézikönyv 15.1. pontját ki kell egészíteni a következő szövegű első bekezdéssel:

«Az Európai Unió (EU) területére való beléptetést megelőzően biztosítani kell az abban érvényes vámelőírások és vámbiztonsági rendelkezések teljesítését.».

ÁLTALÁNOS INDOKOLÁS

A törvényjavaslat célja az SzMGSz 2012. évi módosításának kihirdetése. Hazánk a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodásnak (SzMGSz) 2002. január 1-jétől részese.

A nemzetközi szerződésekkel kapcsolatos eljárásokról szóló 2005. évi L. törvény rendelkezése szerint az SzMGSz-t és annak éves módosítását és kiegészítését is törvényben kell kihirdetni. Ennek megfelelően az SzMGSz és Mellékletei módosításokkal és kiegészítésekkel egységes szerkezetű szövegét a 2011. évi XXXVII. törvény, míg a 2011. évi módosításokat és kiegészítéseket a 2012. évi CXXXI. törvény hirdette ki. Az egységes szerkezetben történő kihirdetéssel egyidejűleg hatályon kívül helyezésre kerültek a korábbi, az SzMGSz-t kihirdető, valamint az azt módosító, illetve kiegészítő kormányrendeletek.

Az SzMGSz és Mellékletei évente kerülnek módosításra. A 2012. évi módosítások az SzMGSz 8., 9., 13., és 15. cikkeit, valamint 4., 12.5, 12.6., 14., 19. és 22. mellékleteit érintik. A módosítások során az SzMGSz normaszövegében, valamint mellékleteiben is szövegcsere módosításokról születnek határozatok és nem egységes szerkezetű szöveg elfogadása történik.

RÉSZLETES INDOKOLÁS

1. §

A Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SzMGSz) 2012. évi módosítása nemzetközi jogilag 2012. július 1-én hatályba lépett szövegének kihirdetéséről rendelkezik a paragrafus.

2. §

Az SzMGSz 8., 9., 13. és 15. cikkei, illetve 4., 12.5, 12.6., 14., 19. és 22. mellékletei 2012. évi módosításának hiteles orosz nyelvű szövegét és hivatalos magyar nyelvű fordítását tartalmazzák a törvény mellékletei.

3. §

A paragrafus első bekezdése a törvény hatálybalépéséről rendelkezik, a második bekezdés pedig a törvény végrehajtásáért felelős minisztert nevezi meg.