

**Распоряжение ОАО "РЖД" от 31.12.2019 N 3116/р
"Об утверждении Единого типового технологического процесса коммерческого осмотра вагонов и поездов на железнодорожных станциях"**

Начало действия документа - 01.03.2020.

Технологический процесс, утвержденный данным документом, введен в действие с 1 марта 2020 года.

ОАО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 31 декабря 2019 г. N 3116/р

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ

**ЕДИНОГО ТИПОВОГО ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА КОММЕРЧЕСКОГО
ОСМОТРА ВАГОНОВ И ПОЕЗДОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ**

В целях обеспечения безопасности движения, сохранности перевозимых грузов и совершенствования технологии проведения коммерческого осмотра:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 марта 2020 г. прилагаемый Единый типовой технологический процесс коммерческого осмотра вагонов и поездов на железнодорожных станциях (далее - Технологический процесс).

2. Признать утратившими силу с 1 марта 2020 г.:

Типовой технологический процесс работы коммерческого поста безопасности, утвержденный ОАО "РЖД" 16 октября 2007 г.;

Распоряжение ОАО "РЖД" от 1 июня 2005 г. N 834р "Об утверждении Классификации коммерческих неисправностей грузовых вагонов".

3. Руководителям причастных подразделений ОАО "РЖД" обеспечить исполнение настоящего Технологического процесса с 1 марта 2020 г.

4. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на заместителя генерального директора ОАО "РЖД" - начальника Центра фирменного транспортного обслуживания Шило А.Н., заместителя генерального директора ОАО "РЖД" - начальника Центральной дирекции управления движением Иванова П.А. по кругу ведения.

Первый заместитель генерального директора ОАО "РЖД" А.А.КРАСНОЩЕК

Утвержден распоряжением ОАО "РЖД"
от 31 декабря 2019 г. N 3116/р

**ЕДИНЫЙ ТИПОВОЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ПРОЦЕСС
КОММЕРЧЕСКОГО ОСМОТРА ВАГОНОВ И ПОЕЗДОВ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ**

Введение

Единый типовой технологический процесс коммерческого осмотра вагонов и поездов на железнодорожных станциях (далее - Типовой технологический процесс) состоит из двух частей:

- **Часть 1** "Требования к проведению коммерческого осмотра вагонов и поездов на железнодорожных станциях" (далее - Часть 1 Типового технологического процесса);

- **Часть 2** "Требования к разработке технологических процессов коммерческого осмотра коммерческого осмотра вагонов и поездов на железнодорожных станциях" (далее - Часть 2 Типового технологического процесса).

Перечень нормативно-распорядительных документов, на основании которых разработан Типовой технологический процесс, приведен в Приложении 1 к Типовому технологическому процессу.

Перечень использованных сокращений приведен в Приложении 2 к Типовому технологическому процессу.

Часть 1. Требования к проведению коммерческого осмотра вагонов и поездов на железнодорожных станциях

1. Общие положения

1.1. Коммерческий осмотр - это комплекс мероприятий, направленных на выявление несоответствий условий размещения и крепления грузов требованиям технических условий, правил перевозки и сохранности груза, в том числе с использованием программно-технических средств проведения коммерческого осмотра (далее - ТСКО).

1.2. Требования к проведению коммерческого осмотра вагонов и грузовых поездов (далее - поездов) на железнодорожных станциях (далее - Требования) устанавливаются типовые требования к проведению коммерческого осмотра вагонов и поездов на железнодорожных станциях (далее - станциях), в том числе:

- к последовательности и составу операций в ходе проведения коммерческого осмотра;
- к оформлению результатов коммерческого осмотра;
- к устранению коммерческих неисправностей;
- к оформлению документов, удостоверяющих факт устранения коммерческих неисправностей;
- к проведению служебного расследования случаев нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;
- к организации работы станций для проведения коммерческого осмотра;
- к **перечню** неснижаемого запаса материалов и приспособлений для устранения коммерческих неисправностей вагонов и контейнеров на ПКО, ПКБ, ПКД;
- к **перечню** необходимого оснащения ПКО (ПКБ, ПКД) оборудованием, материалами, приспособлениями для устранения коммерческих неисправностей, наглядными пособиями и служебными инструкциями;
- к **классификации** коммерческих неисправностей грузовых вагонов.

1.3. Коммерческий осмотр проводится в целях обеспечения сохранности и безопасности грузовых перевозок.

1.4. Коммерческий осмотр проводится перед отправлением состава поезда на станциях погрузки, по прибытии на станциях выгрузки, а также в пути следования на пунктах коммерческого осмотра вагонов в поездах (далее - ПКО), постах коммерческой безопасности (далее - ПКБ) или постах коммерческой диагностики (далее - ПКД), на станциях формирования и расформирования поездов, не являющихся ПКО, ПКБ, ПКД, а также перед отправлением со станция временного отставления поезда от движения.

1.5. Выбор станций для организации работы ПКО (ПКБ, ПКД) осуществляется в соответствии с Методикой размещения ПКО, ПКБ, ПКД.

1.6. Настоящие Требования распространяются на подразделения железных дорог, других филиалов и структурных подразделений ОАО "РЖД", проводящих коммерческий осмотр вагонов и поездов.

1.7. Требования предусматривают оформление необходимых технологических операций и первичных документов с использованием Единой автоматизированной системы актово-претензионной работы хозяйства коммерческой работы в сфере грузовых перевозок (ЕАСАПР М) во взаимодействии со смежными автоматизированными системами и ТСКО.

1.8. К ТСКО относятся:

- Автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКО ПВ);
- Автоматизированная система коммерческого осмотра "Смотровая вышка" (АСКО СВ);
- Тепловизионный комплекс дистанционного контроля загрузки вагонов (Тепловизионный комплекс);
- Электронные вагонные весы;
- Интегрированный пост автоматизированного приема и диагностики подвижного состава на сортировочных станциях (ППСС);
- Иные программно-технические средства, используемые при проведении коммерческого осмотра.

2. Общие требования к коммерческому осмотру

2.1. Проверяемые условия в ходе коммерческого осмотра

2.1.1. В ходе проведения коммерческого осмотра проверяется:

- соблюдение условий погрузки, в том числе:
- состояние и правильность размещения и крепления грузов на открытом подвижном составе;
- соблюдение габарита погрузки;
- наличие необходимых знаков, надписей и маркировок на вагоне, контейнере;
- соответствие фактической массы груза данным, указанным в перевозочном документе;
- и другие, касающиеся соблюдения условий погрузки;
- состояние груза, в том числе:
- наличие выемок грузов;
- видимые следы порчи, повреждения, недостатки груза;
- и другие, касающиеся состояния груза;
- исправность и состояние вагонов, контейнеров в коммерческом отношении, в том числе:
- исправность верхних разгрузочных люков;
- исправность загрузочных люков специализированных вагонов;
- исправность дверей;
- исправность кузовов вагонов (наличие повреждений, прорубов);
- исправность фитингов контейнеров;
- состояние упорных головок фитинговых платформ (приведение в рабочее положение);
- полное закрытие бортов, люков, дверей и наличие необходимых зазоров;
- наличие остатков ранее перевозимых грузов, не снятых реквизитов крепления и мусора;
- и другие, касающиеся состояния вагонов, контейнеров в коммерческом отношении;
- наличие и состояние запорно-пломбировочных устройств (ЗПУ), пломб и закруток.

2.1.2. В зависимости от местных условий, рода подвижного состава, перевозимого груза и установленных ТСКО проверки, указанные в [пункте 2.1.1](#) осуществляются:

- автоматизировано путем интеллектуальной обработки результатов контроля ТСКО и ЕАСАПР М;

- визуально работниками, проводящими коммерческий осмотр с использованием ТСКО (далее - операторами коммерческого осмотра);

- визуально работниками, проводящими коммерческий осмотр, путем осмотра в парке;

- визуально работниками, проводящими коммерческий осмотр, "сходу" в процессе движения поезда.

2.1.3. Проверки, осуществляемые путем интеллектуальной обработки результатов контроля программным обеспечением ТСКО и ЕАСАПР М, производятся в соответствии с отдельными инструктивными указаниями по работе с соответствующими программно-техническими средствами или с ЕАСАПР М.

К интеллектуальной обработке результатов контроля относятся: определение перегруза сверх грузоподъемности вагона с учетом погрешности и условий проведения взвешиваний, проверка наличия на вагоне необходимых знаков опасности; выявление смещения груза, расстройство крепления груза; выявление несоответствия массы груза и тары вагона значениям, указанным в перевозочном документе; контроль выхода груза за пределы габарита погрузки и другие.

Виды интеллектуальной обработки результатов контроля для конкретной станции определяются исходя из местных условий и наличия ТСКО.

2.1.4. При коммерческом осмотре вагонов и контейнеров при помощи ТСКО в пределах визуальной видимости осуществляется проверка в соответствии с требованиями таблицы 2.1.4.1.

Таблица 2.1.4.1.

Род подвижного состава, перевозимый груз	Проверяемые условия при проведении визуального коммерческого осмотра с помощью ТСКО
Открытый подвижной состав	<ul style="list-style-type: none"> - соответствие габарита погрузки; - отсутствие смещения груза; - соответствие видимой части погрузки груза требованиям Технических условий; - исправность реквизитов крепления; - отсутствие свободного пространства с нарушенными реквизитами крепления и другими признаками отсутствия грузовых мест; - исправность тары, упаковки, самих грузовых мест; - исправность укывных щитов, сеток, обвязок и т.п.; - равномерность размещения грузов; - закрытие люков, бортов и дверей вагонов;

	<ul style="list-style-type: none"> - закрытие дверей и запорных устройств дверей контейнеров; - отсутствие остатков груза и не снятых реквизитов крепления; - наличие и соответствие аварийной карточки, маркировки и знаков опасности; - наличие соответствующих или посторонних надписей.
Крытый подвижной состав	<ul style="list-style-type: none"> - исправность кузова и крыши вагона; - закрытие крышек верхних потолочных, загрузочных и боковых люков вагона; - отсутствие просыпания, течи груза из вагона; - закрытие дверей вагонов; - наличие и соответствие аварийной карточки, маркировки и знаков опасности; - наличие и исправность закруток, ЗПУ, если в перевозочных документах имеется отметка об их наложении; - соответствие количества закруток, ЗПУ сведениям, указанным в перевозочных документах.
Фитинговые платформы	<ul style="list-style-type: none"> - целостность контейнеров; - смещение контейнеров; - исправность (целостность) крыш контейнеров; - отсутствие прорубов (за исключением пола контейнера); - наличие ЗПУ на дверях контейнеров; - отсутствие посторонних предметов; - отсутствие просыпания, течи груза из контейнера; - наличие и соответствие аварийной карточки, маркировки и знаков опасности.
Вагоны с опасными грузами, цистерны из-под выгрузки опасных грузов, порожние неочищенные вагоны в случаях, предусмотренных Правилами перевозок опасных грузов и Правилами перевозок грузов наливом	<ul style="list-style-type: none"> - наличие и соответствие аварийной карточки, маркировки и знаков опасности; - наличие ЗПУ; - состояние котла; - наличие остатков груза на котле.

При наличии в составе ТСКО электронных вагонных весов дополнительно осуществляется проверка в соответствии с требованиями [пункта 2.1.5 Части 1](#) Типового технологического процесса.

2.1.5. При коммерческом осмотре вагонов и контейнеров при помощи отдельно стоящих электронных вагонных весов проверяется:

- соответствие массы груза перевозочному документу с учетом допустимых отклонений;
- отсутствие превышения грузоподъемности вагона;
- не превышения нормы разницы загрузки тележек (при наличии технической возможности);
- не превышение массы тары порожнего вагона более 5 тонн.

Проверка осуществляется путем автоматической обработки результатов взвешивания системой ЕАСАПР М по факту прохождения вагонов через взвешивающие электронные вагонные весы.

2.1.6. При коммерческом осмотре вагонов и контейнеров при помощи тепловизионного комплекса дополнительно визуально по изображению на экране монитора оператором коммерческого осмотра осуществляется проверка в соответствии с требованиями таблицы 2.1.6.1.

Таблица 2.1.6.1.

Род подвижного состава, перевозимый груз	Проверяемые условия при проведении визуального коммерческого осмотра с помощью ТСКО, таких как тепловизионный комплекс
Цистерны, контейнеры-цистерны	- уровень налива и расчетная масса груза.
Крытые вагоны с насыпными грузами (в том числе специализированные хоппер-дозаторы и т.п.)	- равномерность и полнота загрузки.

2.1.7. Визуальный коммерческий осмотр в парке "сходу" производится в установленных Технологическим процессом местах, оборудованных с учетом требований охраны труда, в соответствии с требованиями таблицы 2.1.7.1.

Таблица 2.1.7.1

Род подвижного состава, перевозимый груз	Проверяемые условия при проведении визуального коммерческого осмотра "сходу"
Цементовозы; минераловозы; зерновозы; цистерны; саморазгружающиеся вагоны; думпкары; полувагоны, погруженные в пределах высоты кузова вагона	- состояние нижних разгрузочных люков, нижних сливных приборов; - состояние кузова вагона; - наличие ЗПУ.
Фитинговые платформы	- состояние контейнера; - наличие ЗПУ.
Крытые вагоны (рефрижераторные, ЦМГВ)	- состояние вагона; - наличие ЗПУ.

2.1.8. В ходе проведения коммерческого осмотра в парках станции визуально осуществляется проверка в соответствии с требованиями таблицы 2.1.8.1.

Таблица 2.1.8.1

Род подвижного состава, перевозимый груз	Проверяемые условия при проведении визуального коммерческого осмотра в парке
Груженые вагоны открытого типа	- соответствие видимой части погрузки груза требованиям ТУ, МТУ, НТУ и схем; - соответствие количества нитей в растяжках, обвязках, увязках и стяжках, количество брусков, подкладок, распорных рам в видимой части погрузки груза требованиям ТУ, МТУ, НТУ и схем; - исправность и наличие брусков, подкладок, распорных рам; - состояние и исправность реквизитов крепления; - отсутствие расстройств крепления и размещения груза; - соблюдение допустимых габаритов погрузки грузов; - отсутствие перекоса кузова; - отсутствие видимых следов повреждения или утраты груза; - состояние тары (упаковки) и др.
Груженые вагоны крытого типа	- наличие и исправность ЗПУ; - соответствие количества и номеров ЗПУ сведениям, указанным в перевозочных документах; - исправность запорных устройств дверей (дверных ушков и накладок); - закрытие загрузочных люков; - закрытие боковых люков, за исключением случаев, когда открытие предусмотрено правилами перевозок грузов; - отсутствие перекоса кузова; - исправность кузова и пола (наличие проломов, заделок и т.п.).
Цистерны	- отсутствие течи груза; - закрытие крышки нижнего сливного прибора; - при возможности осмотра закрытие верхнего загрузочного люка, предохранительного кожуха; - состояние котла цистерны; - наличие остатков груза на котле.
Дополнительно проверяется:	
Груженые и порожние полувагоны	- закрытие люков, дверей, фиксирование люков закидками, в предусмотренных нормативными документами случаях проволочными закрутками; - у груженых глухонных полувагонов также проверяется наличие типовых заглушек или наличие заглушек в виде металлических пластин в технологических люках для удаления воды и остатков груза.
Груженые платформы	- закрытие бортов платформ на клиновые запоры, за исключением случаев, когда нормативными документами предусмотрена перевозка грузов с открытыми бортами. В этом случае проверяется крепление продольных бортов кольцами за металлические крючки, имеющиеся на продольных балках рамы платформы. В случае отсутствия колец крепление бортов увязкой из 4 мм проволоки в две нити, пропущенной под боковыми и хребтовыми балками.
Вагоны с опасными грузами, цистерны из-под выгрузки опасных грузов, порожние	- наличие и соответствие аварийной карточки, маркировки и знаков опасности.

неочищенные вагоны в случаях, предусмотренных Правилами перевозок опасных грузов и Правилами перевозок грузов наливом	
Сцепы вагонов	- дополнительно проверяется наличие надписи на боковых бортах вагонов "Сцеп не разъединять" и закрепление расцепных рычагов к кронштейнам проволокой
Рельсы длиной 25 м, погруженные на сцепы универсальных платформ в соответствии с требованиями раздела 3 главы 10 ТУ ЦМ-943, а также грузы в соответствии с разделом 3 главы 3 Приложения N 3 к СМГС, МТУ	- соответствие применяемых и указанных в перевозочном документе средств крепления груза; - соблюдение требований ТУ ЦМ-943, МТУ, СМГС; - наличие отметки в перевозочных документах и надписи на вагонах сцепа: "С горки не спускать"; - закрепление расцепных рычагов к кронштейнам проволокой и наличие на боковых бортах вагонов надписи "Сцеп не разъединять"; - соответствие смещения груза (грузовых единиц) в продольном и поперечном направлениях (при его наличии) требованиями ТУ ЦМ-943, МТУ, СМГС; - количество, правильность наложения и состояние растяжек, обвязок, увязок, стяжек, количества нитей проволоки в них; - соответствие требованиям ТУ ЦМ-943 состояния, и размеров деревянных средств крепления (упорных, распорных, направляющих брусков, подкладок, прокладок).
Негабаритные и тяжеловесные грузы	- отсутствие сдвига груза (по взаимному расположению контрольных полос на грузе и подвижном составе); - размещение груза и состояние его крепления; - соответствие реквизитов крепления данным акта проверки размещения и крепления негабаритного (тяжеловесного) груза; - нанесение центра тяжести груза; - наличие соответствующих надписей на грузе о негабаритности; - способ и состояние закрепления инвентарного многооборотного крепления, в соответствии с приложенным к перевозочным документам описанием и чертежам (схеме) (при осмотре порожних транспортеров); - наличие надписи на боковых бортах вагонов "Сцеп не разъединять" и закрепление расцепных рычагов к кронштейнам проволокой.
Груженные транспортеры сцепного и колодцевидного типов с грузоподъемностью: 120 т типа 3960 - 3961, 240 т типа 3974, 340 т типа 3976 - 397, 480 т типа 3978 - 3979; отдельные секции транспортеров с грузоподъемностью: 340 т типа 3976 - 3977, 480 т типа 3978 - 3979; транспортеры колодцевидного типа с грузоподъемностью: 61 т типа 3941, 120 т типов 3946, 3947, 3948	Дополнительно проверяется: - наличие акта общей формы о фактическом наличии и техническом состоянии инвентарного оборудования, подписанного работниками станции отправления, вагонного хозяйства и грузоотправителем, - соответствие данных акта фактическому наличию, и количеству имеющихся деталей инвентарного оборудования транспортера и их техническое состояние.
Порожние транспортеры	- наличие акта о приемке порожнего транспортера к перевозке; - наличие отметки о порядке размещения и крепления съёмного или несъёмного оборудования (при его наличии); - соответствие требуемого размещения и крепления съёмного или несъёмного оборудования (при его наличии) фактическому.
Грузы с вращающимися (поворотными) или самовдвигаемыми частями и навесным оборудованием	- надежность и правильность закрепления вращающихся (поворотных) или самодвигаемых частей и навесного оборудования для обеспечения безопасности движения; - наличие штатного и дополнительного крепления от разворота поворотной части груза, их соответствие сведениям в перевозочных документах.
Воинские грузы	- закрепление (тентов) маскировки вооружения и военной техники и их нахождение в пределах габарита погрузки; - закрепление инвентарными тросовыми или цепными растяжками (увязками) орудийных стволов башен танков, самоходных артиллерийских орудий, направляющих пусковых установок и подвижных частей другой техники, в случае отсутствия тросовых или цепных растяжек закрепление проволочными растяжками (увязками) из проволоки диаметром 6 мм в 2, 4 и 6 нитей в зависимости от массы техники до 20 т, от 20 до 40 т и свыше 40 т.

2.1.9. При коммерческом осмотре визуальном в парках станций специализированных вагонов дополнительно осуществляется проверка в соответствии с требованиями таблицы 2.1.9.2.

Таблица 2.1.9.2.

Род подвижного состава, перевозимый груз	Проверяемые условия
Крытые вагоны с поднимающимся кузовом для апатитового концентрата, апатита, для технического углерода, вагоны-хопперы для перевозки: цемента, зерна, минеральных удобрений, кальцинированной соды, сырья, для глинозема, алюминия и других сыпучих грузов	<ul style="list-style-type: none"> - исправность кузова; - закрытие загрузочно-выгрузочных люков, исключающих просыпание груза, - наличие и исправность запорно-пломбировочных устройств; - соответствие номера ЗПУ данным, указанным в перевозочном документе.
Полувагоны со съемной крышей	<ul style="list-style-type: none"> - положение съемной крыши; - закрытие люков.
Полувагоны и платформы для перевозки рулонной стали	<ul style="list-style-type: none"> - наличие и крепление передвижных балок.
Вагоны для перевозки холоднокатаной стали	<ul style="list-style-type: none"> - закрытие и положение защитных кожухов.
Саморазгружающиеся вагоны, думпкары	<ul style="list-style-type: none"> - положение кузова; - отсутствие зазора между торцевой стенкой и бортом.
Полувагоны для сыпучих стройматериалов, вагоны-хопперы, хоппер-дозаторы, вагоны для окатышей, для металлодобавок, для сыпучих грузов	<ul style="list-style-type: none"> - закрытие разгрузочных люков; исключающих просыпание груза.
Платформы для перевозки крупнотоннажных контейнеров	<ul style="list-style-type: none"> - через боковые отверстия фитингов контейнеров наличие и целостность крепления фитинговых плит, мест их крепления, положение упорных головок в рабочем состоянии, плотность прилегания фитингов контейнеров к "подошве" упора, отсутствие зазоров между основанием упорной головки и фитингом; - на контейнерах при их положении в развернутом состоянии дверями наружу - исправность ЗПУ, заведение штырей в гнезда запорных устройств.
Полувагоны для перевозки среднетоннажных контейнеров	<ul style="list-style-type: none"> - исправность ЗПУ при их просмотре; - исправность и закрытие дверей контейнеров (визуально видимой их части).
Платформы для перевозки лесоматериалов, пиломатериалов, труб большого диаметра, толстолистового проката (штрипсов), листового проката	<ul style="list-style-type: none"> - целостность съемного оборудования; - крепление инвентарных приспособлений.
Платформы для широкоформатного листового проката	<ul style="list-style-type: none"> - положение плоскости верхней рамы относительно горизонта.
Вагоны для перевозки автомобилей	<ul style="list-style-type: none"> - положение автомобилей; - исправность инвентарных крепежных устройств, устанавливаемых под каждое колесо погруженного автомобиля и приведение их в рабочее положение (осматривается через отверстия кузова вагона); - закрытие люков, торцевых дверей; - исправность запорных механизмов; - соответствие номера ЗПУ данным, указанным в перевозочном документе.
Вагоны бункерного типа (специализированные для	<ul style="list-style-type: none"> - закрытие загрузочных люков, положение бункеров.

перевозки нефтебитума, гранулированных полимеров, муки, цемента и др.)	
Изометрические вагоны (служат для перевозки скоропортящихся грузов, требующих соблюдения определенного температурного режима)	<ul style="list-style-type: none"> - плотность закрытия дверей; - наличие и исправность запорно-пломбировочных устройств, запорных механизмов; - соответствие номера ЗПУ данным, указанным в перевозочном документе.

2.1.10. В случае, если на вагоне, контейнере установлено Электронное запорно-пломбировочное устройство (далее - ЭЗПУ) проверка исправности и состояния ЭЗПУ осуществляется автоматизировано в системе ЕАСАПР М путем взаимодействия с программным обеспечением производителя ЭЗПУ или с программным обеспечением оператора национального пломбирования.

2.2. Информационное обеспечение коммерческого осмотра

2.2.1. Информационное обеспечение коммерческого осмотра осуществляется системой ЕАСАПР М во взаимодействии со смежными автоматизированными системами ОАО "РЖД", а также программным обеспечением ТСКО.

2.2.2. Система ЕАСАПР М формирует Листок коммерческого осмотра, содержащий перечень вагонов, подлежащих коммерческому осмотру, и основных параметров грузовой перевозки для каждого вагона.

2.2.3. Листок коммерческого осмотра содержит сведения о каждом вагоне и состоит из трех разделов:

Первый раздел содержит сведения перевозочного документа, технических условий и сопутствующих документов:

- наименование груза, отправителя, получателя, станции отправления, станции назначения в соответствии с перевозочным документом;
- тип вагона;
- отметка о наличии и проверке закрепления многооборотного инвентарного крепления на вагоне или транспортёре;
- номера ЗПУ по сведениям перевозочного документа и попутных актов общей формы (при их навешивании в пути следования);
- масса груза в соответствии с перевозочным документом;
- технические условия размещения и крепления, в том числе схемы погрузки, описание реквизитов крепления, карту рисков (ТУ, МТУ, НТУ, негабаритные, тяжеловесные грузы); карта рисков рассчитывается системой ЕАСАПР М на основе имеющихся статистических данных о причинах и факторах обнаруженных коммерческих неисправностей;
- для негабаритных и тяжеловесных грузов сведения о степени негабаритности и о составленном Акте проверки размещения и крепления негабаритного (тяжеловесного) груза, нормы прикрытия;
- для опасных грузов - отметка о перевозке опасного груза, номер аварийной карточки, номер ООН, технические условия перевозки данного опасного груза, карта рисков (карта рисков рассчитывается системой ЕАСАПР М на основе имеющихся статистических данных о причинах и факторах обнаруженных коммерческих неисправностей), нормы прикрытия;
- отметка о следовании в сопровождении работников охраны;
- отметка о следовании под таможенным контролем;
- другие необходимые сведения перевозочного документа;
- фактическое наличие и техническое состояние инвентарного оборудования на основании данных акта общей формы, составленного при приеме груза к перевозке (при наличии);
- необходимость проведения комиссионного коммерческого осмотра (определяется автоматически в зависимости от условий погрузки груза);
- фото при приеме груза к перевозке по НТУ, МТУ (при наличии).

Второй раздел содержит сведения о предыдущих коммерческих осмотрах, попутных актах и сопутствующих документах и необходимости проведения визуального коммерческого осмотра в парке на ПКО (ПКБ):

- фото и результаты предыдущих коммерческих осмотров (при их наличии);

- 3D модели вагона и груза, сформированные при предыдущих коммерческих осмотрах в пути следования (при их наличии);
- сведения о попутных актах, в том числе актах общей формы, коммерческих актах, технических актах (при их наличии);
- сведения об устранении коммерческих неисправностей;
- сведения о взвешивании по результатам предыдущих коммерческих осмотров;
- фактически пройденное расстояние от предыдущего коммерческого осмотра, гарантийное расстояние, необходимость проведения визуального коммерческого осмотра на ПКО или ПКБ в соответствии с Методикой размещения ПКО, ПКБ, ПКД.

Третий раздел содержит сведения о результатах измерений, визуального контроля с помощью ТСКО, интеллектуальной обработки ТСКО и ЕАСАПР М на станции коммерческого осмотра:

- результаты измерений и интеллектуальной обработки ТСКО;
- результаты визуального контроля работником ПКО (ПКБ, ПКД) с помощью ТСКО (с приложением фотоматериалов);
- результаты интеллектуальной обработки системой ЕАСАПР М;
- состояние ЭЗПУ (при их наличии).

2.2.4. Основные параметры грузовой перевозки вагона определяются на основании сведений перевозочных документов и вагонных листов; на основании типовых технических условий, утвержденных схем и чертежей погрузки, условий перевозки опасных грузов; для станций в пути следования дополнительно - на основании сведений о попутных актах и результатах коммерческого осмотра.

На основании указанных выше данных формируются первые два раздела Листка коммерческого осмотра.

Сформированные первые два раздела Листка коммерческого осмотра могут быть выведены на печать. При наличии у работника, проводящего коммерческий осмотр, мобильного устройства для проведения коммерческого осмотра, первые два раздела Листка коммерческого осмотра могут быть загружены в соответствующее Мобильное приложение.

2.2.5. Результаты измерений и интеллектуальной обработки ТСКО, результаты визуального контроля работником, проводящим коммерческий осмотр с помощью ТСКО (с приложением фотоматериалов), а также результаты интеллектуальной обработки полученных данных системой ЕАСАПР М включаются в третий раздел Листка коммерческого осмотра.

2.2.6. Об автоматически выявленных коммерческих неисправностях на станции коммерческого осмотра система ЕАСАПР М информирует работника, проводящего коммерческий осмотр и выдает звуковой предупреждающий сигнал в целях привлечения внимания.

2.2.7. Полный Листок коммерческого осмотра с результатами интеллектуальной обработки ТСКО и ЕАСАПР М также может быть выведен на печать или загружен в Мобильное приложение.

2.2.8. Для реализации возможности предоставления данных о составленном Акте проверки размещения и крепления негабаритного (тяжеловесного) груза и внесения в него отметок в пути следования предполагается оформление Акта проверки размещения и крепления негабаритного (тяжеловесного) груза при приеме груза к перевозке в ЕАСАПР М. При наличии сертификата электронной подписи допускается подписывать Акт электронной подписью.

2.2.9. До реализации формирования Листка коммерческого осмотра в ЕАСАПР М работники, проводящие коммерческий осмотр на станциях погрузки, выгрузки и в пути следования при коммерческом осмотре поезда руководствуются сведениями перевозочных документов и попутных актов общей формы.

2.2.10. По результатам проведения коммерческого осмотра система ЕАСАПР М устанавливает гарантийные расстояния для каждого осмотренного вагона в соответствии с Методикой размещения ПКО, ПКБ, ПКД с отображением полученной информации в Протоколе коммерческого осмотра. При прохождении вагонов в составах транзитных поездов через ПКО, ПКБ или ПКД в пределах установленных гарантийных расстояний коммерческий осмотр не осуществляется.

2.2.11. Информация о наличии гарантийных расстояний в составе поездов формируется в ЕАСАПР М и становится доступной причастным работникам попутных станций, а также передается в смежные автоматизированные системы.

2.2.12. В случае временного отставления поезда от движения (расформирования) состава поезда в пути следования происходит разрыв гарантийного расстояния. В этом случае система ЕАСАПР М в

Протоколе коммерческого осмотра перед отправлением со станции временного отставления поезда от движения указывает гарантийный участок до первого ПКО, ПКБ по пути следования.

2.3. Общий порядок проведения коммерческого осмотра по прибытии на станцию

2.3.1. Система ЕАСАПР М предварительно информирует работника, проводящего коммерческий осмотр, о подходе поезда с указанием его номера и индекса.

При отсутствии сообщения в ЕАСАПР М о предварительном подходе поезда работник, проводящий коммерческий осмотр, осуществляет регистрацию подхода поезда по его индексу ручным способом.

2.3.2. Система ЕАСАПР М на основе данных о подходе поезда определяет номера вагонов в составе поезда и формирует первые два раздела Листка коммерческого осмотра в соответствии с требованиями [раздела 2.2 Части 1](#) Типового технологического процесса.

2.3.3. Перед прибытием поезда ДСП или другой уполномоченный работник станции информирует работников, проводящих визуальный осмотр с помощью ТСКО и визуальный осмотр в парке или "сходу" в процессе движения о подходе поезда с указанием его номера, индекса, парка и пути приема.

2.3.4. На основании полученной информации работник, проводящий коммерческий осмотр регистрирует в системе ЕАСАПР М парк и путь приема для поезда, предъявляемого к коммерческому осмотру, и запрашивает первые два раздела Листка коммерческого осмотра.

2.3.5. При наличии ТСКО на пути следования поезда ЕАСАПР М определяет и передает в ТСКО необходимые данные для проведения автоматизированного коммерческого осмотра:

- количество секций поездного локомотива;
- номера вагонов;
- модель и габариты вагонов;
- и другие.

Переданные данные система ЕАСАПР М предоставляет для просмотра оператору коммерческого осмотра.

2.3.6. При наличии в составе поезда вагонов с негабаритными и тяжеловесными грузами, а также порожних транспортеров с многооборотным инвентарным креплением и при наличии на станции пункта технического обслуживания (далее - ПТО), работники, проводящие коммерческий осмотр, информируют оператора ПТО, а также начальника станции о необходимости проведения комиссионного осмотра в соответствии с Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов.

2.3.7. Оператор коммерческого осмотра или другой работник, проводящий коммерческий осмотр, запрашивает в ЕАСАПР М сформированные первые два раздела Листка коммерческого осмотра и уведомляет других работников, участвующих в коммерческом осмотре, о прибытии поезда с использованием имеющихся средств связи.

2.3.8. При проходе поезда через зону контроля ТСКО оператор коммерческого осмотра осуществляет визуальный коммерческий осмотр в реальном времени на экране монитора.

При визуальном осмотре в процессе движения контролируются условия согласно [п. 2.1.3 - 2.1.5](#).

2.3.9. После прохождения поезда зоны контроля и окончания видеозаписи, оператор коммерческого осмотра осуществляет дополнительный визуальный просмотр вагонов, для которых автоматически или визуально выявлены коммерческие неисправности, а также вагонов, по которым во втором разделе Листка коммерческого осмотра указаны попутные акты общей формы или коммерческие акты. Осмотр осуществляется по данным архива в замедленном режиме, либо в режиме покадрового просмотра. Одновременно с этим для осматриваемого вагона в ЕАСАПР М должны быть открыты первые два раздела Листка коммерческого осмотра, а также сами попутные акты общей формы или коммерческие акты для детализированного осмотра.

В процессе визуального контроля с помощью ТСКО оператор коммерческого осмотра фиксирует в программном интерфейсе системы ТСКО выявленные коммерческие неисправности.

2.3.10. По окончании осмотра ТСКО автоматически передает в ЕАСАПР М результаты обработки состава, включая автоматически выявленные коммерческие неисправности, неисправности, выявленные в процессе визуального контроля оператором, данные от электронных вагонных весов и результаты интеллектуальной обработки данных полученных от подсистем контроля (лазерных сканеров, датчиков негабаритности и др.). Также ТСКО передает в ЕАСАПР М дату и время начала и

дату и время окончания визуального осмотра с помощью ТСКО.

2.3.11. Система ЕАСАПР М на основании результатов контроля вагонов и грузов от ТСКО, автоматически производит дополнительную интеллектуальную обработку полученных данных в сопоставлении с результатами предыдущих коммерческих осмотров и сведениями перевозочного документа, формирует третий раздел Листка коммерческого осмотра в соответствии с требованиями [раздела 2.2 Части 1](#) Типового технологического процесса.

Система ЕАСАПР М информирует работников, проводящих коммерческий осмотр, об автоматически выявленных нарушениях и выдает звуковой предупреждающий сигнал в целях привлечения внимания.

Оператор коммерческого осмотра запрашивает в ЕАСАПР М сформированный третий раздел Листка коммерческого осмотра.

При последующем проведении визуального осмотра в парке оператор коммерческого осмотра сформированный Листок коммерческого осмотра выводит на печать в количестве экземпляров, соответствующему количеству работников, которые будут производить коммерческий осмотр состава поезда и вагонов. При наличии у работников, проводящих коммерческий осмотр, мобильного устройства Листок коммерческого осмотра не печатается, а загружается в соответствующее Мобильное приложение

2.3.12. Оператор коммерческого осмотра, получивший информацию об автоматически выявленных коммерческих неисправностях, проводит дополнительный визуальный просмотр с помощью ТСКО и принимает решения о дальнейших действиях.

2.3.13. На основании сведений, полученных от электронных вагонных весов, система ЕАСАПР М автоматически формирует регистрационные записи о результатах контрольных перевесок вагонов в составе поезда в Книге учета контрольных перевесок вагонов формы ГУ-78, ГУ-78ВЦ, ГУ-78ВЦ/Э (далее - Книга учета контрольных перевесок).

Допускается подписание Книги учета контрольных перевесок электронной подписью, при этом Книга учета контрольных перевесок не распечатывается.

2.3.14. Визуальный осмотр в парке производится только после остановки поезда.

2.3.15. Ответственный работник станции регистрирует в системе ЕАСАПР М (на стационарном рабочем месте или в Мобильном приложении) дату и время начала визуального осмотра поезда в парке.

2.3.16. В случае выявления коммерческих неисправностей при визуальном осмотре в парке работник, проводящий коммерческий осмотр, фиксирует выявленные нарушения в Мобильном приложении ЕАСАПР М с указанием:

- номера вагона или контейнера,
- вида коммерческой неисправности,
- необходимости отцепки или возможности безотцепочного устранения коммерческой неисправности,
- других сведений, необходимых для составления актов общей формы, в зависимости от вида коммерческой неисправности.

При наличии у работника, проводящего коммерческий осмотр, мобильного устройства и соответствующего программного обеспечения, регистрация выше указанных сведений может быть осуществлена речевым способом с последующей передачей данных в систему ЕАСАПР М. При необходимости могут быть сделаны дополнительные фотографии вагона или груза непосредственно фотокамерой мобильного устройства и прикреплены к результатам коммерческого осмотра.

При отсутствии у работников, проводящих коммерческий осмотр, мобильного устройства они сообщают о выявленных нарушениях старшему работнику смены, проводящей коммерческий осмотр, с использованием имеющихся средств связи.

2.3.17. В случае возможности устранения коммерческих неисправностей без отцепки, работники, проводящие коммерческий осмотр, устраняют их в соответствии с требованиями [раздела 5 Части 1](#) Типового технологического процесса.

2.3.18. В случае необходимости наложения новых ЗПУ работники, проводящие коммерческий осмотр, фиксируют в Мобильном приложении или на стационарном рабочем месте ЕАСАПР М информацию о номере вагона, типах и контрольных знаках новых ЗПУ, которые будут установлены на вагоне. ЕАСАПР М автоматически осуществляет проверку возможности использования указанных ЗПУ.

2.3.19. По окончании осмотра прибывшего поезда и по окончании устранения коммерческих неисправностей в составе поезда (при устранении коммерческих неисправностей без отцепки) ответственный работник станции регистрирует в ЕАСАПР М (на стационарном рабочем месте или в Мобильном приложении) информацию о завершении визуального коммерческого осмотра в парке с указанием даты и времени.

При использовании Мобильного приложения вся зафиксированная в нем информация передается в систему ЕАСАПР М.

2.3.20. На основании зафиксированных результатов коммерческого осмотра система ЕАСАПР М формирует заготовку Протокола коммерческого осмотра поезда. Порядок оформления Протокола коммерческого осмотра поезда приведен в [разделе 4.1 Части 1](#) Типового технологического процесса.

2.3.21. В случае наличия в [Протоколе](#) коммерческого осмотра поезда сведений о выявленных коммерческих неисправностях система ЕАСАПР М формирует заготовки актов общей формы в соответствии с требованиями [раздела 4.3 Части 1](#) Типового технологического процесса.

2.3.22. Во всех случаях наложения новых ЗПУ оформляется акт общей формы. При наличии сведений о навешанных новых ЗПУ система ЕАСАПР М автоматически формирует запись в Книге пломбирования вагонов и контейнеров (форма ГУ-37, ГУ-37ВЦ, ГУ-37ВЦ/Э) (далее - Книга пломбирования).

Допускается подписание Книги пломбирования электронной подписью, при этом Книга пломбирования не распечатывается.

2.3.23. Работники, проводившие визуальный коммерческий осмотр в парке или оператор коммерческого осмотра проверяют правильность заготовки [Протокола](#) коммерческого осмотра поезда и заготовок актов общей формы, при необходимости вносят изменения и завершают их оформление.

2.3.24. На основании оформленного [Протокола](#) коммерческого осмотра система ЕАСАПР М автоматически создает регистрационную запись в Книге регистрации протоколов коммерческого осмотра. Порядок ведения Книги регистрации протоколов коммерческого осмотра приведен в [разделе 4.2 Части 1](#) Типового технологического процесса. Оператор коммерческого осмотра проверяет сведения указанные в Книге регистрации протоколов коммерческого осмотра.

2.3.25. При проведении коммерческого осмотра негабаритных и тяжеловесных грузов при исправности крепления и отсутствия сдвигов груза дополнительно делается отметка в Акте проверки размещения и крепления негабаритного (тяжеловесного) груза в соответствии с Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов. В случае перевозки негабаритного (тяжеловесного) груза в международном сообщении и при наличии электронного взаимодействия с сопредельным перевозчиком отметка в Акте проверки размещения и крепления негабаритного (тяжеловесного) груза может быть подписана электронной подписью. При отсутствии данных возможностей отметка проставляется в бумажном документе, приложенном к перевозочным документам.

Допускается непроставление отметки в Акте проверки размещения и крепления негабаритного (тяжеловесного) груза, если коммерческий осмотр транзитных поездов выполняется без вскрытия пакетов с перевозочными документами. В этом случае отметка фиксируется только в [Протоколе](#) коммерческого осмотра.

2.3.26. При выявлении коммерческих неисправностей, оформляемых актами общей формы, работники, проводящие коммерческий осмотр формируют в ЕАСАПР М и отправляют оперативные донесения. Порядок подачи оперативных донесений приведен в [разделе 4.5 Части 1](#) Типового технологического процесса.

2.3.27. По окончании коммерческого осмотра старший работник смены, проводившей коммерческий осмотр, информирует ДСП или иного работника станции о завершении коммерческого осмотра используя различные средства связи в зависимости от местных условий.

2.3.28. Система ЕАСАПР М формирует сообщение о завершении коммерческого осмотра поезда.

На станциях, не являющихся станциями выгрузки при наличии в составе поезда вагонов, требующих отцепки в сообщении дополнительно указываются:

- номера вагонов, требующих отцепки для устранения коммерческих неисправностей с разметкой для подачи на специально выделенные пути;
- при необходимости указывается невозможность роспуска (в т.ч. пропуска) вагонов через сортировочную горку или о необходимости устранения коммерческой неисправности на специально выделенных путях сортировочного парка;

- при невозможности проверки состояния груза или устранения коммерческой неисправности, не угрожающей безопасности движения, на данной станции из-за отсутствия необходимых устройств - необходимость пропуска и направления вагонов до станции проведения проверки определяется порядком, установленным НЗ-1.

2.3.29. Порядок устранения коммерческих неисправностей отцепленных вагонов производится в соответствии с требованиями [раздела 5 Части 1](#) Типового технологического процесса.

2.3.30. Технологические схемы проведения коммерческого осмотра по прибытии на станцию приведены в [Приложении 1 к Части 1](#) Типового технологического процесса.

2.4. Общий порядок проведения коммерческого осмотра по отправлении со станции

2.4.1. Уполномоченный работник станции информирует работников, проводящих коммерческий осмотр, о наличии готового к осмотру состава поезда или о выводе состава в парк отправления с указанием индекса поезда и пути парка для проведения коммерческого осмотра, используя различные средства связи в зависимости от местных условий.

2.4.2. ЕАСАПР М информирует работника, проводящего коммерческий осмотр, о наличии готового к осмотру состава поезда или о выводе состава в парк отправления с указанием индекса поезда и пути парка для проведения коммерческого осмотра.

При отсутствии информации в ЕАСАПР М, работник, проводящий коммерческий осмотр, регистрирует данную информацию в ЕАСАПР М ручным способом.

2.4.3. Система ЕАСАПР М на основе данных автоматически формирует первые два раздела Листка коммерческого осмотра в соответствии с требованиями [раздела 2.2 Части 1](#) Типового технологического процесса.

В случае наличия данных о проведенном осмотре вагонов по прибытии на данную станцию дополнительно в состав Листка коммерческого осмотра включается информация о результатах коммерческого осмотра вагонов по прибытии на данную станцию, а также сведений об устранении выявленных коммерческих неисправностей.

Оператор коммерческого осмотра запрашивает в ЕАСАПР М сформированные первые два раздела Листка коммерческого осмотра.

2.4.4. При наличии ТСКО на пути следования поезда ЕАСАПР М определяет и передает в ТСКО необходимые данные для проведения автоматизированного коммерческого осмотра:

- количество секций поездного (маневрового) локомотива;
- номера вагонов;
- модель и габариты вагонов;
- и другие.

Переданные данные система ЕАСАПР М предоставляет для просмотра оператору коммерческого осмотра.

2.4.5. При проходе поезда через зону контроля ТСКО оператор осуществляет визуальный коммерческий осмотр в реальном времени на экране монитора.

При визуальном осмотре в процессе движения контролируются условия согласно [п. 2.1.3 - 2.1.5](#).

2.4.6. После прохождения поезда зоны контроля и окончания видеозаписи, оператор коммерческого осмотра осуществляет дополнительный визуальный просмотр вагонов, для которых автоматически выявлены коммерческие неисправности, а также вагонов, по которым во втором разделе Листка коммерческого осмотра указаны попутные акты общей формы или коммерческие акты, из архива в замедленном режиме, либо в режиме покадрового просмотра. Одновременно с этим для осматриваемого вагона в ЕАСАПР М должны быть открыты первые два раздела Листка коммерческого осмотра, а также сами попутные акты общей формы или коммерческие акты для детализированного осмотра.

В процессе визуального контроля с помощью ТСКО оператор коммерческого осмотра фиксирует в программном интерфейсе системы ТСКО выявленные коммерческие неисправности.

2.4.7. По окончании осмотра ТСКО автоматически передает в ЕАСАПР М результаты обработки состава, включая автоматически выявленные коммерческие неисправности, неисправности, выявленные в процессе визуального контроля оператором, данные от электронных вагонных весов и результаты интеллектуальной обработки данных программным обеспечением ТСКО. Также ТСКО передает в ЕАСАПР М дату и время начала и дату и время окончания визуального осмотра с помощью ТСКО.

2.4.8. Система ЕАСАПР М на основании результатов контроля вагонов и грузов от ТСКО, автоматически производит дополнительную интеллектуальную обработку полученных данных в сопоставлении с результатами предыдущих коммерческих осмотров и сведениями перевозочного документа, формирует третий раздел Листка коммерческого осмотра в соответствии с требованиями [раздела 2.2 Части 1](#) Типового технологического процесса.

Система ЕАСАПР М информирует работников, проводящих коммерческий осмотр, об автоматически выявленных нарушениях и выдает звуковой предупреждающий сигнал в целях привлечения внимания.

Оператор коммерческого осмотра запрашивает в ЕАСАПР М сформированный третий раздел Листка коммерческого осмотра.

При последующем проведении визуального осмотра в парке сформированный Листок коммерческого осмотра выводится на печать в количестве экземпляров, соответствующему количеству работников, которые будут производить коммерческий осмотр состава поезда и вагонов. При наличии у работников, проводящих коммерческий осмотр, мобильного устройства Листок коммерческого осмотра не печатается, загружается в соответствующее Мобильное приложение.

2.4.9. Оператор коммерческого осмотра, получивший информацию об автоматически выявленных коммерческих неисправностях, проводит дополнительный визуальный просмотр и принимает решения о дальнейших действиях.

2.4.10. На основании сведений, полученных от электронных вагонных весов, система ЕАСАПР М автоматически формирует регистрационные записи о результатах контрольных перевесок вагонов в составе поезда в Книге учета контрольных перевесок.

Допускается подписание Книги учета контрольных перевесок электронной подписью, при этом Книга учета контрольных перевесок не распечатывается.

2.4.11. Визуальный осмотр в парке производится только после остановки поезда.

2.4.12. Работник, проводящий коммерческий осмотр, регистрирует в системе ЕАСАПР М (на стационарном рабочем месте или в Мобильном приложении) дату и время начала визуального осмотра поезда в парке.

2.4.13. В случае выявления коммерческих неисправностей при визуальном осмотре в парке работник, проводящий коммерческий осмотр фиксирует выявленные нарушения в Мобильном приложении с указанием:

- номера вагона или контейнера,
- вида коммерческой неисправности,
- необходимости отцепки или возможности безотцепочного устранения коммерческой неисправности,
- других сведений необходимых для составления актов общей формы в зависимости от вида коммерческой неисправности.

При наличии у работника, проводящего коммерческий осмотр, мобильного устройства и соответствующего программного обеспечения, регистрация выше указанных сведений может быть осуществлена речевым способом с последующей передачей данных в систему ЕАСАПР М. При необходимости могут быть сделаны дополнительные фотографии вагона или груза непосредственно фотокамерой мобильного устройства и прикреплены к результатам коммерческого осмотра.

При отсутствии у работников, проводящих коммерческий осмотр, мобильного устройства они сообщают о выявленных нарушениях старшему работнику смены, проводящей коммерческий осмотр, с использованием имеющихся средств связи.

2.4.14. В случае возможности устранения коммерческих неисправностей без отцепки, работники, проводящие коммерческий осмотр, устраняют их в соответствии с требованиями [раздела 5 Части 1](#) Типового технологического процесса.

2.4.15. В случае необходимости наложения новых ЗПУ работники, проводящие коммерческий осмотр, фиксируют в Мобильном приложении или на стационарном рабочем месте ЕАСАПР М информацию о номере вагона, типах и контрольных знаках новых ЗПУ, которые будут установлены на вагоне. ЕАСАПР М автоматически осуществляет проверку использования ЗПУ.

2.4.16. По окончании осмотра поезда и по окончании устранения коммерческих неисправностей в составе поезда (без отцепки) работники, проводящие коммерческий осмотр, регистрируют в ЕАСАПР М (на стационарном рабочем месте или в Мобильном приложении) информацию о завершении коммерческого осмотра с указанием даты и времени.

При использовании Мобильного приложения, вся зафиксированная в нем информация передается в систему ЕАСАПР М.

При отсутствии Мобильного приложения результаты коммерческого осмотра регистрируются в системе ЕАСАПР М на стационарном рабочем месте.

2.4.17. На основании зафиксированных результатов коммерческого осмотра система ЕАСАПР М формирует заготовку **Протокола** коммерческого осмотра поезда. Порядок оформления Протокола коммерческого осмотра поезда приведен в **разделе 4.1 Части 1** Типового технологического процесса.

2.4.18. В случае наличия в **Протоколе** коммерческого осмотра поезда сведений о выявленных коммерческих неисправностях система ЕАСАПР М формирует заготовки актов общей формы в соответствии с требованиями **раздела 4.3 Части 1** Типового технологического процесса.

2.4.19. Во всех случаях наложения новых ЗПУ в системе ЕАСАПР М оформляется акт общей формы. При наличии сведений о навешанных новых ЗПУ система ЕАСАПР М автоматически формирует запись в Книге пломбирования.

Допускается подписание Книги пломбирования электронной подписью, при этом Книга пломбирования не распечатывается.

2.4.20. Работники, проводящие коммерческий осмотр, проверяют правильность заготовки **Протокола** коммерческого осмотра поезда и заготовок актов общей формы, при необходимости вносят изменения и завершают оформление актов общей формы.

2.4.21. На основании оформленного **Протокола** коммерческого осмотра система ЕАСАПР М автоматически создает регистрационную запись в Книге регистрации протоколов коммерческого осмотра. Порядок ведения Книги регистрации протоколов коммерческого осмотра приведен в **разделе 4.2** Типового технологического процесса. Оператор коммерческого осмотра проверяет сведения указанные в Книге регистрации протоколов коммерческого осмотра.

2.4.22. На все выявленные коммерческие неисправности, оформляемые актами общей формы, работники, проводящие коммерческий осмотр, формируют в ЕАСАПР М и отправляют оперативные донесения. Порядок подачи оперативных донесений приведен в **разделе 4.4 Части 1** Типового технологического процесса.

2.4.23. По окончании коммерческого осмотра старший работник смены, проводившей коммерческий осмотр, информирует ДСП или иного работника станции о завершении коммерческого осмотра используя различные средства связи в зависимости от местных условий.

2.4.24. Система ЕАСАПР М формирует сообщение о завершении коммерческого осмотра поезда. При наличии в составе поезда вагонов, требующих отцепки в сообщении дополнительно указываются:

- номера вагонов, требующих отцепки для устранения коммерческих неисправностей с разметкой для подачи на специально выделенные пути.

2.4.25. Порядок устранения коммерческих неисправностей отцепленных вагонов производится в соответствии с требованиями **раздела 5** Типового технологического процесса.

2.4.26. Технологические схемы проведения коммерческого осмотра по отправлению на станцию приведены в **Приложении 2 к Части 1** Типового технологического процесса.

2.4.27. При отправлении хозяйственного поезда со станции дислокации базы ОПМС, ПМС, ПЧ, ИЧ, РСР, ПЧМ проверку приведения подвижного состава в транспортное положение, правильности погрузки груза и его закрепления, соблюдении габарита погрузки и устранение выявленных неисправностей осуществляется ответственными работниками структурных подразделений Центральной дирекции инфраструктуры, Центральной дирекции по ремонту пути.

По окончании осмотра вышеуказанным работником делается запись в журнале формы ДУ-58, о правильности погрузки груза и его закрепления, соблюдении габарита погрузки, приведении подвижного состава в транспортное положение и готовности следования к месту производства работ и заверяет ее своей подписью с указанием фамилии и должности.

2.4.28. При отправлении хозяйственного поезда со станции, ограничивающей закрываемый перегон к месту работ, руководитель работ (работник, осуществляющий сопровождение хозяйственного поезда в соответствии с нормативными документами) в журнале формы ДУ-58 указанной станции оформляет запись о приведении подвижного состава в транспортное положение, правильности погрузки груза и его закрепления, соблюдении габарита погрузки и готовности следования к месту работ, которую заверяет своей подписью.

2.4.29. При отправлении хозяйственного поезда с места работ до станции, ограничивающей

закрываемый перегон, или до станций назначения руководитель работ (работник, осуществляющий сопровождение хозяйственного поезда в соответствии с нормативными документами) по средствам регистрируемой связи передает уведомление ДСП о приведении подвижного состава в транспортное положение, правильности погрузки груза и его закреплении, соблюдении габарита погрузки и готовности следования на станцию, которое ДСП фиксирует в журнале формы ДУ-58.

2.4.30. При стоянке хозяйственного поезда на станциях смены локомотивов или смены локомотивных бригад, работник, осуществляющий сопровождение хозяйственного поезда в соответствии с нормативными документами дополнительно, проводит осмотр состояния погрузки и крепления груза, а также рабочих органов и механизмов СПС для обеспечения их транспортного состояния. По окончании осмотра в журнале формы ДУ-58 указанной станции оформляет запись о приведении подвижного состава в транспортное положение, правильности погрузки груза и его закреплении, соблюдении габарита погрузки и готовности следования к месту работ или до станции назначения, которую заверяет своей подписью. ДСП после смены локомотива или локомотивной бригады запрещается отправлять хозяйственные поезда при отсутствии такой записи.

2.4.31. Ответственность за обеспечение правильности погрузки груза, закреплении, соблюдения габарита погрузки, нахождение путевой техники и подвижного состава в транспортном положении и сохранность перевозимого груза на всем маршруте следования хозяйственного поезда возлагается на работников сопровождающих хозяйственные поезда, указанных в перевозочном документе.

При выявлении коммерческих неисправностей угрожающих безопасности движения сопровождающий принимает меры к их устранению и информирует ДСП о невозможности дальнейшего следования и необходимых мерах обеспечения безопасности при производстве маневров по подаче состава данного поезда к месту устранения неисправности (путем оформления записи в журнале формы ДУ-58).

2.4.32. Запрещается отправление хозяйственных поездов со станции их формирования до станции предшествующей фронту производства работ без перевозочных документов (формы ГУ-32ВЦЭ или ГУ-27у-ВЦ) оформленных до ближайшей тарифной станции и натурального листа поезда формы ДУ-1.

2.5. Дополнительные требования к проведению коммерческого осмотра вагонов с негабаритными, тяжеловесными грузами, а также порожних транспортеров

2.5.1. Требования к проведению коммерческого осмотра вагонов с негабаритными и тяжеловесными грузами, а также порожних транспортеров с наличием крепежного приспособления устанавливаются Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов.

2.5.2. Проверка размещения и крепления негабаритного груза, а также габаритного груза на транспортерах и порожних транспортеров проводится комиссией, состав которой устанавливается Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов.

2.5.3. В случае отсутствия нанесенного центра тяжести груза по выявленным обстоятельствам в ЕАСАПР М оформляется акт общей формы, в случае если имеются результаты перевески не превышающие нормы, вагон отправляется по маршруту следования. Если результатов перевески нет, то вагон задерживается до выяснения обстоятельств.

2.5.4. В случае отсутствия акта общей формы о фактическом наличии и техническом состоянии инвентарного оборудования для груженых транспортеров (груженых транспортеров сцепного и колодцевидного типов с грузоподъемностью: 120 т типа 3960 - 3961, 240 т типа 3974, 340 т типа 3976 - 397, 480 т типа 3978 - 3979; отдельных секций транспортеров с грузоподъемностью: 340 т типа 3976 - 3977, 480 т типа 3978 - 3979; транспортеров колодцевидного типа с грузоподъемностью: 61 т типа 3941, 120 т типов 3946, 3947, 3948) в ЕАСАПР М оформляется акт общей формы об отсутствии акта о фактическом наличии и техническом состоянии инвентарного оборудования, составленного при приеме груза к перевозке.

На основании оформленного акта общей формы дается оперативное донесение в соответствии с требованиями [раздела 4.5 Части 1](#) Типового технологического процесса.

Также в ЕАСАПР М оформляется акт общей формы о фактическом наличии и техническом состоянии инвентарного оборудования (болты, шпильки, гайки и др.), наличии или отсутствии следов повреждения самого транспортера.

2.5.5. При выявлении расстройства размещения и крепления, повреждения или технической неисправности инвентарного многооборотного оборудования, транспортеры отцепляются для комиссионного осмотра.

Комиссионный осмотр отцепленных транспортеров производится комиссией, состав которой устанавливается Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов. По результатам проверки в ЕАСАПР М составляется акт общей формы в соответствии с требованиями раздела 4.7 Части 1 Типового технологического процесса.

При обнаружении коммерческой неисправности, создающей угрозу безопасности движения и сохранности перевозимого груза, вагон (транспортер) отцепляется для дальнейшей проверки комиссией, состав которой устанавливается Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов.

2.5.6. Результаты комиссионного осмотра регистрируются в ЕАСАПР М и вносятся в Акт проверки размещения и крепления негабаритного (тяжеловесного) груза в случае его оформления в бумажном виде.

Если коммерческий осмотр транзитных поездов выполняется без вскрытия пакетов с перевозочными документами и Акт проверки размещения и крепления негабаритного (тяжеловесного) груза оформлен в бумажном виде, то отметки о комиссионном осмотре негабаритных и тяжеловесных грузов в Акт не вносятся, а делаются только в [Протоколе](#) коммерческого осмотра.

2.5.7. Система ЕАСАПР М на основании зарегистрированных данных вносит соответствующие отметки в [Протокол](#) коммерческого осмотра и в Акт проверки размещения и крепления негабаритного (тяжеловесного) груза в случае его ведения в электронном виде.

2.5.8. Для реализации возможности предоставления данных о составленном Акте проверки размещения и крепления негабаритного (тяжеловесного) груза и внесения в него отметок в пути следования предполагается оформление Акта проверки размещения и крепления негабаритного (тяжеловесного) груза при приеме груза к перевозке в ЕАСАПР М. При наличии сертификата электронной подписи допускается подписывать Акт и отметки в нем в пути следования электронной подписью.

2.5.9. При отсутствии замечаний в акте проверки размещения и крепления негабаритного (тяжеловесного) груза проставляется отметка "Проверено, исправно", которая заверяется подписями работников, производивших коммерческий осмотр вагона.

2.5.10. Результаты осмотра негабаритных (тяжеловесных) грузов внесенные в [Протокол](#) коммерческого осмотра заверяется подписями участвующих в осмотре.

2.5.11. Запрещается отправлять со станции поезда, в составе которых имеются вагоны с негабаритными грузами, а также габаритные грузы на транспортерах, в случаях отсутствия Акта проверки размещения и крепления негабаритного (тяжеловесного) груза (в данном случае вагон должен быть задержан до решения вопроса по его дальнейшему следованию), а также без отметки о проведенном осмотре вагона в данном акте.

2.5.12. Осмотр вагонов с негабаритными грузами по отправлении производится аналогичным порядком и составом комиссии, как и по прибытии.

2.6. Дополнительные требования к порядку проведения коммерческого осмотра вагонов с воинскими грузами

2.6.1. Коммерческий осмотр вагонов в поездах с воинскими грузами, следующими без караула

2.6.1.1. Проверка соблюдения условий погрузки воинских грузов, следующих без караула, осуществляется в соответствии с Техническими условиями и требованиями [раздела 2.1 Части 1](#) Типового технологического процесса.

2.6.1.2. Работник, проводящий коммерческий осмотр, определяет способ размещения и крепления грузов на основании данных, полученных из автоматизированной системы ЕАСАПР М.

2.6.1.3. В случае отсутствия на наружной стороне пакета таких данных, работник, проводящий коммерческий осмотр, производит вскрытие в соответствии с "Правилами оформления воинских перевозок железнодорожным транспортом и расчетов за них", о чем составляет с использованием ЕАСАПР М акт общей формы и оформляет оперативное донесение в адрес в соответствии с [Приложением 3](#) к Части 1 Типового технологического процесса.

2.6.2. Коммерческий осмотр вагонов в поездах с воинскими грузами, следующими под охраной воинских караулов

2.6.2.1. Проверка соблюдения условий погрузки воинских грузов, следующих под охраной воинских караулов, осуществляется в соответствии с Наставлением по перевозке войск и [разделом 2.1 Части 1](#) Типового технологического процесса.

2.6.2.2. По прибытию на станцию поезда, в составе которого находится воинский эшелон и вагоны, следующие под охраной воинских караулов, работник, проводящий коммерческий осмотр, должен получить у ответственного работника станции информацию в какой части состава находится воинский эшелон.

2.6.2.3. При следовании вдоль группы вагонов, сопровождаемых вооруженной охраной (часовыми), а также при необходимости производить работы в охраняемой часовыми зоне необходимо:

- находиться в спецодежде и сигнальном жилете, иметь при себе служебное удостоверение ОАО "РЖД", а также носимую радиостанцию (если имеется по кругу обязанностей) для связи с ответственными работниками станции;

- при подходе к вагонам, находящимся под вооруженной охраной, и получении от часового команды "Стой, назад" - остановиться, сообщив цель прибытия;

- через часового вызвать начальника (старшего) караула;

- до прибытия начальника (старшего) караула оставаться на месте;

- после прибытия начальника караула предъявить удостоверение личности, объяснить цель нахождения в охраняемой зоне, и только с разрешения начальника караула проследовать по охраняемой зоне;

- в случае отсутствия начальника (старшего) караула, после команды "Стой, обойти вправо (влево)", доложить дежурному по станции (парку), а также работнику, проводящему коммерческий осмотр;

- при отсутствии необходимости выполнять осмотр данных вагонов или вагонов в составе поезда, находящимся на соседнем пути, вблизи охраняемой группы вагонов, после команды от часового "Стой, обойти вправо (влево)" - обойти охраняемое место в направлении указанное часовым.

При этом запрещается:

- подходить к часовому или убежать от него;

- приступать к работам до прибытия и без разрешения начальника (старшего) караула;

- осуществлять действия, провоцирующие применения часовым огнестрельного оружия.

Необходимо помнить о том, что часовой на посту имеет право применения оружия согласно Уставу гарнизонной и караульной служб вооруженных сил Российской Федерации.

2.6.2.4. Работники, проводящие коммерческий осмотр, осматривают вагоны с воинскими грузами в присутствии начальника караула или другого уполномоченного лица, сопровождающего груз.

2.6.2.5. Работники, проводящие коммерческий осмотр, не вправе требовать от начальника воинского эшелона или начальника караула снятия маскировочных покрытий для проверки закрепления вооружения и военной техники. В данном случае ответственность за правильность закрепления вооружения, военной техники и маскировочных покрытий несет начальник воинского эшелона или начальник караула.

2.6.2.6. При обнаружении смещения или нарушения крепления воинских грузов в одном из вагонов, работники, проводящие коммерческий осмотр, уведомляют начальника воинского эшелона или начальника караула, который организывает устранение нарушения в погрузке личным составом эшелона.

2.6.2.7. Устранение коммерческой неисправности или перегруз воинских грузов эшелона производится личным составом эшелона, а груза, перевозимого в составе воинского транспорта, производится силами и средствами ОАО "РЖД" под руководством специалиста, сопровождающего воинский транспорт, а при его отсутствии - под руководством специалиста, вызванного военным комендантом.

2.6.2.8. Если устранение коммерческой неисправности не возможно за время технического обслуживания поезда или графиковой стоянки, работники, проводящие коммерческий осмотр задерживают весь воинский эшелон (транспорт), в состав которого входит вагон с обнаруженной угрожающей безопасности движению коммерческой неисправностью, для устранения нарушений. О задержке воинского эшелона (транспорта) работники, проводящие коммерческий осмотр, обязаны сообщить военному коменданту по телефону или с использованием иных средств связи. На вагон с воинским грузом, отцепленный по коммерческой неисправности, составляется в ЕАСАПР М акт

общей формы с обязательной росписью в нем начальника воинского эшелона (транспорта) или начальника караула.

2.6.2.9. В случае, если обнаружены угрожающие обеспечению безопасности движения коммерческие неисправности, и воинский караул не принимает меры по устранению выявленных нарушений или если воинский караул не допускает работников ОАО "РЖД" к коммерческому осмотру этого груза и проверки устранения коммерческих неисправностей силами караула, то в ЕАСАПР М составляется акт общей формы о невозможности проведения проверки в силу данных обстоятельств и дается соответствующее оперативное донесение в адреса в соответствии с [Приложение 3](#) к Части 1 Типового технологического процесса.

О таких случаях работники, проводящие коммерческий осмотр, должны сообщить начальнику станции, заместителю начальника станции по грузовой работе или НГР, которые принимают решение о возможности дальнейшего следования такого груза, если были выявлены и не устранены угрожающие безопасности движения коммерческие неисправности. Решение принимается по согласованию с военным комендантом участка и начальником Службы военных сообщений.

2.7. Особенности проведения коммерческого осмотра на ПКО (ПКБ) в условиях совмещения с техническим осмотром

2.7.1. Допускается организация совмещенного коммерческого и технического осмотра с привлечением к коммерческому осмотру работников ПТО, прошедших соответствующее обучение.

2.7.2. Совмещение коммерческого осмотра с техническим может осуществляться в части использования общих технических средств для осмотра вагонов в составе прибывающего поезда и/или в части выполнения визуального осмотра вагонов в составе прибывшего поезда в парке и устранения обнаруженных коммерческих неисправностей без отцепки вагонов за время, отведенное на коммерческий осмотр состава поезда, работниками ПТО.

2.7.3. Порядок проведения совмещенного технического и коммерческого осмотра проводится в соответствии с настоящими Требованиями или устанавливается отдельным распоряжением ОАО "РЖД". При проведении коммерческого осмотра ответственными работниками допускается исключение проверяемых условий в случае их дублирования с позициями технического осмотра.

2.7.4. Оформление и устранение обнаруженных коммерческих неисправностей осуществляет приемосдатчик (приемщик поездов) ПКО (ПКБ) или работник ПТО, выполняющий его функции при совмещении профессий, в соответствии с настоящими Требованиями.

2.8. Общие требования к учету технического состояния ТСКО

2.8.1. В случае неисправности ТСКО работник, проводящий коммерческий осмотр, регистрирует в системе ЕАСАПР М (на стационарном рабочем месте или в Мобильном приложении) дату и время возникновения и характер неисправности.

2.8.2. На основании зарегистрированной информации система ЕАСАПР М ведет журнал неисправности ТСКО.

2.8.3. После устранения неисправности ТСКО работник, проводящий коммерческий осмотр, регистрирует в системе ЕАСАПР М (на стационарном рабочем месте или в Мобильном приложении) дату и время устранения неисправности.

2.8.4. ЕАСАПР М автоматически передает сведения в электронный паспорт ТСКО системы АСКМ Технические средства для проведения анализа эффективности использования ТСКО.

2.8.5. В случае реализации систем автодиагностики состояния ТСКО, программное обеспечение данных систем автоматически информирует ЕАСАПР М о выявленных неисправностях и об их устранении. На основании полученных сообщений система ЕАСАПР М автоматически делает в журнале неисправности ТСКО соответствующие регистрационные записи и информирует об этом причастных пользователей.

2.9. Общие требования к организации работы станции (погрузки, ПКО, ПКБ, ПКД, станции формирования (расформирования) поездов, не являющихся ПКО, ПКБ, ПКД, а также станциями выгрузки) для проведения коммерческого осмотра

2.9.1. Обязанности по коммерческому осмотру вагонов в составах поездов на станциях погрузки, ПКО (ПКБ, ПКД), станциях формирования (расформирования) поездов, не являющихся ПКО, ПКБ, ПКД, а также на станциях выгрузки возлагаются на приемосдатчиков груза и багажа станции,

приемщиков поездов или иных работников, согласно Технологического процесса или Технологической карты работы станции (далее - работники, проводящие коммерческий осмотр).

2.9.2. Численность работников, проводящих коммерческий осмотр, определяется в соответствии с методикой, изложенной в нормативах численности работников, проводящих коммерческий осмотр.

2.9.3. Работники, проводящие коммерческий осмотр, должны проходить соответствующее обучение и аттестацию, предусматривающую проверку знаний нормативных документов по коммерческой эксплуатации.

2.9.4. Перечень необходимого оснащения рабочих мест станции оборудованием, материалами, приспособлениями для устранения коммерческих неисправностей, наглядными пособиями и служебными инструкциями приведен в [Приложении 4](#) к Части 1 Типового технологического процесса.

2.9.5. Места установки систем ТСКО определяет Руководитель предприятия комиссионно, исходя из местных условий работы, а также требований к устанавливаемым техническим средствам и в соответствии с Регламентом взаимодействия подразделений по вопросам содержания, ремонта, обслуживания и эксплуатации технических средств хозяйства грузовой и коммерческой.

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

2.9.7. ЗПУ хранятся в производственном помещении станции в металлическом ящике под замком и используются работниками, проводящими коммерческий осмотр, при необходимости их наложения на вагон. Регистрация выдачи и остатка ЗПУ проводится в Книге пломбирования в системе ЕАСАПР М.

Допускается подписание Книги пломбирования электронной подписью, при этом Книга пломбирования не распечатывается.

3. Коммерческий осмотр вагонов на станциях погрузки, в пути следования и на станциях выгрузки

3.1. Коммерческий осмотр на станциях погрузки

3.1.1. Требования к организации работы станции погрузки для проведения коммерческого осмотра

3.1.1.1. Коммерческий осмотр на станции погрузки организуется в соответствии с приложением "Технологический процесс коммерческого осмотра на станции" к Технологическому процессу или Технологической карте работы станции, разработанным с учетом требований [Части 2](#) Типового технологического процесса (далее - Технологический процесс коммерческого осмотра).

3.1.1.2. Технологический процесс коммерческого осмотра должен предусматривать осмотр в коммерческом отношении груженых и порожних вагонов в сформированных составах поездов или прицепной части составов поездов перед отправлением их со станции.

3.1.1.3. Требования к организации работы станции погрузки для проведения коммерческого осмотра установлены в [разделе 2.9 Части 1](#) Типового технологического процесса.

3.1.2. Порядок коммерческого осмотра вагонов на станциях погрузки по отправлении

3.1.2.1. Все вагоны, погруженные или выгруженные на данной станции, перед отправлением со станции погрузки должны быть осмотрены в коммерческом отношении.

3.1.2.2. При прицепке вагонов к составу транзитного или сборного поезда в коммерческом отношении осматриваются только прицепляемые вагоны.

3.1.2.3. Коммерческий осмотр вагонов, контейнеров перед отправлением со станции погрузки производится в соответствии с разделом 5 "Пятая ступень контроля. Контроль за размещением и креплением груза при отправлении вагонов, контейнеров в составе поезда с железнодорожной станции формирования" Регламента многоступенчатого контроля и [разделом 2 Части 1](#) Типового технологического процесса.

3.1.2.4. Порядок проведения коммерческого осмотра определен в [разделе 2.4 Части 1](#) Типового технологического процесса и [Приложении 2](#) к Части 1 Типового технологического процесса.

3.2. Коммерческий осмотр на ПКО

3.2.1. Требования к организации работы ПКО

3.2.1.1. Коммерческий осмотр на ПКО организуется в соответствии с Технологическим процессом работы ПКО, разработанным с учетом требований [Части 2](#) Типового технологического процесса (далее - Технологический процесс работы ПКО).

3.2.1.2. Выбор станций для размещения ПКО осуществляется в соответствии с Методикой размещения ПКО, ПКБ, ПКД.

3.2.1.3. ПКО находятся в непосредственном подчинении начальника станции, заместителя начальника станции по грузовой работе или иного руководителя подразделения, в штате которого находятся работники, проводящие коммерческий осмотр (далее - Руководитель предприятия).

3.2.1.4. Руководство ПКО, как правило, возлагается на ДСМ или НГР, или иное руководство станции, назначенное приказом Руководителя предприятия. Оперативное руководство работой ПКО может осуществлять бригадир ПКО, назначенный приказом Руководителя предприятия. Каждая смена может возглавляться старшим работником ПКО, в подчинении которого находятся работающие в данной смене приемосдатчики, приемщики поездов или иные работники, проводящие коммерческий осмотр (далее - работники ПКО) таких же или более низких разрядов.

3.2.1.5. Если ПКО разделен на несколько обособленных или удаленных друг от друга постов (помещений) по районам станции, то старший работник смены может назначаться для каждого такого поста.

3.2.1.6. Руководство работой объединенного ПКО (далее - ОПКО) осуществляется Руководителем предприятия, на территории которого находится ОПКО. За все последствия принимаемых решений несет ответственность Руководитель предприятия, на территории которого расположен ОПКО.

3.2.1.7. Для ОПКО, расположенных на пограничных передаточных переходах, размещение работников сдающей и принимающей стороны, порядки производства ими коммерческого осмотра и устранения обнаруженных коммерческих неисправностей устанавливаются по соглашению между сопредельными перевозчиками.

3.2.1.8. Работа ПКО организуется на основании Технологического процесса работы ПКО, утвержденного начальником дирекции Д по предварительному согласованию с соответствующими службами железной дороги, дирекциями, структурными подразделениями дирекций и других предприятий, подведомственные работники которых взаимодействуют в процессе коммерческого осмотра поездов и вагонов, а именно с начальниками служб движения, грузовой и коммерческой работы, вагонного хозяйства, начальником дирекции по управлению терминально-складским комплексом (при осуществлении ДМ исправления коммерческих неисправностей), руководителями дирекции тяги, территориального филиала ФГП "Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации". Технологический процесс работы ПКО разрабатывается Руководителем предприятия на основании настоящих Требований и в соответствии с Технологическим процессом работы станции. Организация работы ПКО и технология осмотра, как правило, зависят от местных условий.

3.2.1.9. Технологический процесс работы ПКО должен предусматривать осмотр в коммерческом отношении прибывающих на станцию груженых и порожних вагонов как с помощью ТСКО, так и визуальный. При этом коммерческий осмотр порожних вагонов должен проводиться только с помощью ТСКО. Коммерческий осмотр груженых вагонов проводится как с помощью ТСКО, так и визуально "сходу" или в парке, в зависимости от рода груза и подвижного состава. При отсутствии возможности проведения визуального осмотра "сходу" в зависимости от местных условий коммерческий осмотр проводится визуально в парке.

3.2.1.10. Устранение выявленных неисправностей должно осуществляться в срок, как правило, не более 2 суток.

3.2.1.11. ПКО должен иметь выделенные места для устранения коммерческих неисправностей, оснащенных необходимыми механизмами.

3.2.1.12. Требования к организации работы ПКО для проведения коммерческого осмотра установлены в [разделе 2.9 Части 1](#) Типового технологического процесса.

3.2.2. Порядок проведения коммерческого осмотра на ПКО по прибытии

3.2.2.1. Порядок проведения коммерческого осмотра на ПКО по прибытии поездов, прибывших в расформирование

3.2.2.1.1. Коммерческий осмотр вагонов в составах поездов производится одновременно с техническим обслуживанием.

3.2.2.1.2. Коммерческий осмотр проводится в соответствии с общими требованиями к коммерческому осмотру, приведенными в [разделе 2 Части 1](#) Типового технологического процесса.

3.2.2.1.3. Для составов поездов, состоящих из вагонов (кроме полувагонов, погруженных в пределах высоты кузова вагона), прибывших в расформирование, коммерческий осмотр по прибытии осуществляется с использованием ТСКО во время движения и визуально в парке. При отсутствии ТСКО - только визуально в парке.

3.2.2.1.4. Для составов поездов, состоящих из полувагонов, погруженных в пределах высоты кузова вагона, прибывших в расформирование, коммерческий осмотр по прибытии осуществляется только с использованием ТСКО во время движения. При отсутствии ТСКО - визуально в парке или "сходу".

3.2.2.1.5. Для составов поездов, состоящих из полувагонов, погруженных с "шапкой", металлом и ЖБИ, прибывших в расформирование, коммерческий осмотр по прибытию осуществляется с использованием ТСКО во время движения и визуально в парке. При отсутствии ТСКО - только визуально в парке.

3.2.2.1.6. Для составов поездов, состоящих из порожних вагонов (кроме транспортеров), коммерческий осмотр по прибытии осуществляется только во время движения с использованием ТСКО. Визуальный осмотр в парке не производится (независимо от наличия ТСКО).

3.2.2.1.7. Порядок проведения коммерческого осмотра определен в [разделе 2.3 Части 1](#) Типового технологического процесса и [Приложении 1](#) к Части 1 Типового технологического процесса.

3.2.2.2. Порядок проведения коммерческого осмотра на ПКО по прибытии транзитных поездов

3.2.2.2.1. Вагоны, прибывающие на станцию в составах транзитных поездов, имеющих графиковую стоянку, подлежат коммерческому осмотру только по прибытии.

3.2.2.2.2. Коммерческий осмотр вагонов в поездах производится одновременно с техническим обслуживанием или сменой локомотива или локомотивной бригады.

3.2.2.2.3. В пределах установленных гарантийных расстояний коммерческий осмотр транзитных поездов не проводится.

3.2.2.2.4. Для составов поездов, состоящих из порожних вагонов (кроме транспортеров), коммерческий осмотр по прибытии осуществляется только во время движения с использованием ТСКО. Визуальный осмотр в парке и "сходу" не производится. При отсутствии ТСКО коммерческий осмотр не проводится.

3.2.2.2.5. Для составов поездов, состоящих из цементовозов, минераловозов, зерновозов, цистерн, хоппер-дозаторов и думпкаров, коммерческий осмотр по прибытии производится во время движения с использованием ТСКО и с визуальной проверкой состояния нижних разгрузочных люков, нижних сливных приборов и кузовов вагонов в процессе движения "сходу" при встрече ответственными работниками вагонного хозяйства или иными, установленными Технологическим процессом работы ПКО, в установленном Технологическим процессом ПКО месте. При отсутствии ТСКО - осмотр производится с двух сторон "сходу" или в парке.

В случае выявления коммерческой неисправности работники, проводившие осмотр "сходу", передают информацию о выявленных коммерческих неисправностях работникам ПКО для дополнительного осмотра в парке и принятия мер по устранению нарушений.

3.2.2.2.6. Для составов поездов, состоящих из вагонов с контейнерами, коммерческий осмотр по прибытии производится во время движения с использованием ТСКО. При отсутствии ТСКО - с визуальной проверкой состояния контейнера и наличия ЗПУ в процессе движения с двух сторон "сходу" или в парке.

3.2.2.2.7. Для составов поездов, состоящих из полувагонов, погруженных в пределах высоты кузова вагона, коммерческий осмотр по прибытии производится с использованием ТСКО во время движения. Визуальный осмотр в парке и "сходу" не производится. При отсутствии ТСКО коммерческий осмотр не проводится.

3.2.2.2.8. Для составов поездов, состоящих из полувагонов, погруженных с "шапкой", платформ и транспортеров, коммерческий осмотр по прибытии производится во время движения с использованием ТСКО, а также визуально в парке. При отсутствии ТСКО - только в парке.

3.2.2.2.9. Для составов поездов, состоящих из полувагонов с металлом и ЖБИ, коммерческий осмотр по прибытии производится во время движения с использованием ТСКО. При отсутствии

ТСКО - визуально в парке.

3.2.2.2.10. Для составов поездов, состоящих из крытых вагонов (рефрижераторных, ЦМГВ) коммерческий осмотр по прибытии производится во время движения с использованием ТСКО. При отсутствии ТСКО - осмотр производится с двух сторон "сходу" во время движения или в парке.

3.2.2.2.11. Для составов поездов, состоящих из разного рода подвижного состава и грузов, осмотр по прибытии производится с учетом выполнения требований [пунктов 3.2.2.2.4, 3.2.2.2.5, 3.2.2.2.6, 3.2.2.2.7, 3.2.2.2.8, 3.2.2.2.9., 3.2.2.2.10.](#)

3.2.2.2.12. Коммерческий осмотр проводится в соответствии с общими требованиями к коммерческому осмотру, приведенными в [разделе 2 Части 1](#) Типового технологического процесса.

3.2.2.2.13. Порядок проведения коммерческого осмотра определен в [разделе 2.3 Части 1](#) Типового технологического процесса и [Приложении 1](#) к Части 1 Типового технологического процесса.

3.2.3. Порядок проведения коммерческого осмотра на ПКО по отправлению поездов своего формирования

3.2.3.1. Коммерческому осмотру подлежат все отправляющиеся со станции вагоны в составах поездов своего формирования.

3.2.3.2. Коммерческий осмотр составов поездов производится с визуальным осмотром в установленных Технологическим процессом ПКО местах, оборудованных с учетом требований охраны труда.

3.2.3.3. Коммерческий осмотр проводится в соответствии с общими требованиями к коммерческому осмотру, приведенными в [разделе 2 Части 1](#) Типового технологического процесса.

3.2.3.4. Порядок проведения коммерческого осмотра на ПКО проводится в соответствии с [разделом 2.4](#) и [Приложением 2](#) к Части 1 Типового технологического процесса.

3.3. Коммерческий осмотр на ПКБ

3.3.1. Требования к организации работы ПКБ

3.3.1.1. Коммерческий осмотр на ПКБ организуется в соответствии с Технологическим процессом работы ПКБ, разработанным с учетом требований [Части 2](#) Типового технологического процесса (далее - Технологический процесс работы ПКБ).

3.3.1.2. Определение станций для размещения ПКБ осуществляется в соответствии с Методикой размещения ПКО, ПКБ, ПКД.

3.3.1.3. Требования к организации работы ПКБ аналогичны рассмотренным в [разделе 3.2.1 Части 1](#) Типового технологического процесса.

3.3.1.4. При этом [пункт 3.2.1.11](#) учитывается в следующей редакции: "ПКБ должен иметь выделенные места для устранения коммерческих неисправностей и может быть оснащен необходимыми механизмами".

3.3.2. Порядок проведения коммерческого осмотра на ПКБ по прибытию поезда в расформирование

3.3.2.1. Коммерческий осмотр вагонов в составах поездов производится одновременно с техническим обслуживанием.

3.3.2.2. Коммерческий осмотр проводится в соответствии с общими требованиями к коммерческому осмотру, приведенными в [разделе 2 Части 1](#) Типового технологического процесса.

3.3.2.3. Для составов поездов, состоящих из вагонов (кроме полувагонов, погруженных в пределах высоты кузова вагона), прибывших в расформирование, коммерческий осмотр по прибытии осуществляется с использованием ТСКО во время движения и визуально в парке. При отсутствии ТСКО - только визуально в парке.

3.3.2.4. Для составов поездов, состоящих из полувагонов, погруженных в пределах высоты кузова вагона, прибывших в расформирование, коммерческий осмотр по прибытии осуществляется только с использованием ТСКО во время движения. При отсутствии ТСКО - визуально в парке или "сходу".

3.3.2.5. Для составов поездов, состоящих из полувагонов, погруженных с "шапкой", металлом и ЖБИ, прибывших в расформирование, коммерческий осмотр по прибытию осуществляется с использованием ТСКО во время движения и визуально в парке. При отсутствии ТСКО - только визуально в парке.

3.3.2.6. Для составов поездов, состоящих из порожних вагонов (кроме транспортеров),

коммерческий осмотр по прибытии осуществляется только во время движения с использованием ТСКО. Визуальный осмотр в парке не производится (независимо от наличия ТСКО).

3.3.2.7. Порядок проведения коммерческого осмотра определен в [разделе 2.3 Части 1](#) Типового технологического процесса и [Приложении 1](#) к Части 1 Типового технологического процесса.

3.3.3. Порядок проведения коммерческого осмотра на ПКБ по прибытии транзитных поездов

3.3.3.1. Вагоны, прибывающие на станцию в составах транзитных поездов, имеющих графиковую стоянку, подлежат коммерческому осмотру только по прибытии.

3.3.3.2. Коммерческий осмотр вагонов в поездах производится одновременно с техническим обслуживанием или сменой локомотива или локомотивной бригады.

3.3.3.3. В пределах установленных гарантийных расстояний коммерческий осмотр транзитных поездов не проводится.

3.3.3.4. Для составов поездов, состоящих из порожних вагонов (кроме транспортеров), коммерческий осмотр по прибытии осуществляется только во время движения с использованием ТСКО. Визуальный осмотр в парке и "сходу" не производится. При отсутствии ТСКО коммерческий осмотр не проводится.

3.3.3.5. Для составов поездов, состоящих из цементовозов, минераловозов, зерновозов, цистерн, хоппер-дозаторов и думпкаров, коммерческий осмотр по прибытии производится во время движения с использованием ТСКО и с визуальной проверкой состояния нижних разгрузочных люков, нижних сливных приборов и кузовов вагонов в процессе движения "сходу" при встрече ответственными работниками вагонного хозяйства или иными, установленными Технологическим процессом работы ПКБ, в установленном Технологическим процессом ПКБ месте. При отсутствии ТСКО - осмотр производится "сходу" или в парке.

В случае выявления коммерческой неисправности работниками, проводившие осмотр "сходу", передают информацию о выявленных коммерческих неисправностях работникам ПКБ для дополнительного осмотра в парке и принятия мер по устранению нарушений.

3.3.3.6. Для составов поездов, состоящих из вагонов с контейнерами, коммерческий осмотр по прибытии производится во время движения с использованием ТСКО. При отсутствии ТСКО - с визуальной проверкой состояния контейнера и наличия ЗПУ в процессе движения "сходу" или в парке.

3.3.3.7. Для составов поездов, состоящих из вагонов полувагонов, погруженных в пределах высоты кузова вагона, коммерческий осмотр по прибытии производится с использованием ТСКО во время движения. Визуальный осмотр в парке и "сходу" не производится. При отсутствии ТСКО коммерческий осмотр не проводится.

3.3.3.8. Для составов поездов, состоящих из полувагонов, погруженных с "шапкой", платформ и транспортеров коммерческий осмотр по прибытии производится во время движения с использованием ТСКО, а также визуально в парке. При отсутствии ТСКО - только в парке.

3.3.3.9. Для составов поездов, состоящих из полувагонов с металлом и ЖБИ, коммерческий осмотр по прибытии производится во время движения с использованием ТСКО. При отсутствии ТСКО - визуально в парке.

3.3.3.10. Для составов поездов, состоящих из крытых вагонов (рефрижераторных, ЦМГВ) коммерческий осмотр по прибытии производится во время движения с использованием ТСКО. При отсутствии ТСКО - осмотр производится с двух сторон "сходу" во время движения или в парке.

3.3.3.11. Для составов поездов, состоящих из разного рода подвижного состава и грузов, осмотр по прибытии производится с учетом выполнения требований [пунктов 3.3.3.4, 3.3.3.5, 3.3.3.6, 3.3.3.7, 3.3.3.8, 3.3.3.9., 3.3.3.10.](#)

3.3.3.12. Коммерческий осмотр проводится в соответствии с общими требованиями к коммерческому осмотру, приведенными в [разделе 2 Части 1](#) Типового технологического процесса.

3.3.3.13. Порядок проведения коммерческого осмотра определен в [разделе 2.3 Части 1](#) Типового технологического процесса и [Приложении 1](#) к Части 1 Типового технологического процесса.

3.3.4. Порядок проведения коммерческого осмотра на ПКБ по отправлению поездов своего формирования

3.3.4.1. Коммерческому осмотру подлежат все отправляющиеся со станции вагоны в составах

поездов своего формирования.

3.3.4.2. Коммерческий осмотр составов поездов производится с визуальным осмотром в установленных Технологическим процессом ПКБ местах, оборудованных с учетом требований охраны труда.

3.3.4.3. Коммерческий осмотр проводится в соответствии с общими требованиями к коммерческому осмотру, приведенными в [разделе 2 Части 1](#) Типового технологического процесса.

3.3.4.4. Порядок проведения коммерческого осмотра на ПКБ определен в [разделе 2.4 Части 1](#) Типового технологического процесса и [Приложении 2](#) к Части 1 Типового технологического процесса.

3.4. Коммерческий осмотр на ПКД

3.4.1. Требования к организации работы ПКД

3.4.1.1. Коммерческий осмотр на ПКД организуется в соответствии с Технологическим процессом работы ПКД, разработанным с учетом требований [Части 2](#) Типового технологического процесса (далее - Технологический процесс работы ПКД).

3.4.1.2. Выбор станций для размещения ПКД осуществляется в соответствии с Методикой размещения ПКО, ПКБ, ПКД.

3.4.1.3. ПКД находятся в непосредственном подчинении Руководителя предприятия или начальника центра коммерческой диагностики.

3.4.1.4. Руководство ПКД возлагается на работника, назначаемого приказом Руководителя предприятия.

3.4.1.5. Оснащение ПКД представляет собой комплекс технических средств, позволяющих проведение коммерческого осмотра поездов и вагонов работниками ПКД или удаленно работниками ближайшего ПКО (ПКБ) (далее - опорное ПКО (ПКБ) или центра коммерческой диагностики.

3.4.1.6. Работа ПКД организуется на основании Технологического процесса работы ПКД, утвержденного начальником дирекции Д по предварительному согласованию с соответствующими службами железной дороги, дирекциями, структурными подразделениями дирекций и других предприятий, подведомственные работники которых взаимодействуют в процессе коммерческого осмотра поездов и вагонов, а именно с заместителем главного ревизора по безопасности движения региона железной дороги, начальниками служб движения, грузовой и коммерческой работы, вагонного хозяйства, начальником дирекции по управлению терминально-складским комплексом (при осуществлении ДМ исправления коммерческих неисправностей), руководителями дирекции тяги, территориального филиала ФГП "Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации".

3.4.1.7. Технологический процесс работы ПКД разрабатывается Руководителем предприятия расположения ПКД на основании Технологического процесса работы предприятия, настоящих Требований и согласовывается с Руководителем предприятия расположения опорного ПКО (ПКБ) или центра коммерческой диагностики.

3.4.1.8. Технологический процесс работы ПКД должен предусматривать осмотр всех груженых и порожних вагонов в коммерческом отношении при помощи ТСКО в установленном Технологическим процессом работы станции время.

3.4.1.9. Требования к организации работы ПКД для проведения коммерческого осмотра установлены в [разделе 2.9 Части 1](#) Типового технологического процесса.

3.4.2. Порядок проведения коммерческого осмотра на ПКД по прибытию или проследованию

3.4.2.1. Коммерческому осмотру подлежат прибывающие на станцию вагоны в составах поездов, следующих по путям, оборудованным ТСКО.

3.4.2.2. Коммерческий осмотр вагонов на ПКД осуществляется только во время движения поезда при помощи ТСКО.

3.4.2.3. Коммерческий осмотр проводится в соответствии с общими требованиями к коммерческому осмотру, приведенными в [разделах 2.1.3 - 2.1.5 Части 1](#) Типового технологического процесса.

3.4.2.4. Коммерческий осмотр осуществляет Оператор коммерческого осмотра. Оператор может находиться на данной станции, на опорном ПКО (ПКБ), в центре коммерческой диагностики или

ином месте, оборудованном необходимым программным обеспечением проведения коммерческого осмотра, имеющем доступ к ТСКО, установленным на ПКД.

3.4.2.5. Порядок проведения коммерческого осмотра определен в [разделе 2.3 Части 1](#) Типового технологического процесса и [Приложении 1](#) к Части 1 Типового технологического процесса.

3.4.2.6. По окончании коммерческого осмотра система ЕАСАПР М формирует сообщение о завершении коммерческого осмотра поезда в соответствии с требованиями [пункта 2.3.27](#) Части 1 Типового технологического процесса.

3.5. Коммерческий осмотр вагонов на станциях формирования (расформирования) поездов, не имеющих ПКО (ПКБ, ПКД)

3.5.1. Требования к организации работы станции формирования (расформирования) поездов, не имеющих ПКО (ПКБ, ПКД)

3.5.1.1. Требования к организации работы станции формирования (расформирования) поездов, не имеющих ПКО (ПКБ, ПКД) для проведения коммерческого осмотра перед отправлением вагонов в составах поездов аналогичны требованиям, изложенным в [разделе 3.1.1 Части 1](#) Типового технологического процесса.

3.5.2. Порядок коммерческого осмотра вагонов на станциях формирования (расформирования) поездов, не имеющих ПКО (ПКБ, ПКД), по прибытию

3.5.2.1. Коммерческому осмотру на станции формирования (расформирования) поездов, не являющихся ПКО, ПКБ, ПКД, подлежат вагоны в составах поездов, прибывающие в расформирование или отцепку.

3.5.2.2. Коммерческий осмотр вагонов по прибытии осуществляется визуально в парке в установленных Технологическим процессом коммерческого осмотра на станции местах, оборудованных с учетом требований охраны труда после остановки поезда.

3.5.2.3. Коммерческий осмотр проводится в соответствии с общими требованиями к коммерческому осмотру, приведенными в [разделе 2 Части 1](#) Типового технологического процесса.

3.5.2.4. Порядок проведения коммерческого осмотра определен в [разделе 2.3 Части 1](#) Типового технологического процесса и [Приложении 1](#) к Части 1 Типового технологического процесса.

3.5.3. Порядок коммерческого осмотра вагонов на станциях формирования (расформирования) поездов, не имеющих ПКО (ПКБ, ПКД), по отправлению

3.5.3.1. Все вагоны перед отправлением со станции формирования должны быть осмотрены в коммерческом отношении.

3.5.3.2. При прицепке вагонов к составу транзитного или сборного поезда в коммерческом отношении осматриваются только прицепляемые вагоны.

3.5.3.3. Коммерческий осмотр вагонов, контейнеров перед отправлением со станции погрузки производится в соответствии с разделом 5 "Пятая ступень контроля. Контроль за размещением и креплением груза при отправлении вагонов, контейнеров в составе поезда с железнодорожной станции формирования" Регламента многоступенчатого контроля и [разделом 2 Части 1](#) Типового технологического процесса.

3.5.3.4. Коммерческий осмотр проводится в соответствии с общими требованиями к коммерческому осмотру, приведенными в [разделе 2 Части 1](#) Типового технологического процесса.

3.5.3.5. Порядок проведения коммерческого осмотра определен в [разделе 2.4 Части 1](#) Типового технологического процесса и [Приложении 2](#) к Части 1 Типового технологического процесса.

3.6. Коммерческий осмотр на станции выгрузки

3.6.1. Требования к организации работы станции для проведения коммерческого осмотра вагонов на станции выгрузки

3.6.1.1. Требования к организации работы станции выгрузки для проведения коммерческого осмотра по прибытию вагонов в составах поездов аналогичны требованиям, изложенным в [разделе 3.1.1 Части 1](#) Типового технологического процесса.

3.6.2. Порядок коммерческого осмотра вагонов на станциях выгрузки по прибытию

3.6.2.1. Коммерческому осмотру на станции выгрузки подлежат вагоны в составах поездов,

прибывающие в расформирование или отцепку.

3.6.2.2. Коммерческий осмотр вагонов по прибытии осуществляется визуально в парке в установленных Технологическим процессом коммерческого осмотра местах, оборудованных с учетом требований охраны труда после остановки поезда или групп вагонов.

3.6.2.3. Коммерческий осмотр проводится в соответствии с общими требованиями к коммерческому осмотру, приведенными в [разделе 2 Части 1](#) Типового технологического процесса.

3.6.2.4. Порядок проведения коммерческого осмотра определен в [разделе 2.3 Части 1](#) Типового технологического процесса и [Приложении 1](#) к Части 1 Типового технологического процесса.

4. Оформление результатов коммерческого осмотра в пути следования

4.1. Порядок оформления [Протокола](#) коммерческого осмотра поезда

4.1.1. Заготовка [протокола](#) коммерческого осмотра поезда (далее - Протокол коммерческого осмотра) оформляется по завершению коммерческого осмотра состава поезда автоматически системой ЕАСАПР М после регистрации работником, проводившим коммерческий осмотр, даты и времени окончания коммерческого осмотра поезда.

4.1.2. Форма [Протокола](#) коммерческого осмотра приведена в [Приложении 6](#) к Части 1 Типового технологического процесса.

4.1.3. [Протокол](#) включает в себя результаты, полученные от Технических средств, результаты собственной интеллектуальной обработки имеющихся сведений об осматриваемых вагонах, а также результаты визуального осмотра работником, проводившим коммерческий осмотр, в том числе зафиксированные Мобильным приложением или зарегистрированные в системе.

4.1.4. При регистрации работником, проводившим коммерческий осмотр в системе ЕАСАПР М (на стационарном рабочем месте или в Мобильном приложении) даты и времени окончания осмотра поезда система ЕАСАПР М формирует [Протокол](#) коммерческого осмотра.

4.1.5. [Протоколу](#) присваивается номер в соответствии с требованиями [пункта 4.2.5 Части 1](#) Типового технологического процесса.

4.1.6. В [графе](#) "Станция" - указывается наименование станции проведения коммерческого осмотра.

4.1.7. В [разделе](#) "Поезд" в [графах](#) "Номер" и "Индекс" указываются номер и индекс поезда по данным, зарегистрированным в системе ЕАСАПР М перед началом коммерческого осмотра (полученным автоматически из смежных автоматизированных систем или введенным в ЕАСАПР М).

4.1.8. В [графах](#) [раздела](#) "Используемые ТСКО" указываются соответствующие сведения об используемых ТСКО. При этом [графа](#) "Наименование" и "Учетный номер" заполняется в соответствии с данными АСКМ Технические средства, а [графа](#) "Техническое состояние" - в соответствии со сведениями Журнала неисправности ТСКО.

4.1.9. В [разделе](#) "Визуальный осмотр с помощью ТСКО":

- в [графе](#) "Начало осмотра" - указывается дата и время начала коммерческого осмотра поезда, автоматически зарегистрированные ТСКО;

- в [графе](#) "Окончание осмотра" - указывается дата и время окончания коммерческого осмотра поезда, автоматически зарегистрированные ТСКО;

- в [графе](#) "Расположение Оператора коммерческого осмотра" для станции погрузки, выгрузки, ПКО, ПКБ, а также станции формирования (расформирования) поездов, не являющейся ПКО, ПКБ, ПКД станции временного отставления поезда от движения указывается станция проведения коммерческого осмотра, для ПКД указывается станция или иное подразделение, на котором располагался оператор коммерческого осмотра.

При отсутствии проведения коммерческого осмотра с помощью ТСКО указывается "Коммерческий осмотр с помощью ТСКО не проводился".

4.1.10. В [разделе](#) "Визуальный осмотр "сходу" в процессе движения" в [графе](#) "Начало осмотра" - указывается дата и время начала коммерческого осмотра поезда, зарегистрированные работником, проводившим коммерческий осмотр, в ЕАСАПР М.

В [графе](#) "Окончание осмотра" - указывается дата и время окончания коммерческого осмотра поезда, зарегистрированные работником, проводившим коммерческий осмотр, в ЕАСАПР М.

При отсутствии проведения коммерческого осмотра "сходу" указывается "Визуальный осмотр "сходу" в процессе движения не проводился".

4.1.11. В [разделе](#) "Визуальный осмотр в парке" в [графе](#) "Начало осмотра" - указывается дата и

время начала коммерческого осмотра поезда, зарегистрированные работником, проводившим коммерческий осмотр, в ЕАСАПР М.

В графе "Окончание осмотра" - указывается дата и время окончания коммерческого осмотра поезда, зарегистрированные работником, проводившим коммерческий осмотр, в ЕАСАПР М.

При проведении коммерческого осмотра только с помощью ТСКО в данной графе указывается "Визуальный осмотр в парке не проводился".

В графах "Участок", "Парк", "Путь" - указываются участок, парк и путь станции, на котором проводился визуальный коммерческий осмотр в парке.

4.1.12. Таблица 1 "Осмотренные вагоны" заполняется по данным натурального листа поезда, данным перевозочных документов. Для порожних транспортеров в графе "Условия перевозки" дополнительно указываются сведения акта о приемке порожнего транспортера к перевозке: номер акта, дата и станция. Графы "Пройденное расстояние от предыдущего коммерческого осмотра" и "Станция последующего коммерческого осмотра" определяются системой ЕАСАПР М.

4.1.13. Таблица 2 "Результаты взвешивания" заполняется по данным перевозочных документов, данным АБД ПВ и результатам взвешивания, поступившим в ЕАСАПР М от ТСКО. Графа "Расхождение массы" рассчитывается системой ЕАСАПР М с учетом данных паспортов вагонных весов и требований методики МИ-3115.

4.1.14. Таблица 3 "Оформленные акты общей формы, удостоверяющие коммерческие неисправности" формируется по данным ЕАСАПР М об оформленных актах.

В графе "Коммерческая неисправность" указывается код коммерческой неисправности в соответствии с Таблицей 2 Классификатора коммерческих неисправностей, приведенном в Приложении 7 к Части 1 Типового технологического процесса.

В графе "Способ устранения" указывается значение в соответствии с Таблицей 5 Классификатора коммерческих неисправностей, приведенном в Приложении 7 к Части 1 Типового технологического процесса.

В графе "Подразделение, ответственное за проведение служебного расследования" указывается значение в соответствии с Таблицей 7 Классификатора коммерческих неисправностей, приведенном в Приложении 7 к Части 1 Типового технологического процесса.

В графе "Способ обнаружения" указывается значение в соответствии с Таблицей 3 Классификатора коммерческих неисправностей, приведенном в Приложении 7 к Части 1 Типового технологического процесса.

В графе "Порядок учета неисправности" указывается значение в соответствии с Таблицей 6 Классификатора коммерческих неисправностей, приведенном в Приложении 7 к Части 1 Типового технологического процесса.

В графе "Примечания" указываются дополнительные сведения:

- для транспортеров указываются сведения о фактическом наличии и техническом состоянии инвентарного оборудования;
- для негабаритных и тяжеловесных грузов указываются сведения о комиссионной проверке на станции коммерческого осмотра;
- и другие.

В графе "Фотографии ТСКО" указываются фотографии вагонов с коммерческими неисправностями, приложенные к акту общей формы.

4.1.15. В Протоколе коммерческого осмотра не указываются обнаруженные технические неисправности вагонов, оформленные уведомлением на ремонт вагона формы ВУ-23М, и коммерческие неисправности, устраненные без отцепки и оформления акта общей формы.

4.1.16. В Протоколе коммерческого осмотра также не указываются коммерческие неисправности, не изменившиеся по сравнению с результатами предыдущего коммерческого осмотра по данным попутных актов.

4.1.17. Таблица 4 "Результаты коммерческого осмотра" формируется расчетным путем системой ЕАСАПР М.

4.1.18. Таблица 5 "Коммерческий осмотр проводили" формируется на основании данных, зарегистрированных в системе ЕАСАПР М при начале коммерческого осмотра поезда. В данном разделе указываются работники, проводившие коммерческий осмотр, в том числе работники ПТО или ПОТ, принимавшие участие в совместном коммерческом осмотре.

4.1.19. Работник, проводивший коммерческий осмотр проверяет правильность заготовки

Протокола коммерческого осмотра поезда, при необходимости вносит изменения и завершает его оформление.

4.1.20. **Протокол** коммерческого осмотра подписывают все работники, проводившие коммерческий осмотр данного поезда и работники, предъявившие поезд к коммерческому осмотру. В случае привлечения к проведению коммерческого осмотра работников ПТО или ПОТ, они также подписывают **Протокол** в части, соответствующей их компетенции.

4.1.21. Допускается подписание **Протокола** коммерческого осмотра электронной подписью. При отсутствии электронной подписи **Протокол** коммерческого осмотра переводится в статус "Документ".

Вывод на печать **Протокола** коммерческого осмотра, подписанного электронной подписью, не требуется.

4.2. Порядок ведения Книги регистрации протоколов коммерческого осмотра

4.2.1. **Книга** регистрации протоколов коммерческого осмотра ведется автоматически системой ЕАСАПР М на основании регистрационных записей и оформленных **Протоколов** коммерческого осмотра.

4.2.2. **Книга** регистрации протоколов коммерческого осмотра ведется отдельно по каждому участку - месту проведения коммерческого осмотра поездов, установленному Технологическим процессом коммерческого осмотра ПКО (ПКБ, ПКД) или приложением "Технологический процесс коммерческого осмотра" к Технологическому процессу или Технологической карте работы станции погрузки, выгрузки или формирования (расформирования) поездов.

4.2.3. Форма Книги регистрации протоколов коммерческого осмотра приведена в **Приложении 8** к Части 1 Типового технологического процесса.

4.2.4. В начале смены работник, проводивший коммерческий осмотр, регистрирует в системе ЕАСАПР М открытие смены, указывая дату и время начало смены, а также фамилии работников в составе смены с указанием мест и направлений коммерческого осмотра (в парке с левой и с правой стороны по ходу движения поезда по прибытию или при отправлении, на стационарном рабочем месте). На объединенных ОПКО указываются фамилии работников принимающей и сдающей железных дорог.

4.2.5. При регистрации работником, проводившим коммерческий осмотр, в системе ЕАСАПР М (на стационарном рабочем месте или в Мобильном приложении) даты и времени начала осмотра поезда система ЕАСАПР М автоматически открывает регистрационную запись в **Книге** регистрации протоколов коммерческого осмотра.

При этом **Протоколу** коммерческого осмотра присваивается номер в соответствии со следующим форматом:

xxxxx-uu-uuuu-zzzzzz,

где xxxxx - 5-значный код станции составления **Протокола** коммерческого осмотра;

uu - участок коммерческого осмотра на ПКО (ПКБ, ПКД);

uuuu - год составления **Протокола** коммерческого осмотра;

zzzzzz - порядковый номер по **книге** регистрации протоколов коммерческого осмотра.

Дата регистрации протокола определяется автоматически системой ЕАСАПР М как текущая дата.

4.2.6. Одновременно с открытием регистрационной записи автоматически заполняются графы **Книги** регистрации протоколов коммерческого осмотра:

- Дата и время начала коммерческого осмотра;

- Номер и индекс поезда;

- Парк и путь проведения коммерческого осмотра.

4.2.7. После завершения коммерческого осмотра и завершения оформления работником, проводившим коммерческий осмотр, **Протокола** коммерческого осмотра система ЕАСАПР М автоматически завершает оформление регистрационной записи в **Книге** регистрации протоколов коммерческого осмотра.

При этом заполняются следующие графы:

- Дата и время окончания коммерческого осмотра;

- Количество вагонов в составе поезда: всего, в том числе с коммерческими неисправностями; с устранением коммерческой неисправности без отцепки; отцепленных для устранения коммерческой неисправности или проверки груза.

4.2.8. В конце смены старший работник, проводивших коммерческий осмотр, закрывает в системе ЕАСАПР М смену, указывая дату и время окончания смены.

4.2.9. При необходимости получения выписки из [Книги](#) регистрации протоколов коммерческого осмотра за заданный период времени, она динамически формируется системой ЕАСАПР М. Также система ЕАСАПР М формирует справочные и аналитические формы об осмотренных вагонах, о выявленных коммерческих неисправностях и результатах их устранения.

4.2.10. На ОПКО [Книга](#) регистрации протоколов коммерческого осмотра ведется на станции расположения ОПКО.

4.3. Порядок оформления актов общей формы, удостоверяющих обнаружение коммерческой неисправности вагона

4.3.1. На выявленные вагоны с коммерческими неисправностями работником, проводившим коммерческий осмотр в ЕАСАПР М составляются акты общей формы, удостоверяющие факты обнаружения коммерческих неисправностей, в соответствии с Правилами составления актов.

4.3.2. В один акт общей формы могут быть включены несколько вагонов, следующих по одному перевозочному документу и имеющих одинаковые коммерческие неисправности. Если данные условия не выполняются, то на каждый вагон составляется отдельный акт общей формы.

4.3.3. При обнаружении коммерческой неисправности, для устранения которой требуется отцепка вагонов от сцепа, а груз располагается с опорой на два и более вагонов сцепа, акт общей формы составляется на отцепку для всех вагонов сцепа. Если груз опирается на один вагон сцепа, то составляется отдельно акт общей формы на отцепку вагона, в котором выявлены коммерческие неисправности, и акт общей формы на задержку остальных вагонов сцепа до устранения коммерческой неисправности в отцепленном вагоне.

4.3.4. В акте общей формы в разделе "Описание обстоятельств, вызвавших составление акта" в обязательном порядке указывается код коммерческой неисправности в соответствии с классификатором коммерческих неисправностей грузовых вагонов, приведенном в [Приложении 7](#) к Части 1 Типового технологического процесса, а также дается подробное описание обнаруженной коммерческой неисправности или обстоятельств, требующих проверки груза, являющихся причиной отцепки вагона от состава поезда.

4.3.5. При необходимости к акту общей формы в системе ЕАСАПР М прикрепляется одна или несколько фотографий, характеризующих выявленную коммерческую неисправность. Могут быть прикреплены фотографии, полученные системой ЕАСАПР М из ТСКО, а при их отсутствии фотографии, сделанные обычными фотокамерами. В случае обнаружения коммерческих неисправностей, допущенных по вине грузоотправителя (нарушение требований ТУ) приложение фотоматериалов является обязательным.

4.3.6. При составлении акта общей формы на коммерческие неисправности с инвентарным оборудованием транспортеров или с самим транспортером указываются выявленные неисправности, фактическое наличие и техническое состояние инвентарного оборудования (болты, шпильки, гайки и др.), наличие или отсутствие следов повреждения самого транспортера. Акт подписывается работниками, участвовавшими в осмотре вагона.

4.3.7. Выводы об ответственном подразделении и причине возникновения коммерческой неисправности в акте общей формы не приводятся.

4.3.8. В случае оформления Акта общей формы на наложение новых ЗПУ в нем обязательно указываются номера вагонов, типы и контрольные знаки новых ЗПУ.

Акты общей формы на наложение новых ЗПУ составляются и подписываются после установки ЗПУ на вагоне.

4.3.9. В случае если при проведении коммерческого осмотра обнаружен инцидент с опасным грузом акт общей формы оформляется в соответствии с требованиями Методики учета и расследования инцидентов с опасными грузами.

4.3.10. В случае если акт общей формы составляется по заявке от представителей охраны, на вагоны, следующие в сопровождении охраны, в ЕАСАПР М должно быть зарегистрировано данное обращение и в акте общей формы должна быть сделана соответствующая запись.

4.3.11. В случае если устранение коммерческой неисправности не возможно на станции обнаружения и вагон направляется для устранения на другую станцию, то в акте общей формы дополнительно указывается станция, на которую направляется вагон.

4.3.12. Акт общей формы подписывается работником, проводившим коммерческий осмотр и составившим Акт, приемщиками поездов, производившими натурный осмотр вагона, работником предприятия охраны, если вагон следует в сопровождении охраны, проводниками (при участии в осмотре), работником ЛОВД (при участии в осмотре, подпись не обязательна), представителем таможенного органа (при участии в осмотре или навешивании ЗПУ) и работником ПТО (при участии в устранении коммерческой неисправности, а также при обнаружении технической неисправности вагона или контейнера, влияющего за коммерческое состояние груза).

4.3.13. Подписание актов общей формы производится всеми указанными в нем работниками после окончания осмотра.

4.3.14. Акт общей формы подписывается электронной подписью в случае, если все участники коммерческого осмотра имеют сертификат электронной подписи. В противном случае оформленный акт общей формы распечатывается из системы ЕАСАПР М и подписывается всеми участниками коммерческого осмотра.

4.3.15. Если акт общей формы оформляется в бумажном виде, то количество его экземпляров определяется исходя из следующего:

- один экземпляр акта общей формы должен храниться на станции;
- один экземпляр акта общей формы должен быть приложен к перевозочным документам на основную отправку в случае устранения коммерческой неисправности вагонов, отцепленных от маршрутных и групповых отправок;
- один экземпляр акта общей формы должен быть приложен к перевозочным документам при направлении вагона для устранения коммерческой неисправности не на станции обнаружения;
- один экземпляр акта общей формы должен быть передан в дежурную часть ЛОВД при участии представителя ЛОВД в коммерческом осмотре;
- один экземпляр акта общей формы должен быть передан в подразделение охраны при участии представителя охраны в коммерческом осмотре;

4.3.16. При составлении актов общей формы, удостоверяющих обнаружение коммерческих неисправностей, допущенных по вине грузоотправителя (нарушение требований ТУ, перегруз сверх трафаретной грузоподъемности вагона) в железнодорожной транспортной накладной в графе "Отметки перевозчика" делается соответствующая отметка.

4.4. Особенности оформления актов общей формы на объединенных ПКО, ПКБ

4.4.1. На ОПКО акты общей формы на обнаруженные коммерческие неисправности на сдаваемых на дорогу сопредельного государства вагонов составляются работником ПКО станции нахождения ОПКО по заявлению работников ПКО станции сопредельного государства.

4.4.2. Акты общей формы должны быть подписаны обеими сторонами. При этом, в случае несогласия одной из сторон с указанными в актах общей формы коммерческими неисправностями они подписываются с особым мнением, обязательно указывается ссылка на нормативную документацию, на основании которой принимающая сторона отказывается в приеме вагона.

4.4.3. Ответственный работник ОПКО на основании информации об обнаруженных коммерческих неисправностях, полученной от осматривающих состав поезда работников ОПКО и сведений перевозочных документов, полученных от оператора СТЦ, оформляет акт общей формы в 3-х экземплярах (один экземпляр остается в делах станции, один экземпляр передается работнику принимающей дирекции управления движением, один экземпляр прилагается к перевозочному документу).

4.5. Порядок подачи оперативных донесений

4.5.1. На основании составленных актов общей формы, удостоверяющим коммерческую неисправность, уполномоченный работник станции формирует в ЕАСАПР М оперативное донесение.

4.5.2. Перечень адресов, в которые направляются оперативные донесения приведен в [Приложении 3](#) к Части 1 Типового технологического процесса.

4.5.3. Оперативное донесение направляется указанным адресатам для проведения служебного расследования и принятия мер предупредительного и корректирующего характера, направленных на предотвращение подобных случаев.

4.5.4. В оперативном донесении должны быть указаны номера вагона, контейнера, транспортных

железнодорожных накладных, наименование станции отправления и назначения, данные о запорно-пломбировочных устройствах (пломбах), их тип и номер (только при их наличии), код коммерческой неисправности, место и обстоятельства, при которых обнаружена коммерческая неисправность, род груза. В случае несохранности груза дополнительно указываются характер несохранности и ориентировочный размер убытка в соответствии с Инструкцией по подаче оперативных донесений.

При подаче оперативных донесений в связи с выявлением коммерческой неисправности с негабаритными и тяжеловесными грузами, а также с габаритными грузами на транспортерах в оперативном донесении дополнительно должны быть указаны величины сдвига, данные о деформированных реквизитах крепления, наименование станции, на которой последний раз производилась проверка груза, а также принимаемые меры по исправлению погрузки.

4.5.5. Оперативное донесение передается в течение 24-х часов с момента обнаружения коммерческой неисправности.

4.5.6. Порядок подписания оперативных донесений устанавливается Руководителем предприятия.

4.5.7. Оперативное донесение направляется указанным выше адресатам по следующим правилам:

- для всех получателей, входящих в состав ОАО "РЖД", доставка оперативного донесения осуществляется средствами системы ЕАСАПР М, при этом оперативное донесение должно быть подписано электронной подписью Руководителя предприятия или уполномоченного работника предприятия, ответственного за подачу оперативного донесения;

- для получателей, не входящих в состав ОАО "РЖД" доставка оперативного донесения осуществляется системой ЕАСАПР М путем направления сообщения по электронной почте в адрес подразделения телеграфной связи с приложением электронной копии оперативного донесения и отсканированной бумажной копии оперативного донесения с подписью Руководителя предприятия или уполномоченного работника предприятия, ответственного за подачу оперативного донесения.

4.5.8. Руководитель предприятия или иной уполномоченный работник предприятия ежедневно рассматривают поступившие для расследования оперативные донесения и производит по ним расследование в соответствии с технологией служебного расследования случаев нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, приведенной в [разделе 6 Части 1](#) Типового технологического процесса.

5. Устранение и оформление коммерческих неисправностей в пути следования

5.1. Общий порядок действий при обнаружении коммерческих неисправностей

5.1.1. При обнаружении коммерческой неисправности в пути следования принимаются меры по ее устранению без отцепки вагона от состава поезда, а при невозможности устранения без отцепки вагон отцепляется для устранения неисправности. В соответствии с пунктом 7.1 Регламента многоступенчатого контроля вагон отцепляется в случае, если устранение коммерческих неисправностей невозможно за время, отведенное для коммерческого осмотра, а также при необходимости проверки состояния груза.

5.1.2. Возможные варианты порядка устранения коммерческих неисправностей указаны в [таблице 5](#) Классификатора коммерческих неисправностей, приведенном в Приложении 7 к Части 1 Типового технологического процесса.

5.1.3. Вагоны с коммерческими неисправностями, угрожающими безопасности движения, должны быть, как правило, отцеплены от состава поезда в парке прибытия (транзитном парке), т.е. до начала маневровых операций по сортировке вагонов на горке. Роспуск вагонов, угрожающих безопасности движения через сортировочную горку не допускается.

В исключительных случаях допускается пропуск таких вагонов через сортировочную горку путем осаживания отдельным локомотивом одного этого вагона или группы вагонов, в которой находится данный вагон.

5.1.4. При невозможности устранения коммерческой неисправности без перегруза груза в другой вагон, об этом уведомляется грузоотправитель для принятия решения о перегрузе груза и его дальнейшей транспортировке, а также о ремонте вагона или пересылке его в порожнем состоянии в ремонт.

5.1.5. При принятии решения о необходимости отцепки вагона работник, проводящий коммерческий осмотр, оформляет коммерческую неисправность в соответствии с требованиями [разделов 2.3 и 2.4 Части 1](#) Типового технологического процесса.

5.1.6. При обнаружении коммерческой неисправности на станции погрузки принимаются меры по

ее устранению без отцепки от состава поезда, а при невозможности устранения без отцепки вагон отцепляется для устранения неисправности. О необходимости устранения коммерческой неисправности и отцепке вагона уведомляется грузоотправитель. При необходимости вагон для устранения коммерческой неисправности по заявке грузоотправителя подается на пути необщего пользования грузоотправителя.

5.1.7. При обнаружении коммерческой неисправности на станции выгрузки производится устранение в соответствии с утвержденным Технологическим процессом коммерческого осмотра. Вагон по согласованию с грузополучателем может быть подан на место выгрузки или путь необщего пользования.

5.2. Особенности действий при обнаружении вагонов с доступом к грузу

5.2.1. При получении сообщения о том, что в составе прибывшего на станцию поезда имеется вагон с доступом к грузу, маневровый диспетчер (дежурный по станции) обязан поставить в известность руководство станции.

5.2.2. Ответственность за производство своевременных и необходимых маневровых операций с вагонами с доступом к грузу на станции несет маневровый диспетчер (дежурный по станции).

5.2.3. В течение одного часа с момента обнаружения вагона с коммерческой неисправностью старший работник смены, проводящий коммерческий осмотр составляет акт общей формы.

5.2.4. Работники, проводящие коммерческий осмотр несут ответственность за не передачу информации или сокрытие коммерческих неисправностей, способствующих хищениям грузов.

5.2.5. При невозможности устранения доступа к грузу вагон немедленно передается в сопровождение представителю охраны в ожидании устранения доступа к грузу.

5.2.6. При отсутствии на станции подразделения (поста) военизированной охраны до прибытия работников охрану груза организует начальник станции. Порядок вызова и сроки прибытия стрелков военизированной охраны устанавливает ДЦС или Д в зависимости от местных условий работы.

5.2.7. Работники, проводящие коммерческий осмотр совместно с представителями охраны и сотрудником ЛОВД обязаны принять меры по устранению доступа к грузу и опломбированию вагона ЗПУ.

5.2.8. В случае если вагон находится под охраной, то вагон пломбируется работником, проводящим коммерческий осмотр, только в присутствии работника охраны. При этом если в вагоне перевозится номенклатурный груз, то на предоставление нового ЗПУ необходимо получить от работника охраны заявление.

5.3. Особенности действий при обнаружении коммерческих неисправностей вагонов с опасными грузами

5.3.1. В случаях обнаружения коммерческих неисправностей в вагонах с опасными грузами, работники, проводящие коммерческий осмотр, руководствуются Правилами безопасности и порядком ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами, Правилами перевозок опасных грузов, Правилами перевозок железнодорожным транспортом грузов наливом.

5.3.2. В случаях обнаружения загорания, утечки, просыпания опасного вещества, повреждения тары или подвижного состава, перевозящих опасные грузы или других происшествий, которые могут привести к взрыву, пожару, отравлению, ожогам, заболеванию людей и животных, а также в случаях, когда в зоне схода подвижного состава, аварии, крушения или пожара оказались вагоны (контейнеры) или грузовые места с опасными грузами, работники, проводящие коммерческий осмотр, немедленно сообщают маневровому диспетчеру (дежурному по станции или по парку), старшему работнику смены, проводящей коммерческий осмотр, или бригадиру и принимают меры индивидуальной защиты. Запрещается приступать к устранению коммерческой неисправности до поступления полной информации и инструктажа о порядке действия, способах и средствах устранения опасности. В зависимости от полученных сведений устранение производится силами работников станции или специальных подразделений.

5.3.3. Старший работник смены, проводящий коммерческий осмотр, или бригадир выясняет по Листку коммерческого осмотра или по перевозочным документам номер аварийной карточки опасного груза и если нет угрозы здоровью, лично осматривает место происшествия, определяя состояние, правильность размещения и крепления груза. После чего об этих обстоятельствах составляют акт общей формы в соответствии с требованиями, указанными в [разделе 4.3 Части 1](#)

Типового технологического процесса и принимают меры к устранению коммерческой неисправности силами специализированной бригады.

5.4. Особенности действий при обнаружении коммерческих неисправностей вагонов с грузами, погруженными по МТУ, НТУ, негабаритными, тяжеловесными грузами, а также порожних транспортеров

5.4.1. При обнаружении угрожающего безопасности движения сдвига груза или расстройтва крепления, вагон (транспортер) с негабаритным или тяжеловесным грузом, грузом, погруженным по МТУ, НТУ, отцепляется от поезда для дальнейшей проверки и устранения коммерческой неисправности.

5.4.2. Для определения соответствия погрузки требованию технических условий погрузки работники, проводящие коммерческий осмотр, руководствуются условиями погрузки, приведенными в Листке коммерческого осмотра. При погрузке по МТУ или НТУ схемы размещения и реквизиты крепления груза могут быть получены с использованием ЕАСАПР М. В случае необходимости может быть сделан запрос у станции приема груза к перевозке сведений для уточнения способа его размещения и крепления, наименования, количества и порядка установки средств крепления, чертежа (для негабаритных грузов) или схемы размещения и крепления груза (при погрузке по МТУ или НТУ);

5.4.3. После устранения нарушения в вагонах с негабаритными, тяжеловесными грузами производится повторная комиссионная проверка размещения и крепления груза с отметкой в Акте проверки размещения и крепления негабаритного (тяжеловесного) груза о выполненной работе и фактических реквизитах крепления и отправление его в соответствии с Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов.

5.4.4. Дежурный по станции (парку) проверяет наличие телеграммы на проследование данного груза, в которой указывается направление следования, условия пропуска по путям станции и перегонов.

5.4.5. В случае отсутствия при перевозочном документе телеграммы или актов (разрешений) вагон задерживается до поступления на станцию соответствующей телеграммы. Для получения телеграммы начальник станции сообщает о задержке вагона Д своей дороги или ЦД.

5.4.6. При обнаружении расстройтва крепления или несоответствия закрепленного многооборотного инвентарного крепления чертежу (схеме), приложенному к перевозочному документу, при отсутствии отметки о размещении и правильности закрепления в накладной и вагонном листе порожний транспортер задерживается.

5.4.7. О задержке порожнего транспортера из-за расстройтва крепления или несоответствия закрепленного многооборотного инвентарного крепления чертежу (схеме), приложенному к перевозочному документу, а также из-за нарушения установленного порядка оформления документов, работниками, проводящими коммерческий осмотр оформляется акт общей формы, о чем дается оперативное донесение адресатам в соответствии с [Приложением 3](#) к Части 1 Типового технологического процесса.

5.5. Особенности действий при обнаружении коммерческих неисправностей вагонов с автотракторной техникой

5.5.1. В случае обнаружения коммерческих неисправностей в вагонах с автотракторной техникой производится проверка инструментов и запасных частей по данным описи, прикрепленной на внутренней стороне лобового стекла кабины, с заделкой разбитых окон кабин фанерой или картоном и наложением ЗПУ.

5.6. Особенности действий при обнаружении коммерческих неисправностей вагонов с грузами, следующими под таможенным контролем, на станциях, не являющихся пограничным переходом

5.6.1. При обнаружении коммерческих неисправностей в вагонах с грузами, следующими под таможенным контролем, требующих разгрузки, перегрузки (перевалки), проведения иных грузовых операций с грузами (товарами), а также замены транспортных средств международной перевозки, при возникновении обстоятельств, препятствующих перевозке товаров работником, проводящим коммерческий осмотр в ЕАСАПР М формируется и передается в АИСЭВ электронное сообщение

"Уведомление о проведении грузовых операций без снятия пломб" или "Уведомление о проведении грузовых операций со снятием пломб" для дальнейшей передачи в ЕАИС ТО.

5.6.2. При отсутствии на станции возможности отправления электронных сообщений из системы ЕАСАПР М в АИСЭВ работник, проводящий коммерческий осмотр информирует должностное лицо таможенного поста иным возможным способом.

5.6.3. Должностное лицо таможенного поста на основе полученной информации принимает решения либо о направлении к вагону представителя таможенного органа, либо выдает разрешение о навешивании ЗПУ работником, проводящим коммерческий осмотр, а также принимает решение о необходимости проведения таможенного досмотра.

5.6.4. При выходе представителя таможенного органа к вагону время коммерческого осмотра увеличивается на время ожидания представителя таможенного органа.

5.7. Особенности действий при обнаружении коммерческих неисправностей вагонов на пограничных переходах

5.7.1. Коммерческий осмотр вагонов, принимаемых от сопредельного перевозчика, и вагонов, передаваемых сопредельному перевозчику, производится до подписания поездной передаточной ведомости.

5.7.2. В случае обнаружения на пограничных передаточных станциях коммерческих неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов в вагонах, при приеме состава поезда от сдающего перевозчика данные вагоны не принимаются и проставляется соответствующая отметка в поездной передаточной ведомости.

5.7.3. В этом случае старшим работником смены, проводящей коммерческий осмотр, подается заявка на имя начальника таможенного поста о возврате вагона на территорию сопредельного государства.

5.7.4. Отказ в приеме вагона на пограничном переходе сопредельным перевозчиком возможен в следующих случаях:

- состояние и упаковка груза или способ погрузки и крепления груза, а также состояние вагона, контейнера не допускают дальнейшей его перевозки;

- ввоз груза или перевозка его транзитом по железным дорогам принимающей стороны запрещены;

- погрузка произведена в период действия объявленного всем заинтересованным Сторонам конвенционного запрещения;

- работниками дороги приема груза к перевозке или грузоотправителем не соблюдены особые условия, от которых зависит сохранность груза и безопасность движения поездов;

- груз прибыл без перевозочных документов, в вагонах с искаженной нумерацией или имеется документ без груза;

- для перевозки требуется особое согласование, которое не было осуществлено;

- отсутствуют необходимые сопроводительные документы, без которых дальнейшая перевозка груза невозможна;

- вагоны поступили без пломб и ЗПУ или с пломбами (ЗПУ), не соответствующими указанным в передаточной ведомости сведениям и применение которых не разрешено железными дорогами государств - участников Содружества;

- пломбы подвешены на пломбирочную проволоку в одну нить;

- узел пломбирочной проволоки не втянут внутрь пломбы или пломба передвигается на проволоке;

- данные о количестве пломб (ЗПУ) в перевозочных документах расходятся с фактическим их наличием на вагоне (контейнере);

- в перевозочных документах отсутствует отметка о замене неисправных пломб (ЗПУ) или о наложении новых без акта общей формы об этом;

- наличие порожних, арендованных или собственных вагонов грузоотправителя (грузополучателя) без документов;

- исправный порожний специализированный подвижной состав, возвращаемый железнодорожной администрации-собственнице или подсылаемый в порядке регулировки без пересылочных накладных, пересылочных ведомостей или, если они оформлены с нарушением правил.

- вагоны с запорно-пломбирочными устройствами, которые не согласованы железнодорожной

администрацией дороги отправления. Железнодорожные администрации могут применять ЗПУ, объявленные другими железнодорожными администрациями.

5.7.5. В случае обнаружения на пограничных передаточных станциях коммерческих неисправностей принимающим перевозчиком и возврата вагона ОАО "РЖД" система ЕАСАПР М информирует работника, проводящего коммерческий осмотр.

При отсутствии необходимых данных в ЕАСАПР М информация передается иным возможным способом, установленным соглашением.

5.8. Порядок устранения коммерческих неисправностей

5.8.1. Устранение коммерческих неисправностей без отцепки вагона от состава поезда производится работниками, проводящими коммерческий осмотр.

Исходя из местных условий работы, может быть установлен порядок, при котором для устранения коммерческих неисправностей будут привлекаться работники ПТО, механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций (далее - МЧ) или других предприятий.

Приведение в транспортное положение, закрытие и закрепление дверей, люков, бортов, переходных площадок, бункеров, сливных приборов порожних вагонов на путях общего пользования в пути следования осуществляется работниками ПТО.

5.8.2. Коммерческие неисправности, вызванные техническим состоянием вагонов, устраняются после исправления технических неисправностей вагонов вагоноремонтными предприятиями.

5.8.3. Устранение коммерческих неисправностей с отцепкой вагона от состава поезда производится работниками МЧ или иных предприятий в зависимости от местных условий, установленных Технологическим(ой) процессом (картой) работы станции.

Работниками МЧ (ДМ) также могут проводиться погрузочно-выгрузочные работы, связанные с необходимостью проверки или просчета количества мест загруженного в вагон груза.

5.8.4. Устранение коммерческих неисправностей с отцепкой вагона от состава поезда может производиться:

- на станции обнаружения - на специализированных путях, предназначенных для устранения неисправностей или в ином месте, определенном Технологическим(ой) процессом (картой) работы станции;

- на станции устранения коммерческих неисправностей из перечня, определенного совместно ДМ, Д, ТЦФТО в случаях отсутствия на станции необходимых технических средств и обустройств.

5.8.5. Порядок и сроки устранения коммерческих неисправностей работниками МЧ (ДМ) установлены в разделе 5 Регламента взаимодействия ЦМ с ЦД и в разделе II Типового технологического процесса работы мобильных бригад ЦМ (при устранении коммерческих неисправностей мобильными бригадами МЧ (ДМ)).

5.8.6. Срок устранения коммерческих неисправностей не должен превышать двое суток с момента отцепки вагона.

5.8.7. Детальный порядок устранения коммерческих неисправностей без отцепки вагонов, порядок отцепки вагонов от поезда и подачи их на специализированные пути для устранения коммерческих неисправностей, порядок учета простоя таких вагонов, порядок проверки правильности устранения неисправностей без отцепки вагонов устанавливаются Технологическим процессом работы ПКО, ПКБ и ПКД или приложением к Технологическому(ой) процессу (карте) работы станции - Технологическому процессу коммерческого осмотра.

5.8.8. Вагон отцепляется от состава поезда и подается на специализированные пути, предназначенные для устранения неисправностей, или в иное место, установленное Технологическим процессом (картой) работы станции.

Подача вагонов к месту устранения коммерческих неисправностей оформляется работником станции памяткой приемосдатчика на подачу и уборку вагонов. Данные о составленных памятках подачи и уборки вагонов передаются в ЕАСАПР М.

Система ЕАСАПР М формирует заказ на выполнение работ по устранению коммерческой неисправности с указанием станции, кода коммерческой неисправности, номера вагона (контейнера).

5.8.9. После подачи вагона на место производства работ уполномоченным работником станции в ЕАСАПР М оформляется акт общей формы на начало задержки в связи с устранением коммерческой неисправности и далее проводится повторный осмотр вагона на предмет выявления нарушений

требований Технических условий, не обнаруженных при проведении коммерческого осмотра.

5.8.10. Результаты осмотра оформляются актом общей формы в соответствии с требованиями [раздела 4.3 Части 1](#) Типового технологического процесса. Дополнительно в акте общей формы указываются:

- допущенные грузоотправителем нарушения Технических условий, которые не могли быть выявлены работниками ОАО "РЖД" при приеме груза к перевозке;
- результаты производства замеров фактического размещения груза с указанием типа инструмента, наличия его поверки, соответствие ГОСТу, которым предусмотрено его применение, допустимая погрешность.

5.8.11. В случае выявления перегруза вагона сверх его трафаретной грузоподъемности или разницы загрузки тележек сверх установленной нормы по данным электронных вагонных весов:

- осуществляется перевеска вагона на стационарных вагонных весах, результат оформляется актом общей формы на перевеску вагона и делается запись в Книге учета контрольных перевесок с использованием ЕАСАПР М;
- при подтверждении перегруза сверх трафаретной грузоподъемности вагона в ЕАСАПР М оформляется коммерческий акт;
- производится отгрузка излишка груза сверх трафаретной грузоподъемности, факт отгрузки оформляется актом общей формы в ЕАСАПР М; выполнение работ по отгрузке оформляется нарядом на сдельные (повременные) работы формы ФТУ-14 (далее - Наряд на сдельные (повременные) работы) в системе АС ТЕСКАД; система ЕАСАПР М направляет в систему АС ТЕСКАД заказ на выполнение работ по отгрузке; по факту выполнения работ система АС ТЕСКАД передает в ЕАСАПР М сведения об оформленном наряде на сдельные (повременные) работы формы ФТУ-14;
- после отгрузки проводится повторная перевеска вагона, результаты перевески оформляются актом общей формы в ЕАСАПР М, а также соответствующей записью в Книге учета контрольных перевесок в ЕАСАПР М;
- акт общей формы на производство маневровой работы в случае контрольной перевески при выявлении перегруза, оформляется в системе ЕАСАПР М.

5.8.12. После устранения коммерческой неисправности проводится прием груза к перевозке с проверкой соблюдения требований Технических условий. Данные действия выполняют:

- приемщик поездов, приемосдатчик 6 разряда или бригадир ПКО (ПКБ) - для грузов, размещенных и закрепленных на открытом подвижном составе в соответствии с Техническими условиями;
- ДС, ДСМ или НГР, а при их отсутствии бригадир ПКО (ПКБ) - для грузов, размещенных и закрепленных на открытом подвижном составе в соответствии с МТУ или НТУ;
- ДС, ДСМ или НГР - для грузов, размещенных и закрепленных на открытом подвижном составе в соответствии с МТУ или НТУ, имеющих вращающиеся (поворотные) или самовывдвигающиеся части, рельсы длиной 25 метров, в том числе при приеме на пограничных передаточных железнодорожных станциях к перевозке по территории Российской Федерации;
- ДС, ДСМ или НГР, при их отсутствии бригадир ПКО (ПКБ) - для воинских грузов, которые размещены и закреплены в соответствии с требованиями Технических условий и к которым имеется беспрепятственный допуск со стороны сопровождающего и охраняющего груз воинского караула;
- комиссией в соответствии с Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов - для грузов негабаритных или тяжеловесных.

5.8.13. В случае повторной отцепки вагона по коммерческой неисправности, угрожающей безопасности движения, указанной в акте общей формы попутной станции, осмотр груза для дальнейшей перевозки после устранения коммерческой неисправности производится комиссией в составе: ДС, ДСМ или НГР, руководителя производственного участка подразделения МЧ (ДМ) в случае устранения коммерческой неисправности работниками МЧ (ДМ).

5.8.14. В случае отцепки вагона на ПКО (ПКБ) из-за обнаружения в нем коммерческих неисправностей, оформленных актами попутных станций, в третий раз производятся следующие действия в зависимости от способа размещения и крепления груза:

- при размещении и креплении груза по Техническим условиям;
- ДС станции обнаружения коммерческих неисправностей передает на станцию прима груза к перевозке оперативное донесение об отцепке вагона и АФТОМ участка станции обнаружения и

станции отправления проводит в ЕАСАПР М расследование случая с рассмотрением проследования вагона и причин предыдущих отцепок;

- после устранения коммерческой неисправности проверка размещения и крепления груза, их соответствие требованиям Технических условий, проводится комиссией в составе: ДС, работник ПТО, работник АФТОМ, ответственный за безопасность движения; возможность дальнейшего следования вагонов устанавливается вышеуказанной комиссией. При необходимости комиссия может принять решение об особом порядке следования вагона;

- при размещении и креплении груза по МТУ, НТУ или чертежу:

- ДС станции обнаружения коммерческих неисправностей запрашивает МТУ, НТУ или чертеж из системы ЕАСАПР М. При отсутствии МТУ, НТУ или чертежа в системе выполняются действия по получению сведений от станции приема груза к перевозке;

- после получения МТУ, НТУ или чертежа ТЦФТОМ станции отцепки проверяет соответствие расчетов и реквизитов крепления Техническим условиям. В случае выявления нарушений в расчетах, вагон задерживается до устранения нарушений в НТУ, МТУ или чертеже;

- АФТОМ участка станции обнаружения проводит расследование случая с рассмотрением проследования вагона и причин предыдущих отцепок;

5.8.15. При подтверждении на ПКО (ПКБ) правильности расчетов МТУ, НТУ или чертежа и соответствия размещения и крепления груза МТУ, НТУ или чертежу порядок дальнейшего следования вагонов устанавливается комиссией в составе: ДС, работник ПТО, работник АФТОМ, ответственный за согласование НТУ (при его отсутствии АФТОМ или его заместитель), работник ДЦС, ответственный за безопасность движения. При необходимости комиссия может принять решение об особом порядке следования вагона.

5.8.16. В случае если после проверки состояния, размещения и крепления груза одним из перечисленных выше ответственных лиц - ДС, ДСМ, НГР, бригадиром ПКО (ПКБ) будет принято решение об отсутствии угрозы обеспечения безопасности движения или сохранности перевозимого груза из-за наличия выявленных работниками ПКО (ПКБ, ПКД) коммерческих неисправностей, либо о неправильно проведенной ими оценке этих неисправностей, в то время когда оперативное донесение о наличии таких коммерческих неисправностей уже было передано в соответствующие адреса, ответственным лицом может быть дано разрешение на дальнейшую перевозку груза в вагоне без устранения коммерческих неисправностей, а также передано в соответствующие адреса уведомление о несоответствии указанной в предыдущем оперативном сообщении информации действительности.

5.8.17. Прием к перевозке после устранения коммерческой неисправности, оформляется в ЕАСАПР М актом общей формы. В акте указывается информация о принятых действиях по устранению выявленных нарушений (устранение смещения груза, замена средств крепления и т.д.).

5.8.18. После устранения коммерческой неисправности также оформляются:

- акт общей формы на прием к перевозке после устранения коммерческой неисправности с указанием информации о принятых действиях по устранению выявленных нарушений (устранение смещения груза, замена средств крепления и т.д.);

- акт общей формы на затраты по использованным материалам на новые реквизиты крепления при исправлении коммерческих неисправностей (оформляется в системе ЕАСАПР М);

- наряд на сделанные (повременные) работы формы ФТУ-14 (далее - наряд ФТУ-14) по фактическим затратам (время работы крана, оплата труда грузчиков, стропальщиков, машинистов крана), связанным с исправлением погрузки, утвержден распоряжением ОАО "РЖД" от 15.12.2008 г. N 2688р (оформляется в системе АС ТЕСКАД и передается в ЕАСАПР М);

- акт о выполненных работах (оказанных услугах) формы ФПУ-26 (далее - акт ФПУ-26) с указанием конкретных выполненных работ по устранению коммерческих неисправностей (количество человек, проводивших устранение, количество затраченного времени на устранение), утвержден распоряжением ОАО "РЖД" от 15.12.2008 г. N 2688р (оформляется в системе АС ТЕСКАД и передается в ЕАСАПР М);

- 5) акт формы ФМУ-73 (далее - акт ФМУ-73), в котором указывается количество израсходованных материалов, утвержден распоряжением ОАО "РЖД" от 15.12.2008 г. N 2688р (оформляется в системе АС ТЕСКАД и передается в ЕАСАПР М);

- 6) акт общей формы на производство маневровой работы в случае контрольной перевески при выявлении перегруза (оформляется в системе ЕАСАПР М).

В случае устранения коммерческой неисправности силами сотрудников МЧ оформленные наряды на сдельные (повременные) работы и акт ФМУ-73 заверяются работником, осуществляющим контроль за устранением нарушений (бригадиром ПКО или ПКБ, начальником железнодорожной станции, заместителем начальника железнодорожной станции), и в суточный срок направляются в МЧ.

Допускается подписание наряда на сдельные (повременные) работы, акта ФМУ-73 электронной подписью.

МЧ в течение 2-х рабочих дней на основании полученных нарядов на сдельные (повременные) работы и акта ФМУ-73 определяет итоговую сумму затрат, на основании которых формирует акт о выполненных работах (оказанных услугах) с указанием конкретных выполненных работ по устранению коммерческих неисправностей (количество человек, проводивших устранение, количество затраченного времени на устранение). Акт о выполненных работах (оказанных услугах) оформляется в системе АС ТЕСКАД и передается в ЕАСАПР М. Акт о выполненных работах (оказанных услугах) в суточный срок направляется на станцию устранения коммерческой неисправности.

Акт о выполненных работах (оказанных услугах) должен быть подписан руководителем предприятия, главным бухгалтером. Допускается подписание акта о выполненных работах (оказанных услугах) электронной подписью.

В случае оформления нарядов на сдельные (повременные) работы и актов ФМУ-73, акт о выполненных работах (оказанных услугах) в бумажном виде порядок пересылки между ДС и МЧ устанавливается местными инструкциями.

В случае присутствия уполномоченного представителя грузоотправителя на станции устранения коммерческих неисправностей, подтверждающие документы о понесенных ОАО "РЖД" расходах предъявляются ему на подпись.

В случае устранения коммерческих неисправностей материалами и силами грузоотправителя документы, указанные в настоящем пункте не оформляются. В случае устранения коммерческих неисправностей материалами грузоотправителя и силами работников ОАО "РЖД" из документов, указанных в настоящем пункте оформляется только наряд на сдельные (повременные) работы.

В случае выполнения работ по устранению коммерческих неисправностей силами сотрудников станции все вышеуказанные документы (акты общей формы, наряд на сдельные (повременные) работы, акт о выполненных работах (оказанных услугах), акт ФМУ-73) оформляется уполномоченными сотрудниками станции в системе АС ТЕСКАД, при этом доступ к АС ТЕСКАД реализуется через пользовательский интерфейс ЕАСАПР М.

5.8.19. По завершению работ по устранению коммерческих неисправностей в системе ЕАСАПР М оформляется акт общей формы на окончание задержки. В случае устранения коммерческих неисправностей, допущенных грузоотправителями, в акте общей формы делается отметка об увеличении срока доставки.

5.9. Особенности устранения коммерческих неисправностей и проверки груза на станции устранения коммерческих неисправностей

5.9.1. В случаях отсутствия на станции необходимых технических средств и обустройств допускается направление вагонов с коммерческими неисправностями для их устранения на иные станции.

5.9.2. Порядок пропуска таких вагонов до станции устранения коммерческих неисправностей с учетом обеспечения требований безопасности движения разрабатывается дирекцией Д, согласовывается ТЦФТО, ДМ и устанавливается НЗ-1.

5.9.3. Устранение коммерческой неисправности в этих случаях осуществляется порядком аналогичным устранению коммерческой неисправности на станции обнаружения.

5.9.4. Электронная копия акта общей формы на обнаружение коммерческой неисправности становится доступной на станции устранения коммерческой неисправности.

5.9.5. После оформления и устранения коммерческой неисправности электронные копии составленных первичных документов (памяток приемосдатчика на подачу и уборку вагонов, актов общей формы, коммерческих актов, нарядов на сдельные (повременные) работы становятся доступными на станции обнаружения.

5.10. Порядок учета времени нахождения вагонов и контейнеров под исправлением коммерческих неисправностей

5.10.1. Книга учета времени нахождения вагонов под исправлением коммерческих неисправностей (форма ГУ-115, ГУ-115ВЦ, ГУ-115ВЦ/Э) ведется только на станциях расположения ПКО, ПКБ, ПКД.

5.10.2. Учет времени нахождения вагонов и контейнеров под исправлением коммерческих неисправностей ведется автоматически системой ЕАСАПР М в Книге учета времени нахождения вагонов под исправлением коммерческих неисправностей. Форма Книги приведена в [Приложении 9](#) к Части 1 Типового технологического процесса.

5.10.3. В начале смены работник ПКО (ПКБ, ПКД) регистрирует в системе ЕАСАПР М открытие смены, указывая дату и время начало смены, а также фамилии работников в составе смены. На объединенных ОПКО указываются фамилии работников принимающей и сдающей железных дорог.

5.10.4. При оформлении акта общей формы, удостоверяющего обнаружение вагона с коммерческой неисправностью, требующей его отцепки от состава поезда для устранения коммерческой неисправности или для проверки, система ЕАСАПР М автоматически создает регистрационную запись в [Книге](#) учета времени нахождения вагонов под исправлением коммерческих неисправностей.

5.10.5. Каждая регистрационная запись [Книги](#) может быть связана только с одним вагоном.

5.10.6. При создании регистрационной записи система ЕАСАПР М автоматически заполняет [графы 1 - 10](#) на основании данных [протокола](#) коммерческого осмотра ЕАСАПР М.

В [графе 1](#) указывается номер регистрационной записи - следующий порядковый номер в течение смены по книге (формируется системой ЕАСАПР М автоматически).

В [графе 2](#) указывается номер вагона (контейнера), указанный в акте общей формы.

В [графе 3](#) - номер регистрации по Книге регистрации протоколов коммерческого осмотра.

В [графе 4](#) - номер акта общей формы, удостоверяющего обнаружение коммерческой неисправности.

В [графе 5](#) - код коммерческой неисправности, указанный в акте общей формы.

В [графе 6](#) - место обнаружения:

- при коммерческом осмотре вагонов в поездах, прибывших на станцию с переработкой, и в транзитных поездах без переработки - номер поезда, через дробь индекс поезда;

- при коммерческом осмотре вагонов в поездах собственного формирования по отправлению - номер пути.

В [графе 7](#) - время и дата прибытия вагона на станцию.

В [графе 8](#) - время и дата начала коммерческого осмотра.

В [графе 9](#) - время и дата окончания коммерческого осмотра.

В [графе 10](#) - место исправления коммерческой неисправности в соответствии с техническо-распорядительным актом (ТРА) станции. При пропуске вагона до соседней станции для проверки состояния размещения и крепления груза или исправления коммерческих неисправностей в [графе 10](#) указывается наименование этой станции. Сведения о таком вагоне будут заполняться в [Книге](#) в две строки.

5.10.7. На основании данных актов общей формы система ЕАСАПР М ведет динамический перечень вагонов и контейнеров, находящихся на станции под устранением коммерческой неисправности.

5.10.8. Из динамического перечня вагонов работник, проводящий коммерческий осмотр, формирует подачу вагонов к месту исправления коммерческой неисправности. Дата и время уведомления автоматически записывается в [графу 12](#) Книги.

5.10.9. На основании памятки приемосдатчика о подаче и уборке вагонов к месту исправления коммерческой неисправности система ЕАСАПР М заполняет графу Книги [N 13](#) - время и дата подачи вагона под исправление коммерческой неисправности к месту исправления.

5.10.10. По завершению исправления работник пункта исправления коммерческой неисправности формирует и отправляет средствами ЕАСАПР М уведомление о завершении исправления коммерческой неисправности работнику ПКО (ПКБ).

На основании переданного уведомления система ЕАСАПР М заполняет графу Книги [N 14](#) - время и дата подачи уведомления о завершении исправления коммерческой неисправности.

5.10.11. На основании памятки приемосдатчика об уборке вагонов с мест исправления

коммерческой неисправности система ЕАСАПР М заполняет графу Книги N 15 - время и дата уборки вагона после исправления коммерческой неисправности.

5.10.12. **Графа 11** "Время и дата освобождения места исправления коммерческой неисправности":

- не заполняется, если на момент определения номеров вагонов для следующей подачи место исправления коммерческих неисправностей свободно;

- автоматически формируется ЕАСАПР М на основании сведений о времени и дате уборки вагонов предыдущей подачи.

5.10.13. При наличии вагонов для следующей подачи к месту исправления коммерческих неисправностей данные **графы 15** Книги по вагонам, указанным в памятке, переносятся в **графу 11** Книги по вагонам в следующей подаче. Если на момент определения номеров вагонов в следующей подаче к месту исправления коммерческих неисправностей оно свободно, **графа 11** Книги по указанным вагонам не заполняется.

5.10.14. В случае устранения коммерческой неисправности не на станции расположения ПКО (ПКБ, ПКД), после оформления памятки приемосдатчика на подачу и уборку вагонов на станции устранения для такого вагона система ЕАСАПР М заполняет в следующей строке графы Книги **7, 13 - 17**.

Графа 7 заполняется на основании сведений графы "Место для особых отметок" памятки на подачу вагонов (или памятки на подачу и уборку вагонов), в которой работником станции устранения на основании данных из СТЦ указываются время и дата прибытия вагона на эту станцию.

Графы 13, 14, 15 соответственно заполняются на основании граф 6, 7, 8 памятки.

Графы 16, 17 заполняются на основании графы "Место для особых отметок" памятки на уборку вагонов (или памятки на подачу и уборку вагонов), в которой работником соседней станции на основании данных из СТЦ указываются номер и индекс поезда по отправлению, время и дата отправления поезда с этой станции

5.10.15. **Графы 16 и 17** заполняются системой ЕАСАПР М на основании сведений из натуральных листов на основании данных АСОУП об отправлении поездов со станции.

5.10.16. Значение **графы 18** определяется как разность значений **граф 14 и 13**. Значение **графы 19** определяется как разность значений **граф 17 и 7**.

Значение в **графе 18** второй строки Книги по вагону, исправление коммерческой неисправности по которому осуществлялось на соседней станции, рассчитывается как разность значений **графы 14 и графы 13** второй строки. Значение в **графе 19** второй строки Книги по вагону, исправление коммерческой неисправности по которому осуществлялось на соседней станции, рассчитывается как разность значений **графы 17 и графы 7** второй строки. **Графы 18 и 19** первой строки не заполняются.

5.10.17. В конце смены старший работник смены ПКО (ПКБ, ПКД) закрывает смену в системе ЕАСАПР М.

5.10.18. Допускается подписание Книги учета времени нахождения вагонов под исправлением коммерческих неисправностей электронной подписью, при этом Книга учета времени нахождения вагонов под исправлением коммерческих неисправностей не распечатывается

5.10.19. При необходимости получения выписки из Книги учета времени нахождения вагонов под исправлением коммерческих неисправностей за заданный период времени, она динамически формируется системой ЕАСАПР М.

6. Проведение служебного расследования случаев выявления коммерческих неисправностей

6.1. На основании оформленного акта общей формы, удостоверяющего обнаружение вагона (контейнера) с коммерческой неисправностью, угрожающей безопасности движения и необходимостью отцепки вагона для ее устранения, система ЕАСАПР М информирует систему АС КМ о необходимости проведения служебного расследования.

6.2. Система АСКМ автоматически заводит электронное дело о нарушении безопасности (далее - Дело о нарушении) и предоставляет его на расследование в соответствии с Классификатором коммерческих неисправностей, приведенном в **Приложении 7** к Части 1 Типового технологического процесса.

6.3. Ответственный ДС за проведение служебного расследования в трехсуточный срок с момента получения электронного уведомления проводит расследование данного случая под контролем

АФТОМ.

6.4. Результаты расследования регистрируются в системе АСКМ и становятся доступны всем причастным подразделениям, ответственным за проведение данного расследования: ДС станции обнаружения, ДС станции расследования, ДС последнего ПКО (ПКБ, ПКД), АФТО, ТЦФТО дороги обнаружения, АФТО, ТЦФТО дороги расследования, АФТО, ТЦФТО дороги последнего ПКО (ПКБ, ПКД), ЦФТО.

6.5. Если ДС и АФТОМ расследования установил обстоятельства, освобождающие данное ПКО (ПКБ, ПКД) или станцию от ответственности за допущенное нарушение, то в АСКМ должен быть изложен мотивированный отказ в признании ответственности с приложением материалов (копий), подтверждающих необоснованность отнесения ответственности. После чего ТЦФТОМ дороги расследования оценивает материалы расследования и принимает решение по ответственности станции: признание или отклонение ответственности.

6.6. ТЦФТОМ дороги обнаружения коммерческой неисправности в пятисуточный срок после получения электронного сообщения об отклонении ответственности рассматривает данное нарушение и определяет виновное подразделение. Результаты проведенного расследования ТЦФТОМ оформляются в АСКМ протоколом расследования.

6.7. Если в результате расследования ТЦФТОМ дороги обнаружения подтверждается ответственность станции последнего ПКО (ПКБ, ПКД) или станции приема груза к перевозке, то проводится повторный разбор совместно с ТЦФТОМ, АФТОМ дороги последнего ПКО (ПКБ, ПКД) или станции приема груза к перевозке с использованием доступных средств связи и оформлением совместного протокола в АСКМ.

6.8. В случае, когда совместным расследованием не удалось определить ответственное предприятие, ТЦФТОМ дороги обнаружения коммерческой неисправности направляет средствами АСКМ запрос на проведение разбора в ЦФТОМ. При этом к запросу должны прилагаться протокол совместного разбора с изложением мотивированных мнений ТЦФТО по допущенному нарушению и подтверждающие материалы расследования данного случая.

6.9. ЦФТОМ на основании представленных материалов проводит расследование и определяет виновное подразделение. Результаты расследования оформляются в АСКМ протоколом и направляются в ТЦФТОМ дороги обнаружения.

6.10. Общая продолжительность служебного расследования не должна превышать 21 день. В случае превышения срока проведения служебного расследования ответственность относится на последнее установленное ответственное подразделение.

6.11. По результатам расследования может быть установлен иной код коммерческой неисправности, должны быть определены ответственное подразделение и причины возникновения нарушения. Причины возникновения нарушения определяются в соответствии с классификаторами, приведенными в Методике факторного анализа.

6.12. Результаты служебного расследования используются при построении справочных и отчетных форм, а также при проведении факторного анализа в системе АСКМ в соответствии с Методикой автоматизированного факторного анализа.

6.13. В случае фиксации актом общей формы инцидента с опасным грузом служебное расследование проводится в соответствии с требованиями Методики учета и расследования инцидентов с опасными грузами.

Приложение 1 к Части 1 Типового технологического процесса

Технологические схемы последовательности операций при проведении коммерческого осмотра по прибытии на станцию

Пункт	Описание	Исполнитель	Контроль	Станция погрузки	ПКО	ПКБ	ПКД	Станция формирования (расформирования) поезда, не являющаяся ПКО, ПКБ, ПКД, Станция временного оставления поезда от движения	Станция выгрузки	Примечание
2.3.1	Предварительное информирование о подходе поезда	ЕАСАПР М	Работник, проводящий коммерческий осмотр		+	+	+	+	+	
2.3.2	Формирование первых двух разделов Листка коммерческого осмотра	ЕАСАПР М			+	+	+	+	+	
2.3.3	Информирование работников, проводящих коммерческий осмотр, о подходе поезда	Уполномоченный работник станции			+	+	+	+	+	
2.3.4	Регистрация парка и пути приема в ЕАСАПР М	Работник, проводящий коммерческий осмотр			+	+	+	+	+	
2.3.5	Информирование ТСКО	ЕАСАПР М - ТСКО			+	+	+			При наличии ТСКО
2.3.6	Информирование ПТО и	Работник,			+	+	+			

	начальника станции	проводящий коммерчески й осмотр								
2.3.7	Запрос первых двух разделов листка коммерческого осмотра	Оператор коммерческог о осмотра			+	+	+			
2.3.8	Визуальный коммерческий осмотр с помощью ТСКО в режиме реального времени	Оператор коммерческог о осмотра			+	+	+			При наличии ТСКО
2.3.9	Дополнительный визуальный просмотр с помощью ТСКО в замедленном режиме или в режиме покадрового просмотра	Оператор коммерческог о осмотра			+	+	+			При наличии ТСКО Проводится в случае автоматичес ки выявленных коммерческ их неисправно стей
2.3.10	Передача результатов коммерческого осмотра от ТСКО в ЕАСАПР М	ТСКО - ЕАСАПРМ	Оператор коммерческ ого осмотра		+	+	+			При наличии ТСКО
2.3.11	Формирование третьего раздела Листка коммерческого осмотра	ЕАСАПР М			+	+	+			При наличии ТСКО
2.3.12	Формирование регистрационных записей в Книге учета контрольных перевесок	ЕАСАПР М			+	+	+	+	+	При наличии вагонных весов

2.3.13	Визуальный осмотр в парке. Регистрация начала визуального осмотра в парке	Работники, проводящие коммерческий осмотр			+	+		+	+	
2.3.14	Фиксация выявленных коммерческих неисправностей в парке	Работники, проводящие коммерческий осмотр			+	+		+	+	
2.3.15	Устранение коммерческих неисправностей без отцепки вагонов	Работники, проводящие коммерческий осмотр			+	+		+		При выявленных коммерческих неисправностях, устранение которых возможно без отцепки
2.3.16	Фиксация необходимости наложения новых ЗПУ	Работники, проводящие коммерческий осмотр			+	+		+	+	В случае наложения новых ЗПУ
2.3.17	Регистрация окончания визуального осмотра в парке	Работники, проводящие коммерческий осмотр			+	+	+	+	+	
2.3.18	Формирование заготовки <u>Протокола</u> коммерческого осмотра	ЕАСАПР М			+	+		+	+	
2.3.19	Формирование заготовок актов общей формы	ЕАСАПР М			+	+	+	+	+	

2.3.20	Формирование регистрационной записи в Книге пломбирования	ЕАСАПР М			+	+	+	+		В случае наложения новых ЗПУ
2.3.21	Завершение оформления Протокола и актов общей формы	Работники, проводящие коммерческий осмотр			+	+	+	+	+	
2.3.22	Оформление регистрационной записи в Книге регистрации протоколов коммерческого осмотра	ЕАСАПР М	Работники, проводящие коммерческий осмотр		+	+	+	+	+	
2.3.23	Проставление отметок в акте проверки размещения и крепления негабаритного (тяжеловесного) груза	Работники, участвующие в комиссионном осмотре негабаритных и тяжелых грузов			+	+	+	+		
2.3.24	Формирование и отправление оперативных донесений	ЕАСАПР М	Работники, проводящие коммерческий осмотр		+	+	+	+	+	
2.3.25	Информирование ДСП или другого уполномоченного работника станции о завершении коммерческого осмотра	Старший работник смены, проводящей коммерческий осмотр			+	+	+	+	+	
2.3.26	Информирование о	ЕАСАПР М			+	+	+	+	+	

	завершении коммерческого осмотра										
2.3.27	Устранение коммерческих неисправностей отцепленных вагонов	Работники, проводящие устранение коммерческих неисправностей			+	+	+		+	+	В случае обнаружения

Приложение 2 к Части 1 Типового технологического процесса

Технологические схемы последовательности операций при проведении коммерческого осмотра по отпавлении со станции

Пункт	Описание	Исполнитель	Контроль	Станция погрузки	ПКО	ПКБ	ПКД	Станция формирования (расформирования) поезда, не являющаяся ПКО, ПКБ, ПКД, Станция временного отставления поезда от движения	Примечание
2.4.1	Информирование о предъявлении поезда к коммерческому осмотру	Уполномоченный работник станции		+	+	+	+	+	
2.4.2	Информирование о выводе состава в парк отправления	ЕАСАПР М	Работник, проводящий коммерческий осмотр						
2.4.3	Формирование первых двух разделов Листка коммерческого осмотра	ЕАСАПР М		+	+	+	+	+	
2.4.4	Информирование ТСКО	ЕАСАПР М - ТСКО			+	+	+		При наличии ТСКО
2.4.5	Визуальный коммерческий	Оператор			+	+	+		При наличии

	осмотр с помощью ТСКО в режиме реального времени	коммерческого осмотра							ТСКО
2.4.6	Дополнительный визуальный просмотр с помощью ТСКО в замедленном режиме или в режиме покадрового просмотра	Оператор коммерческого осмотра			+	+	+		При наличии ТСКО Проводится в случае автоматических выявленных коммерческих неисправностей
2.4.7	Передача результатов коммерческого осмотра от ТСКО в ЕАСАПР М	ТСКО - ЕАСАПР М	Оператор коммерческого осмотра		+	+	+		При наличии ТСКО
2.4.8	Формирование третьего раздела Листка коммерческого осмотра	ЕАСАПР М			+	+	+		При наличии ТСКО
2.4.9	Формирование регистрационных записей в Книге учета контрольных перевесок	ЕАСАПР М		+	+	+	+	+	При наличии электронных вагонных весов
2.4.10	Визуальный осмотр в парке. Регистрация начала визуального осмотра в парке	Работники, проводящие коммерческий осмотр		+	+	+		+	
2.4.11	Фиксация выявленных коммерческих неисправностей	Работники, проводящие коммерческий осмотр		+	+	+		+	

2.4.12	Устранение коммерческих неисправностей без отцепки	Работники, проводящие коммерческий осмотр		+	+	+		+	При выявленных коммерческих неисправностях, устранение которых возможно без отцепки
2.4.13	Фиксация необходимости наложения новых ЗПУ	Работники, проводящие коммерческий осмотр		+	+	+		+	В случае наложения новых ЗПУ
2.4.14	Регистрация окончания визуального осмотра в парке	Работники, проводящие коммерческий осмотр		+	+	+		+	
2.4.15	Формирование заготовки Протокола коммерческого осмотра	ЕАСАПР М		+	+	+	+	+	
2.4.16	Формирование заготовок актов общей формы	ЕАСАПР М		+	+	+	+	+	
2.4.17	Формирование регистрационной записи в Книге пломбирования	ЕАСАПРМ		+	+	+		+	В случае наложения новых ЗПУ
2.4.18	Завершение оформления Протокола и актов общей формы	Работники, проводящие коммерческий осмотр		+	+	+	+	+	
2.4.19	Оформление	ЕАСАПР М	Работники,	+	+	+	+	+	

	регистрационной записи в Книге регистрации протоколов коммерческого осмотра		проводящие коммерческий осмотр						
2.4.20	Формирование и отправление оперативных донесений	ЕАСАПР М	Работники, проводящие коммерческий осмотр	+	+	+	+	+	
2.4.21	Информирование ДСП или другого уполномоченного работника станции о завершении коммерческого осмотра	Старший работник смены, проводящей коммерческий осмотр		+	+	+		+	
2.4.22	Информирование о завершении коммерческого осмотра	ЕАСАПР М		+	+	+	+	+	
2.4.23	Устранение коммерческих неисправностей отцепленных вагонов			+	+	+	+	+	В случае обнаружения

Приложение 3 к Части 1 Типового технологического процесса

Перечень адресов, в которые направляются оперативные донесения по обнаруженным коммерческим неисправностям в пути следования

Вид коммерческой неисправности	Адреса подачи оперативных донесений
Коммерческая неисправность, угрожающая безопасности движения	<ul style="list-style-type: none"> - АФТОМ железнодорожного участка станции обнаружения коммерческой неисправности - Начальник ответственной станции - АФТОМ железнодорожного участка расположения ответственной станции - ТЦФТОМ железной дороги ответственной станции
Нарушение требований ТУ	<ul style="list-style-type: none"> - АФТОМ железнодорожного участка станции обнаружения коммерческой неисправности - Начальник ответственной станции - АФТОМ железнодорожного участка ответственной станции - ТЦФТОМ железной дороги ответственной станции
	<p>Дополнительно при перевозках негабаритных и тяжеловесных грузов:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ДВ железной дороги ответственной станции
Коммерческая неисправность с повреждением (порчей) или недостаточей мест, либо массы груза	<ul style="list-style-type: none"> - АФТОМ железнодорожного участка станции обнаружения коммерческой неисправности - Начальник ответственной станции - АФТОМ железнодорожного участка ответственной станции
Коммерческая неисправность с несохранностью груза в рефрижераторном подвижном составе	<ul style="list-style-type: none"> - АФТОМ железнодорожного участка станции обнаружения коммерческой неисправности - Начальник ответственной станции - АФТОМ железнодорожного участка ответственной станции
Коммерческая неисправность с признаками хищения	<ul style="list-style-type: none"> - АФТОМ железнодорожного участка станции обнаружения коммерческой неисправности - Начальник ответственной станции - АФТОМ железнодорожного участка ответственной станции - Начальник подразделения охраны (по грузам, следующим со сменным сопровождением и охраной в пути следования) - Начальник отдела (отделения) внутренних дел на транспорте, обслуживающих станцию, на которой были обнаружены признаки хищения груза
Коммерческая неисправность с признаками несохранности груза, перевозимого в контейнерах, или вагонах собственного парка	<p>Дополнительно:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Собственник подвижного состава
Коммерческая неисправность, создающая возможность доступа к грузу, его изъятия или утраты	<ul style="list-style-type: none"> - АФТОМ железнодорожного участка станции обнаружения коммерческой неисправности - Начальник ответственной станции - АФТОМ железнодорожного участка расположения ответственной станции - Начальник подразделения охраны (по грузам, следующим со сменным сопровождением и охраной в пути следования), обслуживающей станцию, обнаружившую коммерческую неисправность

	<ul style="list-style-type: none"> - Начальник подразделения охраны (по грузам, следующим со сменным сопровождением и охраной в пути следования), обслуживающей ответственную станцию - Начальник отдела (отделения) внутренних дел на транспорте, обслуживающего станцию обнаружения коммерческой неисправности - Начальник отдела (отделения) внутренних дел на транспорте, обслуживающего ответственную станцию
<p>Коммерческая неисправность, возникшая при пожарах, крушениях, авариях и сходах повлекшая за собой утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза</p>	<ul style="list-style-type: none"> - АФТОМ железнодорожного участка станции, в пределах которой произошли пожар, крушение, авария или сход - Начальник станции отправления - Начальник станции назначения - ТЦФТОМ железной дороги, в пределах которой произошли пожар, крушение, авария или сход - Начальник подразделения охраны, в пределах которого произошли пожар, крушение, авария или сход (по грузам, следующим со сменным сопровождением и охраной в пути следования) - ЦФТОМ
<p>Несохранность груза, нарушение в размещении и креплении груза в вагонах (контейнерах) при приеме от другой железнодорожной администрации на входных пограничных станциях</p>	<ul style="list-style-type: none"> - АФТОМ железнодорожного участка станции обнаружения коммерческой неисправности - Начальник пограничной станции сдающей железнодорожной администрации
<p>При несоответствии наименования груза, перевозимого в вагоне или контейнере, данным, указанным в транспортной железнодорожной накладной</p>	<ul style="list-style-type: none"> - АФТОМ железнодорожного участка станции обнаружения коммерческой неисправности - Начальник станции приема груза к перевозке - АФТОМ железнодорожного участка станции приема груза к перевозке - ТЦФТОМ железной дороги приема груза к перевозке - ТЦФТОМ железной дороги обнаружения несоответствия наименования груза - ТЦФТОМ железной дороги назначения
<p>При расстройстве крепления или несоответствия закрепленного многооборотного инвентарного крепления чертежу (схеме), приложенному к перевозочному документу, при отсутствии отметки в накладной, вагонном листе</p>	<ul style="list-style-type: none"> - АФТОМ железнодорожного участка станции обнаружения коммерческой неисправности - ТЦФТОМ железной дороги обнаружения коммерческой неисправности - Начальник ответственной станции - АФТОМ железнодорожного участка ответственной станции - ТЦФТОМ железной дороги ответственной станции
<p>При вскрытии пакета перевозочных документов с воинскими грузами</p>	<ul style="list-style-type: none"> - АФТОМ железнодорожного участка станции обнаружения коммерческой неисправности - ДВ железной дороги приема груза к перевозке - Начальник станции приема груза к перевозке
<p>Невозможность проведения проверки воинских грузов</p>	<ul style="list-style-type: none"> - АФТОМ железнодорожного участка станции обнаружения коммерческой неисправности - Начальник станции приема груза к перевозке для уведомления отправителя этого груза и соответствующих военного коменданта участка и начальника службы военных сообщений дороги приема груза к перевозке;

	<ul style="list-style-type: none"> - ДВ железной дороги приема груза к перевозке - АФТОМ железнодорожного участка станции, работники которой принимали груз к перевозке; - ТЦФТОМ, в подчинении которого находятся работники станции, принимавшие груз к перевозке; - Начальники последующих станций, расположенных попутных ПКО (ПКБ), о необходимости ведения особого наблюдения за состоянием размещения и крепления этого груза.
<p>Коммерческая неисправность негабаритных и тяжеловесных грузов, а также порожних транспортерах, габаритных грузах на транспортерах</p>	<ul style="list-style-type: none"> - АФТОМ железнодорожного участка станции обнаружения коммерческой неисправности - Начальник ответственной станции - АФТОМ железнодорожного участка ответственной станции - ДД железной дороги обнаружения коммерческой неисправности - ДД дороги отправления - отдел специальных перевозок Центральной дирекции управления движением ОАО "РЖД" (ЦДВ ОАО "РЖД")

Приложение 4 к Части 1 Типового технологического процесса

Перечень необходимого оснащения станции (погрузки, ПКО, ПКБ, ПКД станции формирования/ расформирования поездов, не являющихся ПКО, ПКБ, ПКД, а также станции выгрузки) оборудованием, материалами, приспособлениями для устранения коммерческих неисправностей, наглядными пособиями и служебными инструкциями

1. Служебные помещения работников, проводящих коммерческий осмотр, оснащаются оборудованием, предметами производственного и бытового назначения, перечень которых приведен в [таблице П4.1](#).

В каждом помещении должен находиться один контрольный экземпляр нормативных и технологических документов, служебных и должностных инструкций или выписок из них, а также наглядных пособий по применению технических средств, порядкам и методам устранения коммерческих неисправностей, по технике безопасности и охране труда, а также инструкции по применению технических средств контроля и средств автоматизации осмотра и оформления документации.

Перечень нормативных и технологических документов, инструкций и наглядных пособий приведен в [таблице П4.2](#).

Допускается наличие данной документации на рабочем месте работников в электронном виде.

2. В помещениях должны предусматриваться условия для приема пищи, отдельные места для хранения личной повседневной, рабочей и защитной специальной одежды и обуви, их сушки и другие бытовые удобства.

3. Помещения оборудуются средствами противопожарной безопасности в составе и по нормам, утвержденным начальником центра организации работы железнодорожных станций или начальником службы движения.

4. Рабочие места должны быть оснащены следующими оперативными средствами связи:

- прямой телефонной связью: с маневровым диспетчером, дежурным по станции (парку), работниками СТЦ, подразделением ФГП ВО ЖДТ России, дежурной частью линейного отдела внутренних дел на транспорте, приемщиками поездов - операторами технических средств, приемосдатчиками мест устранения коммерческих неисправностей с отцепкой вагонов;
- радиосвязью с приемщиками поездов, в том числе находящихся на смотровых вышках;
- мобильными устройствами, подключенными к ЕАСАПР М.

5. На рабочих местах работников должны быть установлены компьютеры с подключением к системе ЕАСАПР М. Компьютеры должны быть подключены к СПД ОАО "РЖД", иметь принтеры (сканеры, МФУ).

6. Для работников, выходящих для проведения коммерческого осмотра на пути станции могут быть в наличии мобильные устройства с подключением к системе ЕАСАПР М.

7. ПКО, ПКБ, ПКД, станции погрузки, выгрузки, а также станции формирования (расформирования) поездов, не являющиеся ПКО, ПКБ, ПКД, могут быть оборудованы ТСКО и

автоматизированными системами. Перечень автоматизированных систем и ТСКО приведен в [таблице П4.3](#).

Таблица П4.1. Перечень предметов производственного и бытового назначения и оборудования для оснащения рабочих мест работников, проводящих коммерческий осмотр

№ п/п	Наименование	Количество	
		ПКО, ПКБ, ПКД	Станция погрузки, выгрузки, станция формирования (расформирования) поездов, не являющаяся ПКО, ПКБ, ПКД
1.	Столы конторские, шт.	Бригадиру ПКО (ПКБ, ПКД), приемосдатчикам ПКО (ПКБ, ПКД) и приемщикам поездов (по числу в смене)	Работники, проводящие коммерческий осмотр (по числу в смене)
2.	Стулья, шт.	То же	То же
3.	Шкафы для одежды, ячейки	По количеству работников ПКО (ПКБ, ПКД)	По количеству работников, проводящих коммерческий осмотр
4.	Электроплитка с закрытым электронагревательным элементом (или микроволновая печь), шт.	По количеству выделенных ПКО (ПКБ, ПКД) помещений	По количеству выделенных помещений
5.	Умывальник, шт.	То же	То же
6.	Электрическая сушилка для рук с закрытым электронагревательным элементом, шт.	То же	То же
7.	Емкость для питьевой воды, шт.	То же	То же
8.	Фильтр для очистки, шт	То же	То же
9.	Чайник, шт.	То же	То же
10.	Холодильник бытовой, шт.	То же	То же
11.	Подставки для нагревательных приборов из негорючих, теплоизоляционных материалов, шт.	То же	То же

12.	Раковина, шт.	То же	То же
13.	Сушилка для одежды и обуви (если электрическая, то с закрепленным электронагревательным элементом), шт.	То же	То же
14.	Кондиционер (при необходимости), шт.	То же	То же
15.	Лампа настольная, шт.	То же	То же
16.	Калькулятор, шт.	То же	То же
17.	Аптечка, шт.	То же	То же
18.	Часы настенные электрические, шт.	То же	То же
19.	Телефонные аппараты, шт.	То же	То же
20.	Сканер, шт.	Бригадиру ПКО (ПКБ, ПКД)	Старшему смены
21.	Электрофонари нагрудные с автономным питанием, шт.	По числу работников ПКО (ПКБ, ПКД) в смене	По числу работников, проводящих коммерческий осмотр, в смене
22.	Радиостанции стационарные, шт.	По количеству выделенных ПКО (ПКБ, ПКД) помещений	По количеству выделенных помещений
23.	Радиостанции переносные, шт.	По числу работников ПКО (ПКБ, ПКД) в смене	По числу работников, проводящих коммерческий осмотр, в смене
24.	Столы и оборудование для установки и размещения ПЭВМ и пультов управления техническими средствами, шт.	В достаточном количестве для функционального использования одновременно всех ПЭВМ и пультов управления техническими средствами	В достаточном количестве необходимых для функционального использования одновременно всех ПЭВМ и пультов управления техническими средствами
25.	Мобильные терминалы	В достаточном количестве для функционального использования одновременно всех мобильных терминалов	В достаточном количестве для функционального использования одновременно всех мобильных терминалов

Таблица П4.2. Перечень нормативных и технологических документов, служебных и должностных инструкций и наглядных пособий

N п/п	Наименование документа	Наличие на ПКО (ПКБ, ПКД)	Наличие на станции погрузки, выгрузки, станция формирования (расформирования) поездов, не являющаяся ПКО, ПКБ, ПКД
1.	Типовой технологический процесс	+	+
2.	Технологический процесс работы данного ПКО (ПКБ, ПКД)	+	
3.	Приложение "Технологический процесс коммерческого осмотра на станции" к Технологическому(ой) процессу (карте) работы станции		+
4.	Технологический процесс или Технологическая карта работы данной станции	+	+
5.	"Технические условия размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах" N ЦМ-943, утвержденные МПС России 27.05.2003 г.	+	+
6.	"Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом"	+	+
7.	ПТЭ	+	+
8.	"Инструкция по актово-претензионной работе на железных дорогах государств - участников Содружества, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики", утвержденная Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протоколом от 26 - 27.05.1994 г.	+	+
9.	"Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств - участников СНГ, Латвийской республики, Литовской республики, Эстонской республики" (N ДЧ-1835), утвержденная на 30-м заседании Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества 19.10.2001 г.	+	+
10.	Выписка из приказа начальника железной дороги о порядке пропуска вагонов с негабаритными и тяжеловесными грузами.	+	+
11.	ГОСТ 22235-10 "Вагоны грузовые магистральных железных дорог колеи 1520 мм. Общие требования по обеспечению сохранности при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ".	+	+
12.	"Правила безопасности и порядок ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам" от 25.11.1996 г. N ЦМ-407.	+	+
13.	"Аварийные карточки на опасные грузы, перевозимые по железным дорогам СНГ, Латвийской республики, Литовской республики, Эстонской республики", утвержденные Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протоколом от 30.05.2008 г. N 48 (в редакции с изменениями и дополнениями от 21.11.2008 г. и 22.05.09 г.).	+	+
14.	"Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам", утвержденные Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протоколом от 05.04.1996 г. N 15 (в редакции с изменениями и дополнениями от 23.11.2007 г., 30.05.08 г., 22.05.09 г.).	+	+
15.	"Правила перевозок жидких грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки	+	+

	нефтебитума", утвержденные Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протоколом от 21 - 22.05.2009 г. N 50.		
16.	"Правила электробезопасности для работников железнодорожного транспорта на электрифицированных железных дорогах" от 22.09.1995 г. N ЦЭ-346.	+	+
17.	Регламент многоступенчатого контроля по обеспечению безопасности движения поездов при приеме груза и порожних вагонов к перевозке, в пути следования и при выдаче груза, утвержденный распоряжением ОАО "РЖД" от 28.11.2017 N 2451р	+	+
18.	"Инструкция по охране труда для приемщиков поездов ОАО "РЖД", утвержденная распоряжением ОАО "РЖД" от 09.12.2015 N 2878р	+	+
19.	"Альбом технологических карт оценки состояния, размещения, размещения и крепления грузов в вагоны на ПКО", утвержденный распоряжением ОАО "РЖД" от 29.12.2008 г. N 2868р.	+	+
20.	"Должностная инструкция приемсдатчика груза и багажа ОАО "РЖД", утвержденная распоряжением ОАО "РЖД" от 15.02.2005 г. N 198р.	+	+
21.	Маршруты безопасного прохода работников ПКО	+	+
22.	Плакаты по технике личной безопасности	+	+
23.	Плакаты по наиболее часто используемым схемам размещения и крепления грузов	+	+
23.	"Правила приема грузов, порожних грузовых вагонов к перевозке железнодорожным транспортом" от 07.12.2016 N 374	+	+
24.	Инструкции по ведению на станциях коммерческой отчетности при грузовых перевозках ОАО "РЖД", утвержденная распоряжением ОАО "РЖД" от 01.03.2007 N 333р	+	+
25.	Стандарт ОАО "РЖД" "Система управления охраной труда в ОАО "РЖД". Организация обучения", утвержденный распоряжением ОАО "РЖД" от 14.12.2010 N 2576р	+	+
26.	Приложение 3 к СМГС "Технические условия размещения и крепления грузов"	+	+

Таблица П4.3. Перечень автоматизированных систем и ТСКО

№ п/п	Наименование	Количество	Примечание
1.	Единая автоматизированная система актово-претензионной работы хозяйства коммерческой работы в сфере грузовых перевозок (ЕАСАПР М)	Количество рабочих мест соответствует количеству работников, проводящих коммерческий осмотр, работающих в одну смену	
2.	Мобильные устройства с установленным программным обеспечением ЕАСАПР М, подключенные к сети СПД ОАО "РЖД"	Количество мобильных устройств соответствует количеству работников, проводящих коммерческий осмотр, работающих в одну смену	Для ПКД не требуется
3.	Стационарные компьютеры,	Одно рабочее место на один пост	

	подключенные к системе ЕАСАПР М		
4.	Автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКО ПВ)	Определяется исходя из местных условий Возможное количество определяется по количеству подходов к станции	
5.	Автоматизированная система коммерческого осмотра "Смотровая вышка" (АСКО СВ)	Определяется исходя из местных условий Возможное количество определяется по количеству подходов к станции	
6.	Тепловизионный комплекс дистанционного контроля загрузки вагонов (Тепловизор)	Определяется исходя из местных условий Возможное количество определяется по количеству подходов к станции	
7.	Электронные вагонные весы	Определяется исходя из местных условий Возможное количество определяется по количеству подходов к станции	
8.	Интегрированный пост автоматизированного приема и диагностики подвижного состава на сортировочных станциях (ППСС)	Определяется исходя из местных условий Возможное количество определяется по количеству подходов к станции	
9.	Бесконтактные измерители уровня недослитых остатков грузов в цистернах		
10.	Другие ТСКО		

Приложение 5 к Части 1 Типового технологического процесса

ПЕРЕЧЕНЬ НЕСНИЖАЕМОГО ЗАПАСА МАТЕРИАЛОВ И ПРИСПОСОБЛЕНИЙ ДЛЯ УСТРАНЕНИЯ КОММЕРЧЕСКИХ НЕИСПРАВНОСТЕЙ ВАГОНОВ И КОНТЕЙНЕРОВ НА ПКО, ПКБ

1. Для выявления и устранения коммерческих неисправностей ПКО (ПКБ) обеспечиваются материалами, инструментами и приспособлениями.

2. Заказ, закупка и поставка материалов для неснижаемого запаса ПКО (ПКБ, ПКД) производится в установленном порядке через ДЦС за счет эксплуатационных расходов ДЦС (Д). Примерный перечень неснижаемого запаса материалов, инструментов, приспособлений для исправления коммерческих неисправностей на один пост приведен в [таблице П5.1](#).

3. В зависимости от местных условий работы отдельные позиции Перечня могут быть изменены и установлены Технологическим процессом работы ПКО (ПКБ).

4. Размеры расходующего запаса материалов устанавливаются дирекцией Д по месту расположения ПКО (ПКБ), исходя из местных условий работы.

5. Места хранения, складирования и порядок расходования материалов устанавливаются исходя из местных условий в Технологическом процессе работы ПКО (ПКБ, ПКД).

6. Заявки на инструменты, приспособления и материалы для проведения коммерческого осмотра и устранения выявленных неисправностей оформляются бригадиром (ответственным приемосдатчиком ПКО, заместителем начальника станции по грузовой и коммерческой работе) ответственным работником станции и представляются в дирекции Д через начальника станции установленным для обеспечения материальными ценностями порядком по мере необходимости или с

установленной начальником дирекции Д периодичностью. Станции, являющиеся структурными подразделениями Д, самостоятельно планируют приобретение материалов и инструментов.

7. Инструменты, приспособления и материалы, используемые для устранения коммерческих неисправностей, поставляются на ПКО в подготовленном для использования виде (стойки, подкладки, бруски) в соответствии с требованиями ТУ ЦМ-943.

Таблица П5.1. Перечень неснижаемого запаса материалов, инструментов, приспособлений для устранения коммерческих неисправностей на один пост ПКО (ПКБ)

Наименование материалов, инструментов и приспособлений	Количество
Инструменты и приспособления	
Планки для наложения проволочных закруток	2 шт.
Молоток	2 шт.
Кувалда	2 шт.
Топор	2 шт.
Лом	2 шт.
Гвоздодер	2 шт.
Пила поперечная	1 шт.
Рейка с отвесом для определения перекоса борта полувагона	1 шт.
Лопата	2 шт.
Отвес	2 шт.
Ножницы для резания проволоки и скруток из проволоки	по 2 шт.
Ножницы (кусачки) для снятия запорно-пломбировочных устройств	2 шт.
Рулетка измерительная	2 шт.
Лестница	1 шт.
Фонарь	1 шт.
Телескопическая линейка	1 шт.
Материалы	
Проволока	100 кг
Гвозди	20 кг
Пакля	20 кг
Стойки	2 куб. м
Подкладки и прокладки	1 куб. м
Фанера (древесноволокнистая плита) для заделки окон автотехники и прочее	10 кв. м

ер п/п	акта общей формы	р вагон а	еская неисправ ность	к устране ния	ение, ответствен ное за проведени е служебног о расследов ания	обнаружен ия коммерчес кой неисправн ости	учета неисправно сти	ние	фии ТСКО

4. Результаты коммерческого осмотра поезда

Всего осмотрено вагонов		
В том числе вагонов с коммерческими неисправностями	всего	
	С устранением коммерческой неисправности без отцепки	
	Отцепленных для устранения коммерческой неисправности или проверки груза	
Оформлено актов общей формы	всего	
	С устранением коммерческой неисправности без отцепки	
	С устранением коммерческой неисправности или проверкой груза с отцепкой вагонов	

5. Коммерческий осмотр проводили:

Должность работника ПКО (ПКБ, ПКД), других подразделений и организаций проводивших коммерческий осмотр и предъявивших вагоны к коммерческому осмотру	Способ и направление проведения коммерческого осмотра	ФИО	Примечание (указываются номера вагонов в случае проведения комиссионного осмотра)	Подпись

6. Отметки о состоянии нижних разгрузочных люков, дверей, кузова вагона

Всего осмотрено вагонов		
В том числе вагонов с выявленными неисправностями	всего	
	с неисправностью нижних разгрузочных люков	
	с неисправностью дверей	
	с неисправностью кузова вагона	

Должность работника ПТО	ФИО	Примечание	Подпись

Документ получен: . . . : ip-адрес _____

Приложение 7 к Части 1 Типового технологического процесса

КЛАССИФИКАТОР КОММЕРЧЕСКИХ НЕИСПРАВНОСТЕЙ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

Таблица 1. Перечень позиций

№ позиции	Наименование позиции	Номер таблицы
1	2	3
1	Вид коммерческой неисправности	2
2	Способ обнаружения коммерческой неисправности	3
3	Место проведения коммерческого осмотра	4
4	Порядок устранения неисправностей	5
5	Порядок учета неисправностей	6
6	Подразделение, ответственное за проведение служебного расследования	7

Таблица 2. Вид коммерческой неисправности

Код	Наименование позиции	Наименование неисправности	Подразделение, ответственное за проведение служебного расследования (Таблица 7)	Примечание
1	2	3	4	5
1	Коммерческие неисправности, связанные с подвижным составом			
1.1	Коммерческие неисправности вагона			
1.1.1	Коммерческие неисправности кузова вагона	Щель, трещина, отверстие, проруб, пролом, пробоина, повреждение, излом шелевок, заделка внутренняя, заделка наружная на сварке, заделка наружная без применения сварки, заварка, неисправность сварочного шва, деформация, перекос и прочие	1	Указывается местоположение коммерческой неисправности
1.1.2	Коммерческие	Деформация, повреждение,	1	Коммерческая

	неисправности устройств/оборудования вагона	неисправность, срыв с направляющих, зазор между дверью и кузовом, наличие следов сварки свежего или старого происхождения, вынимается, прокручивается, откручивается, сломан, разлом на части, сорвана резьба, отсутствует, наличие трещин, пропил, излом, обрыв, заварка, несоответствие типовым размерам и характеристикам (диаметр, длина, материал изготовления, нестандартный), неплотное прилегание, неплотное прилегание к полу, не обварен, не заведен, не приведен в транспортное положение, неисправность сварочного шва, крепится одним концом, открыт(а) и прочие		неисправность указывается применительно к оборудованию или детали вагона
1.2	Коммерческие неисправности контейнера			
1.2.1	Коммерческие неисправности кузова контейнера	Щель, трещина, отверстие, проруб, пролом, пробоина, повреждение, излом шелевок, заделка внутренняя, заделка наружная на сварке, заделка наружная без применения сварки, заварка, неисправность сварочного шва, деформация, перекос и прочие	1	Указывается местоположение коммерческой неисправности
1.2.2	Коммерческие неисправности устройств/оборудования контейнера	Деформация, повреждение, неисправность, срыв с направляющих, зазор между дверью и кузовом, наличие следов сварки свежего или старого происхождения, вынимается, прокручивается, откручивается, сломан, разлом на части, сорвана резьба, отсутствует, наличие трещин, пропил, излом, обрыв, заварка, несоответствие типовым размерам и характеристикам (диаметр, длина, материал изготовления, нестандартный), неплотное прилегание, неплотное прилегание к полу, не обварен, не заведен, не приведен в транспортное положение, неисправность сварочного шва, крепится одним концом, открыт(а) и прочие	1	Коммерческая неисправность указывается применительно к оборудованию или детали контейнера
2	Коммерческие неисправности, связанные с нарушением условий перевозки грузов			
2.1	Расстройство размещения и крепления груза	Течь груза, просыпание груза, нарушения крепления груза и прочие	1	
2.2	Несоответствие массы груза	Перегруз вагона сверх грузоподъемности, перегруз	1	

		вагона против документов, недогруз вагона против документов недогруз вагона против документов недогруз вагона против документов, превышение допустимой разницы нагрузки по тележкам, превышение допустимой нагрузки на колесную ось, расхождение тары вагона и прочие		
2.3	Нарушение ТУ	Нарушение ТУ ЦМ-943 "Требования к размещению и креплению грузов в вагонах и контейнерах", нарушение ТУ СМГС "Требования к размещению и креплению грузов на открытом подвижном составе", нарушение ТУ ФИН "Требования к размещению и креплению грузов в вагонах, подвижному составу", нарушение НТУ, нарушение МТУ, нарушение эскиза, нарушение правил перевозки опасных грузов, нарушение условий перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов на транспортерах, нарушение условий перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов (за исключением транспортеров), нарушение условий перевозки воинских грузов, нарушение прочих условий перевозки грузов	2 - в случае расположения станции погрузки вагона на территории РФ 3 - в случае проследования вагона Международного пункта передачи вагонов (передаточной станции)	
3	Коммерческие неисправности, связанные с ЗПУ, закрутками, пломбами			
3.1	Коммерческие неисправности, связанные с ЗПУ			
3.1.1	Неисправность ЗПУ	Невозможность считывания нанесенной информации, несовпадение контрольных знаков на ЗПУ, длина каната менее стандартной, расширенное сквозное отверстие для ввода свободного конца каната в корпусе, диаметр каната менее конструктивного, в месте крепления каната к корпусу просматриваются мельчайшие частицы неизвестного вещества, ЗПУ передвигается по канату в обоих направлениях, нити каната слабо скручены, разрыв нитей каната, запирающий механизм корпуса неисправен, свободный конец каната можно вытянуть, блокирующее устройство корпуса не обеспечивает жесткий зажим каната от передвижения, блокирующее устройство	2 - в случае расположения станции погрузки вагона на территории РФ 3 - в случае проследования вагона Международного пункта передачи вагонов (передаточной станции)	Указывается местоположение коммерческой неисправности

		втулки неисправно и прочие		
3.1.2	Несоответствие ЗПУ перевозочному документу	Вид/тип/номер ЗПУ не соответствует перевозочному документу, количество установленных ЗПУ не соответствует перевозочному документу, наличие незаверенных рукописных исправлений в перевозочных документах, содержащих сведения о ЗПУ, наличие неснятого устройства на вагоне (контейнере) <*> и прочие		
3.1.3	Утрата ЗПУ	Отсутствие (срыв) ЗПУ и прочие		Указывается местоположение коммерческой неисправности
3.1.4	Не применяется для пломбирования на данном типе вагона (контейнера)	В соответствии с Перечнем типов ЗПУ		
3.1.5	Установка ЗПУ на месте, непредусмотренном для пломбирования	Согласно мест и схем установки запорно-пломбировочных устройств на вагонах и контейнерах		
3.1.6	ЗПУ неустановленного типа	В соответствии с Перечнем типов ЗПУ		
3.2	Коммерческие неисправности, связанные с закрутками			
3.2.1	Неисправность закруток	Длина каната менее стандартной, расширенное сквозное отверстие для ввода свободного конца каната в корпусе, диаметр каната менее конструктивного, в месте крепления каната к корпусу просматриваются мельчайшие частицы неизвестного вещества, закрутка передвигается по канату в обоих направлениях, нити каната слабо скручены, разрыв нитей каната, запирающий механизм корпуса неисправен, свободный конец каната можно вытянуть, блокирующее устройство корпуса не обеспечивает жесткий зажим каната от передвижения, блокирующее устройство втулки неисправно и прочие	2 - в случае расположения станции погрузки вагона на территории РФ 3 - в случае проследования вагона Международного пункта передачи вагонов (передаточной станции)	Указывается местоположение коммерческой неисправности
3.2.2	Несоответствие закруток перевозочному документу	Вид/тип закрутки не соответствует перевозочному документу, количество установленных закруток не соответствует перевозочному документу, наличие незаверенных рукописных исправлений в перевозочных документах, содержащих сведения о закрутках, наличие неснятого устройства на вагоне (контейнере) <*> и прочие		

3.2.3	Утрата закруток	Отсутствие (срыв) закруток и прочие		Указывается местоположение коммерческой неисправности
3.2.4	Не применяется для пломбирования на данном типе вагона (контейнера)	В соответствии с Перечнем типов ЗПУ		
3.2.5	Установка закруток на месте, непредусмотренном для пломбирования	Согласно мест и схем установки запорно-пломбировочных устройств на вагонах и контейнерах		
3.2.6	Закрутка неустановленного типа	В соответствии с Перечнем типов ЗПУ		
3.3	Коммерческие неисправности, связанные с пломбами			
3.3.1	Неисправность пломб	Невозможность считывания нанесенной информации, несовпадение контрольных знаков на пломбе и прочие	2 - в случае расположения станции погрузки вагона на территории РФ 3 - в случае проследования вагона Международного пункта передачи вагонов (передаточной станции)	Указывается местоположение коммерческой неисправности
3.3.2	Несоответствие пломб перевозочному документу	Вид/тип/номер пломбы не соответствует перевозочному документу, количество установленных пломб не соответствует перевозочному документу, наличие незаверенных рукописных исправлений в перевозочных документах, содержащих сведения о пломбах, наличие неснятого устройства на вагоне (контейнере) <*> и прочие		
3.3.3	Утрата пломб	Отсутствие (срыв) пломб и прочие		Указывается местоположение коммерческой неисправности
3.3.4	Не применяется для пломбирования на данном типе вагона (контейнера)	В соответствии с Перечнем типов ЗПУ		
3.3.5	Установка пломб на месте, непредусмотренном для пломбирования	Согласно мест и схем установки запорно-пломбировочных устройств на вагонах и контейнерах		
3.3.6	Пломба неустановленного типа	В соответствии с Перечнем типов ЗПУ		
4	Прочие			
4.1	Утрата документов		2 - в случае расположения станции погрузки вагона на территории РФ 3 - в случае проследования вагона Международного пункта передачи вагонов (передаточной станции)	
4.2	Утрата листов перевозочных документов			
4.3	Несоответствие наименования груза перевозочным документам			
4.4	Наличие неснятых			

	реквизитов крепления <*>			
4.5	Остатки ранее перевозимого груза			
4.6	Прочее			

<*> Для порожнего вагона, контейнера.

Таблица 3. Способ обнаружения коммерческой неисправности

Код	Наименование
1	2
1	Автоматическое определение ТСКО и ЕАСАПР М
2	Визуальный осмотр с помощью ТСКО
3	Визуальный осмотр в парке
4	Визуальный осмотр "сходу" в процессе движения поезда

Таблица 4. Мест проведения коммерческого осмотра

№ позиции	Наименование позиции
1	2
1	В парке станции
2	В парке отправления
3	В парке приема
4	В парке приемо-отправочном
5	Другое

Таблица 5. Порядок устранения неисправностей

№ позиции	Наименование позиции
1	2
1	Коммерческая неисправность не требует устранения, вагон может следовать по назначению
2	Устранение коммерческой неисправности производится без отцепки вагона
3	Устранение коммерческой неисправности производится с отцепкой вагона для проверки

4	Устранение коммерческой неисправности производится с отцепкой вагона для устранения
---	---

Таблица 6. Порядок учета неисправностей

№ позиции	Наименование позиции
1	2
1	Коммерческая неисправность, не влияющая на сохранность груза и безопасность движения
2	Коммерческая неисправность, влияющая на сохранность груза
3	Коммерческая неисправность, влияющая на безопасность движения
4	Коммерческая неисправность, влияющая на безопасность движения и сохранность груза

Таблица 7. Подразделение, ответственное за проведение служебного расследования

№ позиции	Наименование позиции	Примечание
1	2	4
1	Станция, проводившая предыдущий последний коммерческий осмотр	В случае выявления коммерческой неисправности на первой попутной станции, осуществляющей коммерческий осмотр, подразделением, ответственным за проведение служебного расследования, будет являться 2 (станция погрузки вагона) или 3 (международный пункт передачи вагонов (передаточная станция)), в зависимости от обстоятельств
2	Станция погрузки вагона	
3	Международный пункт передачи вагонов (передаточная станция)	

Пояснение к Классификатору коммерческих неисправностей грузовых вагонов

Код коммерческой неисправности представляет собой последовательность из шести позиций. Каждая позиция имеет цифровое значение. Таким образом, общий вид кода коммерческой неисправности (Кн) представляет собой следующее значение:

$K_n = A - БВГДЕ$, где:

А - позиция вида неисправности (таблица 2), состоит из цифр от двух до шести;

Б - позиция способа обнаружения коммерческой неисправности (таблица 3), состоит из одной цифры;

В - позиция места проведения коммерческого осмотра (таблица 4), состоит из одной цифры;

Г - позиция порядка устранения неисправности (таблица 5), состоит из одной цифры;

Д - позиция порядка учета неисправности (таблица 6), состоит из одной цифры;

Е - позиция подразделения, ответственного за проведение служебного расследования (таблица 7), состоит из одной цифры.

В таблице 1 представлен перечень позиций, их наименование и номера таблиц соответствующих позиций.

В таблице 2 приведены наименования видов коммерческих неисправностей, объединенных в

Итого	----	----			----				

Коммерческий осмотр проводили:

Должность работника ПКО (ПКБ, ПКД)	Направление проведения коммерческого осмотра	ФИО

Документ получен: __. __. ____ : ip-адрес _____

Приложение 9 к Части 1 Типового технологического процесса. Книга учета времени нахождения вагонов и контейнеров под исправлением коммерческих неисправностей (форма ГУ-115, ГУ-115ВЦ, ГУ-115ВЦ/Э) Форма ГУ-115, ГУ-115ВЦ, ГУ-115ВЦ/Э

Книга

учета времени нахождения вагонов и контейнеров под исправлением коммерческих неисправностей

Дорога _____ Станция _____ Участок _____
Смена _____, начало смены: дата __. __. ____ г., время __: __ - окончание смены: дата __. __. ____ г., время __: __

№ п/п	Номер вагона, контейнера	Номер регистрации по Книге Регистрации протоколов коммерческого осмотра	Номер акта общей формы	Код коммерческой неисправности	Место обнаружения	Время и дата прибытия вагона на контейнерную станцию	Время и дата начала коммерческого осмотра	Время и дата окончания коммерческого осмотра	Место исправления коммерческой неисправности	Время и дата освобождения места исправления коммерческой неисправности
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Время и дата уведомления о включении вагона в следующую подачу к месту	Сведения по памятке приемосдатчика на подачу и уборку			Номер и индекс поезда по отправлению	Время и дата отправления поезда	Время нахождения вагона под устранением	Общее время нахождения вагона на станции
	Время и дата подачи вагона	Время и дата подачи уведомления	Время и дата уборки вагона				

исправления коммерческо й неисправнос ти	под исправлен ие коммерче ской неисправн ости к месту исправлен ия	ния о завершен ии исправлен ия коммерче ской неисправн ости	после исправле ния коммерче ской неисправ ности			коммерч еской неисправ ности (час. мин.)	и (час. мин.)
12	13	14	15	16	17	18	19

Старший работник смены (Приемосдатчик) _____ /ФИО _____ /

Документ получен: __. __. ____ :__ ip-адрес _____

Часть 2. Требования к разработке технологических процессов коммерческого осмотра вагонов и поездов на железнодорожных станциях

1. Общие положения

1.1. Требования к разработке технологических процессов коммерческого осмотра вагонов и поездов на железнодорожных станциях (далее - Требования) устанавливают требования к содержанию, разработке, согласованию и утверждению технологических процессов коммерческого осмотра вагонов и поездов на железнодорожных станциях, на которых размещены ПКО, ПКБ или ПКД, а также приложений "Технологический процесс коммерческого осмотра" к Технологическому процессу или Технологической карте работы станции, разрабатываемых на станциях погрузки, выгрузки или формирования (расформирования) поездов.

1.2. Разрабатываемые Технологические процессы коммерческого осмотра, Технологические процессы работы ПКО (ПКБ, ПКД) должны соответствовать настоящим Требованиям, как по составу информации, так и по приведенной структуре разделов, пунктов и приложений.

1.3. Технологические процессы коммерческого осмотра, Технологические процессы работы ПКО (ПКБ, ПКД) должны регламентировать все выполняемые конкретной станцией технологические операции в части проведения коммерческого осмотра независимо от их частоты и объемов.

1.4. При отсутствии на станции операции, соответствующей какому-либо пункту или разделу настоящих Требований наименование такого пункта или раздела включается в содержание Технологического процесса коммерческого осмотра или Технологического процесса работы ПКО (ПКБ, ПКД) с указанием отсутствия данных работ.

1.5. В случае выполнения станцией каких-либо операций, не предусмотренных настоящими Требованиями, технология выполнения таких работ включается в Технологический процесс коммерческого осмотра или Технологический процесс работы ПКО (ПКБ, ПКД) в качестве дополнительного раздела, размещаемого после обязательных.

2. Требования к разделу 1 "Организация работы пункта коммерческого осмотра" (или Поста коммерческой безопасности, или Поста коммерческой диагностики)

2.1. Подраздел "Общие положения"

2.1.1. Указывается, какой способ коммерческого осмотра (ПКО, ПКБ, ПКД) организован на данной станции в целях обеспечения безопасности движения поездов и сохранности перевозимых грузов при их перевозке железнодорожным транспортом.

2.1.2. В зависимости от места расположения станции определяется тип организованного Пункта или Поста (междорожный, внутридорожный, межгосударственный).

2.1.3. Приводится информация об установленных гарантийных участках коммерческого осмотра поездов в следующем виде:

Гарантийный участок до станции	Протяженность, км	Категории поездов		Направления
		порожние	грузевые	

2.1.4. Указывается, что коммерческий осмотр поездов и вагонов на станции производится в соответствии с требованиями документов:

- "Единый типовой технологический процесс коммерческого осмотра вагонов и поездов на железнодорожных станциях. **Часть 1.** Требования к проведению коммерческого осмотра вагонов и поездов на железнодорожных станциях";

- "Единый типовой технологический процесс коммерческого осмотра вагонов и поездов на железнодорожных станциях. **Часть 2.** Требования к разработке технологических процессов коммерческого осмотра вагонов и поездов на железнодорожных станциях";

- иные нормативно-распорядительные документы, приведенные в **Приложении 1** к Типовому технологическому процессу.

2.1.5. В соответствии с Технологическим(ой) процессом (картой) работы станции и местных условий описываются парк и места проведения коммерческого осмотра для каждой категории прибывающих на станцию и всех отправляющихся со станции поездов. При этом должны быть выполнены условия следующих пунктов **Требований Части 1** Типового технологического процесса к проведению коммерческого осмотра:

- **3.2** для ПКО;
- **3.3** для ПКБ;
- **3.4** для ПКД.

2.1.6. В соответствии с требованиями **пункта 2.1 Части 1** Типового технологического процесса указывается перечень коммерческих неисправностей, наличие которых должно проверяться при проведении коммерческого осмотра.

2.1.7. С учетом требований **пунктов 3.2.1, 3.3.1 и 3.4.1** Части 1 Типового технологического процесса определяется ответственный за правильность и своевременность выполнения операций по проведению коммерческого осмотра для каждого парка прибытия и отправления.

2.1.8. С учетом требований **пунктов 2.5, 2.6 Части 1** Типового технологического процесса определяются особенности коммерческого осмотра на станции вагонов с негабаритными, тяжеловесными грузами, а также порожних транспортеров, а также осмотра вагонов с воинскими грузами.

2.2. Подраздел "Руководство работой пункта коммерческого осмотра"

2.2.1. В соответствии с требованиями **пунктов 3.2.1, 3.3.1 и 3.4.1** Части 1 Типового технологического процесса указываются должностные лица станции, осуществляющие контроль работы ПКО (ПКБ, ПКД) и непосредственное руководство работой ПКО (ПКБ, ПКД), ответственные за организацию работы в соответствии с Технологическим процессом работы станции и другими нормативными документами, подбор и укомплектование штата приемщиков поездов, подготовку и обучение работников, контроль выполнения работ приемщиками поездов с обеспечением безопасности движения, сохранности перевозимых грузов, обучение безопасным методам труда, проведение всех видов инструктажей, соблюдение работниками техники личной безопасности и производственной санитарии.

2.2.2. Указываются должностные лица, осуществляющие оперативное руководство бригадами приемщиков поездов, с указанием их зоны ответственности:

- за соблюдение приемщиками поездов в парке трудовой и технологической дисциплины, правил техники безопасности и безопасных условий труда в течение смены, ведение технической документации, содержание помещений и сооружений ПКО (ПКБ, ПКД) в чистоте и порядке;
- за посещение целевого инструктажа работниками ПКО (ПКБ, ПКД);
- за перераспределение бригад приемщиков поездов в парк с наибольшим поездопотоком;
- за учет отцепленных вагонов с коммерческими неисправностями по безопасности движения и по сохранности перевозимого груза, с ежесменным отчетом начальнику грузового района;
- за подготовку материалов расследования по случаям пропуска вагонов с коммерческими

неисправностями;

- за осмотр вагонов с коммерческими неисправностями на обесточенных путях в парках и осмотр вагонов после устранения коммерческих неисправностей;
- за оперативную работу с приемщиками поездов по информации о коммерческих неисправностях, контроль передачи вагонов с коммерческими неисправностями на специализированные пути и на пути грузового двора для их исправления, своевременное отправление вагонов после исправления неисправностей;
- за обязательное проведение повторного коммерческого осмотра вагонов, устранение коммерческой неисправности у которых производилось без отцепки от поезда;
- за контроль сроков доставки грузов в вагонах с коммерческими неисправностями;
- за оформление результатов коммерческого осмотра и выявленных коммерческих неисправностей в соответствии с требованиями [разделов 4 и 5 Части 1](#) Типового технологического процесса.

2.2.3. В соответствии с должностными инструкциями, утвержденными начальником станции, указываются обязанности:

- приемщиков поездов (старших смены):
- осуществляют расстановку приемщиков поездов по рабочим местам; проверяют наличие и исправность материалов, инструмента, приспособлений, инвентаря, нормативно-технической документации, средств связи с оформлением записи в журнале приема и сдачи дежурств;
- контролируют: соблюдение приемщиками поездов в парке трудовой и технологической дисциплины, правил техники безопасности и безопасных условий труда в течение смены, ведение технической документации, содержание помещений и сооружений ПКО (ПКБ, ПКД) в чистоте и порядке;
- принимают решения в спорных вопросах по отцепке вагонов на пункте исправления коммерческих неисправностей (далее - ПИКН) и под проверку.
- приемщиков поездов - операторов коммерческого осмотра:
- осуществляют координацию работы приемщиков поездов всех парков во взаимодействии с дежурными парков прибытия (далее - ДСП), маневровых диспетчеров (далее - ДСЦ), работников Федерального государственного предприятия ведомственной охраны железнодорожного транспорта станции (далее - ФГП ВО ЖДТ) и линейного отдела полиции на транспорте (далее - ЛОП);
- выполняют работу с перевозочными документами во взаимодействии с операторами обработки поездной информации и перевозочных документов (операторами СЦ);
- проводят оформление результатов коммерческого осмотра и выявленных коммерческих неисправностей в соответствии с требованиями [разделов 4 и 5 Части 1](#) Типового технологического процесса;
- ведут установленную техническую документацию;
- осуществляют учет работы смены и передачу информации.

2.2.4. Указываются должностные лица, осуществляющие руководство бригадой по устранению коммерческих неисправностей.

2.3. Подраздел "Штат работников ПКО" (ПКБ, ПКД)

2.3.1. Приводится общая численность штат работников ПКО (ПКБ, ПКД) в формате следующей таблицы:

Наименование должности	Количество человек
------------------------	--------------------

Указывается наименование нормативного документа, в соответствии с которым определена численность работников ПКО (ШСБ, ПКД).

2.4. Подраздел "Распределение приемщиков поездов в парках станции"

2.4.1. Указывается распределение приемщиков поездов по паркам станции и обслуживаемым ими путям в смене в форме следующей таблицы:

Пар к	Номера закрепленны х путей парка	Приемщики поездов		Приемщ ики поездов АРМ ПКО	Прие мщики поездов ТСКО	Ито го
		Номер бригады	Количес тво работников			
Итого в смену:			10	2	1	13

2.4.2. Количество приемщиков в бригаде парка может изменяться в зависимости от поездооборота (но всегда составлять не менее двух человек).

2.5. Подраздел "Производственные помещения работников ПКО" (ПКБ, ПКД)

2.5.1. Указывается расположение производственных помещений работников ПКО (ПКБ, ПКД) в формате следующей таблицы:

Рабочее место	Расположение производственного помещения (рабочего места)

2.6. Подраздел "Внутростанционные устройства и средства связи ПКО" (ПКБ, ПКД)

2.6.1. Приводится описание используемых внутростанционных устройств и средств связи, применяемых работниками ПКО (ПКБ, ПКД) в формате следующей таблицы:

Наименование устройств и средств связи	Место нахождения

2.6.2. Необходимо указать, что приемщики поездов несут личную ответственность за сохранность и исправность радиостанций, передают их под роспись по смене с оформлением записи в журнале приема и сдачи дежурств.

2.6.3. Указывается, что рабочее место операторов ПКО оснащено персональными компьютерами (далее - ПК) с установленным программным обеспечением АРМ ПКО в составе ЕАСАПР М, с подключением к АСОУП.

2.7. Подраздел "Материалы, инструменты и приспособления для выполнения работ по коммерческому осмотру и устранению коммерческих неисправностей на ПКО"

2.7.1. В подразделе должен быть указан для каждого парка станции перечень неснижаемого запаса материалов, инструментов и приспособлений для выполнения работ по коммерческому осмотру поездов и вагонов и устранению выявленных коммерческих неисправностей. Перечень должен соответствовать [Приложению 5](#) к Части 1 Типового технологического процесса.

2.7.2. Должно быть указано, что инструмент передается по смене с оформлением записи в журнале приема и сдачи смен (под роспись).

2.7.3. Должны быть определены места хранения материалов, инструментов и приспособлений для каждого парка станции.

2.7.4. Указывается, что бригадиры ПКО ведут учет наличия, контролируют исправность материалов, инструментов и приспособлений, в случае недостатка принимают меры для их пополнения или замены.

3. Требования к разделу 2 "Организация коммерческого осмотра поездов и вагонов в парках станции"

3.1. Подраздел "Общие положения"

3.1.1. Указывается, что данный подраздел формируется на основании содержания [разделов 2.3](#) и [2.4](#), а также [3.1](#), [3.2](#), [3.3](#) и [3.4](#) Требований к проведению коммерческого осмотра.

3.1.2. Указываются места осмотра прибывающих на станцию поездов:

- транзитных с переработкой;

- транзитных без переработки.

В этом же пункте также описываются технические средства, используемые для коммерческого осмотра соответствующих категорий поездов, в том числе с учетом особенностей перевозимых грузов.

3.1.3. Указываются места осмотра отправляющихся со станции поездов:

- после переработки;
- своего формирования.

В этом же пункте также описываются технические средства, используемые для коммерческого осмотра соответствующих категорий поездов, в том числе с учетом особенностей перевозимых грузов.

3.1.4. Описываются действия работников станции по информированию приемщиков поездов о подходе поезда, о перестановке сформированного состава перед отправлением.

3.1.5. Описывается порядок информационной подготовки к коммерческому осмотру с использованием системы ЕАСАПР М.

3.1.6. Указывается последовательность действий при выполнении коммерческого осмотра и его продолжительность.

3.1.7. В соответствии с положениями [Приложений 3, 4](#) к Требованиям к проведению коммерческого осмотра составляются и оформляются в виде приложений к Технологическому процессу коммерческого осмотра графики проведения коммерческого осмотра для различных категорий поездов.

3.1.8. В соответствии с положениями [раздела 2.1](#) Требований к проведению коммерческого осмотра описываются условия, проверяемые в ходе коммерческого осмотра. Дополнительно указываются условия, проверяемые с помощью технических средств коммерческого осмотра.

3.1.9. В соответствии с положениями [разделов 2.5, 2.6](#) Требований к проведению коммерческого осмотра указываются особенности проведения коммерческого осмотра поездов и вагонов:

- с негабаритными, тяжеловесными грузами, а также порожних транспортеров;
- с воинскими грузами;
- специального подвижного состава, следующего в составе хозяйственного поезда.

3.1.10. В соответствии с положениями [раздела 4](#) Требований к проведению коммерческого осмотра описывается порядок оформления результатов коммерческого осмотра.

3.1.11. В соответствии с положениями [раздела 5](#) Требований к проведению коммерческого осмотра указывается порядок действий при оформлении и устранении выявленных коммерческих неисправностей, угрожающих безопасности движения или сохранности перевозимых грузов, в том числе таких, которые невозможно устранить на путях парка и требующих подачи вагона на пути исправления коммерческих неисправностей (далее - ПИКН).

3.2. Подраздел "Характеристики программно-технических средств проведения коммерческого осмотра (ТСКО)"

3.2.1. Приводится перечень используемых на станции ТСКО с указанием места их установки.

3.2.2. Описывается состав каждой ТСКО, включая следующие основные узлы, обеспечивающие выявление коммерческих неисправностей в процессе движения состава контролируемого поезда:

- телевизионная система видеоконтроля;
- электронные габаритные ворота (далее - ЭГВ);
- автоматизированное рабочее место приемщика поездов.

3.2.3. Указывается, что телевизионная система видеоконтроля позволяет производить одновременно запись изображения с телевизионных камер на жесткий диск персональных электронно-вычислительных машин (далее - ПЭВМ) с сохранением в архив, а также воспроизводить записанный материал с каждой камеры на экране монитора.

3.2.4. Для каждого направления поездопотока указывается срок хранения в архиве видеозаписей поездов, проходящих по ТСКО.

3.2.5. Приводится назначение и характеристика используемых ЭГВ, указываются места их размещения.

3.2.6. Описываются возможности используемых ТСКО, в том числе:

- формирование изображения подвижного состава с ТВ-камер;
- создание и хранение видеоархивов;

- просмотр видеоархивов в полноэкранном или оконном режиме, с произвольной скоростью в прямом или обратном направлении, а также в покадровом режиме или с использованием стоп-кадра;
- автоматизированный контроль негабаритных грузов с отображением на экране негабаритностей проходящего подвижного состава;
- счет вагонов с головы поезда;
- счет вагонов с выявленной негабаритностью погрузки;
- автоматическое протоколирование журнала событий;
- поиск видеоинформации и данных о негабарите погрузки по времени прохождения состава, его номеру, порядковому номеру вагона;
- подготовка и печать отчетов о выявленной негабаритности и коммерческих неисправностях вагонов, с распечаткой соответствующих изображений.

3.2.7. Указываются требования к скоростному режиму осмотра поездов с использованием ТСКО.

- Описывается порядок приема смены в журнале приема-сдачи дежурства произвольной формы оператором ТСКО с обязательной проверкой работоспособности аппаратуры телевизионного видеоконтроля.

3.3. Подраздел "Технология работы ПКО в случае сбоев в работе ТСКО"

Данный подраздел должен включать следующую информацию:

3.3.1. Для каждого комплекта установленной на станции ТСКО с момента приемки ее в эксплуатацию ведутся "Журналы учета отказов, ремонта и проведенного технического обслуживания ТСКО".

3.3.2. Ответственным за наличие и содержание журналов является ответственный исполнитель за эксплуатацию и ТО ТСКО, назначенный приказом по станции.

3.3.3. Журналы оформляются приемщиком поездов ТСКО в соответствии с требованиями распоряжения ОАО "РЖД" от 04.04.2011 N 697р "О введении "Инструкции по эксплуатации и техническому обслуживанию систем коммерческого осмотра вагонов в поездах".

3.3.4. Журнал состоит из двух разделов: "Учет отказов и ремонта системы ТСКО" и "Отчет о проведенном техническом обслуживании системы ТСКО".

3.3.5. В разделе "Учет отказов и ремонта системы ТСКО" оператором каждой смены обязательно производится запись. При этом отмечается либо отсутствие каких-либо отклонений в работе системы, либо фиксируются имевшие место дефекты и мероприятия по их устранению.

3.3.6. В разделе "Учет отказов и ремонта системы ТСКО" приемщиком поездов ТСКО вносится информация о возникших в процессе работы ТСКО в течение его смены отклонениях от нормальных режимов эксплуатации с описанием характера неисправности. При этом оператор заполняет графы NN 1 - 13 и в случае устранения неисправности ответственным исполнителем (далее - работники ДЦВ) графа N 16 заполняется работниками ДЦВ. Графа N 4 заполняется работниками ДЦВ с использованием сведений из отчета о проведенном техническом обслуживании ТСКО.

3.3.7. При выявлении отклонения в работе какой-либо из подсистем системы указывается степень влияния данного отклонения на работу системы в целом в графах NN 10, 11.

3.3.8. В случае отсутствия в смену приемщика поездов ТСКО отклонений от нормального режима эксплуатации системы, оператор заполняет графы NN 1 - 3, на всем поле листа делается отметка "Система работает в штатном режиме" и заверяется подписью оператора в графе N 13.

3.3.9. Если в смене приемщика поездов ТСКО имеется дефект, выявленный в предыдущие периоды, но еще не устраненный, об этом также делается отметка на всем поле листа аналогично пункту 2.2.3.9.

3.3.10. О каждом случае выхода из строя устройств ТСКО приемщик поездов информирует работников ДЦВ, уведомляет ежесменно ответственного руководителя станции, бригадира ПКО копией из журнала, заверенной подписью приемщика поездов ТСКО о неисправностях системы ТСКО или заместителя начальника станции по грузовой и коммерческой работе, проставляя необходимые отметки в журнале.

3.3.11. О выявленных дефектах в работе ТСКО бригадир ПКО составляет уведомление о неисправностях системы, ответственный руководитель станции передает уведомление ведущему инженеру в Дирекцию управления движением по электронной почте, с проставлением отметки в журнале в графе N 14 с номером уведомления и датой.

3.3.12. Ответственность за своевременность передачи информации указанным подразделениям

несет работник, ответственный за эксплуатацию ТСКО.

3.3.13. Бригадир ПКО или заместитель начальника станции по грузовой и коммерческой работе, а также работники ДЦВ в течение 1 рабочего дня должен проверить работу системы в случае имеющейся информации о сбоях в работе системы в предыдущую смену работы операторов, даже в случае их устранения, провести мероприятия по устранению остающихся неисправностей (с помощью консультаций или с привлечением квалифицированного персонала обслуживающей организации). При этом работниками ДЦВ информация о принятых мерах вносится в журнал.

3.3.14. Бригадир ПКО или заместитель начальника станции по грузовой и коммерческой работе и специалисты обслуживающей организации проводят диагностирование ТСКО. Оформляется двухсторонний акт технического диагностирования, заверенный синими печатями в 2-х экземплярах.

3.3.15. По результатам проведения ремонтных работ бригадир ПКО или заместитель начальника станции по грузовой и коммерческой работе проверяет работоспособность системы и соответствие ее техническим характеристикам. Оформляется двухсторонний акт технического обслуживания системы, в случае замены или ремонта оборудования оформляется двухсторонний дефектный акт, заверенный синими печатями в 2-х экземплярах.

3.3.16. Сведения о проведенном ремонте кратко заносятся в графу N 16 работниками ДЦВ, а в графе N 17 (примечание) приемщик поездов ТСКО, в чью смену была устранена неисправность, делает отметку о выполнении и заверяет ее подписью. Копии актов, заверенные подписью ответственного исполнителя, подшиваются и хранятся в делах станции.

3.3.17. В случае расхождения мнений ответственного исполнителя и представителя обслуживающей организации по поводу заполнения граф данный факт отмечается в графе "Примечание" и подписывается обеими сторонами, при этом копия акта с мнением обеих сторон подшивается и хранится в делах станции.

3.3.18. На станции ответственность за техническое состояние и обслуживание несущей конструкции системы, кабельных линий электроснабжения, устройств электроснабжения, оборудования наружного освещения системы, входящих в систему ТСКО, средства вычислительной техники (ПЭВМ, принтеры, источники бесперебойного питания, сетевые коммутаторы (концентраторы), модемы, сетевые хранилища данных, техническое состояние и обслуживание телевизионных систем видеоконтроля, оборудования оповещения, кабельных линии связи и приемопередающего оборудования, расположенного на несущей конструкции и в помещении оператора коммерческого осмотра, возлагается на работников обслуживающей организации.

3.4. Подраздел "Характеристики смотровых вышек"

3.4.1. Указывается наличие и местоположение смотровых вышек, их текущее состояние и назначение.

3.4.2. Описываются особенности проведения коммерческого осмотра при использовании смотровых вышек.

3.5. Подраздел "Характеристики весов вагонных для статического взвешивания и взвешивания в движении вагонов и поездов"

3.5.1. Указывается наличие и местоположение весов вагонных для статического взвешивания и взвешивания в движении вагонов и поездов (далее - весы).

3.5.2. Указывается, что весы предназначены для:

- потележечного или поосного взвешивания в движении порожних и груженых вагонов в составе без расцепки и поездов с сыпучими, твердыми, жидкими грузами с вязкостью не менее 59 мм²/с;
- повагонного взвешивания в движении порожних и груженых вагонов в составе без расцепки и поездов с сыпучими, твердыми, жидкими грузами любой вязкости.

3.5.3. Весы представляют собой систему модулей: грузоподъемное устройство весов (далее - ГПУ) представляет собой от одной до шестнадцати пар весоизмерительных тензорезистивных датчиков "ВР". Упругие элементы датчиков выполнены в виде отрезков рельсов со встроенными в них тензорезисторами. Датчики установлены в разрыв рельсов колеи железнодорожного пути. Сигнальные кабели датчиков подключаются к весоизмерительному прибору, выполняющему аналого-цифровое преобразование и первичную обработку выходного сигнала датчиков. Окончательную обработку данных, управление процессом взвешивания и отображение результатов измерений выполняет программно-технический комплекс на базе персонального компьютера (далее -

ПТК).

3.5.4. ПТК включает в себя программное обеспечение (далее - ПО) "АРМ "Весы вагонные" осуществляющее окончательную обработку измерительной информации отображение результатов взвешивания. На рабочем месте приемщиков поездов (операторов коммерческого осмотра) произведена настройка работы программы в режиме взаимодействия с ЕАСАПР М.

3.5.5. Принцип действия весов основан на преобразовании деформации упругого элемента датчиков, возникающей под действием силы тяжести взвешиваемого вагона, находящегося на ГПУ, в аналоговый электрический сигнал, пропорциональный его массе. Далее этот сигнал преобразуется в цифровой код и обрабатывается. Измерительное значение массы выводится на дисплей ПТК.

3.5.6. ПО "Автоматизированное рабочее место "Весы вагонные" предназначено для автоматизации работы операторов на весоизмерительных программно-технических комплексах. Используется как базовое ПО для вагонных весов для взвешивания в динамическом режиме.

3.5.7. При приеме/сдачи смены приемщик поездов (оператор коммерческого осмотра) обязан проверить исправность программного обеспечения "АРМ Вагонные весы".

3.5.8. При выявлении факта превышения массы груза против грузоподъемности вагона данный вагон отцепляется для контрольного взвешивания на стационарных вагонных весах. Приемщик поездов ТСКО передает информацию о вагоне, требующем отцепку, оператору ПКО, ДСП соответствующего парка.

3.5.9. Весы подвергаются первичной и периодической поверкам: при взвешивании в движении в соответствии с ГОСТ Р 8.598-2003 "Весы для взвешивания железнодорожных транспортных средств в движении. Методика поверки". Межповерочный интервал не должен превышать 1 год. При положительных результатах поверки должна быть сделана соответствующая запись в паспорте, заверенная поверителем. При отрицательных результатах поверки весы к эксплуатации не допускают.

3.6. Подраздел "Порядок коммерческого осмотра специализированного подвижного состава"

3.6.1. К специализированным относятся вагоны разных типов, имеющие специальную конструкцию, предназначенные для перевозки одной или нескольких групп грузов, близких по своим свойствам и предъявляющих особые требования к условиям перевозки, погрузки и выгрузки, имеющие особые формы кузова, устройства, оборудования и приспособления (цистерны, изотермические, транспортеры, вагоны-самосвалы, вагоны бункерного типа, вагоны для автомобилей, леса, колесных пар и др.).

3.6.2. В парках станции коммерческий осмотр специализированного подвижного состава производится приемщиками поездов по наружному осмотру, путем прохода вдоль состава без подъема на вагоны.

3.6.3. При обнаружении коммерческих неисправностей приемщики поездов, после сверки и уточнения причины неисправностей с осмотрщиком ПТО, передают данные оператору ПКО для составления акта общей формы.

3.6.4. При невозможности устранения неисправности за время, отведенное на коммерческий осмотр, вагон отцепляется от поезда и подается на пути ПИКН.

3.7. Подраздел "Особенности коммерческого осмотра негабаритных воинских грузов"

3.7.1. Согласно пункту 2.10 Приложения N 15 к Наставлениям по перевозкам войск воинская техника, имеющая негабаритность 1 - 2 степеней боковой и нижней, 1 - 3 верхней, находящиеся под охраной воинского караула, в пути следования комиссионно не осматривается, т.е. коммерческий осмотр данных грузов производится приемщиками поездов без участия старшего осмотрщика и проставления отметок в перевозочных документах.

3.7.2. Коммерческий осмотр воинских грузов, погруженных в вагоны и на транспортеры, которые имеют большую степень негабаритности, а также грузов в воинских транспортерах, следующих без сопровождения воинскими караулами, производится в соответствии с требованиями Инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах N ДЧ-1835 и [подраздела 2.4 Части 1](#) Типового технологического процесса.

3.7.3. Приемщики поездов, кроме общих требований, при коммерческом осмотре таких вагонов

должны проверять:

- симметричность расположения вооружений и военной техники относительно продольной оси платформ;
- симметричность свеса гусениц (колес) с пола платформы, разница свеса не должна превышать 10 мм.

3.7.4. Если произошло смещение негабаритного вооружения или военной техники, начальник эшелона (сопровождающий воинский транспорт специалист), военный комендант железнодорожного участка (станции) и начальник станции делают соответствующие отметки в акте на перегрузку негабаритной техники, приложенном к дорожной ведомости.

3.7.5. Приемщики поездов регистрируют результаты осмотра в "Книге регистрации негабаритных грузов" с проставлением подписей приемщиков поездов, производивших осмотр.

3.8. Подраздел "Порядок коммерческого осмотра сцепов вагонов с длинномерными рельсами"

3.8.1. При коммерческом осмотре длинномерных рельс на сцепах из двух платформ, погруженных согласно главы 10 Технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, издания 2003 года, или Приложения N 3 к СМГС, приемщики поездов проверяют соответствие количества и размеров брусково-проволочного реквизита крепления указанным выше нормативным документам, плотное прилегание упорных брусков к подкладкам, правильность постановки растяжек, забития костылей, равномерность расположения штабеля рельс относительно осей платформ.

3.8.2. При коммерческом осмотре сцепов с длинномерными рельсами, погруженными по схемам НТУ или МТУ, приемщики поездов сверяют через оператора ПКО (по имеющимся средствам связи) указанные в железнодорожной накладной реквизиты крепления и их размеры с фактическими.

3.8.3. Результаты осмотра приемщики поездов соответствующего парка регистрируют в Книге учета длинномерных, негабаритных грузов.

3.8.4. При наличии расстройств погрузки и крепления рельс сцепы отцепляются на ПИКН, с составлением акта общей формы ГУ-23ВЦ и регистрации в Книге регистрации протоколов коммерческого осмотра.

3.9. Подраздел "Порядок коммерческого осмотра вагонов, следующих с сопровождением проводником грузоотправителя (грузополучателя) или под охраной ФГП ВО ЖДТ России"

3.9.1. На основании приказа МПС от 18.06.2003 N 38 сопровождение грузов осуществляется проводниками, в качестве которых могут выступать грузоотправитель, грузополучатель, либо уполномоченные ими лица, в том числе охрана ФГП ВО ЖДТ России. Передача вагонов с номенклатурными грузами, прибывшими в сопровождении работников ФГП ВО ЖДТ России, производится нарядами ведомственной охраны друг другу без участия работников ПКО.

3.9.2. Приемщики поездов в парках осматривают в коммерческом отношении вагоны с грузами, следующими с сопровождением или охраной обычным порядком.

3.9.3. На основании письменного заявления проводника или стрелка ФГП ВО ЖДТ России пломбирование вагонов производится самостоятельно работниками в присутствии приемщиков поездов, производящих коммерческий осмотр данного поезда, оператор ПКО составляет акт общей формы на выявленные коммерческие неисправности, указывает номера ЗПУ, которые были наложены работниками ФГП ВО ЖДТ России. После получения данной заявки оператор ПКО производит ее регистрацию в журнале регистрации заявок с указанием номера заявки, времени ее поступления и т.д.

3.9.4. В случае обнаружения вагона, контейнера с неисправностями (неисправное состояние ЗПУ, наличие признаков доступа к грузу через люки вагона, стенки вагона, контейнера), происшедшими по причинам, зависящим от перевозчика (например, авария, крушение, повреждение ЗПУ и вагона при роспуске с горки), устранение неисправностей производится за счет средств перевозчика, в этом случае новые ЗПУ учитываются как ЗПУ перевозчика.

3.9.5. Обнаруженные коммерческие неисправности устраняются, как правило, без отцепки вагонов от поезда. При обнаружении приемщиками поездов при коммерческом осмотре или проводником нарушения крепления груза, которое невозможно устранить без отцепки, на основании

письменного заявления сопровождающего работника груз оператор ПКО заявляет маневровому диспетчеру отцепку вагона.

3.9.6. В соответствии с пунктом 23 Приказа МПС от 18.06.2003 N 38 при нарушении крепления груза по вине перевозчика исправление производится силами и средствами перевозчика. В остальных случаях исправление крепления груза обеспечивается сопровождающим груз или грузоотправителями.

3.9.7. Акт общей формы, составленный на вагоны (контейнеры) с коммерческими неисправностями, подписывается работниками ФГП ВО ЖДТ или проводниками грузоотправителя (грузополучателя), участвовавшими в осмотре вагона (контейнера) и (или) устранении неисправности. О составлении акта общей формы оператор ПКО делает отметку в перевозочных документах (при следовании во внутреннем сообщении - в графе 3, а при следовании груза по накладной СМГС - в графе 30 "Отметки перевозчика"), содержащую: номер и дату составления акта, номер и дату письменной заявки, роспись оператора ПКО и строчный штемпель станции.

3.9.8. При обнаружении коммерческой неисправности, при которой дальнейшее следование вагона (контейнера) угрожает безопасности движения, и отказе работников ФГП ВО ЖДТ (проводников груза) предоставить письменную заявку на устранение выявленной неисправности в акте общей формы должно быть указано об этом. В этом случае вагон отцепляется на пути ПИКН для решения вопроса устранения неисправности и его дальнейшего следования.

3.9.9. Оператор ПКО в течение смены передает письменные заявки вместе с актами общей формы в актовЫй стол для подачи оперативного донесения.

3.9.10. При обнаружении на станции вагона, в документе на который указано о постоянном сопровождении груза проводниками грузоотправителя или грузополучателя, а фактически проводники отсутствуют, оператор ПКО сообщает маневровому диспетчеру об отцепке такого вагона, составляет акт общей формы. Работник актово-розыскной группы передает оперативное донесение на станцию отправления груза и формирования состава о необходимости срочного направления проводников. По прибытию проводника приемщики поездов проводят совместный осмотр груза с оформлением результата осмотра актом общей формы с указанием времени простоя, суммы платы за пользование вагона.

3.10. Подраздел "Порядок передачи и приема вагонов с путей пункта текущего отцепочного ремонта (ПТОР)"

3.10.1. Указывается порядок информирования работников станции о подаче неисправных груженых вагонов на пути ПТОР.

3.10.2. Указывается, что при подаче (уборке) неисправных вагонов на пути ПТОР составляется Памятка приемосдатчика на подачу и уборку вагонов. При следовании грузов в сопровождении ФГП ВО ЖДТ России подача вагонов на пути ПТОР осуществляется в сопровождении работников ФГП ВО ЖДТ России.

3.10.3. Описывается порядок информирования работников станции об окончании ремонта вагонов на ПТОР.

3.10.4. Описывается порядок предъявления неисправных вагонов к коммерческому осмотру.

3.10.5. Указывается, что при коммерческом осмотре вагонов сверяются оттиски ЗПУ с данными перевозочных документов, проверяется состояние кузова, люков и пр. у крытого подвижного состава, количество мест, состояние реквизитов крепления на открытом подвижном составе.

3.10.6. В случае выявления при осмотре признаков несохранной перевозки вагон возвращается на пути ПТОР, составляется акт общей формы о выявленных обстоятельствах. Далее работники станции действуют в соответствии с требованиями [раздела 3 Части 1](#) Типового технологического процесса.

3.10.7. Начальник станции, его заместитель или начальник грузового района совместно с руководителями ВЧДЭ расследуют выявленные факты не обеспечения сохранности перевозимых грузов на ПТОР.

3.10.8. После коммерческого осмотра работники, проводившие коммерческий осмотр докладывают ответственному работнику станции об окончании осмотра. Результаты осмотра оформляются в соответствии с требованиями [раздела 3 Части 1](#) Типового технологического процесса.

3.10.9. Должно быть указано, что ответственность за обеспечение сохранности груза в вагонах,

находящихся на путях ПТОР, несут работники ВЧДЭ.

3.10.10. В акте общей формы указываются сведения об "отцепке в ремонт" или "выпуске из ремонта", время передачи, сведения о ЗПУ.

4. Требования к разделу 3 "Основные требования по охране труда"

В данном разделе отражаются требования охраны труда в соответствии с действующими нормативными документами.

Приложение 1 ПЕРЕЧЕНЬ НОРМАТИВНО-РАСПОРЯДИТЕЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ

Типовой технологический процесс составлены в соответствии со следующими нормативно-распорядительными документами:

- Федеральный закон Российской Федерации от 10.01.2003 г. N 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (далее - Устав);
- Правила составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом, утвержденные приказом МПС России от 18.06.2003 г. N 45 (далее - Правила составления актов);
- Правилам пломбирования вагонов и контейнеров на железнодорожном транспорте, утвержденные приказом МПС России от 17.06.2003 N 24 (далее - Правила пломбирования вагонов и контейнеров);
- Перечень типов запорно-пломбировочных устройств, применяемых для пломбирования вагонов и контейнеров при перевозках грузов, осуществляемых ОАО "РЖД", утвержденный распоряжением ОАО "РЖД" от 25.12.2007 г. N 2423р (далее - Перечень типов ЗПУ);
- Регламент многоступенчатого контроля по обеспечению безопасности движения поездов при приеме груза и порожних вагонов к перевозке, в пути следования и при выдаче груза, утвержденный распоряжением ОАО "РЖД" от 28.11.2017 N 2451р (далее - Регламент многоступенчатого контроля);
- Регламент взаимодействия Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом с Центральной дирекцией управления движением, утвержденный распоряжением ОАО "РЖД" от 14.12.2012 N 2731р (далее - Регламент взаимодействия ЦМ и ЦД);
- Технические условия размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, утвержденные МПС России от 27.05.2003 N ЦМ-943 (далее - ТУ ЦМ-943);
- Приложение 3 к СМГС "Технические условия размещения и крепления грузов";
- Типовая должностная инструкция приемосдатчика груза и багажа ОАО "РЖД", утвержденная распоряжением ОАО "РЖД" от 15.02.2005 г. N 198р (далее - Должностная инструкция приемосдатчика).
- Единый тарифно-квалификационный справочник работ профессий рабочих (ЕТКС) Выпуск N 52, раздел I "Железнодорожный транспорт", утвержденный Приказом Минтруда России от 18.02.2013 N 68н;
- Правила безопасности и порядок ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам от 25.11.1996 г., N ЦМ-407 (далее - Правила безопасности и порядок ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами);
- Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденные Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 г. N 15 (далее - Правила перевозок опасных грузов);
- Правила перевозок жидких грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума, утверждены на 50-м заседании Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, утвержденные 21 - 22.05.2009 г. (далее - Правила перевозок грузов наливом);
- Наставление по перевозке войск железнодорожным транспортом (Приложения 6, 15) от 1987 г. (далее - Наставление по перевозке войск);
- Инструкция по ведению на станциях коммерческой отчетности при грузовых перевозках ОАО "РЖД", утвержденная распоряжением ОАО "РЖД" от 01.03.07 г. N 333р (далее - Инструкция станционной коммерческой отчетности);
- Рекомендация. Государственная система обеспечения единства измерений. Масса грузов, перевозимых железнодорожным транспортом. Измерения и учет массы груза при взаиморасчетах между грузоотправителем и грузополучателем МИ 3115-2008, утвержденная ФГУП "ВНИИМС"

30.05.2008 г. (далее - Рекомендация МИ 3115-2008);

- Методика учета и расследования допущенных нарушений (инцидентов) при перевозке опасных грузов, утвержденная распоряжением ОАО "РЖД" от 21.08.2018 г. N 1859р (далее - Методика учета и расследования инцидентов с опасными грузами);

- Инструкция по подаче оперативных донесений при перевозках грузов, утвержденная ОАО "РЖД" от 21.08.2007 г. N ВМ-9261 (далее - Инструкция по подаче оперативных донесений);

- Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств участников СНГ, Латвийской республики, Литовской республики, Эстонской республики N ДЧ-1835, утвержденная на тридцатом заседании Совета по железнодорожному транспорту 19 октября 2001 года (далее - Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов);

- Типовой технологический процесс работы мобильных бригад структурных подразделений Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом, утвержденный ОАО "РЖД" 03.12.2015 N 518 (далее - Типовой технологический процесс работы мобильных бригад ЦМ);

- Альбомом типовых форм актов общей формы, удостоверяющих задержку грузов и порожних грузовых вагонов, утвержденный распоряжением ОАО "РЖД" от 29.12.2017 N 2817р (далее - Альбом актов общей формы);

- Методика автоматизированного проведения факторного анализа состояния безопасности и надежности перевозочного процесса в хозяйстве грузовой и коммерческой работы, утвержденная ЦФТО ОАО "РЖД" от 28.09.2017 г. N ЦФТО-132 (далее - Методика автоматизированного факторного анализа);

- Методика проведения факторного анализа состояния безопасности и надежности перевозочного процесса в хозяйстве грузовой и коммерческой работы, утвержденная ОАО "РЖД" от 28.01.2016 г. N 154р (далее - Методика факторного анализа);

- Методика размещения пунктов коммерческого осмотра вагонов в поездах и коммерческих постов безопасности с расчетным обоснованием, утвержденная распоряжением от 07.08.2019 г. N 1725/р (далее - Методика размещения ПКО, ПКБ, ПКД);

- Регламент взаимодействия между причастными структурными подразделениями по вопросам содержания, ремонта, обслуживания и эксплуатации технических средств хозяйства грузовой и коммерческой работы, утвержденный Распоряжением ОАО "РЖД" от 13.06.2017 г. N 1114р (далее - Регламент взаимодействия подразделений по вопросам содержания, ремонта, обслуживания и эксплуатации технических средств хозяйства грузовой и коммерческой работы).

Приложение 2 ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ СОКРАЩЕНИЙ

В Типовом технологическом процессе используются следующие сокращения:

- Агент - агент железнодорожный (специалист системы фирменного транспортного обслуживания), агент системы фирменного транспортного обслуживания (СФТО) - работник железнодорожной станции - структурного подразделения ДЦС, АФТО, ТЦФТО, товарный кассир МЧ (ДМ), товарный кассир агентства контейнерных перевозок (АКП);

- Акт о выполненных работах (оказанных услугах) формы - акт о выполненных работах (оказанных услугах) формы ФПУ-26;

- Акт общей формы - Акт общей формы (форма ГУ-23);

- Акт ФМУ-73 - акт формы ФМУ-73;

- АСКО ПВ - Автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов;

- АСКО СВ - Автоматизированная система коммерческого осмотра "Смотровая вышка";

- АРМ ПКО ППСС - автоматизированное рабочее место для проведения коммерческого осмотра поездов и вагонов средствами ППСС;

- АФТО - агентство фирменного транспортного обслуживания - подразделение территориального центра фирменного транспортного обслуживания;

- АФТОМ - отдел грузовой и коммерческой работы Агентства фирменного транспортного обслуживания - территориального центра фирменного транспортного обслуживания или отдел коммерческой работы территориального центра фирменного транспортного обслуживания;

- В - служба вагонного хозяйства дирекции инфраструктуры - структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры - филиала ОАО "РЖД";

- ВЧДЭ - эксплуатационное вагонное депо - структурное подразделение дирекции инфраструктуры - структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры - филиала

ОАО "РЖД";

- Д - Дирекция управления движением - структурное подразделение ЦД - филиала ОАО "РЖД";
- ДВ - отдел специальных перевозок дирекции управления движением;
- ДМ - Дирекция по управлению терминально-складским комплексом (региональная) - структурное подразделение ЦМ - филиала ОАО "РЖД";
- ДС - начальник железнодорожной станции;
- ДСМ - заместитель начальника железнодорожной станции по грузовой и коммерческой работе;
- ДСП - дежурный по станции;
- ДСЦ - маневровый диспетчер;
- ДЦС - центр организации работы железнодорожных станций - структурное подразделение Д;
- ЕАСАПР М - Единая автоматизированная система актов-претензионной работы хозяйства коммерческой работы в сфере грузовых перевозок;
- ЗПУ - запорно-пломбировочное устройство, закрутки;
- Инструкция приемосдатчика - Типовая должностная инструкция приемосдатчика груза и багажа ОАО "РЖД", утвержденная распоряжением ОАО "РЖД" от 15.02.2005 г. N 198р;
- ИЧ - дистанция инфраструктуры;
- Книга пломбирования - Книга пломбирования вагонов и контейнеров" (форма ГУ-37, ГУ-37ВЦ, ГУ-37ВЦ/Э);
- Книга учета контрольных перевесок - Книга учета контрольных перевесок вагонов (форма ГУ-78, ГУ-78ВЦ, ГУ-78ВЦ/Э);
- Книга регистрации протоколов коммерческого осмотра - Книга регистрации протоколов коммерческого осмотра вагонов в поездах;
- Книга учета времени нахождения вагонов под исправлением коммерческих неисправностей - Книга учета времени нахождения вагонов под исправлением коммерческих неисправностей (форма ГУ-115, ГУ-115ВЦ, ГУ-115ВЦ/Э);
- Коммерческий акт - Коммерческий акт (форма ГУ-22) или коммерческий акт (форма ИНУ-67);
- ЛОВД - линейный отдел внутренних дел на транспорте;
- МТУ - местные технические условия размещения и крепления грузов;
- МЧ - механизированная дистанция погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций - структурное подразделение ДМ;
- Наряд на сдельные (повременные) работы - наряд на сдельные (повременные) работы формы ФТУ-14;
- НГР - начальник грузового района железнодорожной станции;
- НТУ - непредусмотренные технические условия размещения и крепления грузов;
- оператор коммерческого осмотра - работник станции, ПКО, ПКБ, ПКД, осуществляющий коммерческий осмотр визуально с использованием ТСКО;
- ОПКО - объединенный пункт коммерческого осмотра;
- ОПМС - опытная путевая машинная станция;
- ОПЧМ - опытная механизированная дистанция пути;
- Опорное ПКО (ПКБ) - ближайшее ПКО (ПКБ) к станции расположения ПКД, работниками которого проводится удаленный коммерческий осмотр при помощи ТСКО, установленных на ПКД.
- Памятка приемосдатчика на подачу и уборку вагонов - памятка подачи-уборки вагонов формы ГУ-45ВЦ;
- ПКБ - пост коммерческой безопасности;
- ПКД - пост коммерческой диагностики;
- ПКО - пункт коммерческого осмотра;
- ПМС - путевая машинная станция;
- ПОТ - пункт опробования тормозов;
- ППСС - Интегрированный пост автоматизированного приема и диагностики подвижного состава на сортировочных станциях;
- Правила составления актов - Правила составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом, утвержденные приказом МПС России от 18.06.2003 г. N 45;
- Приемосдатчик - приемосдатчик груза и багажа;
- Приложение 3 к СМГС - Приложение 3 к СМГС "Технические условия размещения и крепления грузов";

- ПТО - пункт технического обслуживания вагонов;
- ПЧ - дистанция пути;
- ПЧМ - механизированная дистанция пути по ремонту и эксплуатации путевых машин;
- Работники, проводящие коммерческий осмотр, Работники ПКО (ПКБ, ПКД) - приемосдатчики, приемщики поездов или иные работники, проводящие коммерческий осмотр на станциях погрузки, ПКО (ПКБ, ПКД), станциях формирования (расформирования) поездов, не являющихся ПКО, ПКБ, ПКД, а также на станциях выгрузки;
- Регламент многоступенчатого контроля - Регламент многоступенчатого контроля по обеспечению безопасности движения поездов при приеме груза и порожних вагонов к перевозке, в пути следования и при выдаче груза (утвержден распоряжением ОАО "РЖД" от 28.11.2017 N 2451р);
- Руководитель предприятия - начальник станции, заместитель начальника станции по грузовой работе, начальник центра коммерческой диагностики или иной руководитель подразделения, в штате которого находятся работники, проводящие коммерческий осмотр;
- РСП - рельсосварочный поезд;
- РФ - Российская Федерация;
- СМГС - Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении;
- Станция выгрузки - железнодорожная станция выгрузки груза для груженого вагона или железнодорожная станция окончания перевозки для порожнего вагона;
- Станция погрузки - железнодорожная станция оформления перевозочного документа на груженный или порожний вагон;
- ТЦФТО - территориальный центр фирменного транспортного обслуживания - структурное подразделение Центра фирменного транспортного обслуживания - филиала ОАО "РЖД";
- ТЦФТОМ - служба грузовой и коммерческой работы ТЦФТО;
- ТСКО - программно-технические средства проведения коммерческого осмотра;
- Автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКО ПВ);
- Автоматизированная система коммерческого осмотра "Смотровая вышка" (АСКО СВ);
- Тепловизионный комплекс дистанционного контроля загрузки вагонов (Тепловизионный комплекс);
- Электронные вагонные весы;
- Интегрированный пост автоматизированного приема и диагностики подвижного состава на сортировочных станциях (ППСС);
- Иные технические средства, используемые при проведении коммерческого осмотра;
- Технические условия - технические условия размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, установленные ТУ ЦМ-943, Приложением 3 к СМГС, ТУ Российско-Финляндские и Наставлениями по перевозкам войск;
- ТУ ЦМ-943 - Технические условия размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, утвержденные МПС России 27.05.2003 N ЦМ-943;
- Устав - Федеральный закон Российской Федерации от 10.01.2003 г. N 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации";
- ФГП ВО ЖДТ России - Федеральное государственное предприятие "Ведомственная охрана железнодорожного транспорта России";
- ЦВ - Управление вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры - филиала ОАО "РЖД";
- ЦД - Центральная дирекция управления движением - филиал ОАО "РЖД";
- ЦМ - Центральная дирекция по управлению терминально-складским комплексом - филиал ОАО "РЖД";
- ЦФТО - Центр фирменного транспортного обслуживания - филиал ОАО "РЖД".
- ЭД - обмен документами при применении электронного документооборота;
- ЭЗПУ - электронные запорно-пломбировочные устройства;
- ЭП - электронная подпись.