329

ПРИКАЗ

МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА СССР

№ 77

от 22 декабря 1954 г.

Рассылается по списку

Экз. № 1578

СССР

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

ПРИКАЗ

№ 77

г. Москва 22 декабря 1954 г.

Объявляю для руководства и неуклонного исполнения Постановление Совета Министров СССР от 8 декабря 1954 г. № 2414 «Об утверждении Устава железных дорог Союза ССР»

Министр транспортного строительства **Е. КОЖЕВНИКОВ**

Совет Министров СССР

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 8 декабря 1954 г. № 2414

МОСКВА, КРЕМЛЬ

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ УСТАВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СОЮЗА ССР

Учитывая изменения в экономике страны и в работе железнодорожного транспорта, происшедшие с момента утверждения действующего Устава железных дорог Союза ССР, в целях улучшения перевозок грузов, багажа и повышения культуры в обслуживании пассажиров, обеспечения выполнения планов перевозок по каждому роду груза, ликвидации нерациональных перевозок, обеспечения полной сохранности перевозимых грузов и багажа, улучшения работы подъездных железнодорожных путей, улучшения использования подвижного состава железных дорог, в особенности грузоподъёмности вагонов, повышения ответственности железных дорог, грузоотправителей и грузополучателей за выполнение планов перевозок Совет Министров Союза ССР п о с т а н о в л я е т:

1. Утвердить Устав железных дорог Союза ССР и ввести его в действие с 1 апреля 1955 г. (прилагается), обязав Министерство путей сообщения и все министерства, ведомства и организации, пользующиеся железнодорожным транспортом, обеспечить точное выполнение Устава железных дорог Союза ССР.

2. Считать утратившими силу с момента ввода в действие утверждённого настоящим Постановлением Устава железных дорог Союза ССР Постановления и распоряжения Правительства СССР согласно Приложению.

Председатель
Совета Министров Союза ССР **Г. МАЛЕНКОВ**

Управляющий делами
Совета Министров СССР **А. Коробов**

УТВЕРЖДЕН
Постановлением Совета Министров
СССР
от 8 декабря 1954 г. № 2414

УСТАВ

железных дорог Союза ССР

Раздел I

Общие положения

1. Железнодорожный транспорт Союза ССР, являясь одной из важнейших отраслей народного хозяйства и материальной опорой для связи между промышленностью и земледелием, обеспечивает нормальное производство и обращение в стране продукции промышленности и сельского хозяйства, удовлетворяет потребности населения в передвижении, связывает в единое государственное целое области и районы Союза ССР.

Бесперебойная и слаженная работа всех звеньев железнодорожного транспорта является обязательным условием роста и развития социалистической экономики, удовлетворения материальных и культурных потребностей населения и укрепления оборонной мощи Союза ССР.

2. Устав железных дорог Союза ССР определяет задачи и обязанности железных дорог по обеспечению потребностей страны в перевозках грузов и пассажиров и взаимоотношения железнодорожного транспорта с другими отраслями народного хозяйства. Уставом регламентируются: порядок составления и выполнения государственного плана железнодорожных перевозок, основные условия перевозок грузов, пассажиров, багажа и почты, основные положения по эксплуатации железнодорожных подъездных путей необщего пользования, обязанности и ответственность железных дорог, осуществляющих перевозки, и предприятий, организаций и лиц, пользующихся железнодорожным транспортом, а также взаимоотношения железных дорог с другими видами транспорта.

3. Основной обязанностью железных дорог является выполнение государственного плана грузовых и пассажирских перевозок.

Органы железнодорожного транспорта, а также министерства, ведомства, предприятия и организации — грузоотправители и грузополучатели обязаны при перевозках грузов строго соблюдать интересы социалистического государства и обеспечивать полное и ритмичное выполнение плана перевозок грузов как в целом, так и по каждому роду груза и по каждой железной дороге, отделению и станции, сохранность и своевременную доставку грузов, рациональное использование подвижного состава железных дорог, безопасность движения поездов и максимальную экономию транспортных издержек в народном хозяйстве.

4. Система организации движения поездов, содержания железнодорожных устройств и подвижного состава и порядок работы железных дорог и работников железнодорожного транспорта устанавливаются Правилами технической эксплуатации железных дорог СССР, утверждаемыми и издаваемыми Министерством путей сообщения.

5. Действие настоящего Устава распространяется на перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты по железным дорогам, входящим в общую сеть железных дорог СССР и открытым для общего пользования, в том числе на перевозки грузов, погрузка и выгрузка которых производятся на железнодорожных подъездных путях необщего пользования, примыкающих к общей сети железных дорог.

Перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты по строящимся железным дорогам до сдачи этих дорог в постоянную эксплуатацию производятся по правилам, утверждаемым и издаваемым Министерством транспортного строительства совместно с Министерством путей сообщения.

6. Перевозки грузов, пассажиров и багажа в сообщениях с другими странами по железным дорогам производятся на основании соглашений о прямых железнодорожных международных сообщениях, заключаемых Министерством путей сообщения с органами железнодорожного транспорта других стран в порядке, установленном Советом Министров СССР.

7. На основании настоящего Устава Министерство путей сообщения утверждает и публикует в Сборнике правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта СССР:

Правила перевозок отдельных видов грузов и выполнения коммерческих операций на станциях и железнодорожных подъездных путях (в дальнейшем именуемые — Правила);

Технические условия погрузки и крепления грузов и использования грузоподъёмности вагонов;

Правила перевозок пассажиров и багажа.

Правила перевозок грузов и Технические условия погрузки грузов и использования грузоподъёмности вагонов разрабатываются Министерством путей сообщения с участием заинтересованных министерств и ведомств.

Раздел II

Грузовое и коммерческое хозяйство и устройства для обслуживания пассажиров

8. Для осуществления перевозок грузов, пассажиров, багажа и почты и обеспечения высокого качества выполнения грузовых и коммерческих операций железные дороги должны иметь на станциях сооружения и устройства грузового и коммерческого хозяйства и устройства для обслуживания пассажиров.

Сооружения и устройства грузового и коммерческого хозяйства должны обеспечивать полную сохранность перевозимых грузов, своевременную обработку подвижного состава, выполнение в установленные сроки операций по погрузке и выгрузке грузов и механизацию погрузо-выгрузочных работ.

Устройства для обслуживания пассажиров должны обеспечивать культурное обслуживание пассажиров, создание необходимых удобств для них, сохранность перевозимого багажа и полную безопасность пассажиров при пользовании железнодорожным транспортом.

Все сооружения и устройства грузового, коммерческого и пассажирского хозяйства должны содержаться в исправности, по своей мощности и пропускной способности обеспечивать выполнение заданного объёма перевозок грузов и пассажиров, а также удовлетворять потребность в перевозках багажа и почты.

9. Железные дороги осуществляют перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты между станциями, открытыми для производства соответствующих операций.

Станции производят операции по приёму, погрузке, выгрузке и выдаче грузов повагонными и мелкими отправками, грузов в контейнерах, а также операции, связанные с перевозками пассажиров и багажа.

Станции могут открываться для производства всех или некоторых из указанных операций.

10. Погрузка и выгрузка грузов производятся как на станционных складах и путях, находящихся в ведении железной дороги, так и на примыкающих к станциям железнодорожных подъездных путях, прирельсовых складах и других пунктах, находящихся в ведении предприятий и организаций.

Открытие станций для выполнения всех или некоторых операций производится Министерством путей сообщения, с опубликованием об этом в Сборнике правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта СССР.

Выполнение операций, для которых станция объявлена открытой, является для данной станции обязательным.

11. По роду выполняемых коммерческих операций станции делятся на:

п а с с а ж и р с к и е, выполняющие операции, связанные с отправлением и прибытием пассажиров, приёмом и выдачей багажа и перевозками почты;

г р у з о в ы е, выполняющие операции по приёму к перевозке, погрузке, выгрузке и выдаче грузов;

о б ъ е д и н ё н н ы е, выполняющие операции как по пассажирским, так и по грузовым перевозкам.

12. Начальник железной дороги в зависимости от объёма работы по погрузке и выгрузке грузов, размеров перевозок пассажиров и расписания движения поездов устанавливает выполнение станциями соответствующих коммерческих операций в определённые часы, а при необходимости — круглосуточно.

Время работы товарных контор, грузовых дворов и складов, пассажирских касс и т. п. устанавливается с учётом полного обслуживания грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров, а также наиболее рационального использования перевозочных средств.

13. Станции, открытые для выполнения коммерческих операций по перевозкам грузов, пассажиров и багажа, должны соответствовать требованиям, обеспечивающим выполнение этих операций. Техническое состояние и мощность станций, сооружений и устройств должны обеспечивать своевременное выполнение всех операций в установленные сроки.

Сооружения должны содержаться в исправности и обеспечивать безопасность движения поездов и производство маневровых работ.

14. Оборудование станций соответствующими сооружениями и устройствами, а также мощность сооружений и устройств определяются классностью станций по коммерческой работе.

Отнесение станций к определённому классу, в зависимости от характера и объёма выполняемых коммерческих операций, производится Министерством путей сообщения в установленном порядке.

15. Станции, открытые для выполнения операций по пассажирским перевозкам и по перевозкам багажа, имеют вокзалы для обслуживания пассажиров, приёма и выдачи багажа и хранения ручной клади.

Для посадки и высадки пассажиров на остановочных пунктах, в том числе на пригородных участках, в необходимых случаях сооружаются

посадочные платформы с навесами или павильонами с билетными кассами и с пешеходными тоннелями или мостиками.

16. Вокзалы должны иметь билетные кассы и, в зависимости от класса, помещения для приёма и выдачи багажа, камеры хранения ручной клади, залы ожидания, комнаты отдыха транзитных пассажиров, залы для пассажиров с детьми, комнаты матери и ребёнка, рестораны и буфеты, помещения для культурно-бытового и санитарно-гигиенического обслуживания пассажиров (читальни, почта, телеграф, радиоузел, парикмахерские, пункты медицинской помощи, кипятильники и т. п.), справочные бюро, а также служебные помещения для лиц, непосредственно связанных с обслуживанием пассажиров и с движением поездов.

Для безопасной посадки, высадки и перехода пассажиров должны быть сооружены посадочные платформы у каждого пути приёма и отправления пассажирских поездов.

Размер и тип вокзалов, площадь пассажирских зданий и устройств должны соответствовать действующим техническим условиям и нормам проектирования.

Пассажирские здания, вокзальные сооружения и остановочные пункты должны содержаться в образцовом техническом состоянии и чистоте. Не допускается использование помещений вокзалов не по прямому назначению.

Привокзальные площади должны быть благоустроены и обеспечивать удобное и безопасное передвижение пешеходов и городского транспорта. Благоустройство привокзальных площадей возлагается на местные Советы депутатов трудящихся.

17. Станции, открытые для выполнения операций по грузовым перевозкам, должны иметь погрузо-выгрузочные площадки или крытые склады, весы, необходимые механизмы, приспособления и инвентарь для погрузки и выгрузки грузов.

Крытые склады оборудуются весовыми приборами и средствами механизации для выполнения погрузо-выгрузочных работ как внутри склада, так и внутри вагона.

Крытые склады должны строиться с внешним подводом к ним железнодорожных путей и подъездов для автотранспорта или в необходимых случаях с вводом железнодорожных путей в склады. На грузовых дворах с большим объёмом работы крытые склады могут быть многоэтажными.

Вновь строящиеся крытые склады, крытые и открытые платформы для удобства выполнения погрузо-выгрузочных работ должны иметь полы высотой 1 100 мм над головкой рельса (на уровне пола вагона) и платформенные рампы, ширина которых должна обеспечивать работу погрузо-выгрузочных машин.

Крытые склады и платформы должны иметь служебные помещения для весовщиков.

18. Станции со значительным объёмом операций по перевозкам отдельных грузов должны, в зависимости от объёма перевозок и класса, иметь:

для приёма и обеспечения сохранности скоропортящихся грузов — пункты льдоснабжения с устройствами и механизмами для заготовки льда и экипировки изотермических вагонов, а также пункты для экипировки поездов с машинным охлаждением;

для приёма и выдачи навалочных грузов—специальные платформы и площадки;

для операций по перевозке грузов в контейнерах—оборудованные площадки с твёрдым покрытием, а также механизмы для погрузки и выгрузки контейнеров;

для погрузки и выгрузки скота—скотопогрузочные платформы;

для сортировки грузов, перевозимых мелкими отправками,—грузосортировочные платформы с соответствующими механизмами;

для перегрузки грузов из вагонов одной колеи в вагоны другой колеи—соответствующее путевое развитие, устройство и механизмы.

19. Железные дороги могут организовывать на станциях специализированные пункты (эстакады, механизированные склады, платформы и др.) для выгрузки и выдачи навалочных, тяжеловесных и других грузов, а в отдельных случаях (в крупных железнодорожных узлах) железные дороги могут сосредоточивать погрузку и выгрузку таких грузов на отдельных станциях.

20. Для оформления перевозочных документов, взыскания тарифных платежей и сборов, а также учёта выполнения плана перевозок на станциях выделяется помещение для товарной кассы.

На станциях с большим объёмом работы для этой цели организуются товарные конторы, в которых отводится место для оформления документов грузоотправителями и грузополучателями.

В товарных конторах должны быть вывешены основные правила приёма и выдачи грузов и при необходимости организованы справочные бюро.

Помещения товарных контор оборудуются необходимым инвентарём и мебелью для обеспечения культурного и быстрого обслуживания грузоотправителей и грузополучателей. Товарные конторы снабжаются тарифными и справочными руководствами.

Использование помещений товарных контор не по прямому назначению воспрещается.

21. На станциях со значительным объёмом операций по перевозкам грузов, выполняемых на пунктах общего пользования, организуются грузовые дворы.

Грузовые дворы в соответствии с установленным классом станции и в зависимости от характера и размеров грузооборота должны иметь необходимое путевое развитие, крытые склады и открытые площадки для навалочных грузов, а при необходимости—крытые и открытые платформы и специально оборудованные площадки для погрузки и выгрузки контейнеров и тяжеловесных грузов.

Площадь грузового двора должна быть благоустроена, содержаться в исправности и обеспечивать нормальные условия работы автотранспорта.

Территория грузового двора должна быть ограждена забором, оборудована противопожарными средствами, средствами связи и иметь достаточное освещение.

22. Станции, открытые для коммерческих операций, должны иметь механизмы и машины для погрузки и выгрузки грузов. Погрузка грузов в вагоны и выгрузка грузов на грузовых дворах, а также погрузка и выгрузка грузов, перевозимых в контейнерах, должны производиться, как правило, механизированным способом. Для этого на грузовых дворах со значительным объёмом грузовых операций применяются электро- и автопогрузчики, мостовые, козловые и передвижные стреловые поворотные краны, одноковшовые тракторные погрузчики, механические лопаты, разгрузочные повышенные пути, разгрузочные и погрузочные эстакады, бункерные установки и другие средства механизации.

Средства механизации по своей грузоподъёмности и производительности должны обеспечивать погрузку и выгрузку грузов за время, не превышающее установленных сроков простоя вагонов под погрузкой и выгрузкой.

23. Для определения веса перевозимых грузов железные дороги на станциях, а грузоотправители и грузополучатели на железнодорожных

подъездных путях необщего пользования должны иметь необходимое количество весовых приборов.

Для взвешивания грузов и багажа применяются вагонные весы и товарные (стационарные и передвижные) весы, в том числе весы автоматического действия.

24. Весы и весовые приборы подлежат обязательной государственной поверке и клеймению в установленном порядке.

Поверка и клеймение весов и весовых приборов производятся при первоначальной установке их, после выхода из капитального и среднего ремонта и периодически—в сроки, установленные Комитетом стандартов, мер и измерительных приборов при Совете Министров СССР.

Взвешивание грузов на весах неисправных, с просроченными сроками поверки и клеймения, а также при обнаружении неисправности и неверного показания весовых приборов не допускается.

Для ремонта и проверки весов железная дорога обязана иметь стационарные и передвижные весовые мастерские с установленными для них комплектами оборудования, контрольно-весовые платформы, контрольные (образцовые) весы и гири к ним.

25. Железные дороги могут принимать на техническое обслуживание (технический надзор, ремонт, контрольная проверка) на железнодорожных подъездных путях, прирельсовых складах и других погрузо-выгрузочных пунктах необщего пользования исправные весы грузоотправителей и грузополучателей, предназначенные для взвешивания грузов.

Технический надзор, контрольная проверка и ремонт весов производятся железными дорогами по договорам с грузоотправителями и грузополучателями за плату, размеры которой устанавливаются Министерством путей сообщения.

26. На железных дорогах сооружаются пункты льдоснабжения для обеспечения сохранности перевозимых скоропортящихся грузов. Пункты имеют необходимое путевое развитие, льдохранилища и солехранилища, сооружения, механизмы и инвентарь для заготовки льда и экипировки изотермических вагонов льдом и солью. При необходимости на железнодорожных станциях сооружаются заводы по выработке искусственного льда.

Все трудоёмкие работы по льдоснабжению должны быть механизированы и обеспечивать выполнение всех операций с вагонами в установленные сроки.

27. Железные дороги должны иметь на станциях, где производится водопой животных, специально выделенные пути с колонками и шлангами для подачи воды к вагонам. На станциях, где производится очистка вагонов, следующих с животными, должны быть выделены специальные пути, площадки и необходимый инвентарь.

На станциях с прибытием значительного количества вагонов со скотом и сырыми животными продуктами должны быть дезинфекционно-промывочные устройства.

28. Для подготовки подвижного состава к перевозкам на железных дорогах организуются дезинфекционно-промывочные станции, дезинфекционно-промывочные пункты, промывочно-пропарочные станции и промывочные пункты.

Количество указанных станций и пунктов, а также их техническая вооружённость должны обеспечивать своевременную и качественную подготовку вагонного парка к погрузке грузов.

29. Перевозки грузов и пассажиров по железным дорогам производятся в грузовых и пассажирских вагонах, находящихся в ведении Министерства путей сообщения.

Вагоны, предназначенные для перевозок грузов, пассажиров, багажа и почты по железным дорогам общего пользования, должны удовлетворять требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог СССР.

Вагонный парк Министерства путей сообщения состоит из грузовых, пассажирских, универсальных вагонов и специальных вагонов, приспособленных для отдельных видов перевозок.

Новые типы вагонов, намечаемых к строительству, утверждаются Правительством по представлению Министерства путей сообщения.

30. Для перевозки грузов железные дороги должны иметь исправные в техническом и коммерческом отношении крытые вагоны, полувагоны, платформы, изотермические вагоны, цистерны, вагоны, приспособленные для перевозки животных, птицы и живой рыбы, полувагоны-бункеры, транспортёры и другие, а также сборно-раздаточные вагоны, оборудованные для перевозки грузов мелкими отправками.

31. Для перевозки пассажиров железные дороги должны иметь пассажирские вагоны с мягкими и жёсткими местами, вагоны местного и пригородного сообщения.

Для перевозки багажа и обслуживания пассажиров железные дороги должны иметь багажные вагоны и вагоны-рестораны.

Вагоны пассажирского парка, включаемые в составы пассажирских поездов, должны быть исправными и содержаться в чистоте, с соблюдением установленных санитарных требований.

Вагоны пассажирского парка оборудуются устройствами отопления и вентиляции, обеспечивающими поддержание в вагонах необходимой температуры, устройствами освещения и санитарными узлами, а также должны иметь необходимый инвентарь для поддержания в вагонах чистоты и для обслуживания пассажиров.

32. Для бестарной перевозки товаров народного потребления и других грузов применяются универсальные контейнеры, находящиеся в ведении железных дорог.

Для грузов, требующих специальных условий перевозок (молоко, масло, цемент, кирпич и др.), применяются специальные контейнеры, принадлежащие грузоотправителям и грузополучателям.

Универсальные и специальные контейнеры по размерам и грузоподъёмности должны отвечать требованиям государственного стандарта.

33. На каждом вокзале или в пассажирском помещении, в каждом пассажирском поезде, а также в каждой товарной конторе имеется книга жалоб пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей.

Книга жалоб хранится у начальника станции или дежурного по вокзалу, у начальника поезда, у заведующего товарной конторой и выдаётся по первому требованию заявителя.

Раздел III

Планирование и организация перевозок грузов

34. Перевозки грузов по железным дорогам осуществляются по государственным планам, утверждаемым в установленном порядке. План перевозок составляется на год и на квартал с распределением размеров погрузки по месяцам.

В планах перевозок грузов по железным дорогам должно предусматриваться удовлетворение потребности страны в перевозках грузов.

Министерства и ведомства-грузоотправители и Министерство путей сообщения обязаны строго соблюдать плановую дисциплину и государ-

ственные интересы при составлении и выполнении планов перевозок, в особенности важнейших грузов, в целом по сети, по каждой железной дороге, станции и по каждому грузоотправителю. Железные дороги обязаны обеспечивать своевременную и ритмичную подачу вагонов по всем пунктам погрузки и выгрузки в соответствии с планом перевозок.

Грузоотправители и грузополучатели обязаны не допускать завышенных заявок на перевозку грузов, своевременно и ритмично предъявлять грузы к погрузке в размерах, предусмотренных планом, и осуществлять погрузку и выгрузку в установленные сроки.

Планы перевозок грузов по железным дорогам составляются, исходя из планов производства, снабжения и товарооборота. Министерства и ведомства-грузоотправители при составлении планов производства, снабжения и товарооборота обязаны учитывать необходимость сокращения дальности перевозок и снижения транспортных издержек обращения.

35. В годовых планах перевозок устанавливаются объёмы перевозок грузов в вагонах, в тоннах и в тонно-километрах, средняя дальность перевозок в целом по сети и по важнейшим грузам и статическая нагрузка на вагон, исходя из полного использования грузоподъёмности или вместимости вагонов. В годовых планах перевозок предусматривается объём перевозок грузов по сети железных дорог, по важнейшим грузам и основным министерствам и ведомствам-грузоотправителям.

Из заявок на перевозку грузов и из планов должны исключаться нерациональные перевозки (встречные, повторные, чрезмерно дальние). Для этого железные дороги и грузоотправители должны изучать корреспонденцию грузов и правильно устанавливать в планах перевозок дороги и станции отправления и назначения. Правильное планирование перевозок грузов по дорогам отправления и по дорогам назначения должно обеспечивать сокращение дальности перевозок грузов, улучшение использования подвижного состава и сокращение порожнего пробега вагонов.

36. В планах перевозок предусматривается перевозка грузов маршрутами, организуемыми как грузоотправителями (отправительские маршруты), так и железными дорогами путём объединения групп вагонов одного направления в маршрутные поезда в соответствии с планом формирования поездов. Развитие перевозок грузов маршрутами является одним из важнейших условий ускорения оборота вагонов.

37. Годовые планы перевозок грузов по каждой железной дороге в целом и по родам грузов утверждаются Министром путей сообщения на основании государственного годового плана перевозок грузов по сети железных дорог.

Утверждённые на год размеры погрузки в тоннах по родам грузов и железным дорогам отправления министерства и ведомства-грузоотправители обязаны распределять по предприятиям и объявлять им для исполнения.

38. В квартальных планах предусматриваются размеры среднесуточной погрузки на квартал с распределением по месяцам, министерствам и ведомствам-грузоотправителям и железным дорогам отправления по установленной номенклатуре грузов в тоннах и вагонах, а также задания по перевозке грузов отправительскими маршрутами.

Министерства и ведомства-грузоотправители, исходя из утверждённого квартального плана перевозок, представляют Министерству путей сообщения на каждый месяц квартала за 20 дней до начала месяца размеры перевозок на данный месяц по дорогам отправления и назначения и размеры перевозок грузов маршрутами.

39. Грузоотправители в установленные сроки представляют начальнику железной дороги развёрнутый план перевозок по каждому роду груза и по каждой станции погрузки, с указанием железной дороги и станции назначения, размеров погрузки грузов маршрутами и рода подвижного состава. При непредставлении грузоотправителем плана перевозок грузов маршрутами обязательное для грузоотправителя количество маршрутов устанавливает начальник железной дороги.

В порядке исключения Министерство путей сообщения может устанавливать перечень отдельных грузов и направлений, по которым в развёрнутых планах перевозок не указываются станции назначения.

Род подвижного состава определяется Министерством путей сообщения в соответствии с Правилами перевозок отдельных видов грузов, в зависимости от дороги погрузки и направления перевозки. При этом полувагоны в первую очередь должны использоваться для обеспечения погрузки угля, руды, флюсов и кокса.

40. Министерства и ведомства-грузоотправители обязаны при планировании перевозок не допускать нерационального использования транспортных средств, в частности:

встречных перевозок, т. е. перевозок груза в направлениях, встречных основному потоку однородных—взаимозаменяемых грузов;

излишне дальних перевозок, т. е. перевозок грузов, предъявляемых за пределы зон, установленных действующими схемами нормальных грузопотоков, а также превышающих установленную предельную дальность перевозок данного груза;

перевозок, которые могут быть осуществлены водным транспортом или в смешанном железнодорожно-водном сообщении;

повторных перевозок однородных—взаимозаменяемых грузов, за исключением перевозок таких грузов с баз длительного хранения или с баз подгруппировки.

Перевозки грузов по железным дорогам на короткие расстояния (до 30 километров), а также внутристанционные перевозки, как правило, не допускаются.

41. Министерство путей сообщения и начальники железных дорог на основе тщательного изучения междудорожной корреспонденции грузов обязаны проверять представляемые министерствами, ведомствами, предприятиями и организациями-грузоотправителями заявки и развёрнутые планы перевозок и исключать из них нерациональные перевозки с немедленным уведомлением об этом заинтересованных министерств и ведомств или грузоотправителей.

Министерства и ведомства-грузоотправители в целях устранения встречных и других нерациональных перевозок обязаны в необходимых случаях производить обмен однородной—взаимозаменяемой продукции.

42. Министерства и ведомства-грузоотправители в целях правильного использования транспортных средств и устранения нерациональных перевозок разрабатывают совместно с Министерством путей сообщения схемы нормальных потоков отдельных грузов по железным дорогам.

Схемы нормальных грузопотоков утверждаются в установленном порядке и являются обязательными для грузоотправителей и железных дорог.

Предельная дальность перевозок отдельных видов грузов в необходимых случаях устанавливается Советом Министров СССР.

43. Виновные в представлении завышенных заявок и систематическом непредъявлении к погрузке грузов, предусмотренных планом, привлекаются к ответственности.

44. Начальник отделения дороги до наступления планового месяца устанавливает, по согласованию с грузоотправителями, порядок выполнения плана, обеспечивающий равномерность и ритмичность погрузки по отделению дороги в течение месяца и суток, а также укрупнение перевозок и выполнение заданий по перевозкам грузов отправительскими маршрутами.

Грузоотправитель за три дня до наступления пятидневки обязан подать начальнику отделения дороги через начальника станции заявку с календарным расписанием размеров погрузки по дням пятидневки.

Начальник отделения дороги в соответствии с планом перевозок и заявками грузоотправителей за сутки до наступления пятидневки объявляет станциям задание на подачу вагонов для каждого грузоотправителя с указанием количества вагонов на каждые сутки по родам грузов и железным дорогам назначения.

45. Железная дорога и грузоотправитель в случае невыполнения в текущем месяце плана перевозок обязаны обеспечить восполнение недогрузов в течение последующих месяцев данного квартала.

Размеры и сроки восполнения недогрузов устанавливаются Министерством путей сообщения по согласованию с соответствующими министерствами и ведомствами-грузоотправителями.

46. Начальник отделения дороги может при наличии груза у грузоотправителя сгущать подачу вагонов под погрузку для создания маршрутов и укрупнения перевозок, а также для восполнения недогрузов по плану. Сгущение погрузки должно производиться, с учётом суточной максимальной перерабатывающей технической способности погрузочных пунктов грузоотправителя, в следующих размерах:

а) при среднесуточной плановой норме погрузки до 50 вагонов—в пределах двойного размера этой нормы;

б) во всех остальных случаях—в пределах полуторного размера среднесуточной нормы.

Сгущение погрузки, превышающее указанные размеры, может производиться с предварительного согласия грузоотправителя. Вагоны, поданные сверх установленных настоящей статьёй размеров сгущения без согласия грузоотправителя и им не загруженные, в число поданных на текущие сутки вагонов не засчитываются.

О намеченном на предстоящую пятидневку сгущении погрузки железная дорога предупреждает грузоотправителя за сутки до наступления пятидневки.

О подаче вагонов сверх установленной планом суточной нормы станция предупреждает грузоотправителя не позднее 14 часов кануна дня подачи.

47. По грузам, перевозка которых планируется в тоннах и вагонах, в случае выполнения грузоотправителем плана погрузки в тоннах, оставшиеся незагруженными вагоны не считаются недогрузом и в соответствующих случаях засчитываются в счёт подачи вагонов по плану на следующие сутки.

48. Начальник железной дороги имеет право разрешать погрузку грузов сверх плана или вне плана в пределах, устанавливаемых Министерством путей сообщения, без ущерба для выполнения плана и при условии выполнения задания по сдаче порожних вагонов.

Для погрузки груза сверх плана или вне плана грузоотправитель обязан представить начальнику отделения дороги через начальника станции пятидневную заявку за три-пять дней до наступления пятидневки.

В случаях, когда начальник железной дороги или начальник отделения дороги не имеет возможности осуществить сверхплановую или внеплановую погрузку или если заявленная перевозка является нерациональной, начальник железной дороги или начальник отделения дороги обязан в суточный срок уведомить заявителя об отказе в такой перевозке.

49. Изменение предусмотренной планом станции отправления груза допускается в пределах железной дороги—с разрешения начальника железной дороги, а в пределах отделения—с разрешения начальника отделения дороги.

Изменение предусмотренной планом станции назначения до предъявления груза к перевозке допускается с разрешения начальника отделения дороги—в пределах предусмотренной планом дороги назначения.

50. Начальник железной дороги имеет право:

а) разрешать грузоотправителю замену одного рода груза другим в пределах отдельных групп грузов, предусмотренных номенклатурой квартального плана;

б) заменять предусмотренный планом род подвижного состава для погрузки данного груза с учётом рационального использования отдельных типов вагонов; замена крытого подвижного состава открытым допускается в отношении грузов, для которых такой род перевозки предусмотрен Правилами.

51. Грузы принимаются к перевозке грузовой скоростью или большой скоростью с оплатой последней по повышенному тарифу.

К перевозке большой скоростью принимаются грузы в направлениях, устанавливаемых Министерством путей сообщения.

Для обеспечения перевозки и ускорения доставки грузов, принятых к перевозке большой скоростью, железные дороги организуют на основных направлениях обращение грузовых поездов большой скорости.

52. Скорость перевозки определяет и указывает в накладной грузоотправитель. Если перевозка данного груза допускается только определённой скоростью, грузоотправитель должен указать в накладной только эту скорость.

53. Провозная плата и сборы при перевозке грузовой скоростью взимаются за расстояние по кратчайшему направлению.

Провозная плата и сборы взимаются за действительно пройденное расстояние:

а) при перевозке грузов большой скоростью;

б) при перевозке негабаритных грузов;

в) при перевозке грузов, принятых по документам прямого смешанного железнодорожно-водного сообщения, но проследовавших в прямом железнодорожном сообщении или через другой перевалочный пункт, не указанный в накладной;

г) в других случаях согласно тарифу.

54. Грузоотправитель на каждую отправку груза должен представить станции отправления накладную, которая является основным перевозочным документом. Накладная сопровождает груз на всём пути его следования и на станции назначения выдаётся грузополучателю вместе с грузом. Накладная составляется и подписывается грузоотправителем. Время приёма груза к перевозке удостоверяется наложением календарного штемпеля станции на накладной.

Накладная должна быть составлена на имя определённого грузополучателя (адресата) и отчётливо заполнена чернилами, на пишущей машинке или штемпелями.

В удостоверение приёма груза к перевозке станция выдаёт грузоотправителю грузовую квитанцию.

Форма накладной и порядок её заполнения утверждаются Министерством путей сообщения.

Бланки накладных и дорожных ведомостей печатаются на бумаге установленного государственного стандарта. Станции железных дорог обязаны снабжать грузоотправителей бланками накладных за плату согласно тарифу.

55. Для ускорения и упрощения оформления документов на перевозку массовых грузов в постоянных направлениях в случаях, предусматриваемых Правилами, может допускаться составление одной накладной на перевозку целого маршрута или группы вагонов.

56. Грузоотправитель несёт ответственность за все последствия неправильности, неточности или неполноты сведений, указанных им в накладной. Железная дорога имеет право проверять правильность этих сведений.

57. Грузы перевозятся по железным дорогам отправительскими маршрутами, повагонными и мелкими отправками.

Грузы в зависимости от их рода и свойств перевозятся с указанием в накладной либо веса и количества мест (тарные и штучные грузы), либо только веса (грузы, перевозимые в навалку, насыпью и наливом). Перечень грузов, которые могут перевозиться насыпью и в навалку, устанавливается Правилами.

58. Грузы, нуждающиеся в таре для предохранения их от утраты и порчи при перевозке, должны предъявляться в исправной таре, соответствующей государственным стандартам, а грузы, на тару и упаковку которых стандартов не установлено,—в исправной таре, обеспечивающей их полную сохранность.

Сельскохозяйственные продукты, отправляемые колхозами, могут приниматься к перевозке в нестандартной таре, но обеспечивающей сохранность груза при перевозке.

59. Железные дороги принимают к перевозке отдельные грузы с объявленной грузоотправителем ценностью. Объявленная ценность не должна превышать действительной стоимости груза. В случае разногласий между грузоотправителем и станцией отправления стоимость груза определяется экспертизой, о чём составляется акт.

Перечень грузов, объявление ценности которых является обязательным, а также грузов, объявление ценности которых не допускается, устанавливается Правилами.

60. Погрузка грузов в определённых направлениях может быть запрещена распоряжением начальника железной дороги лишь в случаях явлений стихийного характера или крушений и аварий, вызвавших перерыв движения, с немедленным уведомлением Министра путей сообщения, который устанавливает срок действия запрещения.

В случае исключительных затруднений с пропуском поездов погрузка может быть запрещена только распоряжением лично Министра путей сообщения, который немедленно в тот же день докладывает об этом Совету Министров СССР и извещает заинтересованные министерства и центральные учреждения СССР. В случае необходимости запретить погрузку на срок свыше трёх дней Министр путей сообщения должен получить на это согласие Председателя Совета Министров СССР.

При чрезмерном накоплении гружёных вагонов и грузов на станции и примыкающих к ней железнодорожных подъездных путях в связи с несвоевременной выгрузкой грузов и вывозом их грузополучателями, если вследствие этого создаётся угроза нарушения нормальной работы данной станции или отделения дороги, начальник железной дороги может приостановить погрузку грузов назначением на данную станцию (кроме

внеклассных станций) или в адрес определённого грузополучателя на срок не более двух суток.

Приостановление погрузки в адрес станции на срок более двух суток, но не более пяти суток, а также всякое приостановление погрузки в адрес внеклассных станций (в пределах пяти суток) может производиться лишь с разрешения лично Министра путей сообщения.

О приостановлении погрузки грузов начальник станции уведомляет заинтересованные предприятия и организации.

61. Погрузка и выгрузка грузов производятся:

а) средствами железной дороги—на складах и в иных грузохранилищах общего пользования, находящихся в ведении железной дороги;

б) средствами грузоотправителя и грузополучателя — на складах предприятий и в иных грузохранилищах, находящихся в ведении грузоотправителей и грузополучателей (пункты необщего пользования), а также на пунктах общего пользования—опасных грузов, скоропортящихся грузов, сырых животных продуктов, грузов, перевозимых наливом в вагонах-цистернах, и в полувагонах-бункерах, насыпью и в навалку, грузов, перевозимых в сопровождении проводников грузоотправителей или грузополучателей, тяжеловесных (свыше 0,5 тонны в одном месте) и негабаритных грузов, грузов, перевозимых в специальном подвижном составе.

Железная дорога по договору с грузоотправителями или грузополучателями может производить погрузку и выгрузку вышеуказанных грузов на складах, открытых площадках и в иных грузохранилищах грузовых дворов станций, включая погрузку грузов на автомашины, выгрузку из автомашин и укладку в склады железной дороги грузов, принимаемых к перевозке.

За погрузку и выгрузку грузов железная дорога взимает с грузоотправителей и грузополучателей сбор в размере, предусмотренном тарифом.

62. Железная дорога обязана подавать под погрузку вагоны исправные, годные к перевозке данного груза и очищенные от остатков груза и мусора. В необходимых случаях вагоны должны быть промыты.

Железная дорога обязана подавать под налив цистерны, очищенные и в необходимых случаях промытые, за исключением специальных цистерн, очистка которых, согласно Правилам, лежит на обязанности грузоотправителя. Пригодность цистерн под налив жидких продуктов определяется грузоотправителем.

63. Министерство путей сообщения устанавливает технические нормы загрузки вагонов, исходя из максимального использования грузоподъёмности или вместимости вагона с учётом рациональных методов подготовки грузов к перевозке (прессовка, тарирование, разборка по узлам и т. п.) и размещения их в вагоне.

Грузоотправитель обязан загружать вагоны не ниже технических норм.

Погрузка грузов на открытый подвижной состав должна производиться до полного использования габарита подвижного состава, но не выше его грузоподъёмности, с соблюдением технических условий погрузки и крепления грузов.

Грузы, для которых технические нормы не установлены, должны грузиться до полной вместимости вагонов, но не выше их грузоподъёмности.

Перечень грузов, перевозка которых допускается на открытом подвижном составе, устанавливается Министерством путей сообщения.

Грузоотправители несут ответственность за несоблюдение Технических условий погрузки и крепления грузов.

64. В случае перегруза вагона сверх его грузоподъёмности грузоотправитель обязан по требованию железной дороги выгрузить весь излишек груза из вагона. Железная дорога может произвести выгрузку излишка груза своими средствами за счёт грузоотправителя.

Железная дорога не имеет права требовать выгрузки излишка груза, если перегруз не превышает 0,5 тонны в двухосных вагонах и 2 тонн в четырёхосных вагонах.

65. Необходимые для погрузки и перевозки приспособления и материалы (козлы, стойки, прокладки, подкладки, проволока, брезент, верёвка, щитовые ограждения и т. п.) должны заготовляться, устанавливаться и сниматься средствами грузоотправителей и грузополучателей.

Об установленных приспособлениях грузоотправитель может указать в накладной.

Дверные заграждения (щиты) при перевозке зерновых грузов насыпью, а также картофеля и овощей в навалку предоставляются железной дорогой.

Постановка щитов в вагоны, крепление их и другие дополнительные работы, а также обрешётка люков вагонов лежат на обязанности грузоотправителя, который несёт ответственность за правильность установки и крепления приспособлений.

Все приспособления грузоотправителя выдаются на станции назначения грузополучателю вместе с грузом.

66. Сроки погрузки и выгрузки грузов средствами грузоотправителей и грузополучателей на пунктах общего и необщего пользования в пределах станции устанавливаются Министерством путей сообщения.

67. О времени подачи вагонов под погрузку и выгрузку средствами грузоотправителя и грузополучателя начальник станции обязан уведомить грузоотправителя или грузополучателя не позднее, чем за два часа до подачи вагонов.

Если грузополучатель, уведомлённый о подаче вагонов под выгрузку, не произведёт выгрузки в установленный срок, железная дорога может выгрузить груз своими средствами за счёт грузополучателя.

68. После выгрузки груза вагоны должны быть очищены от остатков груза и мусора. Очистка вагонов после выгрузки производится грузополучателем, если выгрузка производилась его средствами, или железной дорогой, если выгрузка производилась средствами железной дороги.

Железная дорога производит промывку и в необходимых случаях дезинфекцию крытых вагонов после перевозки животных, птицы, сырых животных продуктов и скоропортящихся грузов, а также после перевозки других грузов в случаях, когда выгрузка производилась средствами железной дороги.

69. При возникновении затруднений на станции в связи с несвоевременной выгрузкой грузов и вывозом их грузополучателями:

а) начальник станции имеет право использовать для разгрузки прибывших вагонов свободные прирельсовые склады других владельцев; использование складов, не принадлежащих дороге, производится по соглашению с их владельцами либо по решению исполнительных комитетов районных или городских Советов депутатов трудящихся;

б) начальник железной дороги имеет право увеличивать плату за хранение до пятикратного размера, а также штраф за простой вагонов, задержанных свыше 24 часов сверх установленных сроков на станции или на железнодорожном подъездном пути,—до двукратного размера.

Повышенная плата за хранение и штраф за простой вагонов вводятся не ранее суток после того, как будет вывешено об этом объявление на станции.

70. Железная дорога может предоставлять предприятиям и организациям во временное пользование свободные участки земли в полосе отвода для складирования грузов, а также для устройства примыкания подъездных путей и других сооружений, с возмещением железной дороге взимаемых с неё налогов, а также расходов по содержанию этих участков по ставкам, устанавливаемым Министерством путей сообщения.

Предоставление земельных участков производится в соответствии с утверждаемым Советом Министров СССР Положением о землях, предоставленных транспорту.

71. При сдаче грузоотправителем и приёме железной дорогой груза к перевозке обязательно должен быть определён и указан в накладной его вес.

Вес груза определяется взвешиванием на весах или подсчётом общего веса сдаваемого груза, исходя из веса, указанного на грузовых местах, или из стандартного веса грузовых мест. Для отдельных грузов вес может определяться расчётным путём, по обмеру или условно (нефтепродукты в цистернах, автомашины, животные и т. п.).

Взвешивание грузов производится на вагонных, товарных или элеваторных весах.

На вагонных весах взвешиваются грузы, перевозимые насыпью, в навалку и наливом в вагонах-цистернах, а также другие грузы, взвешивание которых на товарных весах невозможно.

72. Грузы, погрузка которых производится со складов и путей железнодорожных станций, взвешиваются железной дорогой. Грузы, отправляемые с железнодорожных подъездных путей, складов предприятий и других погрузочных пунктов необщего пользования, взвешиваются грузоотправителем.

Определение веса груза расчётным путём, по обмеру или условно производится грузоотправителем. О таком способе определения веса грузоотправитель обязан указать в накладной.

Тарные грузы, вес которых определяется при упаковке и указывается на каждом грузовом месте, а также грузовые места стандартного веса при приёме к перевозке не взвешиваются. Общий вес таких отправок определяется и указывается в накладной грузоотправителем, исходя из стандартного веса или веса, указанного на грузовых местах.

За взвешивание груза железной дорогой с грузоотправителя взимается сбор в размере, предусмотренном тарифом.

73. Железная дорога имеет право проверить вес и количество мест груза, погруженного в вагон средствами грузоотправителя, независимо от того, каким способом был определён вес груза.

74. Загруженные крытые, в том числе изотермические, вагоны и цистерны должны быть опломбированы:

а) пломбами железной дороги—когда груз погружен и взвешен средствами железной дороги на складах и иных пунктах общего пользования;

б) пломбами грузоотправителя — когда груз погружен и взвешен средствами грузоотправителя на железнодорожных подъездных путях, складах предприятий и иных грузохранилищах необщего пользования.

Примечание. Вагоны, загруженные рыбой и рыбопродуктами, мясом и мясопродуктами, сахаром, животными жирами, сыром, брынзой и молочными консервами на железнодорожных подъездных путях грузоотправителей, взвешиваются весовщиком грузоотправителя в присутствии весовщика железной дороги и пломбируются пломбами грузоотправителя и железной дороги.

75. Пломбы, пломбировочные тиски, а также бечева или проволока для пломбирования вагонов и контейнеров предоставляются грузоотправителям железной дорогой за плату по себестоимости.

Перечень грузов, допускаемых к перевозке в крытых вагонах без пломб, технические условия изготовления пломб, а также порядок пломбирования вагонов и контейнеров устанавливаются Правилами.

76. Грузоотправители обязаны предъявлять к перевозке каменный уголь, кокс, руду, нефть, хлеб, лес, хлопок-волокно, минеральные строительные материалы и другие массовые грузы, как правило, отправительскими маршрутами. За организацию перевозки грузов отправительскими маршрутами железная дорога выплачивает грузоотправителям, грузополучателям и работникам железных дорог премию в размере, предусмотренном тарифом.

Порядок организации перевозок грузов отправительскими маршрутами и выплаты премий за погруженные и выгруженные маршруты устанавливается Правилами.

77. Приём от грузоотправителей мелких отправок через склады станций и транспортно-экспедиционных контор производится в соответствии с утверждённым управлением железной дороги календарным расписанием погрузки по направлениям. Расписание должно обеспечивать отправление со станции всех грузов, принятых к перевозке мелкими отправками, как правило, в день приёма, но не позднее следующего дня.

Расписание приёма мелких отправок по дням и направлениям, установленное для данной станции, должно быть объявлено грузоотправителям. Домашние вещи принимаются к перевозке в день предъявления.

78. Грузоотправители могут отправлять грузы мелкими отправками в отдельных вагонах (сборных) в счёт предоставленных им плановых норм. В этих случаях вагоны должны загружаться мелкими отправками в соответствии с планом формирования сборных вагонов и установленными нормами их загрузки.

79. Железные дороги обязаны доставлять грузы по назначению в установленные сроки.

Сроки доставки грузов и Правила об исчислении сроков доставки грузов утверждаются Советом Министров СССР.

Срок доставки груза исчисляется в зависимости от расстояния, которое груз действительно проследовал.

Течение срока доставки начинается с 24 часов дня приёма груза к перевозке.

При приёме груза к перевозке от грузоотправителя ранее наступления дня погрузки срок доставки его исчисляется с 24 часов дня, в который этот груз должен быть погружен.

Груз считается доставленным в срок, если на станции назначения он выгружен средствами железной дороги или вагон с грузом подан под выгрузку средствами грузополучателя до истечения установленного срока доставки.

При задержке подачи вагонов под выгрузку по причине занятости фронта выгрузки или по другим причинам, зависящим от грузополучателя, груз считается доставленным в срок, если он прибыл на станцию назначения до истечения установленного срока доставки.

80. Железная дорога обязана уведомить грузополучателя о прибывшем в его адрес грузе в день прибытия груза и, во всяком случае, не позднее 12 часов следующего дня. Порядок и способы уведомления устанавливаются начальником станции. Грузополучатель может указать способ уведомления его о прибытии груза.

За уведомление о прибытии груза железная дорога взимает сбор в размере, предусмотренном тарифом.

При невозможности уведомить грузополучателя непосредственно станция составляет справочный перечень или вывешивает у товарной кассы объявление о прибывших грузах.

Если железная дорога не уведомит грузополучателя или, в соответствующих случаях, не вывесит объявления о прибытии груза, она лишается права получить штраф за простой вагонов и плату за хранение груза в течение просроченного ею времени до посылки уведомления или до объявления о прибытии груза.

81. Грузоотправителю предоставляется право изменить указанного в накладной получателя груза. Заявление о таком изменении подаётся начальнику станции отправления с приложением грузовой квитанции.

Железная дорога выполняет распоряжение грузоотправителя только в том случае, если груз ещё не выдан грузополучателю.

82. Железная дорога может в исключительных случаях по требованию грузоотправителя, грузополучателя или министерства (ведомства), в систему которого входит грузополучатель, изменить станцию назначения груза, принятого к перевозке (переадресовать груз).

Переадресовка груза производится с оформлением дальнейшей перевозки новой накладной. В новой накладной станция, производящая переадресовку, должна сделать отметку о переадресовке с указанием номера накладной, по которой груз был принят к перевозке.

Переадресовка производится после взыскания с организации, потребовавшей переадресовки, штрафа в размере 300 рублей с вагона.

Повторная переадресовка и переадресовка грузов в обратных направлениях запрещается.

83. Во всех случаях изменения грузополучателя или станции назначения груза организация, по заявлению которой произведено такое изменение, является ответственной перед первоначальным адресатом за последствия этого изменения и обязана урегулировать расчёты между грузоотправителем, первоначальным адресатом и фактическим получателем груза.

84. Прибывшие грузы хранятся на станции назначения бесплатно в течение 24 часов.

Срок этот исчисляется с 24 часов дня выгрузки груза средствами железной дороги или с 24 часов дня подачи вагона под выгрузку средствами грузополучателя. За хранение груза сверх указанного срока взимается плата в размере, предусмотренном тарифом.

85. Грузополучатель обязан принять и вывезти со станции груз, прибывший в его адрес. Срок вывоза груза и порядок хранения его устанавливаются Правилами.

При прибытии груза, поставка которого не предусмотрена планом (договором, заказом), грузополучатель обязан принять такой груз от станции на ответственное хранение.

Грузополучатель может отказаться от принятия груза лишь в тех случаях, когда качество груза, вследствие повреждения или порчи, изменилось настолько, что исключается возможность частичного или полного использования его по первоначальному назначению.

Ответственность за порчу или повреждение груза, происшедшие вследствие несвоевременного вывоза, несёт грузополучатель, если порча или повреждение произошли по этой причине.

86. Грузы выдаются на станции назначения грузополучателю, указанному в накладной, после внесения всех причитающихся железной дороге платежей.

Грузополучатель расписывается в дорожной ведомости в получении груза.

Если указанного в накладной грузополучателя не окажется в районе станции назначения, железная дорога поступает с грузом по указанию грузоотправителя, который обязан дать такое указание в 3-суточный срок со дня вручения ему уведомления.

87. Железная дорога обязана проверить на станции назначения вес груза, прибывшего в неисправном вагоне или в вагоне с неисправными пломбами, а также груза, прибывшего с признаками утраты, порчи или повреждения при перевозке его на открытом подвижном составе.

Если груз был сдан к перевозке по стандартному весу или по весу, указанному на грузовых местах, или принят непосредственно в сборно-раздаточный вагон по весу, указанному грузоотправителем, то производится проверка веса только повреждённых мест. При исправности тары груз выдаётся грузополучателю по количеству мест, без проверки веса.

В случае прибытия груза в исправных вагонах с неповреждёнными пломбами станции отправления или грузоотправителя, а также в случаях прибытия груза без следов утраты на открытом подвижном составе или в крытых вагонах без пломб (когда такая перевозка предусмотрена Правилами)—железная дорога по требованию грузополучателя обязана проверить вес груза в пределах, предусмотренных Правилами. Вес груза считается правильным, если разница в весе груза, определённом на станции отправления, по сравнению с весом, оказавшимся на станции назначения, не превышает допускаемой нормы расхождения в показании весов, устанавливаемой Комитетом стандартов, мер и измерительных приборов при Совете Министров СССР для весов данного типа.

При отсутствии вагонных весов у грузополучателя и на станции назначения навалочные грузы, прибывшие без следов утраты, выдаются без проверки веса.

Вскрытие грузовых мест и проверку груза по фактурам и счетам железная дорога обязана производить по требованию грузополучателя в случае обнаружения повреждения тары или при наличии других обстоятельств, могущих влиять на состояние груза.

За проверку веса и состояния груза по требованию грузополучателя железная дорога взыскивает сбор в размере, предусмотренном тарифом, если при перевеске не окажется недостачи веса, превышающей нормы естественной убыли.

88. Если при проверке веса или состояния груза на станции назначения будет обнаружена недостача, порча или повреждение груза или если эти обстоятельства установлены коммерческим актом, составленным в пути следования, станция назначения обязана определить размер фактической недостачи, порчи или повреждения груза и сумму, на которую понизилась его стоимость.

При необходимости производства экспертизы железная дорога по своей инициативе или по требованию грузополучателя приглашает надлежащих экспертов-специалистов.

89. Железная дорога и грузоотправители при перевозке хлебных грузов, каменного угля, кокса и сланцев обязаны соблюдать следующие особые условия:

а) хлебные грузы (зерно, мука, крупа) подлежат обязательному взвешиванию при погрузке и выгрузке.

Вес хлебных грузов определяется совместно коммерческим агентом (весовщиком) железной дороги и весовщиком грузоотправителя и указывается в накладной за их подписями.

Взвешивание хлебных грузов, перевозимых насыпью, при погрузке и выгрузке на станциях и предприятиях, имеющих вагонные весы, производится на вагонных весах, а на станциях и предприятиях, не имеющих вагонных весов,—на товарных или элеваторных весах, принятых на техническое обслуживание железной дорогой;

б) вес каменного угля, кокса и сланцев при отправлении определяется на вагонных весах угольных шахт весовщиком грузоотправителя в присутствии весовщика железной дороги, а на вагонных весах железной дороги весовщиком железной дороги в присутствии весовщика грузоотправителя и заверяется подписью как весовщика угольной шахты, так и весовщика железной дороги.

Поверхность каменного угля, кокса и сланцев, погруженных на открытый подвижной состав, окропляется грузоотправителем известковым раствором.

90. Железные дороги обязаны осуществлять широкое развитие перевозок грузов в контейнерах, обеспечивающих возможность организации перевозки грузов, особенно ценных товаров народного потребления, небольшими партиями, без применения тары, с доставкой товара от склада грузоотправителя до склада грузополучателя.

Погрузка грузов в контейнеры и выгрузка из контейнеров на складах грузоотправителей и грузополучателей производятся их средствами. Погрузка контейнеров на железнодорожные платформы и автомашины и выгрузка с платформ и автомашин производятся: на путях общего пользования—средствами железных дорог, а на железнодорожных подъездных путях и других погрузо-выгрузочных пунктах необщего пользования—средствами грузоотправителей и грузополучателей.

Грузы в контейнерах принимаются железными дорогами к перевозке за весом и пломбами грузоотправителей. Домашние вещи перевозятся в контейнерах за пломбами железной дороги.

Грузы, прибывшие в исправных контейнерах за исправными пломбами грузоотправителей, выдаются грузополучателям без проверки веса и содержимого контейнера.

91. Железные дороги осуществляют транспортно-экспедиционное обслуживание предприятий, организаций и отдельных лиц, пользующихся железнодорожным транспортом.

Для этой цели железные дороги организуют и включают в прямое сообщение транспортно-экспедиционные конторы, городские товарные станции и коммерческие агентства.

Железные дороги могут организовывать также хозрасчётные информационные бюро, тарно-упаковочные и другие специализированные предприятия, содержащиеся за счёт поступления платы за производимые ими операции.

Положения о транспортно-экспедиционных конторах, городских товарных станциях и коммерческих агентствах утверждаются Министерством путей сообщения.

Ответственность транспортно-экспедиционных предприятий, а также грузоотправителей и грузополучателей по транспортно-экспедиционным операциям, не связанным непосредственно с перевозкой, определяется договорами, заключаемыми на выполнение этих операций.

92. Перевозка грузов по железнодорожным линиям узкой колеи, а также со станций железных дорог широкой колеи назначением на станции железных дорог узкой колеи и в обратном направлении производится в порядке, установленном Правилами.

Планирование перевозок по железнодорожным линиям узкой колеи, без выхода на станции железных дорог широкой колеи, осуществляется начальниками железных дорог.

93. Размеры платы за перевозку грузов, пассажиров и багажа по железнодорожным линиям широкой и узкой колеи, входящим в общую сеть железных дорог СССР и принятым в постоянную эксплуатацию, а также размеры премий и штрафов, предусмотренных настоящим Уставом, утверждаются Советом Министров СССР.

94. Министр путей сообщения утверждает:

а) тарифы и сборы за перевозку грузов, пассажиров и багажа по линиям, входящим в общую сеть железных дорог СССР, но не имеющим примыкания к ней;

б) исключительные пониженные тарифы на перевозку грузов в порожних направлениях вагонов и контейнеров;

в) комиссионные сборы и сборы за необязательные для железных дорог операции (кроме указанных в пункте «д» ст. 96), перронный сбор, а также правила исчисления тарифных расстояний, провозных платежей, сборов, штрафов и премий.

Тарифы и сборы за перевозку грузов, пассажиров и багажа по линиям, открытым для временной эксплуатации, устанавливаются Министром транспортного строительства совместно с Министром путей сообщения.

95. Министр путей сообщения по согласованию с Госпланом СССР и Министерством финансов СССР:

а) устанавливает тарифные сборы за операции, связанные с перевозкой грузов (хранение, подача вагонов на железнодорожные подъездные пути, погрузо-выгрузочные работы, взвешивание грузов и др.);

б) вносит частичные изменения и дополнения в действующие исключительные повышенные и пониженные тарифы;

в) устанавливает порядок применения служебного тарифа к перевозкам хозяйственных грузов железных дорог в прямом сообщении;

г) устанавливает порядок расчёта за перевозку в отдельных направлениях за действительно пройденное грузом расстояние (ст. 53).

96. Начальники железных дорог устанавливают:

а) тарифы на перевозку грузов и пассажиров на всех железнодорожных ветках, не включённых в общую сеть эксплуатируемых железных дорог;

б) исключительные пониженные (со скидкой до 25% от общих тарифов) тарифы на перевозку грузов в местном сообщении в устойчивых порожних направлениях вагонов;

в) тарифы на переправу грузов и пассажиров через реки между станциями железных дорог;

г) ставки сборов с грузополучателей за очистку, промывку и дезинфекцию средствами железных дорог вагонов после перевозки животных, птицы и сырых животных продуктов, а также за очистку и промывку средствами железных дорог вагонов после выгрузки других грузов, когда согласно Правилам требуется специальная очистка и промывка вагонов. Размеры этих сборов устанавливаются исходя из себестоимости;

д) ставки сборов за следующие операции, не обязательные для железных дорог: за хранение скоропортящихся продуктов на льдозаводах железных дорог, за хранение грузов, не предназначенных к перевозке по железным дорогам, за занятие бункеров грузами сверх установленных сроков.

97. Тарифы на перевозку, сборы, штрафы и премии, утверждаемые Советом Министров СССР и Министром путей сообщения, и правила их применения публикуются в Сборнике правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта СССР, а тарифы и сборы, устанавливаемые на-

чальниками железных дорог,—в местной печати, с обязательным указанием срока ввода в действие, отмены или изменения их.

98. Все причитающиеся железной дороге платежи за перевозку груза вносятся на станции отправления наличными деньгами или чеками Государственного банка СССР. Порядок оплаты чеками устанавливается Министерством путей сообщения по согласованию с Государственным банком СССР.

В случае невнесения грузоотправителем платежей при сдаче груза к перевозке с грузоотправителя взыскивается штраф в размере одного процента за каждый день просрочки, и отправление груза железной дорогой может быть задержано до внесения платежей. В этом случае грузоотправитель несёт ответственность за простой вагонов согласно ст. 200.

99. Железная дорога назначения обязана в 15-дневный срок по выявлении переборов перечислять грузополучателям излишне полученные суммы за перевозки, не ожидая предъявления претензии.

Грузополучатель при обнаружении по накладным недоборов тарифных платежей или по получении требования железной дороги об уплате сумм недоборов обязан в 15-дневный срок с момента получения накладных или требований перечислять суммы недоборов на счёт дороги.

Железная дорога вправе погашать суммы недоборов суммами переборов или другими платежами, причитающимися тому же грузополучателю.

После выдачи грузов суммы недоборов взыскиваются только с грузополучателей.

100. В случаях, когда железная дорога не имеет возможности доставить груз или выдать его грузополучателю, она обязана передать этот груз другой организации в порядке, устанавливаемом Правилами.

Оценка грузов, передаваемых другим организациям, производится комиссией в составе представителя железной дороги, представителя организации, которой передаётся груз, и представителей местных органов Министерства финансов СССР и Министерства торговли СССР. Об оценке груза составляется акт.

101. Сумма, полученная железной дорогой за переданный другой организации груз, за вычетом сумм, причитающихся железной дороге, перечисляется:

а) грузополучателю, указанному в накладной,—в случае оплаты им стоимости груза;

б) грузоотправителю—во всех остальных случаях.

При невозможности перечислить указанную сумму грузополучателю или грузоотправителю эта сумма по истечении срока, установленного на предъявление претензии за недоставленные по назначению грузы, поступает в доход союзного бюджета.

В случае последующего возмещения грузоотправителю или грузополучателю в претензионном или судебном порядке суммы стоимости переданного другой организации груза, которая уже перечислена в доход союзного бюджета, железная дорога уплачивает эту сумму за счёт очередных перечислений в союзный бюджет.

Сумма, полученная железной дорогой за переданный бездокументный груз, перечисляется в доход Министерства путей сообщения на покрытие убытков по оплаченным претензиям за не прибывшие по назначению грузы.

Раздел IV

Железнодорожные подъездные пути необщего пользования

102. К железнодорожным подъездным путям необщего пользования относятся пути, не включённые в общую сеть железных дорог СССР, но

связанные с ней непрерывной рельсовой колеёй и предназначенные для обслуживания отдельных предприятий и организаций.

103. На предприятиях, на которых производятся погрузка и выгрузка грузов и маневровая работа, железнодорожные подъездные пути должны иметь такое развитие и транспортное хозяйство (путевое развитие, технические сооружения, склады и ёмкости, средства механизации погрузо-выгрузочных работ, устройства освещения для нормальной грузовой работы, прямую телефонную связь со станцией примыкания, необходимые устройства сигнализации, а в надлежащих случаях весы, дозировочные площадки, габаритные ворота и т. п.), которые обеспечивали бы бесперебойную погрузку, выгрузку грузов и маневровую работу в соответствии с планом перевозок и безусловное выполнение установленных заданий по обороту и простою вагонов.

104. Каждый железнодорожный подъездной путь делится на две части:

а) первая часть—от стрелки примыкания до откидного бруса или до знака «граница подъездного пути»;

б) вторая часть—от откидного бруса или от знака «граница подъездного пути» до конечного пункта подъездного пути.

Первая часть железнодорожного подъездного пути с сооружениями, построенными для его примыкания, находится в ведении железной дороги и состоит на её балансе, а вторая часть находится в ведении предприятия или организации и состоит на их балансе.

Место установки откидного бруса или знака «граница подъездного пути» определяется железной дорогой.

105. Примыкание железнодорожных подъездных путей необщего пользования к железным дорогам допускается только с разрешения Министерства путей сообщения.

Сооружение железнодорожных подъездных путей со среднесуточным грузооборотом менее 5 вагонов, как правило, не допускается.

Сооружение и реконструкция железнодорожных подъездных путей могут производиться только после согласования проекта с Министерством путей сообщения или, по его поручению, с начальником железной дороги.

Конструкция и состояние путевых устройств и технических сооружений железнодорожных подъездных путей должны обеспечивать пропуск большегрузных вагонов, а при обслуживании железнодорожного подъездного пути локомотивами железной дороги—пропуск локомотивов, выделенных для этого железной дорогой.

106. Путевое развитие, удлинение существующих и устройство дополнительных путей станций, вызываемые развитием существующего железнодорожного подъездного пути, производятся средствами железной дороги и за её счёт.

Вызываемые примыканием железнодорожного подъездного пути устройство новых постов и разъездов в местах примыкания и их оборудование, укладка стрелки примыкания производятся железной дорогой из материалов владельца подъездного пути и за его счёт.

Работы по развитию существующих и по строительству новых станций, вызываемые примыканием железнодорожного подъездного пути вновь строящихся предприятий, должны быть предусмотрены в проектах и сметах на строительство железнодорожного подъездного пути и производиться соответствующими министерствами в счёт их планов.

107. Открытие для постоянной эксплуатации вновь построенного или реконструированного железнодорожного подъездного пути и подача на этот путь подвижного состава допускаются после осуществления работ по строительству путей согласно проекту, после принятия данного железно-

дорожного подъездного пути в эксплуатацию и утверждения железной дорогой Инструкции по движению поездов.

Подача вагонов на железнодорожные подъездные пути в период их строительства допускается на условиях временного соглашения железной дороги со строительной организацией, отвечающей за сохранность груза, подвижного состава и своевременный его возврат, а в необходимых случаях—и с предприятием, для которого строится железнодорожный подъездной путь.

108. Примыкание вновь строящихся железнодорожных подъездных путей других предприятий к существующим железнодорожным подъездным путям может быть допущено с разрешения министерства или ведомства—владельца железнодорожного подъездного пути, к которому производится примыкание, и Министерства путей сообщения.

Владелец железнодорожного подъездного пути обязан иметь план подъездного пути, продольный профиль, технический паспорт и чертежи искусственных сооружений.

109. Железнодорожные подъездные пути, локомотивы и вагоны, принадлежащие владельцу подъездного пути, должны содержаться им в полной исправности в соответствии с Правилами текущего содержания и ремонта пути, локомотивов и вагонов, утверждаемыми соответствующими министерствами и ведомствами.

Очистка от снега и мусора и освещение путей, арендуемых у железной дороги, производятся средствами и за счёт арендатора железнодорожных подъездных путей, а текущий ремонт и содержание—средствами железной дороги, но за счёт арендатора.

Железная дорога может использовать железнодорожный подъездной путь для производства маневровых работ, постановки её подвижного состава и для других целей с согласия владельца железнодорожного подъездного пути.

Принадлежащие предприятиям—владельцам железнодорожных подъездных путей локомотивы и вагоны, выходящие на железнодорожные пути общего пользования, должны во всём соответствовать требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог СССР. Порядок выхода на станцию примыкания локомотива, принадлежащего предприятию, устанавливается начальником отделения дороги.

110. Работники железнодорожных подъездных путей, связанные с движением поездов и маневровой работой на путях железной дороги, подвергаются один раз в год испытаниям в экзаменационной комиссии, назначаемой начальником железной дороги, для определения знания ими Правил технической эксплуатации железных дорог СССР, Инструкций по движению поездов и сигнализации.

Все остальные работники железнодорожных подъездных путей, связанные с движением поездов и маневровой работой, подвергаются испытаниям в экзаменационной комиссии, назначаемой руководителем предприятия.

Лица, не сдавшие испытания, к работе не допускаются.

При выполнении служебных обязанностей на путях железной дороги работники железнодорожных подъездных путей должны иметь при себе удостоверение установленного образца о сдаче испытания и точно выполнять распоряжения дежурного по станции.

111. Железнодорожные подъездные пути находятся под инспекторским надзором железных дорог. Расходы по инспекторскому надзору возмещаются владельцами железнодорожных подъездных путей по ставкам, установленным Министерством путей сообщения. Руководитель предприя-

тия обязан допускать работников железной дороги к проверке состояния безопасности движения и железнодорожного хозяйства на железнодорожном подъездном пути.

112. При обнаружении на железнодорожном подъездном пути неисправностей, угрожающих безопасности движения, распоряжением начальника железной дороги или дорожного ревизора по безопасности движения подача вагонов на железнодорожный подъездной путь может быть прекращена до приведения пути в исправное состояние.

113. Подача и уборка вагонов, а также маневровая работа на железнодорожном подъездном пути производятся локомотивом владельца железнодорожного подъездного пути.

При отсутствии локомотива у владельца железнодорожного подъездного пути подача и уборка вагонов производятся локомотивом железной дороги на условиях, предусмотренных в договоре на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути.

114. Порядок подачи и уборки вагонов (по графику, через установленные интервалы времени между подачами или по предварительным уведомлениям), а также сроки оборота вагонов на железнодорожном подъездном пути устанавливаются в договоре на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути на основе технологических процессов работы станции примыкания и железнодорожного подъездного пути.

Работа железнодорожных подъездных путей крупных предприятий (с грузооборотом 100 вагонов в сутки и более), имеющих локомотивы, должна производиться на основе единого технологического процесса работы железнодорожного подъездного пути и станции примыкания, предусматривающего применение передовых методов работы для ускорения оборота вагонов на железнодорожной станции и подъездном пути.

Нормы времени на погрузку и выгрузку немеханизированным способом определяются в соответствии со сроками, установленными Министерством путей сообщения на производство этих операций на путях железных дорог.

При определении количества подач и интервалов между ними должны учитываться фронты погрузки-выгрузки и наибольшее количество вагонов в подаче.

Фронт погрузки-выгрузки определяется количеством вагонов, устанавливаемых по полезной длине складского пути, которая может быть использована для одновременной погрузки или выгрузки однородных грузов.

Погрузка и выгрузка однородного груза на складах с постоянным грузооборотом более 10 вагонов в сутки должны быть механизированы.

Фронт погрузки-выгрузки маршрутов при отправлении или прибытии одного или более маршрутов в сутки должен быть приспособлен для погрузки и выгрузки маршрута не более, чем за 2—3 подачи.

115. Владельцу железнодорожного подъездного пути запрещается использовать вагоны общесетевого парка для своих внутренних перевозок или для хранения в них грузов, а также занимать вагоны под погрузку без разрешения железной дороги. За использование вагонов для своих внутренних перевозок или для хранения грузов владелец железнодорожного подъездного пути необщего пользования уплачивает дороге штраф в размере 100 рублей с вагона за каждые сутки нахождения вагонов на путях предприятия независимо от штрафа за простой.

За занятие вагонов под погрузку без разрешения железной дороги владелец железнодорожного подъездного пути уплачивает железной дороге штраф в размере 100 рублей с вагона независимо от штрафа за простой.

116. Место и порядок производства приёмо-сдаточных операций устанавливаются договором на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути. Нормы времени на приёмо-сдаточные операции не должны превышать одной минуты на вагон и 30 минут на всю одновременно предъявляемую партию вагонов.

117. Фактическое время оборота вагонов на железнодорожных подъездных путях учитывается:

а) по номерному способу—при среднесуточном вагонообороте на железнодорожном подъездном пути менее 200 вагонов;

б) по безномерному способу—при среднесуточном вагонообороте на железнодорожном подъездном пути 200 вагонов и более.

Изотермические вагоны, цистерны, полувагоны-бункеры и транспортёры во всех случаях учитываются по номерному способу.

Министерством путей сообщения могут устанавливаться исключения из этого порядка.

118. Простой вагонов под погрузкой и выгрузкой при обслуживании железнодорожных подъездных путей локомотивом железной дороги исчисляется с момента фактической подачи вагонов к месту погрузки или выгрузки до момента получения станцией от владельца подъездного пути уведомления о готовности вагонов к уборке.

119. Договоры на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей заключаются сроком на два года. В случае изменения технического оснащения или технологии в работе станции или железнодорожного подъездного пути отдельные пункты договора или весь договор по требованию одной из сторон могут быть пересмотрены до истечения срока его действия.

Договоры на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей подписываются начальником железной дороги и руководителем предприятия, а при грузообороте не более 10 вагонов в сутки—начальником отделения дороги и руководителем предприятия.

В договоре на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути должны предусматриваться мероприятия по обеспечению ускорения оборота вагонов и сроки проведения этих мероприятий владельцем подъездного пути.

Разногласия по отдельным пунктам проекта договора рассматриваются в управлении железной дороги начальником железной дороги и руководителем предприятия, а по подъездным путям с суточным грузооборотом свыше 300 вагонов—в Министерстве путей сообщения совместно с представителем министерства—владельца железнодорожного подъездного пути.

При недостижении соглашения по отдельным условиям договора разногласия передаются на разрешение Государственного арбитража при Совете Министров СССР.

Преддоговорные споры по договорам, подписываемым начальником отделения дороги, передаются на разрешение соответствующих местных органов государственного арбитража по месту нахождения управления железной дороги.

До разрешения арбитражем спорных вопросов все взаимоотношения сторон по этим вопросам регулируются условиями прежнего договора.

Спорные вопросы, связанные с обеспечением безопасности движения, разрешаются начальником железной дороги.

120. Порядок обслуживания контрагентов, т. е. предприятий и организаций, имеющих в пределах железнодорожного подъездного пути свои склады или примыкающие к нему железнодорожные пути, устанавливается договором, заключаемым непосредственно между контрагентом и

владельцем железнодорожного подъездного пути. Ответственность перед железной дорогой за простой вагонов у контрагентов несёт владелец железнодорожного подъездного пути, если этот путь обслуживается локомотивом владельца.

При обслуживании железнодорожного подъездного пути локомотивом железной дороги заключение договоров на подачу и уборку вагонов и все расчёты производятся непосредственно между железной дорогой и контрагентом.

Расчёты по платежам, связанным с амортизацией железнодорожного подъездного пути и участием контрагента в ремонте и содержании этого пути, во всех случаях производятся между владельцем железнодорожного подъездного пути и контрагентом непосредственно, без участия железной дороги.

Раздел V

Прямое смешанное сообщение с участием других видов транспорта

121. Железнодорожный транспорт обязан осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа в тесном взаимодействии с другими видами транспорта—морским, речным, автомобильным и воздушным, организуя систему прямых смешанных железнодорожно-водных, железнодорожно-автомобильных, железнодорожно-водно-автомобильных, а в необходимых случаях, железнодорожно-воздушных и других сообщений.

Грузы в прямом смешанном сообщении принимаются к перевозке по плану, утверждаемому в установленном порядке.

Перевозка в прямом смешанном сообщении производится по единому транспортному документу, составляемому на весь путь следования.

122. Перевозка грузов в прямом смешанном сообщении производится на основании настоящего Устава и Правил, издаваемых в его развитие Министерством путей сообщения, Министерством морского флота, Министерством речного флота, Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР.

В части, не предусмотренной настоящим разделом Устава и изданными в его развитие Правилами, при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении на железнодорожном, морском, речном, автомобильном и воздушном транспорте применяются нормы уставов, правил и тарифов, действующих на соответствующем виде транспорта.

Перевозка пассажиров и багажа в смешанном сообщении производится на основании особых соглашений Министерства путей сообщения с соответствующими транспортными министерствами и ведомствами.

123. В прямое смешанное грузовое сообщение включаются:

а) все железнодорожные станции, открытые для операций по грузовым перевозкам;

б) морские и речные порты и пристани по списку, устанавливаемому Министерством морского флота и Министерством речного флота;

в) транспортно-экспедиционные конторы железных дорог и пароходств;

г) автохозяйства, действующие на основании соглашений Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР с Министерством путей сообщения, Министерством морского флота и Министерством речного флота.

Порты, пристани, транспортно-экспедиционные конторы железных дорог и пароходств и автохозяйства Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР считаются включёнными в прямое сме-

шанное сообщение после опубликования об этом в Сборниках правил перевозок и тарифов, издаваемых Министерством путей сообщения, Министерством морского флота и Министерством речного флота.

124. Министерство путей сообщения, Министерство морского флота и Министерство речного флота могут, по согласованию между собой, принимать грузы к перевозке в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении сверх плана.

125. В пунктах перевалки железные дороги и пароходства обязаны обеспечивать первоочередную подачу вагонов и судов под погрузку перевалочных грузов.

Железные дороги обязаны восполнять неподачу вагонов, а речные или морские пароходства недопредъявление грузов или недогруз их в отдельные дни первой или соответственно второй половины месяца—в последующие дни данной половины месяца.

126. Грузоотправители обязаны предъявлять груз к перевозке в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении в таре, обеспечивающей его сохранность при перевалке и следовании в подвижном составе железных дорог и в судах пароходств.

Условия упаковки грузов, перевозимых в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, предусматриваются в государственных стандартах.

127. Грузы в зависимости от их рода и свойств принимаются железными дорогами и пароходствами к перевозке в прямом смешанном сообщении с указанием в накладной либо веса и количества мест (тарные и штучные грузы), либо только веса (грузы, перевозимые в навалку и насыпью).

128. Грузы, следующие в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, взвешиваются в пунктах перевалки при передаче их с железнодорожного на водный транспорт или обратно по требованию стороны, принимающей груз:

на вагонных весах—средствами железных дорог;

на товарных весах—средствами пристани или порта.

Тарные и штучные грузы, принятые к перевозке по стандартному весу или весу, указанному грузоотправителем на каждом грузовом месте, и прибывшие в пункт перевалки в исправной таре, передаются с одного вида транспорта на другой без взвешивания, по счёту мест, и в таком же порядке сдаются грузополучателю в пункте назначения.

129. Грузы лесные, тяжеловесные, машины, станки, оборудование и другие штучные грузы, перевозимые железными дорогами на открытом подвижном составе, допускаются к перевозке на палубах морских и речных судов без согласования с грузоотправителем.

130. Грузы, перевозимые наливом в цистернах, лес, следующий по водным путям в плотах, а также взрывчатые и сильнодействующие ядовитые вещества к перевозке в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении не принимаются.

Перечень скоропортящихся, огнеопасных и легкогорючих грузов, принимаемых к перевозке в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, устанавливается Министерством морского флота и Министерством речного флота по согласованию с Министерством путей сообщения.

131. Перевозка грузов в контейнерах Министерства путей сообщения, Министерства морского флота и Министерства речного флота в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении осуществляется между пунктами, установленными указанными министерствами.

Сроки оборота контейнеров и Правила перевозки грузов в них устанавливаются Министерством путей сообщения, Министерством морского флота и Министерством речного флота. За задержку контейнеров сверх установленных сроков пароходства и железные дороги уплачивают штраф в размере трёх рублей за каждые сутки задержки контейнера.

132. Сроки начала приёма грузов пристанями и портами от железных дорог в пунктах перевалки при открытии навигации и сроки окончания приёма грузов перед закрытием навигации сообщаются портами и речными пароходствами управлениям железных дорог и публикуются в Сборниках правил перевозок и тарифов морского и речного транспорта.

133. Грузы, принятые станцией отправления до объявленного срока окончания приёма их к перевозке водным транспортом и доставленные в пункты перевалки с соблюдением сроков доставки, принимаются портами и пристанями перевалки от железной дороги беспрепятственно.

В тех случаях, когда в связи с прекращением навигации прибывшие без просрочки в пункт перевалки грузы не могут быть доставлены в пункты назначения речным или морским транспортом, порты и пристани обязаны принять груз от железной дороги и потребовать от грузоотправителя указания о переадресовке груза.

Грузы, принятые железной дорогой после объявленного срока окончания приёма грузов к перевозке водным транспортом или доставленные с просрочкой в пункт перевалки после закрытия навигации, могут сдаваться порту или пристани, с их согласия, на хранение.

134. Грузы, следовавшие в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении и оставшиеся в портах и на пристанях после закрытия навигации, должны быть погружены портом или пристанью и отправлены железной дорогой по назначению.

В таком же порядке железные дороги обязаны принять к перевозке грузы внутреннего и прямого водного сообщения, зазимовавшие в пути и направляемые грузовладельцами на железнодорожные станции назначения.

Срок доставки этих грузов соответственно удлиняется на время задержки груза в портах и на пристанях.

135. Перевалочные работы выполняются:

а) при перегрузке грузов из судов в вагоны и склады, из складов в вагоны и суда, а также из вагонов в суда и склады—средствами портов и пристаней;

б) при перегрузке грузов с железнодорожного транспорта на автомобильный транспорт и обратно—средствами железных дорог;

в) при перегрузке грузов из судов на автомобильный транспорт и обратно—средствами портов и пристаней.

136. Оборудование вагонов и судов для перевалки и перевозки грузов в несколько ярусов, тяжеловесных, громоздких и длинномерных грузов, а также крепление грузов на железнодорожном подвижном составе и на судах производятся портом или пристанью.

Необходимые материалы для оборудования и крепления предоставляются грузоотправителем.

Оборудование печами вагонов для перевозки овощей и фруктов, а также овощных и фруктовых консервов производится железной дорогой.

Стоимость произведённых портом или пристанью работ и сборы за оборудование станцией вагонов печами включаются в накладную для взыскания их с грузополучателя.

137. Железнодорожные пути в морских и речных портах, предназначенные для перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, принадлежат железной дороге.

Строительство и реконструкция этих железнодорожных путей производятся железной дорогой по проектам, согласованным с портом или пристанью.

Строительство и реконструкция складов, предназначенных для приёма и отправления грузов, следующих в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, производятся морскими, речными портами или пристанями по проектам, согласованным с управлением железной дороги.

Содержание и ремонт весов (кроме вагонных) на перевалочных пунктах производятся пароходствами и портами. Содержание и ремонт вагонных весов производятся железными дорогами.

138. Ответственность за целость и сохранность груза до момента фактической передачи лежит на сдающей стороне, а после фактической передачи—на принимающей стороне.

Охрана гружёных и порожних вагонов на пристанях и в портах производится средствами и за счёт пристани или порта.

Снятие пломб с гружёных вагонов, подаваемых на пристани и в порты под выгрузку, а равно пломбирование вагонов, загруженных в портах и пристанях грузами, перевозимыми в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, производятся железной дорогой.

139. Условия работы перевалочных пунктов определяются узловыми соглашениями, заключаемыми железной дорогой и пароходством или портом сроком на 2 года.

140. При передаче грузов с водного на железнодорожный транспорт заявки на ежесуточную подачу вагонов представляются письменно портом или пристанью начальнику станции перевалки за 8 часов до наступления отчётных суток, с указанием количества и рода вагонов, наименования грузов и места подачи вагонов.

При передаче грузов с железнодорожного на водный транспорт начальник станции перевалки письменно уведомляет об этом порт или пристань за 4 часа до наступления отчётных суток, с указанием количества вагонов и наименования грузов.

141. Железные дороги и пароходства при наличии грузов, подлежащих перевалке, имеют право сгущать подачу вагонов или предъявлять грузы в пределах удвоенной среднесуточной нормы перевалки. Сгущение подачи вагонов в размере более 2-суточной нормы, а также в течение двух и более суток подряд допускается только по взаимному соглашению начальников станции и порта или пристани.

О предстоящем сгущении подачи вагонов и предъявлении грузов должно быть сделано предупреждение не позднее, чем за 24 часа до момента подачи вагонов.

142. Учёт выполнения плановой нормы перевалки производится по специальным учётным карточкам отдельно по грузам, передаваемым с водного на железнодорожный транспорт, и отдельно—с железнодорожного на водный транспорт.

Форма учётной карточки и порядок её составления устанавливаются Министерством путей сообщения, Министерством морского флота и Министерством речного флота.

143. Сроки доставки грузов определяются по совокупности перевозок их железнодорожным, водным и автомобильным транспортом и исчисляются на основании действующих на железнодорожном, водном и автомобильном транспорте Правил об исчислении сроков доставки грузов.

144. За невыполнение плана перевалки грузов, следующих в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, железные дороги и пароходства несут материальную ответственность.

Железные дороги несут ответственность в случаях неподачи порожних или гружёных вагонов по среднесуточной или сгущённой на данные сутки норме.

Пароходства несут ответственность в случаях невыполнения среднесуточной или сгущённой на данные сутки нормы погрузки или нормы выгрузки вагонов за каждые сутки.

Железные дороги и пароходства освобождаются от ответственности за невыполнение в отдельные дни среднесуточной нормы предъявления груза к перевалке:

а) при выполнении нормы перевалки данных суток в результате сгущения перевалки в предыдущие дни месяца;

б) при восполнении железной дорогой, портом или пристанью в течение первой или соответственно второй половины месяца недодачи вагонов или недогрузов, допущенных в отдельные дни данной половины месяца.

145. За невыполнение плана перевалки грузов взыскиваются штрафы в следующих размерах:

а) за необеспечение выгрузки и неподачу гружёных вагонов—25 рублей за каждый двухосный вагон, или 1 руб. 50 коп. за каждую тонну груза;

б) за невыполнение нормы погрузки и неподачу порожних вагонов—25 рублей за каждый двухосный вагон (крытый, платформу или полувагон) и 50 рублей за двухосную цистерну, изотермический вагон и прочий двухосный специальный подвижной состав.

Указанные размеры штрафа для большегрузных вагонов увеличиваются в соответствии со ст. 180.

За задержку вагонов под погрузкой и выгрузкой свыше установленных сроков, а также за задержку приёма гружёных вагонов пароходства и морские порты уплачивают железной дороге штраф в размере 2 рублей за каждый час задержки вагона, независимо от грузоподъёмности.

146. Ответственность железных дорог и пароходств за сохранность принятых к перевозке грузов определяется уставами, действующими на железнодорожном и водном транспорте.

При установлении виновности железных дорог и пароходств в недостаче груза ответственность несут соответственно железные дороги и пароходства.

В случае прибытия груза на станцию назначения в исправном вагоне с исправными пломбами станции перевалки, железная дорога несёт ответственность за недостачу или повреждение груза, если предъявитель претензии или иска докажет, что недостача груза явилась результатом утраты или повреждения груза железной дорогой.

Претензии и иски, вытекающие из перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, предъявляются железной дороге или пароходству назначения в порядке, предусмотренном ст. 220 настоящего Устава.

147. Транспортно-экспедиционные конторы и автохозяйства несут материальную ответственность перед железными дорогами и пароходствами за целость и сохранность перевозимых грузов с момента приёма их от станций железных дорог, портов или пристаней или от грузоотправителей до сдачи на склады станций, портов, пристаней или грузополучателей.

148. Плата за перевозку грузов в смешанном сообщении взыскивается в следующем порядке:

а) по отправкам с железной дороги: на станции отправления—за протяжение железнодорожного пути всех железных дорог, участвующих в перевозке, и в пункте назначения—за протяжение всего водного пути;

б) по отправкам из портов и с пристаней: в пункте отправления—за протяжение водного пути всех речных или морских пароходств, участвующих в перевозке, и в пункте назначения—за протяжение железнодорожного пути.

При отправлении груза из портов или с пристаней, кроме провозной платы, взыскиваются также сборы за перевалку.

По отправкам с водных пунктов, где не имеется управления порта, плата взыскивается за протяжение всего водного пути на станции назначения.

Причитающиеся автохозяйствам Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР провозные платежи и другие сборы в перевозочные документы не включаются и взыскиваются с грузоотправителя или грузополучателя непосредственно по счетам автохозяйств.

Сборы за перевозку перевалочных грузов автотранспортом из порта или пристани на станцию или обратно включаются станцией в сумму платежей, причитающихся железной дороге, а расчёты с автотранспортной организацией за эти перевозки производятся железной дорогой.

149. Расчёты между железными дорогами и пароходствами по перевозкам грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении осуществляются по платежам и сборам, включённым в перевозочные документы, безакцептным порядком, по всем другим суммам сборов и штрафов— акцептным порядком по счетам на общих основаниях.

Раздел VI

Перевозки пассажиров, багажа и почты

150. Железные дороги должны обеспечивать потребность населения в пассажирских перевозках по линиям общей сети железных дорог СССР, необходимые удобства для пассажиров и культурное обслуживание их на вокзалах и в поездах и своевременную перевозку багажа пассажиров.

Для этих целей железные дороги обязаны обеспечивать движение всех пассажирских поездов строго по расписанию. Пассажирские вагоны, вокзалы и другие сооружения, связанные с перевозками пассажиров— залы ожидания, билетные кассы, комнаты отдыха транзитных пассажиров, залы для пассажиров с детьми, комнаты матери и ребёнка, помещения для культурно-бытового и санитарно-гигиенического обслуживания пассажиров и другие, должны содержаться в образцовой технической исправности и чистоте.

151. Поезда, предназначенные для перевозки пассажиров, делятся:

а) в зависимости от скорости движения—на экспрессы, курьерские, скорые и пассажирские;

б) в зависимости от расстояния следования—на дальние, местные и пригородные.

152. В пассажирских и служебных помещениях вокзалов должны быть вывешены для сведения пассажиров расписания отправления и прибытия пассажирских поездов, таблицы стоимости проезда пассажиров и перевозки багажа, объявления о времени открытия билетных и багажных касс, о наличии свободных мест в поездах и указатели размещения вокзальных помещений.

153. Каждый пассажир обязан иметь билет на проезд.

Железная дорога обязана обеспечить продажу пассажиру проездного билета до указанной им станции назначения и предоставить ему место в поезде в соответствии с билетом.

Формы билетов и плацкарт, порядок продажи и пользования ими, срок их годности, а также правила проезда по железным дорогам устанавливаются Министерством путей сообщения.

154. Железная дорога обязана продлить срок годности железнодорожного проездного билета в следующих случаях:

а) при непредоставлении пассажиру места в поезде (кроме пригородных)—на время до отправления следующего поезда, в котором пассажиру будет предоставлено место;

б) в пунктах пересадки при опоздании согласованных поездов—на всё время задержки транзитного пассажира до предоставления ему возможности продолжать поездку;

в) при болезни пассажира—на всё время болезни (по предъявлении справки лечебного учреждения);

г) при остановке пассажира в пути—всего на срок не более 10 суток.

155. На участках пригородного сообщения, помимо билетов на одну поездку, должна производиться продажа:

а) обратных билетов, дающих пассажиру право проезда до станции назначения и обратно на станцию первоначального отправления в течение двух суток;

б) абонементных именных билетов (месячных, сезонных, годовых) без ограничения количества поездок в пределах срока их действия;

в) льготных абонементных именных билетов рабочим, служащим, учащимся и пенсионерам по представлении справок, которые выдаются предприятиями, учреждениями, учебными заведениями, местными органами социального обеспечения и военными комиссариатами.

156. Продажа билетов должна производиться:

а) в кассах предварительной продажи— заблаговременно, но не ранее, чем за 7 суток до отправления поездов;

б) в кассах станции формирования и оборота пассажирских поездов и беспересадочных вагонов—за 24 часа до отправления поезда;

в) на промежуточных станциях—с момента получения телеграммы о наличии свободных мест в поезде, но не позднее, чем за 1 час до прибытия поезда.

Время продажи пассажирам билетов для проезда в пригородных поездах устанавливается распоряжением начальника станции согласно расписанию движения пригородных поездов.

В железнодорожных узлах преимущественное право на получение имеющихся в продаже мест в соответствующем поезде предоставляется транзитным пассажирам.

157. Камеры хранения на железнодорожных вокзалах принимают от пассажиров ручную кладь независимо от наличия проездных документов. Запрещается сдача и приём в камеры хранения легковоспламеняющихся и других опасных веществ.

Время работы камер хранения ручной клади устанавливается начальником станции в зависимости от расписания движения поездов и от местных условий.

158. Железной дороге предоставляется право взимать с лиц, не имеющих билетов, перронный сбор за вход на пассажирские платформы.

159. На вокзалах и в пассажирских поездах должна быть организована продажа продуктов питания пассажирам через рестораны, буфеты, палатки, ларьки, а также на пристанционных колхозных рынках.

160. Пассажир имеет право:

а) потребовать выдачи билета в любой вагон и поезд до названной им станции назначения по кратчайшему направлению следования пасса-

жирских поездов, с наименьшим числом пересадок или по маршруту, удобному по времени.

Групповые билеты для туристов и экскурсантов, имеющих туристские путёвки, выдаются по любому маршруту;

б) провозить вместе с собой бесплатно одного ребёнка в возрасте не свыше 5 лет, если он не занимает отдельного места;

в) провозить с собой бесплатно ручную кладь не свыше 36 килограммов и дополнительно в пригородных поездах—не свыше 50 килограммов за плату по багажному тарифу;

г) сдавать к перевозке багаж до 75 килограммов по проездному билету за плату по установленному тарифу;

д) делать остановку в пути с продлением срока годности билета не более чем на 10 суток, а в случае болезни (по предъявлении справки лечебного учреждения)—на всё время болезни;

е) изменять один раз в течение поездки маршрут, указанный в билете, не изменяя станции назначения; условия и порядок такого изменения устанавливаются Правилами;

ж) занять в пути следования свободное место в вагоне более высокой категории с доплатой разницы в стоимости проезда;

з) выехать с поездом, отходящим ранее того поезда, на который взят билет, сделав на нём необходимую отметку в кассе станции;

и) при опоздании на поезд (кроме пригородного) возобновить в течение трёх часов с момента отправления поезда проездные документы, кроме плацкарты, на следующий поезд, а при отказе от поездки по уважительной причине получить обратно с разрешения начальника станции внесённые платежи, кроме платы за плацкарту;

к) при возврате проездных документов в кассу железнодорожной станции не позднее чем за 6 часов до отправления поезда—полностью получить стоимость их, а при возврате проездных документов позднее этого срока, но до отправления поезда,—получить стоимость проездных документов за вычетом стоимости плацкарты;

л) при прекращении поездки в пути вследствие болезни или несчастного случая получить обратно стоимость билета и доплату за скорость за непроследованное расстояние. Возврат денег производится распоряжением начальника станции по письменному заявлению пассажира.

Во всех случаях возврата проездных документов с пассажира взыскивается установленный Министерством путей сообщения сбор.

161. В случае непредоставления места в вагоне согласно купленному билету, железная дорога обязана предоставить пассажиру, при его согласии, место в другом вагоне, хотя бы и более высокой категории, не взимая доплаты, а если пассажиру предоставлено место, оплачиваемое ниже стоимости купленного им билета, ему возвращается разница в стоимости проезда.

При невозможности предоставить место в этом же поезде железная дорога обязана по требованию пассажира предоставить ему соответствующее место в другом поезде.

162. Пассажир обязан соблюдать общественный порядок, действующий на железных дорогах, правила пользования пассажирскими вагонами и вокзальными помещениями и бережно относиться к имуществу железнодорожного транспорта.

163. Железные дороги обязаны производить перевозку багажа во всех дальних и местных пассажирских поездах и не менее чем в одной паре пригородных поездов в сутки на участках с развитым пригородным движением.

164. Железная дорога обязана по предъявлении пассажиром проездного билета принять к перевозке багаж и отправить его в том же поезде, в котором будет следовать пассажир.

По заявлению пассажира багаж может быть отправлен по другому маршруту или в другом поезде, не указанном в билете. Багаж должен быть сдан пассажиром не позднее, чем за 20 минут до отправления поезда, с которым он должен быть отправлен.

Багаж пассажиров, следующих в поезде без багажного вагона или отделения, должен быть отправлен в первом поезде соответствующего назначения, в котором имеется багажный вагон.

165. К перевозке в багажном вагоне от пассажира принимаются такие вещи и предметы, которые по своим размерам, упаковке и свойствам могут быть без затруднений погружены и размещены в багажном вагоне и не могут причинить вреда багажу других пассажиров.

Перечень легковоспламеняющихся и других опасных грузов, запрещённых к перевозке багажом, устанавливается Правилами.

166. В удостоверение приёма багажа к перевозке пассажиру выдаётся багажная квитанция.

Пассажир может при сдаче багажа объявить его ценность с уплатой сбора согласно тарифу.

167. Срок доставки багажа определяется временем следования до станции назначения поезда, с которым едет пассажир, или поезда, с которым был отправлен багаж по требованию пассажира.

Если пассажир следует по маршруту с пересадками в пути, то срок доставки багажа определяется временем следования по данному маршруту согласованных пассажирских поездов с добавлением одних суток на каждую пересадку.

168. Пассажир имеет право считать багаж утраченным и потребовать возмещения стоимости его, если багаж не прибудет на станцию назначения по истечении 10 суток после окончания срока доставки багажа.

169. Багаж выдаётся пассажиру на станции назначения по предъявлении багажной квитанции.

Выдача прибывшего багажа производится в течение всего времени, когда станция открыта для операций по пассажирским перевозкам.

170. Багаж, не востребованный в течение 30 дней, подлежит передаче местным торгующим организациям для продажи в порядке, устанавливаемом Министерством путей сообщения по согласованию с Министерством торговли СССР.

Предъявитель багажной квитанции в течение шестимесячного срока имеет право получить сумму, уплаченную железной дороге за переданный торгующим организациям невостребованный багаж.

171. Железные дороги обязаны осуществлять почтовые перевозки как в специальных вагонах Министерства связи, так и в вагонах железных дорог, включаемых в пассажирские поезда (курьерские, скорые и пассажирские).

Перечень пассажирских поездов, в которые включаются почтовые вагоны, устанавливается Министерством путей сообщения по согласованию с Министерством связи.

172. Железные дороги обязаны выделять в железнодорожных вокзалах помещения, предназначенные для обслуживания пассажиров почтовой, телеграфной и телефонной связью и для продажи периодической печати.

173. Для обеспечения перевозки почты на крупных железнодорожных узлах железные дороги обязаны предоставлять для отделений перевозки почты Министерства связи помещения с необходимыми сооружениями (тупики, тоннели, платформы и т. п.).

174. При строительстве новых и переустройстве существующих вокзалов железные дороги обязаны предусматривать строительство необходимых помещений для обслуживания пассажиров средствами связи в объемах по согласованию с Министерством связи. Строительство этих помещений производится за счёт средств железных дорог.

Строительство помещений, специально предназначенных для отделений перевозки почты, вне основных зданий вокзалов, а также специальных тупиков, железнодорожных подъездных путей, тоннелей, сортировочных площадок, платформ и т. п., необходимых для обработки почты, производится транспортными строительными организациями за счёт средств Министерства связи.

Участки для строительства этих помещений должны отводиться в непосредственной близости от зданий вокзалов с обеспечением выхода на перрон.

175. Органы Министерства связи обязаны содержать почтовые вагоны в технически исправном состоянии в соответствии с Правилами технической эксплуатации железных дорог СССР. Ремонт почтовых вагонов, принадлежащих Министерству связи, производится Министерством путей сообщения в плановом порядке, за счёт средств Министерства связи.

176. Оплата почтовых перевозок производится по тарифам, утверждаемым Советом Министров СССР.

177. Ответственность железных дорог за утрату или повреждение перевозимой почты, а также за замедление и задержку почты определяется Уставом связи Союза ССР.

178. Порядок перевозки почты по железным дорогам устанавливается Министерством путей сообщения по согласованию с Министерством связи.

Раздел VII

Ответственность железной дороги, грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров. Акты, претензии и иски

179. Железная дорога, грузоотправители, грузополучатели и пассажиры несут материальную ответственность по перевозкам на основании настоящего Устава.

Всякие предварительные соглашения железной дороги с грузоотправителями, грузополучателями или пассажирами, имеющие целью изменить или устранить ответственность, возложенную на железную дорогу, грузоотправителей, грузополучателей или пассажиров, считаются недействительными, и всякие отметки об этом в накладной, не предусмотренные настоящим Уставом или Правилами, не имеют силы.

180. За невыполнение месячного плана перевозок железная дорога и грузоотправитель несут материальную ответственность.

За неподачу железной дорогой вагонов для выполнения плана перевозок и за невыполнение грузоотправителем плана по дорогам назначения, за неиспользование поданных вагонов или отказ от назначенных по плану вагонов, а также за непредставление пятидневной заявки, в результате чего дорога не подавала вагонов, уплачивается штраф в следующих размерах:

а) по грузам, перевозки которых планируются в тоннах и вагонах:

по 3 рубля с тонны—при перевозке грузов в обыкновенных крытых вагонах, полувагонах и на платформах;

по 6 рублей с тонны—при перевозке грузов в цистернах, изотермических и других специальных вагонах;

б) по грузам, перевозки которых планируются только в вагонах:

по 50 рублей за двухосный вагон (крытый, полувагон, платформу);

по 100 рублей за двухосный специальный вагон (изотермический, цистерну и др.).

Четырёхосный вагон любого типа считается за две единицы, шестиосный—за три единицы и т. д., принимая за единицу каждые две оси вагона.

Такую же ответственность несут железные дороги и грузоотправители за невыполнение предусмотренной заданием начальника отделения дороги нормы погрузки грузов сверх плана или вне плана.

За необеспечение погрузки маршрута по вине железной дороги или по вине грузоотправителя, кроме штрафа за невыполнение плана перевозок, взыскивается штраф с виновной стороны в пользу другой стороны в размере 750 рублей за маршрут.

181. За непредоставление железной дорогой грузоотправителю контейнеров под погрузку грузов по месячному плану, а также за невыполнение грузоотправителем плана перевозок грузов в контейнерах по дорогам назначения, неиспользование подаваемых под погрузку контейнеров или отказ от назначенных по плану контейнеров уплачивается штраф за каждый 2,5-тонный контейнер в размере 10 рублей и за 5-тонный — 20 рублей.

182. Грузоотправитель освобождается от уплаты штрафа за невыполнение плана перевозок:

а) по причине явлений стихийного характера (заносы, наводнения, пожары), вызвавших перерыв движения на железнодорожном подъездном пути, а также по причине аварии на предприятии, в результате которой было прекращено производство на срок не менее трёх суток;

б) при ограничении или приостановлении погрузки грузов (ст. 60);

в) при неиспользовании вагонов или контейнеров, поданных грузоотправителю сверх плановой нормы в порядке сгущения погрузки без предварительного согласия грузоотправителя, когда такое согласие требуется (ст. 46);

г) при восполнении грузоотправителем в течение данной календарной пятидневки допущенного им недогруза в отдельные дни этой пятидневки;

д) при выполнении плана в тоннах по грузам, перевозка которых планируется в вагонах и тоннах;

е) при восполнении грузоотправителем в течение первой или соответственно второй половины месяца недогрузов нефти и нефтепродуктов, допущенных им в отдельные дни данной половины месяца, если отгрузка этих грузов производится с наливных станций нефтепроводов или пунктов перевалки.

В случае, когда грузоотправитель в результате уплотнённой загрузки вагонов сверх технических норм использовал меньшее количество вагонов, чем предусмотрено планом, штраф за недогруз соответствующего количества вагонов не взыскивается.

В случае, когда грузоотправитель предупредит станцию о неиспользовании вагонов и контейнеров не менее, чем за двое суток до дня погрузки, сумма штрафа уменьшается на одну треть.

183. Железная дорога освобождается от уплаты штрафа за невыполнение плана перевозок в следующих случаях:

а) по причине явлений стихийного характера (заносы, наводнения, пожары);

б) при ограничении или приостановлении погрузки грузов (ст. 60);

в) при задержке грузоотправителем вагонов под выгрузкой. В этом случае железная дорога освобождается от уплаты штрафа за неподачу данному грузоотправителю того количества вагонов, которое было задер-

жано под выгрузкой или не могло быть подано под погрузку по этой причине;

г) при восполнении железной дорогой в течение первой или соответственно второй половины месяца недодачи вагонов за отдельные дни данной половины месяца.

184. Выполнение государственного плана перевозок учитывается в учётной карточке, которая ведётся отдельно по каждому грузоотправителю и роду груза. Форма и правила составления учётной карточки утверждаются Министерством путей сообщения.

Учётная карточка подписывается начальником станции и грузоотправителем по окончании каждых отчётных суток.

185. По окончании месяца, но не позднее 10-го числа следующего месяца, начальник станции сообщает грузоотправителю расчёт по причитающимся железной дороге и грузоотправителю суммам штрафа за невыполнение плана перевозок.

Суммы, причитающиеся железной дороге или грузоотправителю, подлежат уплате в пятидневный срок.

186. За сохранность груза с момента принятия его к перевозке и до выдачи его грузополучателю или до передачи его согласно установленным Правилам другому предприятию или учреждению железная дорога несёт полную ответственность, если она не докажет, что утрата, порча или повреждение груза произошли:

а) вследствие обстоятельств, которые железная дорога не могла предотвратить и устранение которых от неё не зависело;

б) вследствие особых естественных свойств перевозимого груза, вызвавших его поломку, ржавчину, внутреннюю порчу и тому подобные последствия;

в) по вине грузоотправителя или грузополучателя;

г) вследствие таких недостатков тары или упаковки, которые не могли быть замечены по наружному виду при приёме груза к перевозке;

д) вследствие сдачи груза к перевозке без указания в накладной его особых свойств, требующих особых условий или мер предосторожности для сохранения груза при перевозке или хранении;

е) вследствие сдачи к перевозке груза, влажность которого превышает установленную норму.

187. Железная дорога не отвечает за утрату, уменьшение веса, порчу или повреждение принятого к перевозке груза, если утрата, уменьшение веса, порча или повреждение его произошли:

а) по причинам, связанным с погрузкой или выгрузкой, если погрузка или выгрузка производилась средствами грузоотправителя или грузополучателя;

б) вследствие перевозки на открытом подвижном составе груза, допускаемого Правилами к такой перевозке, если недостача или повреждение произошли в силу естественных причин, связанных с этим способом перевозки, или если груз прибыл в исправном подвижном составе без перегрузки в пути с исправной защитной маркировкой, или исправной увязкой, или при наличии других признаков, свидетельствующих о сохранности груза;

в) вследствие того, что проводник грузоотправителя или грузополучателя, сопровождавший груз, не принял необходимых мер для сохранения груза;

г) вследствие применения тары, не соответствующей свойствам груза или установленным стандартам, при отсутствии следов повреждения тары в пути;

д) вследствие естественной убыли веса груза при его перевозке в пределах норм, установленных Советом Министров СССР.

Если утрата, уменьшение веса, порча или повреждение груза могли произойти вследствие одной или нескольких из указанных причин, то предполагается, что они произошли от этих причин, пока предъявитель претензии или иска не докажет иного. Это предположение не относится к случаям, предусмотренным в пункте «б», если произошла утрата целых мест.

188. В случае, когда груз был погружен средствами грузоотправителя и прибыл в исправном вагоне с исправными пломбами грузоотправителя или станции отправления или за двумя пломбами (грузоотправителя и железной дороги), железная дорога несёт ответственность за недостачу груза, если предъявитель претензии или иска докажет, что недостача груза явилась результатом утраты или повреждения груза железной дорогой.

189. Если массовые однородные грузы, следующие наливом, в навалку или насыпью по разным накладным от одного грузоотправителя в адрес одного грузополучателя, в процессе перевозки обезличиваются (при перевалке с водного транспорта на железнодорожный или обратно, при перегрузке из вагонов узкой колеи в вагоны широкой колеи или обратно и т. п.), то естественная убыль исчисляется исходя из общего веса всего обезличенного в пути груза.

Недостача или излишек перевозимого в навалку, насыпью или наливом в цистернах с перевалкой или перегрузкой в пути груза, отгруженного одним грузоотправителем в адрес одного грузополучателя и прибывшего в исправных вагонах без следов утраты в пути, определяется по результатам проверки всей партии одновременно выданного груза.

190. Железная дорога возмещает ущерб, причинённый при перевозке груза, в следующих размерах:

а) за утрату груза—в размере действительной стоимости утраченного груза;

б) за утрату груза, сданного к перевозке с объявленной ценностью,—в размере объявленной ценности, а в случае, если железная дорога докажет, что объявленная ценность превышает действительную стоимость,—в размере действительной стоимости;

в) за повреждение груза—в размере той суммы, на которую понизилась его стоимость.

В случае использования железной дорогой для своих нужд каких-либо грузов, принятых к перевозке, виновные привлекаются к ответственности, а железная дорога возмещает стоимость груза в двойном размере.

За утраченный железной дорогой подвижной состав, принадлежащий другим предприятиям или организациям, железная дорога по их требованию обязана предоставить соответствующий подвижной состав во временное бесплатное пользование, а по истечении трёх месяцев—передать подвижной состав взамен утраченного.

При отсутствии у железной дороги соответствующего подвижного состава она обязана возместить стоимость утраченного подвижного состава.

При повреждении железной дорогой принадлежащего другим предприятиям или организациям подвижного состава она обязана его отремонтировать.

191. Стоимость груза определяется исходя из оптовой, заготовительной или закупочной цены, с добавлением к этой цене:

а) стоимости тары по ценам прейскуранта, если эта стоимость не входит в цену товара;

б) суммы дополнительных расходов грузоотправителя по доставке груза до станции отправления или до станции назначения в тех случаях, когда эти расходы не входят в цену товара.

Сумма, подлежащая возмещению железной дорогой за утрату, порчу или повреждение груза, исчисляется на основании счёта поставщика, а в тех случаях, когда расчёт за груз через Госбанк СССР между грузоотправителем и грузополучателем не производится,—на основании другого документа, заменяющего счёт. Когда поставщик или грузополучатель обязан по перевозимому грузу уплатить налог с оборота, а в счёт поставщика этот налог не включён, то к сумме счёта добавляется налог с оборота.

Стоимость грузов, принадлежащих отдельным гражданам, определяется по продажным розничным ценам государственных и кооперативных организаций в том месте и в то время, где и когда груз подлежал выдаче.

192. За просрочку в доставке груза железная дорога уплачивает грузополучателю штраф в размере:

6% провозной платы—при просрочке не свыше одной десятой срока доставки;

12% провозной платы—при просрочке более одной десятой, но не свыше двух десятых срока доставки;

18% провозной платы—при просрочке более двух десятых, но не свыше трёх десятых срока доставки;

24% провозной платы—при просрочке более трёх десятых, но не свыше четырёх десятых срока доставки;

30% провозной платы—при просрочке более четырёх десятых срока доставки.

Если срок доставки груза не превышает пяти суток, железная дорога уплачивает грузополучателю штраф в размере:

6% провозной платы за просрочку . . . . . на 1 сутки;
12% провозной платы за просрочку . . . . . на 2 суток;
18% провозной платы за просрочку . . . . . на 3 суток;
24% провозной платы за просрочку . . . . . на 4 суток;
30% провозной платы за просрочку . . . . . на 5 суток.

193. Железная дорога освобождается от ответственности за просрочку доставки грузов в случаях стихийных явлений (заносы, наводнения) на срок до 15 дней—по распоряжению Министерства путей сообщения.

Железная дорога освобождается от уплаты штрафа за просрочку в доставке груза, если грузополучатель в течение суток по получении уведомления о прибытии груза не вывезет со станции прибывший с просрочкой груз или не примет вагон под выгрузку на железнодорожный подъездной путь.

Штраф за просрочку в доставке груза не уплачивается, если железная дорога уплатила возмещение за порчу груза, происшедшую вследствие просрочки.

194. Грузоотправитель или грузополучатель имеет право считать груз утраченным и потребовать возмещения за утрату груза, если этот груз не был выдан грузополучателю по его требованию в течение 30 дней по истечении срока доставки, а при перевозке груза в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении—по истечении четырёх месяцев со дня приёма груза к перевозке.

Однако, если груз прибыл по истечении указанных выше сроков, грузополучатель обязан принять груз и возвратить возмещение за утрату груза в случае уплаты его железной дорогой.

195. За нарушение объявленного станцией срока или расписания подачи вагонов под погрузку или выгрузку, а также за подачу вагонов без уведомления, когда оно требуется, железная дорога уплачивает штраф в размере, предусмотренном тарифом.

За нарушение сроков подачи вагонов, происшедшее по вине грузоотправителя или грузополучателя (занятие фронта погрузки или выгрузки, неприём вагонов вследствие занятости перегона на железнодорожном подъездном пути и т. д.), железной дорогой штраф не уплачивается. Такие случаи оформляются актами.

196. За задержку уборки вагонов с мест погрузки и выгрузки на железнодорожных подъездных путях необщего пользования, когда подача и уборка вагонов производится маневровым локомотивом железной дороги, дорога уплачивает штраф в размере, предусмотренном тарифом.

Этот штраф начисляется за всё время задержки с момента истечения срока уборки вагонов, предусмотренного договором на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути.

197. За задержку в пунктах общего пользования выдачи выгруженного или поданного для выгрузки груза свыше 4 часов по предъявлении требования о выдаче груза железная дорога уплачивает грузополучателю штраф в таком же размере, какой установлен за простой вагонов. Задержка выдачи груза удостоверяется актом.

198. За неправильное указание грузоотправителем в накладной сведений о весе, количестве мест или наименовании груза, а также за предъявление груза, запрещённого к перевозке, или груза, требующего при перевозке особых мер предосторожности, с неправильным указанием наименования или свойства груза, взыскивается штраф согласно тарифу, а также причинённые железной дороге убытки.

199. Грузоотправитель уплачивает штраф за простой вагонов и возмещает понесённые железной дорогой расходы, возникшие вследствие того, что к накладной не были приложены документы, необходимые для исполнения таможенных, санитарных и других административных правил.

200. За задержку сверх установленных сроков вагонов, поданных под погрузку или выгрузку средствами грузоотправителя или грузополучателя, взыскивается штраф.

В тех случаях, когда вагоны задержаны на складе или железнодорожном подъездном пути необщего пользования сверх установленного срока, штраф взыскивается как за вагоны, находящиеся под погрузкой или выгрузкой, так и за вагоны, задержанные на путях станции назначения в ожидании подачи под выгрузку по причинам, зависящим от грузополучателя.

При простое четырёхосных обыкновенных вагонов (крытых, полувагонов, платформ) сверх нормы штраф уплачивается в следующем размере:

от 1 до 6 часов—по 3 рубля с вагона в час
от 7 до 12 часов—по 6 рублей с вагона в час
от 13 до 18 часов—по 9 рублей с вагона в час
свыше 18 часов—по 15 рублей с вагона в час.

Неполный час простоя считается за полный.

Сумма штрафа за простой цистерн, изотермических и других специальных вагонов повышается в 2 раза.

Шестиосные и восьмиосные вагоны любого типа считаются за две единицы, десятиосные и двенадцатиосные—за три единицы.

Штраф за простой двухосных вагонов уплачивается в размере одной трети установленных ставок.

Штраф за простой вагонов с предприятия не взыскивается за время перерыва движения на путях предприятия вследствие явлений стихийного характера (заносы, наводнения, пожары), а также вследствие аварии на предприятии, в результате которой была невозможна погрузка и выгрузка.

Штраф не взыскивается за простой вагонов, поданных железной дорогой в количестве, превышающем максимальную перерабатывающую техни-

ческую способность погрузочных и выгрузочных пунктов грузоотправителя и грузополучателя.

Штраф за простой вагонов взыскивается независимо от штрафа за невыполнение плана перевозок грузов.

При простое на путях железных дорог под погрузкой или выгрузкой вагонов, принадлежащих предприятиям и организациям или арендованных ими, штраф за простой взыскивается в размере 50%.

Железная дорога уплачивает грузоотправителю и грузополучателю премии за досрочно погруженные или выгруженные и фактически переданные дороге вагоны в размере 3 рублей в час за четырёхосный вагон с соответствующим повышением размера премий для специальных и многоосных вагонов и понижением—для двухосных вагонов.

При перевозке грузов по железнодорожным линиям узкой колеи размеры штрафа за невыполнение плана перевозок грузов, планируемых в вагонах, а также штрафа за простой вагонов под погрузкой и выгрузкой устанавливаются Министерством путей сообщения в соответствии с грузоподъёмностью вагонов, обращающихся на этих линиях.

201. При задержке контейнеров под загрузкой или разгрузкой грузоотправители или грузополучатели уплачивают штраф в размере 1 рубля в час за каждый 2,5-тонный контейнер и 2 рублей в час за каждый 5-тонный контейнер, простоявший сверх нормы.

202. За недогруз вагона до технической нормы с грузоотправителя взыскивается штраф в размере, предусмотренном тарифом.

В тех случаях, когда технические нормы не установлены, штраф взыскивается за недогруз вагона до полной вместимости или полной грузоподъёмности.

Штраф за недогруз не взыскивается, если грузоотправитель произвёл догрузку вагона.

За перегруз вагона сверх его грузоподъёмности, с учётом допускаемого излишка (ст. 64), при погрузке средствами грузоотправителя взыскивается штраф в размере, предусмотренном тарифом.

203. Взимание штрафов, предусмотренных ст. ст. 200, 201, 202, производится через кредитные учреждения в бесспорном порядке (без предварительного акцепта).

204. За систематическую, злостную задержку вагонов под погрузкой и выгрузкой сверх установленных сроков и неудовлетворительное использование подвижного состава виновные привлекаются к дисциплинарной или уголовной ответственности.

205. В случае подачи под погрузку неочищенных вагонов железная дорога уплачивает штраф в размере 20 рублей с 4-осного вагона и вагона большей осности и 10 рублей с 2-осного вагона в пользу грузоотправителя, который обязан очистить и загрузить вагоны.

На очистку вагонов в этом случае грузоотправителю предоставляется минимально необходимое время по соглашению начальника станции с грузоотправителем.

За неочистку вагонов после выгрузки, произведённой средствами грузополучателя, последний уплачивает штраф в пользу железной дороги в тех же размерах.

Железная дорога имеет право не принять не очищенные грузополучателем вагоны впредь до очистки их, со взысканием с грузополучателя штрафа за простой вагонов под очисткой.

206. Недослитые или неочищенные цистерны, поданные железной дорогой грузоотправителю, не засчитываются в счёт выполнения дорогой плана перевозок. Это не распространяется на специальные цистерны, очистка которых является обязанностью грузоотправителя или грузополуча-

теля. Время, необходимое для очистки специальных цистерн, устанавливается соглашением дороги и грузоотправителя.

Железная дорога не принимает от грузополучателей цистерны, не очищенные или недослитые до остатков, допускаемых государственным стандартом, причём грузополучатель уплачивает штраф в размере 50 рублей с цистерны за каждый час простоя с момента обнаружения недослива или неочистки до полного слива или очистки цистерн.

За неочистку поверхности котла цистерны после налива или слива грузоотправитель или грузополучатель, допустивший загрязнение поверхности котла цистерны, уплачивает штраф в пользу железной дороги в размере 50 рублей с цистерны.

207. За повреждение частей вагона или контейнера на железнодорожном подъездном пути и при погрузке или выгрузке средствами грузоотправителя или грузополучателя на станции, а также за повреждение или утрату съёмных перевозочных приспособлений (хлебных щитов и др.) грузоотправитель или грузополучатель уплачивает штраф в размере пятикратной стоимости повреждённых частей или съёмных приспособлений по расценочной ведомости, утверждённой Министерством путей сообщения.

208. Помимо штрафов, грузоотправитель или грузополучатель обязан возместить железной дороге убытки, происшедшие вследствие перегруза, повреждения подвижного состава при погрузке или выгрузке, неправильной погрузки, упаковки или неправильного крепления груза.

209. При прибытии груза на станцию назначения всю ответственность перед железной дорогой по данной перевозке несёт грузополучатель.

При этом грузополучатель может взыскать на общем основании с грузоотправителя все уплаченные им железной дороге вследствие неправильных действий грузоотправителя штрафы и сборы, а также суммы расходов и убытков, связанных с перевозкой.

Если груз был адресован грузополучателю, которого не оказалось в районе станции назначения, ответственность перед железной дорогой несёт грузоотправитель.

210. За непредоставление пассажиру, имеющему плацкарту, места в указанном в плацкарте вагоне и поезде, при отказе пассажира от предложенной ему замены места, железная дорога помимо возврата стоимости проезда и дополнительных доплат уплачивает пассажиру штраф в размере, предусмотренном тарифом.

211. За утрату, порчу и недостачу багажа, принятого к перевозке, железная дорога несёт ответственность в размере объявленной ценности. За утрату, порчу и недостачу багажа, ценность которого не объявлялась, железная дорога уплачивает возмещение в размере, предусмотренном тарифом.

За опоздание в доставке багажа железная дорога уплачивает штраф в размере 10% провозной платы в сутки, считая неполные сутки опоздания за полные, но не свыше 50% провозной платы.

Время опоздания доставки багажа исчисляется с 24 часов дня, в который должен был прибыть багаж.

Уплата штрафа за опоздание в доставке багажа производится начальником станции назначения при выдаче багажа на основании акта, составленного по требованию пассажира.

Забота о целости и сохранности ручной клади, перевозимой пассажиром с собой, лежит на обязанности пассажира.

212. При обнаружении в сдаваемом к перевозке багаже предметов, перевозка которых багажом запрещена (ст. 165), владелец багажа уплачивает штраф в размере, предусмотренном тарифом, а в подлежащих случаях привлекается к уголовной ответственности.

213. Жалобы, поступившие от пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей по вопросам обеспечения перевозок, начальник станции обязан рассмотреть в 3-дневный срок и письменно уведомить заявителя о результатах рассмотрения жалобы и о принятых мерах.

В случае несогласия с решением, принятым по жалобе, заявитель вправе обратиться в вышестоящие органы железнодорожного транспорта, которые обязаны проверить жалобу и о принятых мерах уведомить заявителя не позднее месячного срока.

Контроль за правильным и своевременным рассмотрением начальниками станций поступающих жалоб возлагается на вышестоящие органы железнодорожного транспорта, которые обязаны не реже одного раза в месяц проверять через соответствующих ревизоров железных дорог положение дел с разбором жалоб, записи в книге жалоб и ответы на них и о результатах проверки делать отметки в книге жалоб.

Запись в книге жалоб не исключает необходимости предъявления претензии о возмещении ущерба, возникшего при перевозке.

214. Обстоятельства, могущие служить основанием для материальной ответственности железной дороги, грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров при железнодорожной перевозке, удостоверяются коммерческими актами или актами общей формы, составляемыми станциями железных дорог.

Коммерческий акт составляется для удостоверения следующих обстоятельств:

а) несоответствия между наименованием, весом или количеством мест груза или багажа в натуре и данными, указанными в перевозочном документе;

б) повреждения или порчи груза или багажа;

в) обнаружения груза или багажа без документов или документов без груза или багажа;

г) возвращения железнодорожному транспорту похищенного груза или багажа;

д) непередачи железной дорогой на железнодорожный подъездной путь груза в течение 24 часов после оформления в товарной конторе выдачи груза по документам. Коммерческий акт в этом случае составляется только по требованию грузополучателя.

215. Железная дорога обязана составить коммерческий акт, если она сама обнаружила указанные в ст. 214 обстоятельства или когда на наличие хотя бы одного из этих обстоятельств указал получатель или отправитель груза или багажа.

Коммерческий акт подписывается начальником станции или его заместителем и лицами, участвовавшими в проверке груза, а также грузополучателем, если он участвовал в проверке груза или багажа.

При отсутствии грузополучателя коммерческий акт должен быть подписан не менее чем тремя лицами: начальником станции или его заместителем, весовщиком, заведующим грузовым двором или смотрителем склада, а при отсутствии заведующего грузовым двором или смотрителя склада на данной станции—другим лицом, принимавшим участие в проверке груза.

216. Акты общей формы составляются для удостоверения обстоятельств, не предусмотренных в статье 214.

Порядок составления актов и порядок удостоверения обстоятельств, не требующих составления актов, устанавливается Правилами.

217. Право на предъявление к железной дороге претензий и в соответствующих случаях исков имеют:

а) в случае полной утраты груза:

грузополучатель—при условии представления грузовой квитанции с отметкой на ней станции назначения о неприбытии груза, а при невозможности представления грузовой квитанции—документа об оплате стоимости груза и справки железной дороги об отправке груза с отметкой станции назначения о неприбытии груза;

грузоотправитель—при условии представления грузовой квитанции;

б) в случае частичной утраты или повреждения груза—грузополучатель при условии представления накладной и коммерческого акта, выданного ему железной дорогой;

в) в случае просрочки доставки груза—грузополучатель при условии представления накладной;

г) в случае задержки в выдаче груза—грузополучатель при условии представления накладной и акта;

д) в случае перебора провозных платежей—грузоотправитель или грузополучатель, в зависимости от того, кто представит накладную;

е) в случае утраты, повреждения или просрочки доставки багажа: при полной утрате—предъявитель багажной квитанции, во всех остальных случаях—предъявитель выданного железной дорогой акта о частичной утрате, повреждении или просрочке доставки багажа.

218. Не допускается предъявление претензий о недоборе, переборе, просрочке в доставке груза и других видов претензий грузоотправителей, грузополучателей и железных дорог на сумму менее 25 рублей по каждой накладной.

Не допускается предъявление претензий о возмещении суммы недобора по тем грузовым перевозочным документам, по которым общая сумма причитающихся согласно тарифам платежей и сборов не превышает 100 рублей, а также предъявление претензий о переборе и просрочке в доставке груза в тех случаях, когда общая сумма взысканных по документам платежей не превышает 100 рублей.

219. Передача другим организациям или лицам права на предъявление претензий и исков не допускается, за исключением случаев передачи такого права грузоотправителем грузополучателю или грузополучателем грузоотправителю, а также грузополучателем или грузоотправителем—вышестоящей организации.

Передача права на предъявление претензий удостоверяется переуступочной надписью на документе.

220. Претензии, возникающие из перевозки грузов, предъявляются к управлению железной дороги назначения.

Претензии, возникающие из перевозки пассажиров или багажа, могут быть предъявлены к управлению железной дороги отправления или назначения по усмотрению заявителя претензии.

Претензии, возникающие из перевозки груза в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, предъявляются:

а) к управлению железной дороги назначения, когда конечным пунктом перевозки является железнодорожная станция;

б) к пароходству, когда конечным пунктом перевозки является пристань или порт.

Претензии грузоотправителей по причитающимся им штрафам или премиям предъявляются к управлению железной дороги отправления.

221. К претензионному заявлению должны быть приложены документы, подтверждающие претензию.

К претензии в отношении полной или частичной утраты или повреждения груза, кроме документов, подтверждающих право на предъявление претензии, должен быть приложен документ, удостоверяющий количество и стоимость отправленного груза.

222. Претензии к железным дорогам могут быть заявлены в течение шестимесячного срока, а претензии о выплате премий, об уплате штрафа за просрочку в доставке груза и о возврате штрафа за простой вагонов—в течение 45 дней.

Указанные сроки исчисляются:

а) со дня выдачи груза или багажа—по претензиям о возмещении за повреждение или частичную утрату груза или багажа;

б) по истечении 30 суток со дня окончания срока доставки—по претензиям о возмещении за полную утрату груза;

в) по истечении четырёх месяцев со дня приёма груза к перевозке—по претензиям о возмещении за полную утрату груза, возникшим из перевозок в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении;

г) по истечении десяти суток после окончания срока доставки багажа—по претензиям о возмещении за полную утрату багажа;

д) со дня выдачи груза или багажа—по претензиям о переборах провозных платежей;

е) со дня выдачи груза или багажа—по претензиям о просрочке в доставке груза или багажа;

ж) по окончании пятидневного срока, установленного для уплаты штрафа,—по претензиям о взыскании штрафа за невыполнение плана перевозок;

з) со дня получения заявителем претензии копии платёжного требования (счёта) железной дороги о начислении штрафа—по претензиям о возврате штрафа за простой вагонов, взысканного в безакцептном порядке;

и) со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии,—во всех остальных случаях.

223. Железная дорога обязана рассмотреть заявленную претензию и уведомить заявителя об её удовлетворении или отклонении в следующие сроки со дня получения претензии:

а) в течение двух месяцев—по претензиям, возникшим из перевозок в местном сообщении (в пределах одной железной дороги);

б) в течение трёх месяцев—по претензиям, возникшим из перевозок в прямом сообщении (в пределах двух и более железных дорог);

в) в течение шести месяцев—по претензиям, возникшим из перевозок в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении;

г) в течение 45 дней—по претензиям о переборах провозных платежей и дополнительных сборов, о штрафах и премиях;

д) в течение 30 дней—по претензиям о премиях за перевозку грузов отправительскими маршрутами.

224. О результатах рассмотрения претензии железная дорога должна сообщить заявителю.

При частичном удовлетворении или отклонении железной дорогой претензии в уведомлении должно быть указано основание решения железной дороги со ссылкой на соответствующие статьи настоящего Устава. В этих случаях представленные при претензионном заявлении документы возвращаются заявителю.

Если при рассмотрении претензии будет установлено, что груз переадресован и выдан другому грузополучателю, то претензия возвращается железной дорогой заявителю с указанием, где, когда и кому именно выдан груз, и с указанием организации, по заявлению которой произведена переадресовка, для непосредственного расчёта с фактическим получателем груза или с организацией, по заявлению которой произведена была переадресовка.

При отклонении претензии железной дорогой или оставлении её без ответа заявителю претензии предоставляется на предъявление иска в суде 2-месячный срок со дня получения ответа железной дороги или со дня истечения срока, установленного для ответа.

225. Иски железных дорог к грузоотправителям и грузополучателям, вытекающие из настоящего Устава, могут быть предъявлены в судебные органы в течение шести месяцев.

Указанный шестимесячный срок исчисляется:

а) по взысканию недобора—со дня выдачи груза;

б) по взысканию штрафа за невыполнение плана перевозок—по окончании пятидневного срока, установленного для уплаты штрафа;

в) во всех остальных случаях—со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления иска.

226. На признанную сумму претензии или присуждённую сумму иска железная дорога уплачивает 4% годовых.

Проценты начисляются по день перечисления или уплаты денег, начиная со следующих сроков:

а) по претензиям о переборах провозных платежей и дополнительных сборов—со дня выдачи груза или багажа;

б) по всем остальным претензиям—со дня предъявления претензии.

В таком же размере уплачивают проценты грузоотправители и грузополучатели по предъявленным к ним железной дорогой требованиям, возникшим из перевозки груза.

В этих случаях проценты начисляются со дня предъявления железной дорогой письменных требований об уплате соответствующих сумм по день уплаты.

При возврате железной дорогой перебора в течение месячного срока со дня выдачи груза, а также при уплате грузоотправителем или грузополучателем недобора в течение того же срока со дня получения извещения о недоборе проценты на выплаченные суммы не начисляются.

По претензиям и искам о штрафах и претензиям о премиях проценты не начисляются во всех случаях.

227. Иски к железным дорогам, вытекающие из настоящего Устава, предъявляются в народные суды района нахождения управления железной дороги, к которой была предъявлена претензия, или в соответствующие вышестоящие судебные органы по подсудности.

Споры, вытекающие из договоров, заключаемых железными дорогами с владельцами железнодорожных подъездных путей необщего пользования, разрешаются органами государственного арбитража.

228. Иски к железным дорогам могут быть предъявлены только в случае полного или частичного отказа железной дороги удовлетворить претензию, либо в случае неполучения от железной дороги ответа в течение сроков, указанных в ст. 223.

Претензии о переборах провозных платежей, а также о премиях, предусмотренных тарифами, не подлежат судебному рассмотрению и разрешаются управлением железной дороги.

По претензиям о переборах и премиях на сумму до 1000 рублей решение начальника железной дороги является окончательным и не может быть обжаловано. По претензиям о переборах и премиях на сумму более 1000 рублей решение начальника железной дороги может быть в месячный срок обжаловано Министерству путей сообщения. В такой же срок на решение Министерства путей сообщения могут быть переданы все претензии о переборах и премиях, независимо от суммы, по которым железная дорога не дала ответа заявителю в сроки, установленные ст. 223

Решение Министерства путей сообщения является окончательным и должно быть сообщено заявителю претензии в течение месячного срока.

По требованию руководителей заинтересованных министерств и ведомств, заявленному в течение шестимесячного срока со дня отправления или выгрузки маршрута, спор о премии за перевозку грузов маршрутами может быть перенесён на окончательное решение Государственного арбитража при Совете Министров СССР.

* *
*

Неуклонное и точное выполнение требований настоящего Устава является государственной обязанностью как органов железнодорожного транспорта, так и грузоотправителей и грузополучателей.

ПРИЛОЖЕНИЕ
к Постановлению Совета Министров СССР
от 8 декабря 1954 г. № 2414

ПЕРЕЧЕНЬ

Постановлений и распоряжений Правительства СССР, утрачивающих силу с введением в действие Устава железных дорог Союза ССР.

1. Постановление СНК СССР от 10 февраля 1935 г. № 232 «Об утверждении Устава железных дорог Союза ССР» (С. З. СССР 1935 г. № 9, ст. 73).

2. Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 23 марта 1934 г «О планировании перевозок и улучшении работы местных органов Народного комиссариата путей сообщения» (С. З. СССР 1934 г. № 16, ст. 117).

3. Постановление СТО от 23 мая 1935 г. № 363 «Об обеспечении вагонов, подаваемых под погрузку хлеба насыпью, щитами, гвоздями и паклей».

4. Постановление СТО от 25 июля 1935 г. № 470 «О перевозке зерна по железной дороге».

5. Постановление СНК СССР от 13 января 1936 г. № 54 «О плате за очистку, промывку и дезинфекцию железнодорожных вагонов после перевозки живности» (С.З. СССР 1936 г. № 3, ст. 29).

6. Постановление СНК СССР от 25 февраля 1936 г. № 362 «О борьбе с переборами и недоборами платы за перевозку грузов на железнодорожном и водном транспорте» в части, касающейся железнодорожного транспорта.

7. Постановление СНК СССР от 16 декабря 1936 г. № 2119 «О размере процентов, начисляемых по претензиям и искам, возникшим из перевозки грузов и багажа железнодорожным и водным транспортом» в части, касающейся железнодорожного транспорта.

8. Постановление СНК СССР от 31 января 1937 г. № 154 «О норме сдачи пассажирами багажа в багажный вагон».

9. Постановление СНК СССР от 26 сентября 1937 г. № 1678 «Об обеспечении своевременной разгрузки вагонов с зерном».

10. Пункт 2 «б» Постановления СНК СССР от 14 сентября 1937 г. № 1597 «О размере пени за просрочку платежей хозорганов».

11. Постановление СНК СССР от 10 декабря 1937 г. № 2122 «Об изменении Устава железных дорог» (С.З. СССР 1937 г. № 76, ст. 378).

12. Постановление СНК СССР от 7 января 1938 г. № 25 «Об изменении статьи 70 Устава железных дорог» (С.П. СССР 1938 г. № 1, ст. 4).

13. Постановление Экономсовета при СНК СССР от 4 мая 1939 г. № 400 «О плане погрузок на железнодорожном и водном транспорте на май месяц с. г. и об улучшении дела планирования перевозок» в части, касающейся железнодорожного транспорта.

14. Постановление Экономсовета при СНК СССР от 28 мая 1939 г. № 503 «О плане перевозок грузов по железнодорожному и водному транспорту на июнь месяц 1939 года».

15. Пункт 17 Постановления Экономсовета при СНК СССР от 30 июня 1939 г. № 632 «О плане перевозок грузов по железнодорожному и водному транспорту на июль месяц 1939 года».

16. Постановление Экономсовета при СНК СССР от 20 августа 1939 г № 828 «О дополнении номенклатуры грузов, планируемых при перевозках по железным дорогам по первой категории».

17. Постановление Экономсовета при СНК СССР от 19 ноября 1939 г. № 1311 «О дополнении номенклатуры грузов, планируемых при перевозках по железным дорогам по первой категории».

18. Постановление СНК СССР от 26 декабря 1939 г. № 2100 «Об утверждении Постановления Экономсовета при СНК СССР от 10 декабря 1939 г. № 1432 «О нормах провоза пассажирами ручной клади при проезде по железным дорогам, речным и морским путям СССР» в части, касающейся железнодорожного транспорта.

19. Пункт 13 Приложения к Постановлению Экономсовета при СНК СССР от 11 января 1940 г. № 68 «Об утверждении условий выполнения импортными объединениями Наркомвнешторга заказов советских организаций».

20. Постановление Экономсовета при СНК СССР от 2 апреля 1940 г. № 476 «О пригородных пассажирских железнодорожных тарифах».

21. Постановление Экономсовета при СНК СССР от 6 февраля 1941 г. № 199 «Об утверждении правил перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении» (С.П. СССР 1941 г. № 5, ст. 96)

22. Пункты 8 и 10 Постановления Экономсовета при СНК СССР от 27 февраля 1941 г. № 244 «О плане перевозок грузов по железнодорожному и водному транспорту на март 1941 года».

23. Пункт 7 Постановления СНК СССР от 26 апреля 1941 г. № 1160 «О плане перевозок грузов по железнодорожному и водному транспорту на май 1941 года».

24. Распоряжение СНК СССР от 21 июля 1941 г. № 7008.

25. Распоряжение СНК СССР от 11 сентября 1941 г. № 8946

26. Распоряжение СНК СССР от 28 декабря 1941 г. № 1070.

27. Пункт 12 Постановления СНК СССР от 14 августа 1942 г. № 1375 «О порядке распределения доходов и частичном изменении тарифов на железнодорожном транспорте на период военного времени».

28. Пункт 3 Постановления СНК СССР от 17 сентября 1943 г. № 1014 «О тарифах на перевозку пассажиров и багажа на железнодорожном, водном и воздушном транспорте» в части, касающейся платы за перронные билеты на железных дорогах.

29. Пункт 13 «а» Приложения № 2 к Постановлению СНК СССР от 21 октября 1944 г. № 1453 «О мероприятиях по обеспечению бесперебойной работы заводов Главлесоспирта в IV квартале 1944 года и окончания строительства вторых очередей Тавдинского, Лобвинского, Канского и Красноярского гидролизных заводов».

30. Пункт 2 «б» и «в» распоряжения СНК СССР от 9 августа 1945 г № 11874.

31. Постановление СНК СССР от 14 сентября 1945 г. № 2352 «О сокращении дальних и дробных перевозок леса по железным дорогам».

32. Постановление Совета Министров СССР от 21 мая 1946 г. № 1074 «О мерах по устранению недогрузов и потерь угля при перевозке по железным дорогам».

33. Постановление Совета Министров СССР от 29 августа 1946 г. № 1913 «О годовых и квартальных хозяйственных планах» в части утверждения Советом Министров СССР квартальных планов перевозок.

34. Пункт 18 Постановления Совета Министров СССР от 14 февраля 1947 г. № 287 «О механизации погрузо-разгрузочных работ и сокращении простоев вагонов под погрузкой и выгрузкой в московском железнодорожном узле».

35. Пункт 1 Постановления Совета Министров СССР от 7 мая 1947 г. № 1415 «О мерах по ликвидации недогруза вагонов и потерь деловой древесины и дров при перевозке по железным дорогам».

36. Пункт 6 Постановления Совета Министров СССР от 21 июля 1947 г. № 2615 «О массовом разбазаривании и спекуляции патокой, сахаром и жмыхом на предприятиях и в организациях Министерства пищевой промышленности СССР».

37. Пункт 55 Постановления Совета Министров СССР от 28 июля 1947 г. № 2694 «О мерах по увеличению производства мяса, колбасных изделий, животного масла и сыра».

38. Пункт 4 Постановления Совета Министров СССР от 22 августа 1947 г. № 2982 «О массовых сверхнормативных потерях, порче рыбной продукции и бесхозяйственности на предприятиях рыбной промышленности Дальнего Востока» в части, касающейся железнодорожного транспорта.

39. Пункт 7 «е» Постановления Совета Министров СССР от 4 октября 1947 г. № 3493 «О мероприятиях по восстановлению и развитию внутризаводского транспорта и подъездных путей на южных предприятиях чёрной металлургии в 1948—1950 годах».

40. Пункт 6 Постановления Совета Министров СССР от 20 октября 1947 г. № 3596 «О мероприятиях по улучшению охраны и усилению борьбы с хищениями грузов на железнодорожном, речном и морском транспорте» в части, касающейся железнодорожного транспорта.

41. Пункт 6 «а» Постановления Совета Министров СССР от 23 декабря 1947 г. № 4085 «Об улучшении работы сбытовых организаций Министерства лёгкой промышленности СССР».

42. Пункт 8 Постановления Совета Министров СССР от 20 марта 1948 г. № 812 «О мерах по мобилизации ресурсов лома и отходов цветных металлов и расширению их переработки».

43. Пункты 3 и 18 Постановления Совета Министров СССР от 15 августа 1948 г. № 3102 «О мерах по обеспечению сохранности грузов при перевозках по железным дорогам».

44. Пункт 2 «в» Постановления Совета Министров СССР от 5 ноября 1948 г. № 4125-1653.

45. Пункт 3 Постановления Совета Министров СССР от 26 ноября 1948 г. № 4403 «Об упорядочении учёта кожевенного, пушно-мехового сырья и шерсти в районных заготовительных конторах и пунктах, промысловых охотничьих хозяйствах и базах Заготживсырьё Министерства заготовок».

46. Пункт 15 Постановления Совета Министров СССР от 3 января 1949 г. № 39 «О мероприятиях по дальнейшему развитию гидролизной и сульфитно-спиртовой промышленности в 1949—1955 гг.».

47. Пункт 14 Постановления Совета Министров СССР от 13 марта 1949 г. № 1012 «О проверке выполнения Постановления Совета Министров СССР от 15 августа 1948 г. № 3102 «О мерах по обеспечению сохранности грузов при перевозках по железным дорогам».

48. Постановление Совета Министров СССР от 7 мая 1949 г. № 1799 «Об утверждении правил эксплуатации железнодорожных подъездных путей необщего пользования».

49. Пункт 17 «а» и «б» Постановления Совета Министров СССР от 17 июня 1949 г. № 2467-966.

50. Пункт 12 Постановления Совета Министров СССР от 31 октября 1949 г. № 4946 «Об улучшении обслуживания пассажиров на железных дорогах».

51. Пункты 3 и 4 Постановления Совета Министров СССР от 5 ноября 1949 г. № 5114 «О плохом учёте, неправильных списаниях и разбазаривании продукции на предприятиях масложировой промышленности Министерства пищевой промышленности СССР».

52. Пункт 10 Постановления Совета Министров СССР от 26 марта 1950 г. № 1275 «О мерах по улучшению контейнерных перевозок и транспортно-экспедиционной работы на железнодорожном транспорте».

53. Пункт 6 Постановления Совета Министров СССР от 15 ноября 1950 г. № 4625 «О мероприятиях по улучшению работы железнодорожных подъездных путей промышленных предприятий».

54. Распоряжение Совета Министров СССР от 25 ноября 1950 г. № 19203.

55. Абзац второй пункта 1 «д» Постановления Совета Министров СССР от 24 февраля 1951 г. № 526 «О перевозках в летний период мороженой и малосольной рыбы из Владивостока и Хабаровска в промышленные районы Урала и в Москву».

56. Пункт 21 «а» и «б» Приложения № 4 к Постановлению Совета Министров СССР от 7 мая 1951 г. № 1502 «О мерах по улучшению заготовки, переработки и использования лома и отходов цветных металлов».

57. Пункт 8 «б» Постановления Совета Министров СССР от 17 июля 1951 г. № 2560 «О мерах по обеспечению выполнения плана урожайности корней кок-сагыза и заготовок сырья для производства натурального каучука в 1951 году».

58. Распоряжение Совета Министров СССР от 3 сентября 1951 г № 16135.

59. Пункты 15 «д» и 25 Постановления Совета Министров СССР от 30 января 1952 г. № 568 «О результатах проверки выполнения решений Правительства о взвешивании грузов при перевозках их по железным дорогам».

60. Пункт 5 Постановления Совета Министров СССР от 10 мая 1952 г. № 2239 «О дальнейшем развитии в 1952—1955 годах перевозок грузов в контейнерах в прямом водном и в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщениях».

61. Постановление Совета Министров СССР от 13 мая 1952 г. № 2265 «О частичном изменении правил перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, утверждённых Постановлением Экономсовета при СНК СССР от 6 февраля 1941 г. № 199».

62. Пункт 92 Постановления Совета Министров СССР от 7 июля 1952 г. № 3071 «О мероприятиях по обеспечению выполнения задания по снижению накладных расходов по заготовкам, хранению и сбыту сельскохозяйственных продуктов и упорядочению системы заготовительных органов».

63. Пункт 13 «д» и «ж» Приложения № 6 к Постановлению Совета Министров СССР от 19 июля 1952 г. № 3328 «О мероприятиях по дальнейшему улучшению сбора и отгрузки лома чёрных металлов».

64. Пункт 1 распоряжения Совета Министров СССР от 22 июля 1952 г. № 18570.

65. Распоряжение Совета Министров СССР от 22 октября 1952 г. № 27632.

66. Пункт 17 «а» Приложения № 17 к Постановлению Совета Министров СССР от 29 июля 1953 г. № 2001 «Об увеличении фондов промышленных товаров для рынка и о мероприятиях по обеспечению выполнения плана поставок промышленных товаров во втором полугодии 1953 г.».

Управляющий делами
Совета Министров СССР **А. Коробов**

Издание Министерства транспортного строительства. 1954 г.

6-я типография Трансжелдориздата МПС. Москва, Кривоколенный, 10. Зак. 2104