

# **ОАО «РЖД» ТЕЛЕГРАММА**

Д, М, ДМ, ТЦФТО дорог России  
Копия: ЦФТО, ЦД

В 2014 году на российских железных дорогах сложилась крайне неблагоприятная ситуация, связанная с возникновением рисков нарушения безопасности движения и сохранности вагонного и контейнерного парка при перевозках универсальных контейнеров в полувагонах в соответствии с местными техническими условиями (далее – МТУ), утвержденными распоряжениями ОАО «РЖД» от 24.03.2008 № 570р и от 12.03.2012 № 494р.

В целях дополнительной проверки способов размещения и крепления контейнеров в полувагонах по вышеуказанным МТУ и в соответствии с положениями раздела 12 главы 1 Технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах (№ ЦМ-943) в октябре текущего года ОАО «НИИАС» и ОАО «ВНИИЖТ» с участием ОАО «РЖД» комиссионно проведены экспериментальные проверки (испытания на соударение) надежности способов размещения и крепления универсальных контейнеров в полувагонах с разгрузочными люками и полувагонах без разгрузочных люков.

По выявленным в результате экспериментальных проверок повреждениям контейнеров и вагонов установлено, что проверяемые способы размещения и крепления груза, предусмотренные МТУ, не обеспечивают сохранность вагонов и контейнеров.

Одновременно отмечено нарушение требований безопасности перевозок по железной дороге, определенных пунктом 9.3.4. «Железнодорожные перевозки» ГОСТ Р ИСО 3874-2008 «Контейнеры грузовые серии 1. Перегрузка и крепление» в части обязательного опирания на железнодорожную платформу только всеми четырьмя нижними угловыми фитингами или только опорными площадками в основании конструкции контейнера. Обязательность выполнения данных требований подтверждена Федеральным автономным учреждением «Российский морской регистр судоходства» письмом от 28.08.2013 № 382-16/71965.

Кроме того дополнительно установлено, что:

- в результате испытаний на соударения на контейнерах и вагонах зафиксированы деформации по причине разрушения распорных брусков и сосредоточенного воздействия их отдельных частей на элементы конструкции контейнера и вагона;
- наличие зазоров между распорными брусками и контейнером приводит к неравномерному нагружению брусков и их разрушению;

- неравномерное нагружение распорных брусков приводит к повреждениям нижней обвязки торцевой стены контейнера;

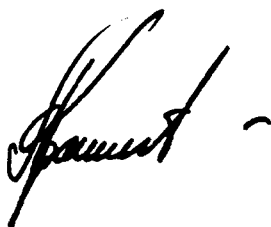
- малое расстояние между контейнером и торцевой стеной полувагона затрудняет осмотр на ПКО, не позволяет произвести исправление погрузки и замену средств крепления на ПКО без перегрузки контейнера.

Указанные недостатки способов размещения и крепления груза, предусмотренных МТУ, также подтверждаются проведенными в текущем году на российских железных дорогах проверками.

В связи с выявленными недостатками способов размещения и крепления контейнеров в подвижном составе требованиям безопасности и сохранности контейнеров и вагонов, установленным положениями Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, ГОСТ Р ИСО 3874-2008, и на основании пункта 7.2.7 главы 1 Технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах (№ ЦМ-943), действие МТУ, утвержденных распоряжениями ОАО «РЖД» от 24.03.2008 № 570р и от 12.03.2012 № 494р отменяется с 01 декабря 2014 года.

Доведите до сведения причастных.

ЦЗ-С



А.А. Краснощек

« 24 » 11. 2014

№ ИМК-17938

Исп. В.И. Максимов, ЦДМ  
т. 262-77-21