

УТВЕРЖДЕНО
Постановление
Министерства транспорта
и коммуникаций
Республики Беларусь
26.01.2009 N 12

**ПРАВИЛА
ВЫДАЧИ ГРУЗОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ
ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ**

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 15.12.2010 N 92)

**Глава 1
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Правила выдачи грузов на железнодорожном транспорте общего пользования (далее - Правила) разработаны в соответствии с [пунктами 6, 52, 58, 62](#) Устава железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 2 августа 1999 г. N 1196, в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 3 сентября 2007 г. N 1134 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 1999 г., N 67, 5/1506; 2007 г., N 235, 5/25818) (далее - Устав).

Правила регулируют порядок выдачи грузов на железнодорожном транспорте общего пользования.

Правила применяются также в отношении выдачи грузов при перевозках в международном железнодорожном сообщении, если иное не установлено соответствующими международными договорами.

2. Применяемые в Правилах термины имеют следующие определения:

погрешность измерений - отклонение результата измерений от действительного значения измеряемой величины. Действительным значением физической величины называется ее значение, найденное экспериментально и настолько приближающееся к истинному значению, что для данной цели оно может быть использовано вместо него;

абсолютная погрешность измерений - погрешность измерений, выраженная в единицах измеряемой величины, определяемая по формуле

$$\Delta M = M_{\text{изм}} - M_{\text{д}}, \quad (1)$$

где ΔM - абсолютная погрешность измерений;

$M_{\text{изм}}$ - результат измерений;

$M_{\text{д}}$ - действительное значение;

D - большая греческая буква "дельта"

относительная погрешность измерений - погрешность измерений, выраженная отношением абсолютной погрешности измерений к действительному или измеренному значению измеряемой величины, определяемая по формуле

$$d = \frac{\Delta M}{M} \cdot 100, \% \quad (2)$$

d - маленькая греческая буква "дельта"

D - большая греческая буква "дельта"

предельная погрешность - границы зоны, за которую не должна выходить погрешность измерений;

предельное расхождение в результатах определений массы груза на станции отправления и на станции назначения (предельное расхождение в результатах определения массы) - значение в процентах, рассчитанное с учетом предельных погрешностей измерений массы груза на станциях отправления и назначения, или значение в единицах измеряемой величины, рассчитанное исходя из массы груза нетто, указанной в накладной, и предельного расхождения в результатах измерений массы в процентах;

норма естественной убыли - естественные потери массы груза, применяемые для определения допустимой величины безвозвратных потерь от недостачи груза при его транспортировке;

недостача массы груза - разность между результатами измерений массы груза на станции отправления и на станции назначения, превышающая сумму значений нормы естественной убыли и предельного расхождения в результатах определения массы нетто груза на станции назначения;

излишек массы груза - разность между результатами измерений массы груза на станции назначения и на станции отправления, превышающая значение предельного расхождения в результатах определения массы нетто на станции назначения;

масса груза - масса груза, соответствующая сведениям, указанным в накладной, в том случае, если размер недостачи или излишка массы груза при проверке на станции назначения не превышает пределов, указанных в [абзацах восьмом и девятом](#) настоящего пункта;

способ определения массы груза "по обмеру" - способ определения массы, предполагающий вычисление на основании измерений объема погруженного груза с последующим умножением на его объемную массу;

аналоговое отсчетное устройство - устройство, позволяющее отсчитывать результаты взвешивания в частях деления шкалы путем интерполяции;

дискретное отсчетное устройство - устройство, позволяющее отсчитывать результаты взвешивания в целых значениях, равных дискретности отсчета, без возможности интерполяции.

Иные термины, применяемые в настоящих Правилах, используются в значениях, определенных в [Уставе](#), правилах перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования, а также технических нормативных правовых актах в области технического нормирования и стандартизации.

3. Выдача грузов может осуществляться как в местах общего пользования, так и в местах необщего пользования.

4. Железнодорожная станция обязана уведомить грузополучателя о прибывшем в его адрес грузе не позднее 12 часов следующего дня.

Порядок и способы уведомления о прибывшем грузе устанавливаются начальником железнодорожной станции. По предложению грузополучателя может быть установлен иной порядок уведомления. Для уведомления могут использоваться имеющиеся средства связи. Для обеспечения приема уведомлений грузополучателем определяются ответственные по приему уведомлений лица, фамилии и номера телефонов (факсов и телексов), которые в письменной форме сообщаются начальнику железнодорожной станции. Уведомление может осуществляться путем помещения объявления в товарной конторе или кассе железнодорожной станции.

Передача уведомления одновременно регистрируется на железнодорожной станции в книге уведомлений о времени подачи вагонов под погрузку или выгрузку ГУ-2 (далее - книга ГУ-2), форма которой утверждается Белорусской железной дорогой.

Предварительная информация грузополучателей о подходе грузов может производиться организациями Белорусской железной дороги на договорных условиях. Способ уведомления устанавливается договором.

В случае, если железнодорожная станция не уведомила грузополучателя о прибытии груза, то он не уплачивает плату за пользование вагоном, контейнером железной дороги или плату за нахождение на железнодорожной станции вагонов, контейнеров, принадлежащих грузоотправителю, грузополучателю или арендованных ими, и освобождается от внесения платы за хранение груза до уведомления о его прибытии.

5. При получении груза уполномоченное лицо грузополучателя представляет на железнодорожную станцию назначения доверенность на право получения груза, оформленную в соответствии с законодательством.

В доверенности указываются данные документа, удостоверяющего личность лица, которому выдана доверенность, перечень действий, которые оно уполномочено совершить (раскредитование перевозочных документов, получение транспортной железнодорожной накладной (далее - накладная), осуществление расчетов за перевозки, подписание памятки приемосдатчика, ведомости подачи и уборки вагонов, коммерческого акта или другие действия), а также номер вагона, контейнера и номер накладной, если доверенность выдается на получение груза по конкретной накладной.

Доверенность от имени юридического лица должна быть подписана его руководителем или иным лицом, уполномоченным на это его учредительными документами, и скреплена печатью этой организации, а для государственных организаций - гербовой печатью. Доверенность от имени юридического лица, имущество которого находится в собственности Республики Беларусь или административно-территориальной единицы, должна быть подписана также главным или старшим бухгалтером этой организации. Какие-либо исправления (дописки, зачеркивания и т.п.) в доверенности не допускаются.

Доверенность может быть выдана на разовое получение груза по конкретной накладной. В этом случае после раскредитования перевозочных документов она прикладывается к дорожной ведомости. Доверенность, выданная на право неоднократного совершения указанных выше действий, хранится на железнодорожной станции.

Доверенное лицо обязано предъявить документ, удостоверяющий личность, работнику железнодорожной станции по его требованию.

Грузы, прибывшие в адрес физического лица, выдаются:

указанному в накладной лицу - без доверенности при предъявлении документа, удостоверяющего личность, под роспись в дорожной ведомости с указанием даты получения груза и данных документа, удостоверяющего личность (серия (при наличии), номер, дата выдачи, наименование государственного органа, выдавшего документ);

уполномоченному грузополучателем лицу - при предъявлении надлежащим образом оформленной доверенности и документов, предусмотренных настоящим пунктом.

6. При оформлении выдачи груза грузополучателю выдается оригинал накладной под роспись в дорожной ведомости с указанием в ней номера и даты выдачи доверенности на получение груза.

Глава 2

ПОРЯДОК ПЕРЕДАЧИ И ПОДАЧИ ВАГОНОВ, КОНТЕЙНЕРОВ ПОД ВЫГРУЗКУ. ПРОВЕРКА ГРУЗА. ВЫГРУЗКА ГРУЗА ИЗ ВАГОНОВ. ОФОРМЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ ВЫДАЧИ

7. Выдача грузов осуществляется железнодорожной станцией в следующем порядке:

по грузам, перевозимым в крытых вагонах, опломбированных пломбами или запорно-пломбировочными устройствами (далее - ЗПУ), либо с применением закрутки, железнодорожной станцией осуществляется проверка путем визуального осмотра коммерческого состояния вагонов (например, проверяется исправность пломб, ЗПУ, закруток, люков, стенок вагона). При этом при отсутствии обстоятельств, предусматривающих необходимость участия железнодорожной станции в выдаче груза с проверкой, предусмотренной [пунктом 58](#) Устава, такие грузы в вагонах выдаются без проверки;

по грузам (за исключением перевозимых в контейнерах), перевозимым на открытом подвижном составе, железнодорожной станцией осуществляется проверка путем визуального

осмотра груза в вагоне на наличие признаков утраты, недостачи или повреждения и при отсутствии обстоятельств, предусматривающих необходимость железнодорожной станции принять участие в выдаче груза в соответствии с [пунктом 58](#) Устава, такие грузы выдаются в вагонах без проверки;

по грузам, перевозимым в крупнотоннажных контейнерах, которые приняты железнодорожной станцией отправления погруженными в вагоны дверями, крышками люков наружу, выдача осуществляется в порядке, аналогичном положениям [абзаца второго](#) настоящего пункта;

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 15.12.2010 N 92)

(см. текст в предыдущей [редакции](#))

по грузам, перевозимым в контейнерах, загруженных в вагоны дверями, крышками люков вовнутрь грузоотправителем в местах необщего пользования и подлежащих выгрузке в местах необщего пользования, железнодорожной станцией осуществляется проверка коммерческого состояния путем визуального осмотра контейнеров в вагонах и при отсутствии обстоятельств, предусматривающих необходимость железнодорожной станции принять участие в выдаче грузов в соответствии с [пунктом 58](#) Устава, контейнеры в вагонах выдаются без проверки;

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 15.12.2010 N 92)

(см. текст в предыдущей [редакции](#))

по грузам, перевозимым в контейнерах, загруженных в вагоны дверями, крышками люков вовнутрь организациями Белорусской железной дороги и подлежащих выгрузке в местах необщего пользования, железнодорожной станцией осуществляется проверка контейнеров в коммерческом отношении в момент выгрузки контейнеров из вагона. Контейнеры с грузом, выгруженные из вагонов, выдаются в порядке, аналогичном положениям [абзаца второго](#) настоящего пункта;

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 15.12.2010 N 92)

(см. текст в предыдущей [редакции](#))

по грузам, перевозимым в контейнерах, выдача которых осуществляется на местах общего пользования, выдача осуществляется в порядке, аналогичном положениям [абзаца второго](#) настоящего пункта;

железнодорожная станция осуществляет выдачу грузов из вагонов, контейнеров с проверкой, если обнаружены обстоятельства, вызывающие необходимость железнодорожной станции принять участие в выдаче груза в соответствии с [пунктом 58](#) Устава.

8. Грузы выдаются на железнодорожной станции назначения грузополучателю, указанному в накладной, после внесения всех причитающихся Белорусской железной дороге, ее организациям на момент выдачи груза платежей по перевозке. При выявлении обстоятельств, влекущих за собой необходимость перерасчета стоимости перевозки и размеров иных причитающихся Белорусской железной дороге, ее организациям платежей и неустоек, перерасчет может производиться после выдачи груза. Грузополучатель расписывается в дорожной ведомости в получении груза. При этом:

при осуществлении выгрузки грузов в местах общего пользования организациями Белорусской железной дороги подтверждением и датой фактической выдачи груза считается отметка на оборотной стороне оригинала накладной в графе "Вывоз груза", внесенная уполномоченным работником железнодорожной станции назначения и заверенная штампом железнодорожной станции. При выдаче груза по частям в указанной графе отдельно записывается каждая часть груза;

при осуществлении выгрузки грузов в местах общего пользования и в местах необщего пользования на территории железнодорожной станции грузополучателем, а также на подъездных путях при подаче вагонов к местам выгрузки локомотивом организаций Белорусской железной дороги подтверждением фактической выдачи груза являются подписи уполномоченных работников железнодорожной станции и грузополучателя в памятке приемосдатчика. Форма памятки приемосдатчика и порядок ее ведения утверждаются Белорусской железной дорогой;

при подаче под выгрузку на подъездные пути вагонов с грузами локомотивом, не принадлежащим организации Белорусской железной дороги, подтверждением фактической выдачи грузов при передаче вагонов, контейнеров являются подписи уполномоченных

работников владельца подъездного пути или организации-пользователя, с которыми заключен договор на эксплуатацию подъездного пути или договор на подачу и уборку вагонов, и железнодорожной станции в памятке приемосдатчика. В этом случае приемо-сдаточные операции осуществляются на выставочных путях, установленных договорами, в момент передачи вагонов, контейнеров.

При передаче вагонов, контейнеров с грузом, подлежащим в соответствии с [пунктом 58](#) Устава выдаче с участием железнодорожной станции, в том числе на договорной основе, делается отметка в памятке приемосдатчика в графе "Примечание" о наличии обстоятельств, подтверждающих необходимость участия железнодорожной станции в выдаче груза с проверкой (например, "акт общей формы N __", "попутный коммерческий акт N __", "Выдача с участием станции"). В данном случае подтверждением фактической выдачи грузов является отметка железнодорожной станции в накладной о результатах выдачи, предусмотренная [пунктом 25](#) Правил.

9. В случае, если после передачи железнодорожной станцией вагонов с грузами, в том числе с контейнерами, владельцу подъездного пути или организации-пользователю, с которыми заключен договор на эксплуатацию подъездного пути или договор на подачу и уборку вагонов, будут обнаружены обстоятельства, свидетельствующие о доступе к грузу (например, повреждение пломб или ЗПУ, люков, обшивки вагонов, контейнеров), не установленные при передаче и не отраженные в памятке приемосдатчика, то ответственность за несохранность грузов несет сторона (владелец подъездного пути или организация-пользователь), принявшая груз от железнодорожной станции, и прием грузов производится грузополучателем без участия железнодорожной станции.

10. В случаях, когда железнодорожная станция в соответствии с [пунктом 58](#) Устава обязана выдавать груз с проверкой, вскрытие вагона, контейнера грузополучателем производится в присутствии уполномоченного работника железнодорожной станции. При вскрытии вагона, контейнера грузополучателем без участия уполномоченного работника железнодорожной станции ответственность за сохранность данного груза несет грузополучатель и прием груза производится грузополучателем без участия железнодорожной станции. Факт вскрытия вагона, контейнера грузополучателем без участия железнодорожной станции оформляется железнодорожной станцией актом общей формы в порядке, установленном правилами составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом общего пользования, утверждаемыми Министерством транспорта и коммуникаций.

11. В соответствии с [пунктом 39](#) Устава выгрузка грузов из вагонов, погрузка на автомобили производятся:

организациями Белорусской железной дороги в местах общего пользования, имеющих необходимые устройства и механизмы, за исключением грузов, выгрузка, погрузка которых необязательны для организаций Белорусской железной дороги: опасных и скоропортящихся грузов; негабаритных грузов. Выгрузка, погрузка сырых продуктов животного происхождения; груза, масса одного места которого свыше 0,5 тонны и который перевозится в крытом вагоне; грузов, перевозимых наливом, насыпью и навалом; грузов, перевозимых в специализированном подвижном составе; грузов, перевозимых в сопровождении проводников грузоотправителей, грузополучателей, также необязательны для организаций Белорусской железной дороги;

грузополучателями - в местах необщего пользования, а также в местах общего пользования, если выгрузка грузов необязательна для организаций Белорусской железной дороги.

Выгрузка и погрузка порожних или груженых контейнеров из вагонов на автомобили в местах общего пользования обеспечиваются организациями Белорусской железной дороги за счет грузополучателей.

После выгрузки грузов вагоны, контейнеры должны быть очищены внутри и снаружи. Порядок очистки и промывки вагонов определяется [правилами](#) очистки и промывки вагонов и контейнеров, утверждаемыми Министерством транспорта и коммуникаций.

Организации Белорусской железной дороги по договорам с грузополучателями могут принимать на себя выполнение погрузочно-разгрузочных работ в местах необщего пользования, а также в местах общего пользования, если погрузка и выгрузка грузов для них необязательны.

За погрузку и выгрузку грузов организации Белорусской железной дороги взимают с грузополучателей плату в соответствии с законодательством.

12. О подаче вагонов, контейнеров под выгрузку грузополучателю железнодорожная станция обязана не позднее чем за два часа до подачи вагонов, контейнеров уведомить грузополучателя в порядке и способом, установленными [пунктом 4](#) Правил.

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 15.12.2010 N 92)

(см. текст в предыдущей [редакции](#))

Вагоны, поданные под выгрузку с нарушением сроков подачи или без уведомления, принимаются грузополучателем для выгрузки с момента предъявления их железнодорожной станцией.

При этом вагоны считаются поданными и оплачиваемое время пользования вагонами исчисляется:

при подаче без уведомления - по истечении двух часов с момента фактической подачи вагонов;

при подаче ранее установленного в уведомлении срока - с момента наступления этого срока;

при подаче с опозданием к сроку, указанному в уведомлении, - с момента фактической подачи вагонов.

Если опоздание превышает два часа, то железнодорожная станция обязана вновь уведомить грузополучателя о предстоящей подаче.

По договору между грузополучателем и организацией Белорусской железной дороги вагоны, контейнеры могут подаваться под выгрузку без предварительного уведомления.

13. При подаче вагонов, в том числе загруженных контейнерами, в места общего и необщего пользования на территории железнодорожной станции под выгрузку грузополучателем, а также при подаче вагонов на подъездные пути локомотивом организации Белорусской железной дороги передача вагонов, контейнеров производится непосредственно в местах выгрузки. При выгрузке вагонов, контейнеров грузополучателями на подъездных путях при обслуживании их локомотивом, не принадлежащим организации Белорусской железной дороги, передача вагонов, контейнеров производится на железнодорожных выставочных путях, установленных договором на эксплуатацию подъездного пути или договором на подачу и уборку вагонов.

14. Грузополучатель обязан принять, своевременно выгрузить и вывезти с железнодорожной станции груз, прибывший в его адрес.

Прибывшие грузы хранятся на железнодорожной станции назначения бесплатно в течение 24 часов. Этот срок исчисляется с 24 часов дня выгрузки груза или контейнера организацией Белорусской железной дороги или с 24 часов дня подачи вагона, контейнера под выгрузку грузополучателю, а в случаях задержки подачи вагонов, контейнеров под выгрузку по причинам, зависящим от грузополучателя, владельца подъездного пути, - с момента готовности к подаче этих вагонов, контейнеров под выгрузку.

За хранение грузов на железнодорожных станциях в вагонах, контейнерах, а также грузов, выгруженных и хранящихся в местах общего пользования, сверх срока бесплатного хранения взимается плата в соответствии с [прейскурантом](#) N 10-01 на грузовые железнодорожные перевозки во внутривнутриреспубликанском сообщении (Тарифное руководство N 1 Белорусской железной дороги), утвержденным постановлением Министерства экономики Республики Беларусь от 8 января 2002 г. N 3 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2002 г., N 17, 8/7704) (далее - Тарифное руководство N 1).

15. В случае прибытия груза, поставка которого не предусмотрена договором, грузополучатель обязан принять его от железнодорожной станции на ответственное хранение для последующего урегулирования отношений с грузоотправителем.

Ответственность за порчу и повреждение груза, происшедшие вследствие несвоевременных выгрузки груза и вывоза его с железнодорожной станции, а также задержки вагонов на подъездных путях и железнодорожных станциях по причинам, зависящим от грузополучателя, несет грузополучатель.

16. Выдача грузов, прибывших в исправных вагонах, контейнерах и с исправными пломбами или ЗПУ, опломбированными грузоотправителями, таможенным органом либо иным

уполномоченным органом, производится железнодорожной станцией без проверки состояния, массы и количества мест грузов, за исключением случаев, предусмотренных [пунктом 58](#) Устава.

17. В соответствии с [пунктом 58](#) Устава железнодорожная станция назначения при выдаче груза обязана проверить его массу, количество мест и состояние в случаях:

прибытия груза, погруженного организацией Белорусской железной дороги;

прибытия груза в неисправном вагоне, контейнере, а также в вагоне, контейнере с поврежденными пломбами (ЗПУ) или с пломбами (ЗПУ) попутных железнодорожных станций;

прибытия груза с признаками недостачи, повреждения (порчи) при перевозке на открытом подвижном железнодорожном составе или в крытых вагонах (в том числе специализированных) без пломб (ЗПУ), если такая перевозка предусмотрена правилами перевозок грузов;

прибытия скоропортящегося груза с нарушением предельного срока его перевозки или с нарушением температурного режима перевозки в рефрижераторных вагонах железных дорог;

выдачи с мест общего пользования грузов, выгруженных организациями Белорусской железной дороги.

Выдача грузов, погруженных организациями железных дорог иностранных государств и следовавших в международном железнодорожном сообщении, производится аналогично порядку выдачи грузов, погруженных организациями Белорусской железной дороги.

18. Проверка количества и состояния груза в случаях, предусмотренных [пунктом 58](#) Устава, производится в следующем порядке:

тарные, штучные грузы, масса которых при отправлении была определена по стандарту и по трафарету, выдаются железнодорожной станцией с проверкой количества мест в отправке и массы или количества единиц груза только в поврежденных местах. При обнаружении повреждения тары или других обстоятельств, которые могут влиять на состояние груза, железнодорожная станция обязана произвести с учетом имеющихся сопроводительных документов (счет-фактура, опись, упаковочный ярлык и другие) проверку груза в поврежденных местах со вскрытием этих мест;

грузы, перевозимые навалом и насыпью, масса которых определена взвешиванием, выдаются с проверкой массы на вагонных весах. При этом масса тары вагона принимается согласно трафарету на вагоне. При наличии вагонных весов на железнодорожной станции назначения или у грузополучателя разрешается производить взвешивание тары вагона. Проверка массы груза при выдаче осуществляется, как правило, способом, аналогичным способу ее определения при погрузке данного груза. При отсутствии вагонных весов у грузополучателя и на железнодорожной станции назначения перевозимые навалом и насыпью грузы, прибывшие без признаков недостачи, выдаются без проверки их массы на весах;

при выдаче с проверкой массы грузов, перевозимых со съемным оборудованием, а также утеплительными материалами, масса нетто груза определяется как разница между массой брутто и суммой массы тары вагона, съемного оборудования и утеплительных материалов. Масса утеплительных материалов, овощных, хлебных щитов и другого съемного оборудования принимается согласно данным, указанным в накладной;

при перевозке лесных грузов, пиломатериалов, дров в штабелях, масса которых определена по обмеру, проверка количества груза производится посредством обмера только в штабелях с нарушенным креплением и с признаками недостачи. Если масса лесных грузов, пиломатериалов, дров при отправлении определена взвешиванием на вагонных весах, проверка массы груза на станции назначения производится тем же способом. При отсутствии вагонных весов у грузополучателя и на железнодорожной станции назначения данные грузы, прибывшие без признаков недостачи, выдаются без проверки их массы на весах;

грузы, перевозимые в транспортных пакетах, в том числе пило- и лесоматериалы, металлопродукция, выдаются с проверкой количества транспортных пакетов, массы или количества единиц груза только в неисправных транспортных пакетах;

мясо и мясопродукты, перевозимые без упаковки, выдаются с проверкой массы груза (путем взвешивания на товарных весах) и количества мест в случаях, когда в накладной указано их число;

картофель, капуста и другие овощи, бахчевые культуры, перевозимые навалом, в том числе в сетках, выдаются грузополучателю с проверкой их массы. Выдача скоропортящихся грузов, перевозимых в упаковке с указанием количества мест в накладной, в том числе в сетках, ящиках

открытого типа, масса которых определена при отправлении по трафарету или стандарту, осуществляется с проверкой количества мест груза, а также массы или количества единиц груза только в поврежденных местах;

масса грузов, перевозимых наливом, проверяется железнодорожной станцией совместно с грузополучателем, как правило, тем же способом, каким была определена масса такого груза при отправлении. При взвешивании на вагонных весах для статического взвешивания или на вагонных весах в движении все колеса вагона-цистерны должны одновременно находиться на грузоприемном устройстве весов (то есть повагонно), а при отсутствии весов - расчетным путем при помощи метрштока.

19. В случаях, предусмотренных [пунктом 58](#) Устава, проверка состояния, массы и количества мест прибывшего опасного груза производится грузополучателем на своем складе в присутствии уполномоченного работника железнодорожной станции, за исключением случаев, когда перевозка опасных грузов осуществляется мелкими отправками.

20. Грузы, включенные в соответствии с [правилами](#) пломбирования вагонов и контейнеров на железнодорожном транспорте общего пользования в перечень грузов, допущенных к перевозке во внутривнутриреспубликанском сообщении в вагонах без пломб или ЗПУ, но с обязательным использованием провололочной закрутки, выдаются без проверки их массы, состояния и количества мест.

21. Период времени вынужденного простоя вагона, контейнера в ожидании прибытия уполномоченного работника станции для участия в выдаче груза в случаях, предусмотренных [пунктом 58](#) Устава, в общее время нахождения вагона, контейнера в пользовании грузополучателя не включается. Данное обстоятельство подтверждается актом общей формы с указанием в нем времени простоя вагона, контейнера с момента уведомления железнодорожной станции о необходимости присутствия уполномоченного работника до момента его прибытия. Акт общей формы подписывается уполномоченными работниками грузополучателя и железнодорожной станции.

22. Выдача грузов в вагонах, контейнерах, прибывших в сопровождении проводников грузоотправителя или грузополучателя, производится железнодорожной станцией без проверки. Порядок выдачи и подтверждения фактической выдачи грузов без проверки аналогичен порядку, предусмотренному [пунктами 7, 8](#) Правил.

23. По просьбе грузополучателя организация Белорусской железной дороги может в соответствии с отдельным договором принимать участие в проверке состояния груза, его массы, количества мест. Результаты проверки состояния прибывшего груза, его массы и количества мест оформляются в порядке, предусмотренном [правилами](#) составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом общего пользования, утверждаемыми Министерством транспорта и коммуникаций, и [Правилами](#).

24. О выдаче груза без участия железнодорожной станции по требованию грузополучателя железнодорожная станция обязана в графе "Отметки о выдаче груза" оригинала накладной сделать отметку следующего содержания:

для грузов, прибывших в вагонах, контейнерах, опломбированных грузоотправителем, таможенным органом или иным уполномоченным на это органом: "Груз по настоящей накладной прибыл в исправном вагоне / контейнере (ненужное зачеркнуть) N _____ за исправными пломбами (ЗПУ) отправителя, таможенного органа или иного уполномоченного органа и выдан " " _____ г. согласно [пункту 58](#) "УЖТ ОП" без проверки";

для грузов, перевозка которых допускается без пломб или ЗПУ, но с обязательным наложением закрутки, а также на открытом подвижном составе: "Груз по настоящей накладной прибыл в исправном вагоне N _____ без признаков утраты, недостачи, порчи или повреждения и выдан " " _____ г. согласно [пункту 58](#) "УЖТ ОП" без проверки".

25. В тех случаях, когда железнодорожная станция согласно [пункту 58](#) Устава выдает груз с проверкой, железнодорожная станция назначения делает в графе "Отметки о выдаче груза" оригинала накладной отметку следующего содержания:

в случае отсутствия обстоятельств для составления коммерческого акта железнодорожная станция делает отметку: "Груз выдан согласно накладной верно, без претензий";

в случае выдачи груза, соответствующего данным попутного коммерческого акта, железнодорожная станция назначения делает отметку: "Груз согласно попутному коммерческому акту N ____ от " __ " _____ г. составленному на станции _____ выдан верно";

при обнаружении недостачи массы груза, не превышающей нормы естественной убыли массы данного груза и значений погрешности измерений массы нетто, а также при обнаружении излишка массы груза, не превышающей значений погрешности измерений массы нетто: "При проверке груза " __ " _____ г. масса составила _____ кг (цифрами и прописью)";

при оформлении результатов проверки массы и количества мест груза коммерческим актом в графе "Отметки железной дороги" оригинала накладной делается следующая отметка: "Составлен коммерческий акт N _____ от " __ " _____ г. о _____ (о чем)".

Предусмотренные [пунктами 24 и 25](#) Правил отметки о выдаче груза удостоверяются подписью начальника железнодорожной станции или другого уполномоченного начальником железнодорожной станции работника с указанием его должности, заверенной строчным штампом станции.

Грузополучатель предъявляет железнодорожной станции назначения оригинал накладной для внесения в нее указанных в настоящем пункте отметок в день выгрузки или не позднее следующих за днем выгрузки суток.

26. При выгрузке тарных и штучных грузов в местах необщего пользования в случаях, когда уполномоченный работник железнодорожной станции принимает участие в проверке груза, грузополучатель обязан уложить груз отдельно от ранее выгруженного с тем, чтобы обеспечивалась при необходимости возможность повторной проверки выгруженного груза.

27. Масса груза считается правильной (соответствующей договору перевозки), если разница в массе груза, определенной на железнодорожной станции отправления, по сравнению с массой, оказавшейся на железнодорожной станции назначения, не превышает:

при недостаче массы - нормы естественной убыли массы данного груза и предельного расхождения в результатах определения массы нетто;

при излишках массы - предельного расхождения в результатах определения массы нетто.

Нормы естественной убыли массы грузов исчисляются:

от массы брутто груза - по грузам, перевозимым в таре и упаковке;

от массы нетто груза - по грузам, перевозимым без тары и упаковки.

Порядок определения предельных расхождений в результатах определения массы нетто груза приведен в [главе 4](#) Правил.

Нормы естественной убыли массы грузов приведены в [главе 5](#) Правил.

28. Недостача массы, превышающая значение предельного расхождения в результатах ее определения и норму естественной убыли, устанавливается как разность между данными, указанными в накладной, и данными проверки массы на месте назначения или в пути следования с учетом значения предельного расхождения в результатах определения массы и нормы естественной убыли.

29. Выгруженные из вагона грузы должны быть уложены при высоте укладки до 1200 мм (кроме балласта для путевых работ) на расстоянии от наружной грани головки крайнего рельса не ближе 2 м, при большей высоте - не ближе 2,5 м.

30. Обнаруженные на железнодорожной станции назначения при выгрузке в местах общего и необщего пользования излишние места грузов и излишние грузы по массе, если организациями Белорусской железной дороги осуществлялись их погрузка, определение массы груза или пломбирование вагонов, выдаются в следующем порядке:

тарные и штучные грузы остаются в местах общего пользования на станции до выяснения их принадлежности, а в местах необщего пользования выдаются грузополучателю на ответственное хранение под расписку;

грузы, перевозимые навалом, насыпью или наливом, а также скоропортящиеся грузы, которым угрожает порча, при выгрузке в местах общего и необщего пользования выдаются грузополучателю на ответственное хранение под расписку вместе с основным количеством груза, указанным в накладной.

При передаче на ответственное хранение груза в расписке грузополучателя должно быть предусмотрено обязательство не использовать полученные излишки груза и возвратить их по первому требованию железнодорожной станции.

Результаты обнаружения излишков груза оформляются коммерческим актом в соответствии с правилами составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом общего пользования, утверждаемыми Министерством транспорта и коммуникаций.

Железнодорожная станция отправления после получения от железнодорожной станции назначения телеграммы об обнаруженных излишках грузов должна проинформировать об этом грузоотправителя, который обязан в десятидневный срок, а по скоропортящимся грузам в четырехдневный срок сообщить железнодорожной станции отправления, как распорядиться выявленными излишками груза. При неполучении в указанные сроки информации от грузоотправителя грузы, находящиеся на железнодорожной станции в местах общего пользования, подлежат реализации в соответствии с правилами реализации грузов и багажа, перевозимых железнодорожным транспортом общего пользования, утверждаемыми Министерством транспорта и коммуникаций. Грузы, переданные на ответственное хранение, остаются в распоряжении грузополучателя после возвращения железнодорожной станцией грузополучателю расписки.

31. Если при проверке массы, количества мест или состояния груза на железнодорожной станции назначения обнаруживается его недостача или повреждение (порча) или если эти обстоятельства удостоверены коммерческим актом, составленным в пути следования, железнодорожная станция назначения обязана определить фактические размеры этих недостачи, повреждения (порчи) согласно предъявленным грузополучателем документам (например, счет-фактура, договор) и выдать грузополучателю коммерческий акт.

При непредставлении указанных документов груз выдается грузополучателю только после составления коммерческого акта с подробной описью оказавшегося в наличии груза и составления в необходимых случаях акта экспертизы.

32. При необходимости проведения экспертизы железнодорожная станция по своей инициативе либо по требованию грузополучателя приглашает экспертов или соответствующих специалистов. Одновременно с вызовом эксперта железнодорожная станция уведомляет об этом грузополучателя. Грузополучатель имеет право принять участие в экспертизе прибывшего в его адрес груза.

Экспертиза, произведенная грузополучателем без участия уполномоченного работника железнодорожной станции, считается недействительной.

Экспертиза по скоропортящимся грузам должна быть произведена не позднее 24 часов с момента вскрытия вагона.

Результаты экспертизы оформляются актом. Акт экспертизы, помимо эксперта, должен быть подписан всеми лицами, присутствовавшими при экспертизе.

Выводы экспертизы должны отвечать на вопрос о причинах повреждения (порчи) груза, их размерах, а также на какую сумму понизилась стоимость груза. Выводы экспертизы должны быть строго мотивированы и не могут основываться на предположении. Акт экспертизы оформляется и выдается железнодорожной станции для последующего приложения его к коммерческому акту.

Расходы по экспертизе оплачиваются железнодорожной станцией или грузополучателем в зависимости от того, по чьей инициативе проводится экспертиза, с последующим отнесением затрат на сторону, виновную в недостаче, повреждении (порче) груза.

Экспертиза не производится, если стоимость недостачи, повреждения (порчи) груза не превышает размера базовой величины по одной накладной, а также если стоимость экспертизы превышает размер убытков. В этих случаях размер или причина недостачи, повреждения (порчи) груза и размер убытков определяются совместно начальником железнодорожной станции и грузополучателем и указываются в коммерческом акте.

33. Для вывоза груза с железнодорожной станции грузополучатель обязан предъявить оригинал накладной с отметкой о внесении всех причитающихся платежей, а на железнодорожных станциях, где установлен порядок вывоза груза по пропускам, также и пропуск, подписанный уполномоченным работником железнодорожной станции. При вывозе груза с территории железнодорожной станции пропуск на контрольно-пропускном пункте у

грузополучателя изымается. Если груз вывозится по частям, пропуск изымается при вывозе последней части груза.

Если вывоз груза производится после истечения срока бесплатного хранения, грузополучатель обязан предъявить уполномоченному работнику железнодорожной станции квитанцию об уплате платы за хранение груза.

Глава 3 ВЫДАЧА ДОСЫЛАЕМОГО ГРУЗА. РОЗЫСК ГРУЗА

34. Выдача груза, перевозимого по досылочной дорожной ведомости, производится: прибывшей части груза при основной накладной - под расписку в дорожной ведомости с выдачей грузополучателю накладной и коммерческого акта на недостачу груза;

прибывшей недостающей части груза по досылочной дорожной ведомости - под расписку в досылочной дорожной ведомости по предъявлению грузополучателем основной накладной и коммерческого акта с внесением в них отметок о прибытии части груза по досылочной дорожной ведомости. При этом коммерческий акт у грузополучателя изымается и остается в делах железнодорожной станции.

Окончательный расчет за перевозку производится по основной накладной. О выдаче груза, прибывшего по досылочной дорожной ведомости, железнодорожной станцией делается отметка в основной накладной.

В случае прибытия груза по досылочной дорожной ведомости ранее прибытия груза по основной накладной выдача прибывшей части груза производится под расписку грузополучателя в досылочной дорожной ведомости. Кроме того, грузополучатель выдает железнодорожной станции письменное обязательство в том, что полученная часть груза им будет зачтена в счет основной отправки. Это обязательство хранится в делах железнодорожной станции.

В случае прибытия по досылочной дорожной ведомости всего груза согласно квитанции о приеме груза и непоступления основной накладной на железнодорожную станцию назначения железнодорожная станция на основании этой квитанции составляет копии оригинала накладной и дорожной ведомости взамен утраченных и оформление выдачи производится в установленном Правилами порядке.

35. В случае неприбытия груза на железнодорожную станцию назначения по истечении 5 дней с момента окончания установленного срока доставки грузополучатель предъявляет железнодорожной станции подлинную квитанцию о приеме груза. Железнодорожная станция должна убедиться в неприбытии груза на железнодорожную станцию назначения и для проверки подлинности предъявленной квитанции о приеме груза к перевозке запросить железнодорожную станцию отправления. Железнодорожная станция отправления, получив такой запрос, в суточный срок обязана дать ответ с подтверждением приема груза к перевозке. После получения ответа с подтверждением подлинности предъявленных документов уполномоченный работник железнодорожной станции назначения должен сделать отметку в предъявленной квитанции: "Груз не прибыл" и заверить данную запись календарным штемпелем железнодорожной станции назначения и своей подписью с указанием должности.

Розыск груза, не прибывшего по назначению в установленный срок доставки, производится по заявлению грузополучателя железнодорожной станцией назначения.

В подтверждение обоснованности требования о розыске груза грузополучатель обязан представить квитанцию о приеме груза, а при ее отсутствии - один из следующих документов: счет-фактуру поставщика (в подлиннике или в копии), документ поставщика (грузоотправителя), заменяющий счет-фактуру, если указанные документы имеют данные о роде груза, дате отгрузки, железнодорожных станциях отправления и назначения, номере накладной и номере вагона (при повагонной отправке) или номере контейнера (при отправке груза в контейнере).

Розыск грузов, перевозимых в международном железнодорожном сообщении, производится железнодорожной станцией назначения на условиях соответствующих международных договоров.

ПОРЯДОК ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПРЕДЕЛЬНЫХ РАСХОЖДЕНИЙ В РЕЗУЛЬТАТАХ ОПРЕДЕЛЕНИЯ МАССЫ НЕТТО ГРУЗА

36. Порядок определения предельных расхождений в результатах определения массы нетто груза, перевозимого железнодорожным транспортом, применяется грузоотправителями, грузополучателями и организациями Белорусской железной дороги для расчета значений предельных расхождений в результатах определения массы нетто груза на железнодорожных станциях отправления и назначения или в пути следования при перевозках по железной дороге.

Значения предельных расхождений определения массы груза нетто приведены в [таблице 1](#) согласно приложению 1 к Правилам.

Предельные погрешности средств и методов определения массы груза приведены в [таблицах 2 - 7](#) согласно приложению 1 к Правилам.

Значения предельных погрешностей средств и методов определения массы груза, а также значения предельных расхождений для нефти и нефтепродуктов, перевозимых наливом в цистернах, приведены в [таблицах 8 и 9](#) согласно приложению 1 к Правилам.

37. При определении массы груза, перевозимого железнодорожным транспортом, применяются следующие средства измерений массы.

Весы:

вагонные весы для статического взвешивания среднего класса точности с ценой поверочного деления $e = 50$ кг;

вагонные весы для взвешивания в движении классов точности 0,2 и 0,5;

товарные весы среднего класса точности.

Метрошток (измерительное устройство для определения высоты налива груза в цистерне).

Линейки и рулетки для измерений геометрических размеров грузов, перевозимых навалом.

38. При определении массы груза нетто с применением как различных, так и одинаковых средств и способов определения массы на железнодорожной станции отправления и станции назначения предельное расхождение определения массы груза нетто в процентах принимают по [таблице 1](#) согласно приложению 1 к Правилам, а для нефти и нефтепродуктов - по [таблице 9](#) согласно приложению 1 к Правилам.

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 15.12.2010 N 92)

(см. текст в предыдущей [редакции](#))

Значения d_1 и d_2 устанавливаются в соответствии с МИ 1953-88

"Государственная система обеспечения единства измерений. Масса народнохозяйственных грузов при бестарных перевозках. Методика выполнения измерений" (далее - МИ 1953-88) и стандартами на средства измерений массы.

d - маленькая греческая буква "дельта"

При определении предельного расхождения в результатах определения массы груза нетто на вагонных весах без проверки тары вагона на железнодорожной станции отправления и на станции назначения погрешность, вносимую за счет отличия массы тары по трафарету от ее действительного значения, в расчетах не учитывают.

Значения предельной погрешности определения массы груза для различных средств и методов измерений массы на железнодорожной станции отправления и на станции назначения приведены:

для вагонных весов статического взвешивания согласно МИ 1953-88 и ГОСТ 29329-92 "Весы для статического взвешивания. Общие технические требования" (далее - ГОСТ 29329-92) в [таблицах 2 - 4](#) согласно приложению 1 к Правилам;

для вагонных весов для взвешивания в движении согласно МИ 1953-88 и ГОСТ 30414-96 "Весы для взвешивания транспортных средств в движении. Общие технические требования" в [таблицах 5 и 6](#) согласно приложению 1 к Правилам;

для товарных весов согласно ГОСТ 29329-92 в [таблице 7](#) согласно приложению 1 к Правилам;

для определения массы нефти и нефтепродуктов как прямым, так и косвенным методом статических измерений согласно СТБ 8030-2006 "Система обеспечения единства измерений Республики Беларусь. Масса нефти и нефтепродуктов. Общие требования к методикам выполнения измерений" в [таблице 8](#) согласно приложению 1 к Правилам.

Предельную погрешность определения массы в процентах указывает грузоотправитель в накладной в графе "Способ определения массы".

В том случае, если в техническом паспорте весов указывают абсолютную погрешность, то относительную погрешность в процентах (%) определяют по [формуле \(2\)](#), предусмотренной [пунктом 2](#) Правил.

39. Предельное расхождение в результатах определения массы нетто груза определяется в следующем порядке.

Значения предельных погрешностей определения массы груза нетто на станции отправления d_1 и на станции назначения d_2 устанавливают исходя из

метрологических характеристик используемых средств и методов измерений. Значения предельных погрешностей определения массы груза нетто для различных средств и методов измерений массы приведены в [таблицах 2 - 7](#) согласно приложению 1 к Правилам.

Предельное расхождение в результатах определения массы $d_{1,2}$, %

рассчитывают по формуле

$$d_{1,2} = \sqrt{\frac{d_1^2 + d_2^2}{2}} \quad (3)$$

d - маленькая греческая буква "дельта"

где d_1 - предельная погрешность измерений массы груза на станции

отправления, %;

d_2 - предельная погрешность измерений массы груза на станции

назначения, %.

d - маленькая греческая буква "дельта"

Значения предельных расхождений в результатах определения массы нетто в процентах приведены в [таблице 1](#) согласно приложению 1 к Правилам.

Предельное расхождение в результатах определения массы на станции назначения, в килограммах - M_{π} , кг рассчитывают по формуле

$$M_{\pi} = \frac{M_1 \cdot d_{1,2}}{100\%} \quad (4)$$

d - маленькая греческая буква "дельта"

где M_1 - масса груза нетто по накладной, кг.

40. Недостача массы груза определяется в следующем порядке.

Разность рассчитывают между результатами измерений массы груза на станции отправления и на станции назначения: $M_1 - M_2$, кг, где M_1 -

результат измерений массы груза на станции назначения, кг.

При положительном значении $M_1 - M_2 > 0$ проверяют выполнение

соотношения

$$M_1 - M_2 \leq N_y + M_p. \quad (5)$$

Норму естественной убыли N_y , кг исчисляют от массы груза нетто,

указанной в соответствующей графе накладной, если значение нормы выражено в процентах.

Если соотношение (5) выполнено, расхождение в результатах определения массы на железнодорожной станции отправления и на станции назначения считают несущественным, то есть недостача отсутствует, а значение массы груза, полученное при определении массы на железнодорожной станции назначения, - правильным.

Если соотношение (5) не выполнено, то расхождение в результатах определения массы на станции отправления и на станции назначения считают существенным для учета. Размер недостачи $M_{нед}$, кг рассчитывают по формуле

$$M_{нед} = M_1 - M_2 - N_y - M_p. \quad (6)$$

41. Излишек массы груза определяется в следующем порядке.

При отрицательном значении $M_1 - M_2 < 0$ проверяют выполнение

соотношения

$$M_2 - M_1 \leq M_p. \quad (7)$$

Если соотношение (7) выполнено, расхождение в результатах определения массы на железнодорожной станции отправления и на станции назначения считают несущественным, то есть излишек отсутствует, а значение массы груза, полученное при определении массы на станции назначения, - правильным.

Если соотношение (7) не выполнено, расхождение в результатах определения массы на железнодорожной станции отправления и на станции назначения считают существенным для учета. Размер излишка $M_{из}$, кг

рассчитывают по формуле

$$M_{из} = M_2 - M_1 - M_p. \quad (8)$$

42. При предъявлении грузов для перевозки грузоотправитель в соответствии с требованиями правил перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования указывает в накладной их массу и предельную погрешность ее измерений, а при предъявлении тарных и штучных грузов также количество грузовых мест. Значение предельной погрешности указывают в графе накладной "Способ определения массы". Предельную погрешность измерений при определении массы груза на основании измерений объема не указывают.

Масса груза определяется в следующем порядке:

42.1. определение недостачи или излишка массы груза нетто, перевозимого навалом, насыпью или наливом (за исключением нефти и нефтепродуктов), как при одинаковых, так и при различных средствах и методах ее измерения на железнодорожной станции отправления и назначения производят по **таблице 1** согласно приложению 1 к Правилам;

42.2. для определения недостачи массы нетто груза, перевозимого навалом, в случае, когда на железнодорожной станции отправления она определена по обмеру, а на железнодорожной станции назначения проверена на вагонных весах, предельное расхождение в результатах определения массы груза в процентах определяют по **таблице 1** согласно приложению 1 к Правилам. При этом значение предельной погрешности d на железнодорожной станции

отправления приравнивается к предельной погрешности на железнодорожной станции назначения d ;

2

d - маленькая греческая буква "дельта"

42.3. при определении недостачи или излишка массы грузов, перевозимых навалом, при различных методах и средствах измерений массы на железнодорожных станциях отправления и назначения, если в накладной отсутствуют сведения о предельной погрешности определения массы груза нетто в процентах, за предельную погрешность d на железнодорожной станции

1

отправления принимают средневзвешенные значения, составляющие:

при взвешивании на вагонных весах для статического взвешивания:

при массе груза нетто, указанной в накладной:

до 64 т - +/-2,5%;

свыше 64 т - +/-2,0%;

при определении массы груза на вагонных весах для взвешивания в движении - +/-2,0%;

при определении массы груза на крановых весах для взвешивания лесных грузов

принимают - +/-0,5%;

d - маленькая греческая буква "дельта"

42.4. при определении недостачи или излишка массы грузов, перевозимых насыпью, если в накладной отсутствуют сведения о предельной погрешности определения массы груза нетто в процентах, за предельную погрешность d на

1

железнодорожной станции отправления принимают средневзвешенные значения, составляющие:

при определении тары вагона на весах - +/-0,2%;

без проверки тары вагона при массе груза нетто, указанной в накладной:

до 64 т - +/-2,0%;

свыше 64 т - +/-1,5%;

d - маленькая греческая буква "дельта"

42.5. определение недостачи или излишка массы нетто нефти и нефтепродуктов, перевозимых наливом в вагоне-цистерне, путем определения массы на вагонных весах для статического взвешивания, на вагонных весах для взвешивания в движении, а также путем определения высоты налива с помощью метроштока на железнодорожной станции отправления и на станции назначения проводят на основании значения предельного расхождения в результатах определения массы груза нетто в процентах, вычисляемого по **таблицам 8 и 9** согласно приложению 1 к Правилам, и из нормы естественной убыли;

42.6. в соответствии с **пунктом 58** Устава массу тарных и штучных грузов проверяют только в поврежденных местах. При определении массы тарных и

штучных грузов предельную погрешность определения массы одного грузового места на железнодорожной станции отправления d_1 принимают равной $\pm 0,1\%$

(данное значение обусловлено предельной погрешностью средств измерения массы (товарных весов и дозаторов), используемых при отгрузке тарно-штучных грузов).

 d - маленькая греческая буква "дельта"

43. Примеры определения массы грузов:

43.1. определение массы груза, перевозимого навалом.

Пример 1.

Груз - гравий. Метод определения массы груза нетто на железнодорожной станции отправления и станции назначения - на вагонных весах с остановкой без расцепки, тара определена по трафарету. Масса груза нетто по накладной $M_1 = 58$ т. При проверке на железнодорожной станции назначения масса груза

нетто M_2 составила 57,4 т.

Норма естественной убыли согласно [приложению 2](#) к Правилам составляет:
 $N = 1,0 \cdot 58000 / 100\% = 580$ кг = 0,58 т.

По [таблице 4](#) согласно [приложению 1](#) к Правилам при $M_2 = 57,4$ т

предельная погрешность определения массы груза нетто на железнодорожной станции назначения $d_2 = \pm 1,9\%$. Согласно [подпункту 42.3 пункта 42](#) Правил

при массе груза по накладной до 64 т предельная погрешность определения массы груза нетто на железнодорожной станции отправления принимается равной $d_1 = \pm 2,5\%$.

По [таблице 1](#) согласно [приложению 1](#) к Правилам предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто в процентах $d_{1,2} = \pm 3,1\%$.

 d - маленькая греческая буква "дельта"

Предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто в килограммах составит:

$$M_{п} = M_1 \cdot d_{1,2} / 100\% = 58000 \cdot 3,1 / 100\% = 1798 \text{ кг} = 1,798 \text{ т.}$$

Масса груза считается правильной, если $M_1 - M_2 \leq N + M_{п}$.

Подстановка числовых значений в эту формулу дает:
 $58 \text{ т} - 57,4 \text{ т} < 0,58 \text{ т} + 1,798 \text{ т};$
 $0,6 \text{ т} < 2,378 \text{ т.}$

Масса груза, определенная на железнодорожной станции назначения, $M_2 = 57,4$ т считается правильной.

Пример 2.

Груз - щебень. Метод определения массы груза нетто на железнодорожной

станции отправления и назначения - на вагонных весах с остановкой без расцепки, тара определена по трафарету. Масса груза нетто по накладной $M_1 =$

$= 59$ т. При проверке на железнодорожной станции назначения масса груза нетто M_2 составила $56,1$ т.

Норма естественной убыли согласно [приложению 2](#) к Правилам составляет:
 $N = 1,0 \cdot 59000 / 100\% = 590$ кг = $0,59$ т.

По [таблице 4](#) согласно приложению 1 к Правилам при $M_2 = 56,1$ т

предельная погрешность определения массы груза нетто на железнодорожной станции назначения $d_2 = +/-2,0\%$. Согласно [подпункту 42.3 пункта 42](#) Правил

при массе груза по накладной до 64 т предельная погрешность определения массы груза нетто на железнодорожной станции отправления принимается равной $d_1 = +/-2,5\%$.

d - маленькая греческая буква "дельта"

По [таблице 1](#) согласно приложению 1 к Правилам предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто в процентах $d_{1,2} = +/-3,2\%$.

Предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто, выраженное в единицах измеряемой величины, составит:
 $M_{п} = M_1 \cdot d_{1,2} / 100\% = 59000 \cdot 3,2 / 100\% = 1888$ кг = $1,888$ т.

Масса груза считается правильной, если $M_1 - M_2 \leq N + M_{п}$.

Подстановка числовых значений в эту формулу дает:

59 т - $56,1$ т > $0,59$ т + $1,888$ т;
 $2,9$ т > $2,478$ т.

На железнодорожной станции назначения имеет место недостача массы нетто груза $M_{нед}$, которая определяется в следующем порядке:

$M_{нед} = M_1 - M_2 - N - M_{п} = 59$ т - $56,1$ т - $0,59$ т - $1,888$ т = $0,422$ т.

Недостача массы составляет 422 кг.

d - маленькая греческая буква "дельта"

Пример 3.

Груз - руда марганцевая. Метод определения массы на железнодорожной станции отправления и назначения - на вагонных весах с остановкой без расцепки, тара определена по трафарету. Масса груза нетто по накладной $M = 64$ т. В накладной указана предельная погрешность $d = 1,8\%$. При

проверке на железнодорожной станции назначения масса груза нетто M_2 составила $62,3$ т.

Норма естественной убыли согласно [приложению 2](#) к Правилам составляет:

$$N = 0,9 \cdot 64000 / 100\% = 576 \text{ кг} = 0,576 \text{ т.}$$

По [таблице 4](#) согласно приложению 1 к Правилам при $M = 62,3 \text{ т}$

предельная погрешность определения массы груза нетто на железнодорожной станции назначения $d = +/-1,8\%$, тогда по [таблице 1](#) согласно приложению 1

к Правилам предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто в процентах $d = +/-2,5\%$.

Предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто, выраженное в единицах измеряемой величины, составит:

$$M = M \cdot d / 100\% = 64000 \cdot 2,5 / 100\% = 1600 \text{ кг} = 1,6 \text{ т.}$$

d - маленькая греческая буква "дельта"

Масса груза считается правильной, если $M_1 - M_2 \leq N + M_p$.

Подстановка числовых значений в эту формулу дает:

$$64 \text{ т} - 62,3 \text{ т} < 0,576 \text{ т} + 1,6 \text{ т};$$

$$1,7 \text{ т} < 2,176 \text{ т.}$$

Масса груза, определенная на железнодорожной станции назначения, $M = 62,3 \text{ т}$ считается правильной.

Пример 4.

Груз - щебень. На железнодорожной станции отправления масса груза определена на вагонных весах для взвешивания в движении, тара определена по трафарету. Масса груза нетто по накладной $M = 62 \text{ т}$. Предельная погрешность

определения массы груза нетто, указанная в накладной, $d = +/-2,0\%$. На

железнодорожной станции назначения масса груза нетто определена на вагонных весах с остановкой без расцепки, тара определена с бруса. При этом M составила $60,5 \text{ т}$.

d - маленькая греческая буква "дельта"

Норма естественной убыли согласно [приложению 2](#) к Правилам составляет:
 $N = 1,0 \cdot 62000 / 100\% = 620 \text{ кг} = 0,62 \text{ т.}$

Предельная погрешность средства и метода измерения массы груза нетто на железнодорожной станции назначения по [таблице 4](#) согласно приложению 1 к Правилам $d = +/-1,8\%$. По [таблице 1](#) согласно приложению 1 к Правилам

предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто в процентах $d = +/-2,7\%$.

Предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто,

выраженное в единицах измеряемой величины, составит:

$$M_{п1} = M_1 \cdot d_{1,2} / 100\% = 62000 \cdot 2,7 / 100\% = 1674 \text{ кг} = 1,674 \text{ т.}$$

Масса груза считается правильной, если $M_1 - M_2 \leq N_y + M_{п1}$.

d - маленькая греческая буква "дельта"

Подстановка числовых значений в эту формулу дает:

$$62 \text{ т} - 60,5 \text{ т} < 0,62 \text{ т} + 1,674 \text{ т};$$

$$1,5 \text{ т} < 2,294 \text{ т.}$$

Масса груза, определенная на железнодорожной станции назначения, $M_2 = 60,5 \text{ т}$ считается правильной.
2

Пример 5.

Груз - брикеты асфальтовые. Масса груза нетто на железнодорожной станции отправления определена по обмеру. Масса груза нетто по накладной $M_1 = 60 \text{ т}$. На железнодорожной станции назначения проведена проверка массы

груза нетто M_2 с помощью вагонных весов с остановкой без расцепки. При этом

$$M_2 = 60,6 \text{ т.}$$

По [таблице 4](#) согласно приложению 1 к Правилам находим, что для $M_2 = 60,6 \text{ т}$ предельная погрешность измерения массы груза нетто на

железнодорожной станции назначения $d_2 = +/-1,8\%$. Предельную погрешность на

железнодорожной станции отправления d_1 согласно [подпункту 42.2 пункта 42](#)

Правил приравниваем к предельной погрешности на станции назначения, то есть $d_1 = d_2 = +/-1,8\%$.

По [таблице 1](#) согласно приложению 1 к Правилам находим, что при этом предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто в процентах $d_{1,2} = +/-2,5\%$.

Предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто, выраженное в единицах измеряемой величины, составит:

$$M_{п1} = M_1 \cdot d_{1,2} / 100\% = 60000 \cdot 2,5 / 100\% = 1500 \text{ кг} = 1,5 \text{ т.}$$

Масса груза считается правильной, если $M_2 - M_1 \leq M_{п1}$.

d - маленькая греческая буква "дельта"

Подстановка числовых значений в эту формулу дает:

$$60,6 \text{ т} - 60 \text{ т} < 1,5 \text{ т};$$

$$0,6 \text{ т} < 1,5 \text{ т.}$$

Масса груза, определенная на железнодорожной станции назначения, $M_2 = 60,6 \text{ т}$ считается правильной.

Пример 6.**Груз - брикеты асфальтовые.**

Масса груза на железнодорожной станции отправления определена по обмеру. По накладной масса груза нетто составляет $M_1 = 58$ т. Проверка массы

груза на железнодорожной станции назначения проведена с помощью вагонных весов с остановкой без расцепки. При этом $M_2 = 60$ т.

По [таблице 4](#) согласно приложению 1 к Правилам находим, что для $M_2 = 60$

т предельная погрешность измерения массы груза нетто на железнодорожной станции назначения $d_2 = \pm 1,9\%$. Предельную погрешность на железнодорожной

станции отправления d_1 согласно [подпункту 42.2 пункта 42](#) Правил

приравниваем к предельной погрешности на железнодорожной станции назначения, то есть $d_1 = d_2 = \pm 1,9\%$.

По [таблице 1](#) согласно приложению 1 к Правилам находим, что при этом предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто в процентах $d_{1,2} = \pm 2,7\%$.

Предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто, выраженное в единицах измеряемой величины, составит:

$$M_{п} = M_1 \cdot d_{1,2} / 100\% = 58000 \cdot 2,7 / 100\% = 1566 \text{ кг} = 1,566 \text{ т.}$$

Масса груза считается правильной, если $M_2 - M_1 \leq M_{п}$.

d - маленькая греческая буква "дельта"

Подстановка числовых значений в эту формулу дает:

$$60 \text{ т} - 58 \text{ т} > 1,566 \text{ т};$$

$$2 \text{ т} > 1,566 \text{ т.}$$

На железнодорожной станции назначения имеет место излишек массы груза нетто M_2 , который определяется в следующем порядке:
из

$$M_{из} = M_2 - M_1 - M_{п} = 60 \text{ т} - 58 \text{ т} - 1,566 \text{ т} = 0,434 \text{ т.}$$

составляет 434 кг.

Пример 7.

Груз - лес круглый. Масса груза на железнодорожной станции отправления определена на крановых весах. В вагон было погружено 6 пачек, масса которых по показаниям крановых весов соответственно составила: 8150 кг, 7230 кг, 8040 кг, 6930 кг, 7550 кг и 7800 кг. По накладной суммарная масса груза нетто составляет $M_1 = 45,7$ т. Проверка массы груза на железнодорожной

станции назначения проведена с помощью вагонных весов с остановкой без расцепки. При этом $M_2 = 45$ т. Тара вагона на железнодорожной станции

назначения не проверялась.

Норма естественной убыли согласно [приложению 2](#) к Правилам составляет:
 $N = 0,9 \cdot 45700 / 100\% = 411 \text{ кг} = 0,411 \text{ т.}$
 у

По [таблице 4](#) согласно приложению 1 к Правилам находим, что для $M_2 = 45$

т предельная погрешность измерения массы груза нетто на железнодорожной станции назначения $d_2 = +/-2,0\%$. Предельная погрешность на железнодорожной

станции отправления d_1 согласно [подпункту 42.3 пункта 42](#) Правил равна $d_1 =$

$= +/-0,5\%$.

По [таблице 1](#) согласно приложению 1 к Правилам находим, что при этом предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто $d_{1,2} =$

$= +/-2,1\%$.

Предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто, выраженное в единицах измеряемой величины, составит:

$$M_{п1} = M_1 \cdot d_{1,2} / 100\% = 45700 \cdot 2,1 / 100\% = 960 \text{ кг} = 0,96 \text{ т.}$$

Масса груза считается правильной, если $M_1 - M_2 \leq N + M_{п1}$.

d - маленькая греческая буква "дельта"

Подстановка числовых значений в эту формулу дает:

$$45,7 \text{ т} - 45,0 \text{ т} < 0,411 + 0,96 \text{ т};$$

$$0,7 \text{ т} < 1,371.$$

Масса груза, определенная в пункте назначения, $M_2 = 45,0 \text{ т}$ считается

правильной;

43.2. определение массы груза, перевозимого насыпью.

Пример 1.

Груз - пшеница. Метод определения массы груза нетто на железнодорожной станции отправления - взвешивание груженого и порожнего вагона на вагонных весах с остановкой и расцепкой вагонов. Масса груза нетто по накладной $M_1 =$

$= 56 \text{ т.}$ Предельная погрешность, указанная в накладной, $d_1 = +/-0,2\%$,

расстояние перевозки - 281 км. На железнодорожной станции назначения масса измерялась на вагонных весах с аналоговым отсчетом и ценой деления 50 кг с остановкой, расцепкой и проверкой тары. Определенная при проверке на железнодорожной станции назначения масса груза нетто $M_2 = 54,8 \text{ т}$, масса

тары - 22,7 т.

Норма естественной убыли согласно [приложению 2](#) к Правилам:

$$N = 0,09 \cdot 56000 / 100\% = 50 \text{ кг} = 0,05 \text{ т.}$$

у

По [таблице 2](#) согласно приложению 1 к Правилам находим, что предельная погрешность на железнодорожной станции назначения $d_2 = +/-0,2\%$. По [таблице](#)

1 согласно приложению 1 к Правилам предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто $d_{1,2} = +/-0,3\%$.

Предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто, выраженное в единицах измеряемой величины, составит:

$$M_{п1} = M_{1,2} \cdot d_{1,2} / 100\% = 56000 \cdot 0,3 / 100\% = 168 \text{ кг} = 0,168 \text{ т.}$$

Масса груза считается правильной, если $M_1 - M_2 \leq N_y + M_{п1}$.

d - маленькая греческая буква "дельта"

Подстановка числовых значений в эту формулу дает:

$$56 \text{ т} - 54,8 \text{ т} > 0,05 + 0,168 \text{ т};$$

$$1,2 \text{ т} > 0,218 \text{ т.}$$

На железнодорожной станции назначения имеет место недостача массы груза нетто $M_{нед}$, которая определяется в следующем порядке:

$$M_{нед} = M_1 - M_2 - N_y - M_{п1} = 56 \text{ т} - 54,8 \text{ т} - 0,05 \text{ т} - 0,168 \text{ т} = 0,982 \text{ т.}$$

Недостача массы составляет 982 кг.

Пример 2.

Груз - пшеница. Метод определения массы груза нетто на железнодорожной станции отправления - взвешивание груженого и порожнего вагона на вагонных весах с остановкой и расцепкой вагонов. Масса груза нетто по накладной $M_1 =$

55 т . На железнодорожной станции назначения масса измерялась на вагонных весах с аналоговым отсчетом и ценой деления 50 кг с остановкой, расцепкой и проверкой тары. Определенная при проверке на железнодорожной станции назначения масса груза нетто составила $M_2 = 55,1 \text{ т}$, масса тары - 22,5 т.

Согласно [подпункту 42.3 пункта 42](#) Правил предельная погрешность на железнодорожной станции отправления принимается равной $d_1 = +/-0,2\%$. По

[таблице 2](#) согласно приложению 1 к Правилам находим, что для $M_2 = 55,1 \text{ т}$

предельная погрешность измерения массы груза нетто на железнодорожной станции назначения составляет $d_2 = +/-0,2\%$.

По [таблице 1](#) согласно приложению 1 к Правилам находим, что при этом предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто $d_{1,2} =$

$+/-0,3\%$.

Предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто, выраженное в единицах измеряемой величины, составит:

$$M_{п1} = M_1 \cdot d_{1,2} / 100\% = 55000 \cdot 0,3 / 100\% = 165 \text{ кг} = 0,165 \text{ т.}$$

d - маленькая греческая буква "дельта"

Масса груза считается правильной, если $M_2 - M_1 \leq M_p$.

Подстановка числовых значений в эту формулу дает:

$$55,1 \text{ т} - 55 \text{ т} < 0,165 \text{ т};$$

$$0,1 \text{ т} < 0,165 \text{ т}.$$

Масса груза, определенная на железнодорожной станции назначения, $M_2 =$

$= 55,1 \text{ т}$ считается правильной.

Пример 3.

Груз - цемент в вагоне-хоппере. Метод определения массы груза нетто на железнодорожной станции отправления - взвешивание груженого вагона с остановкой и расцепкой вагонов, масса тары принималась по трафарету. Метод определения массы груза нетто при проверке на железнодорожной станции назначения - взвешивание груженого и порожнего вагона на вагонных весах с аналоговым отсчетным устройством и ценой деления 50 кг с остановкой, расцепкой вагонов и проверкой тары. По накладной масса груза нетто $M_1 = 58$

т. Масса груза нетто, определенная на железнодорожной станции назначения, $M_2 = 59,9 \text{ т}$, масса тары $M_p = 24,1 \text{ т}$.

Согласно подпункту 42.3 пункта 42 Правил предельная погрешность определения массы груза нетто на железнодорожной станции отправления при массе груза до 64 т принимается равной $d_1 = \pm 2,0\%$. По таблице 2 согласно

приложению 1 к Правилам при $M_2 = 59,9 \text{ т}$ предельная погрешность определения

массы на железнодорожной станции назначения составляет $d_2 = \pm 0,2\%$.

По таблице 1 согласно приложению 1 к Правилам находим, что предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто $d_{1,2} = \pm 2,0\%$.

Предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто, выраженное в единицах измеряемой величины, составит:

$$M_p = M_1 \cdot d_{1,2} / 100\% = 58000 \cdot 2,0 / 100\% = 1160 \text{ кг} = 1,16 \text{ т}.$$

d - маленькая греческая буква "дельта"

Масса груза считается правильной, если $M_2 - M_1 \leq M_p$.

Подстановка числовых значений в эту формулу дает:

$$59,9 \text{ т} - 58 \text{ т} > 1,16 \text{ т};$$

$$1,9 \text{ т} > 1,16 \text{ т}.$$

На железнодорожной станции назначения имеет место излишек массы груза нетто $M_{из}$, который определяется в следующем порядке:
из

$$M_{из} = M_2 - M_1 - M_p = 59,9 \text{ т} - 58 \text{ т} - 1,16 \text{ т} = 0,74 \text{ т}. \text{ Излишек массы}$$

составляет 740 кг.

Пример 4.

Груз - цемент в вагоне-хоппере. Метод определения массы груза нетто при отправлении - взвешивание груженого вагона с остановкой без расцепки вагонов, масса тары принималась по трафарету. Метод определения массы груза нетто при проверке на железнодорожной станции назначения - взвешивание груженого вагона на весах для взвешивания в движении класса точности 0,5. Масса груза нетто по накладной $M_1 = 54$ т. Масса груза нетто, определенная

на железнодорожной станции назначения, $M_2 = 52,6$ т.

Норма естественной убыли согласно [приложению 2](#) к Правилам:
 $N = 0,3 \cdot 54000 / 100\% = 162$ кг = 0,162 т.

Согласно [подпункту 42.4 пункта 42](#) Правил предельная погрешность определения массы груза нетто на железнодорожной станции отправления при массе груза до 64 т принимается равной $d_1 = +/-2,0\%$. По [таблице 6](#) согласно

[приложению 1](#) к Правилам при $M_2 = 52,6$ т предельная погрешность определения

массы на железнодорожной станции назначения составляет $d_2 = +/-2,0\%$.

По [таблице 1](#) согласно [приложению 1](#) к Правилам находим, что предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто $d_{1,2} = +/-2,8\%$.

Предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто, выраженное в единицах измеряемой величины, составит:
 $M_p = M_1 \cdot d_{1,2} / 100\% = 54000 \cdot 2,8 / 100\% = 1512$ кг = 1,512 т.

d - маленькая греческая буква "дельта"

Масса груза считается правильной, если $M_1 - M_2 \leq N + M_p$.

Подстановка числовых значений в эту формулу дает:

54 т - $52,6$ т < $0,162 + 1,512$ т;

$1,4$ т < $1,674$ т.

Масса груза, определенная на железнодорожной станции назначения, $M_2 = 52,6$ т считается правильной.

Пример 5.

Груз - песок строительный. На железнодорожной станции отправления масса груза определена на вагонных весах для статического взвешивания без указания в накладной предельной погрешности. Масса груза нетто по накладной $M_1 = 47$ т. На железнодорожной станции назначения масса груза нетто M_2

определена на вагонных весах с остановкой и без расцепки, тара определена по трафарету. При этом значение M_2 составило $45,8$ т.

Норма естественной убыли согласно [приложению 2](#) к Правилам:
 $N = 1,0 \cdot 47000 / 100\% = 470$ кг = 0,47 т.

у

Предельная погрешность средства и метода измерения массы груза нетто на железнодорожной станции отправления согласно [подпункту 42.4 пункта 42](#) Правил при массе груза до 64 т принимается равной $d = +/-2,0\%$, на

железнодорожной станции назначения по [таблице 4](#) согласно приложению 1 к Правилам при массе груза нетто 45,8 т $d = +/-2,0\%$.

По [таблице 1](#) согласно приложению 1 к Правилам предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто $M = 45,8$ $d = +/-2,8\%$.

Предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто, выраженное в единицах измеряемой величины, составит:
 $M = M \cdot d / 100\% = 47000 \cdot 2,8 / 100\% = 1316 \text{ кг} = 1,316 \text{ т}.$

d - маленькая греческая буква "дельта"

Масса груза считается правильной, если $M_1 - M_2 \leq N + M_p$.

Подстановка числовых значений в эту формулу дает:

$$47 \text{ т} - 45,8 \text{ т} < 0,47 \text{ т} + 1,316 \text{ т};$$

$$1,2 \text{ т} < 1,786 \text{ т}.$$

Масса груза, определенная на железнодорожной станции назначения, $M =$

$= 45,1 \text{ т}$ считается правильной;

43.3. определение массы груза, перевозимого в вагоне-цистерне наливом.

Пример 1.

Груз - бензин. Метод определения массы груза нетто на железнодорожной станции отправления и на станции назначения - путем измерения высоты налива с помощью метроштока. Масса груза нетто по накладной $M = 60 \text{ т}.$

Определенная при проверке на железнодорожной станции назначения масса груза нетто $M = 59,8 \text{ т}.$

Норма естественной убыли согласно [приложению 2](#) к Правилам:

$$N = 0,03 \cdot 60000 / 100\% = 18 \text{ кг} = 0,018 \text{ т}.$$

у

По [таблице 8](#) согласно приложению 1 к Правилам предельные погрешности определения массы груза нетто на железнодорожной станции отправления и на станции назначения составляют при массе груза до 120 т $d = d = +/-0,65\%$.

По [таблице 9](#) согласно приложению 1 к Правилам предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто $d = +/-0,9\%$.

Предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто, выраженное в единицах измеряемой величины, составит:
 $M = M \cdot d / 100\% = 60000 \cdot 0,9 / 100\% = 540 \text{ кг} = 0,54 \text{ т}.$

d - маленькая греческая буква "дельта"

Масса груза считается правильной, если $M_1 - M_2 \leq N + M_p$.

Подстановка числовых значений в эту формулу дает:

$$60 \text{ т} - 59,8 \text{ т} < 0,018 \text{ т} + 0,54 \text{ т};$$

$$0,2 \text{ т} < 0,558 \text{ т}.$$

Масса груза, определенная на железнодорожной станции назначения, $M_2 =$

$= 59,8 \text{ т}$ считается правильной.

Пример 2.

Груз - бензин. Метод определения массы груза нетто на железнодорожной станции отправления и на станции назначения - взвешивание на вагонных весах с остановкой и расцепкой. Масса груза нетто по накладной $M_1 = 60 \text{ т}$.

Определенная при проверке на железнодорожной станции назначения масса груза нетто $M_2 = 59,9 \text{ т}$.

Норма естественной убыли согласно [приложению 2](#) к Правилам:

$$N_y = 0,03 \cdot 60000 / 100\% = 18 \text{ кг} = 0,018 \text{ т}.$$

у

По [таблице 8](#) согласно приложению 1 к Правилам предельные погрешности определения массы груза нетто на железнодорожной станции отправления и на станции назначения составляют: $d_1 = d_2 = \pm 0,4\%$.

По [таблице 9](#) согласно приложению 1 к Правилам предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто $d_{1,2} = \pm 0,6\%$.

Предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто, выраженное в единицах измеряемой величины, составит:

$$M_p = M_1 \cdot d_{1,2} / 100\% = 60000 \cdot 0,6 / 100\% = 360 \text{ кг} = 0,36 \text{ т}.$$

d - маленькая греческая буква "дельта"

Масса груза считается правильной, если $M_1 - M_2 \leq N + M_p$.

Подстановка числовых значений в эту формулу дает:

$$60 \text{ т} - 59,9 \text{ т} < 0,018 \text{ т} + 0,36 \text{ т};$$

$$0,1 \text{ т} < 0,378 \text{ т}.$$

Масса груза, определенная на железнодорожной станции назначения, $M_2 =$

$= 59,8 \text{ т}$ считается правильной.

Пример 3.

Груз - бензин.

Метод определения массы груза нетто на железнодорожной станции отправления - путем определения высоты налива с помощью метроштока, а на железнодорожной станции назначения - взвешивание на вагонных весах с остановкой и расцепкой. По накладной масса груза нетто $M_1 = 56 \text{ т}$.

Определенная при проверке на железнодорожной станции назначения масса груза нетто $M_2 = 54,8$ т, масса тары $M_т = 23,1$ т.

Норма естественной убыли согласно [приложению 2](#) к Правилам:
 $N_у = 0,03 \cdot 56000 / 100\% = 17$ кг = 0,017 т.

По [таблице 8](#) согласно приложению 1 к Правилам предельная погрешность определения массы груза нетто на железнодорожной станции отправления при массе груза до 120 т принимается равной $d_1 = +/-0,65\%$, а предельная

погрешность определения массы груза нетто на железнодорожной станции назначения $d_2 = +/-0,4\%$.

По [таблице 9](#) согласно приложению 1 к Правилам находим, что предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто $d_{1,2} = +/-0,8\%$.

Предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто, выраженное в единицах измеряемой величины, составит:

$$M_{п1,2} = M_1 \cdot d_{1,2} / 100\% = 56000 \cdot 0,8 / 100\% = 448 \text{ кг} = 0,448 \text{ т.}$$

d - маленькая греческая буква "дельта"

Масса груза считается правильной, если $M_1 - M_2 \leq N_у + M_{п1,2}$.

Подстановка числовых значений в эту формулу дает:

$$56 \text{ т} - 54,8 \text{ т} > 0,017 \text{ т} + 0,448 \text{ т};$$

$$1,2 \text{ т} > 0,465 \text{ т.}$$

На железнодорожной станции назначения имеет место недостача массы груза нетто $M_{нед}$, которая определяется в следующем порядке:

$$M_{нед} = M_1 - M_2 - N_у - M_{п1,2} = 56 - 54,8 - 0,017 - 0,448 = 0,735 \text{ т.}$$

Недостача массы составляет 735 кг.

Пример 4.

Груз - нефть сырая. Метод определения массы груза нетто на железнодорожной станции отправления - взвешивание на вагонных весах груженной и порожней цистерны с остановкой и расцепкой, а на железнодорожной станции назначения - путем измерения высоты налива с помощью метроштока. По накладной масса груза нетто $M_1 = 59$ т. Определенная при проверке на

железнодорожной станции назначения масса груза нетто $M_2 = 57,25$ т.

Норма естественной убыли согласно [приложению 2](#) к Правилам:
 $N_у = 0,05 \cdot 59000 / 100\% = 30$ кг = 0,03 т.

По [таблице 8](#) согласно приложению 1 к Правилам находим, что предельная погрешность определения массы груза нетто на железнодорожной станции

отправления $d_1 = +/-0,4\%$, а на железнодорожной станции назначения $d_2 = +/-0,65\%$.

По [таблице 9](#) согласно приложению 1 к Правилам находим, что предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто $d_{1,2} = +/-0,8\%$.

Предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто, выраженное в единицах измеряемой величины, составит:

$$M_{п} = M_1 \cdot d_{1,2} / 100\% = 59000 \cdot 0,8 / 100\% = 472 \text{ кг} = 0,472 \text{ т.}$$

d - маленькая греческая буква "дельта"

Масса груза считается правильной, если $M_1 - M_2 \leq N_y + M_{п}$.

Подстановка числовых значений в эту формулу дает:

$$59 \text{ т} - 57,25 \text{ т} > 0,03 \text{ т} + 0,472 \text{ т};$$

$$1,75 \text{ т} > 0,502 \text{ т.}$$

На железнодорожной станции назначения имеет место недостача массы груза нетто $M_{нед}$, которая определяется в следующем порядке:

$$M_{нед} = M_1 - M_2 - N_y - M_{п} = 59 - 57,25 - 0,03 - 0,472 = 1,248 \text{ т.}$$

Недостача массы составляет 1248 кг.

Пример 5.

Груз - нефть сырая.

Метод определения массы груза нетто на железнодорожной станции отправления и на станции назначения - взвешивание груженой и порожней цистерны на весах для взвешивания в движении. Масса груза нетто по накладной $M_1 = 58 \text{ т}$, масса тары $M_{т1} = 22,6 \text{ т}$. Определенная при проверке на

железнодорожной станции назначения масса груза нетто $M_2 = 59,1 \text{ т}$, масса

тары $M_{т2} = 22,7 \text{ т}$.

По [таблице 8](#) согласно приложению 1 к Правилам предельные погрешности определения массы груза нетто на железнодорожных станциях отправления и назначения составляют: $d_1 = d_2 = +/-0,5\%$.

По [таблице 9](#) согласно приложению 1 к Правилам предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто $d_{1,2} = +/-0,7\%$.

Предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто, выраженное в единицах измеряемой величины, составит:

$$M_{п} = M_1 \cdot d_{1,2} / 100\% = 58000 \cdot 0,7 / 100\% = 406 \text{ кг} = 0,406 \text{ т.}$$

d - маленькая греческая буква "дельта"

Ввиду того, что масса груза, определенная на железнодорожной станции назначения, превышает массу груза по накладной, следует проверить выполнение соотношения $M_2 - M_1 \leq M_p$.

Подстановка числовых значений в эту формулу дает:
 $59,1 \text{ т} - 58 \text{ т} > 0,406 \text{ т}; 1,1 \text{ т} > 0,406 \text{ т}.$

Имеет место излишек массы M , размер которого определяется в из

следующем порядке:

$$M_{\text{из}} = M_2 - M_1 - M_p = 59,1 - 58 - 0,406 = 0,694 \text{ т}.$$

Излишек массы составляет 694 кг.

Пример 6.

Груз - бензин. Метод определения массы груза нетто на железнодорожной станции отправления - на вагонных весах с остановкой и расцепкой, на железнодорожной станции назначения - на вагонных весах для взвешивания в движении. Масса груза по накладной $M_1 = 62 \text{ т}$. Определенная при проверке на

железнодорожной станции назначения масса груза нетто $M_2 = 61,7 \text{ т}$.

Норма естественной убыли согласно [приложению 2](#) к Правилам:

$$N = 0,03 \cdot 62000 / 100\% = 19 \text{ кг} = 0,019 \text{ т}.$$

у

По [таблице 8](#) согласно приложению 1 к Правилам предельная погрешность определения массы груза нетто на железнодорожной станции отправления принимается равной $d_1 = \pm 0,4\%$, на железнодорожной станции назначения

$$d_2 = \pm 0,5\%.$$

По [таблице 9](#) согласно приложению 1 к Правилам находим, что предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто $d_{1,2} = \pm 0,6\%$.

Предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто, выраженное в единицах измеряемой величины, составит:

$$M_p = M_1 \cdot d_{1,2} / 100\% = 62000 \cdot 0,6 / 100\% = 372 \text{ кг} = 0,372 \text{ т}.$$

d - маленькая греческая буква "дельта"

Масса груза считается правильной, если $M_1 - M_2 \leq N + M_p$.

Подстановка числовых значений в эту формулу дает:

$$62 \text{ т} - 61,7 \text{ т} < 0,019 \text{ т} + 0,372 \text{ т};$$

$$0,3 \text{ т} < 0,372 \text{ т}.$$

Масса груза, определенная на железнодорожной станции назначения, $M_2 =$

$= 61,7 \text{ т}$ считается правильной.

Пример 7.

Груз - нефть сырая. Метод определения массы груза нетто на железнодорожной станции отправления - расчетным путем (путем измерения

высоты налива с помощью метроштока), а на железнодорожной станции назначения - на вагонных весах для взвешивания в движении. По накладной масса груза нетто $M_1 = 54$ т. Определенная при проверке на железнодорожной

станции назначения масса груза нетто $M_2 = 52,1$ т.

Норма естественной убыли согласно [приложению 2](#) к Правилам:
 $N = 0,05 \cdot 54000 / 100\% = 27$ кг = 0,027 т.
у

По [таблице 8](#) согласно [приложению 1](#) к Правилам при массе груза до 120 т предельная погрешность определения массы груза нетто на железнодорожной станции отправления принимается равной $d_1 = +/-0,65\%$; предельная

погрешность определения массы груза на железнодорожной станции назначения $d_2 = +/-0,5\%$.

По [таблице 9](#) согласно [приложению 1](#) к Правилам находим, что предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто $d_{1,2} = +/-0,8\%$.

Предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто, выраженное в единицах измеряемой величины, составит:
 $M_{п1,2} = M_1 \cdot d_{1,2} / 100\% = 54000 \cdot 0,8 / 100\% = 378$ кг = 0,378 т.

d - маленькая греческая буква "дельта"

Масса груза считается правильной, если $M_1 - M_2 \leq N + M_{п}$.

Подстановка числовых значений в эту формулу дает:

$$54 \text{ т} - 52,1 \text{ т} > 0,027 \text{ т} + 0,378 \text{ т};$$

$$1,9 \text{ т} > 0,405 \text{ т}.$$

На железнодорожной станции назначения имеет место недостача массы груза нетто $M_{нед}$, которая определяется в следующем порядке:

$$M_{нед} = M_1 - M_2 - N - M_{п} = 54 - 52,1 - 0,027 - 0,378 = 1,441 \text{ т}.$$

Недостача массы составляет 1441 кг;

43.4. определение массы тарного и штучного груза.

Пример 1.

Груз - яблоки. В накладной в графе "Способ определения массы" указано "по стандарту". Масса брутто одного грузового места $M_{бр1} = 26$ кг. Масса

нетто одного грузового места $M_{н1} = 25$ кг. Ввиду утраты ЗПУ грузоотправителя

в пути следования при выдаче было установлено 5 поврежденных мест.

Для определения размера недостачи массы 5 поврежденных мест были взвешены на товарных весах с ценой деления 1 кг. Результаты измерений $M =$

= 115 кг без учета массы тары 5 кг пяти ящиков.

Согласно [подпункту 42.6 пункта 42](#) Правил предельная погрешность определения массы при отправлении принимается равной $d = +/-0,1\%$;
1

предельная погрешность определения массы груза на железнодорожной станции назначения в соответствии с [таблицей 7](#) приложения 1 к Правилам $d =$
2

= +/-0,3%.

По [таблице 1](#) согласно приложению 1 к Правилам находим, что предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто $d = +/-0,3\%$.
1, 2

Предельное расхождение M в результатах определения массы груза нетто
п

5 мест (в килограммах) определяют по формуле

$$M_{п} = M_{н1} \cdot 5 \cdot d / 100\%.$$

d - маленькая греческая буква "дельта"

Подстановка числовых значений в эту формулу дает:

$$M_{п} = 25 \cdot 5 \cdot 0,3 / 100\% = 0,375 \text{ кг} = 0,4 \text{ кг}.$$

Недостача массы груза в пяти поврежденных местах M определяется в
нед

следующем порядке:

$$M_{нед} = (M_{н1} \cdot 5) - (M_{2} + M_{п}) = (25 \text{ кг} \cdot 5) - (115 \text{ кг} + 0,4 \text{ кг}) = 9,6$$

кг = 10 кг.

Недостача массы груза нетто составляет 10 кг.

Пример 2.

Груз - макаронные изделия в картонных ящиках.

В графе накладной "Способ определения массы" указано "по стандарту".
Масса брутто одного грузового места $M = 16,5$ кг. Масса нетто одного
бр1

грузового места $M_{н1} = 16$ кг.

В связи с повреждением кузова вагона (пролом боковой стенки вагона) при выдаче установлено 11 поврежденных мест.

Для определения размера недостачи массы 11 поврежденных мест взвешены на товарных весах с ценой деления 0,5 кг. Результаты взвешивания $M = 174$
2

кг без учета массы тары.

На фабриках дозирование макаронных изделий, как правило, осуществляется на весовых дозаторах. Ввиду того, что в накладной предельная погрешность определения массы тарных и штучных грузов на железнодорожной станции отправления не указана, согласно [подпункту 42.6 пункта 42](#) Правил предельная погрешность определения массы при отправлении принимается равной $d = +/-0,1\%$. Предельная погрешность определения массы груза на

1

железнодорожной станции назначения в соответствии с [таблицей 7](#) приложения 1 к Правилам $d = \pm 0,3\%$.

По [таблице 1](#) согласно приложению 1 к Правилам находим, что предельное расхождение в результатах определения массы груза нетто $d = \pm 0,3\%$.

Предельное расхождение M в результатах определения массы 11

поврежденных мест в килограммах составит:

$$M_{\text{п}} = M_{\text{н1}} \cdot 11 \cdot d / 100\%.$$

d - маленькая греческая буква "дельта"

Подстановка числовых значений в эту формулу дает:

$$M_{\text{п}} = 16 \cdot 11 \cdot 0,3 / 100\% = 0,528 \text{ кг} = 0,53 \text{ кг}.$$

Недостача массы груза в одиннадцати поврежденных местах $M_{\text{нед}}$

определяется в следующем порядке:

$$M_{\text{нед}} = (M_{\text{н1}} \cdot 11) - (M_2 + M_{\text{п}}) = (16 \text{ кг} \cdot 11) - (174 \text{ кг} + 0,53 \text{ кг}) =$$

$$= 1,47 = 1,5 \text{ кг}.$$

Недостача массы груза нетто составляет 1,5 кг.

Глава 5 НОРМЫ ЕСТЕСТВЕННОЙ УБЫЛИ МАССЫ ГРУЗОВ

44. Естественная убыль представляет собой потери грузов (уменьшение его массы при сохранении качества в пределах требований нормативных документов), являющиеся следствием физико-химических свойств грузов, воздействия метеорологических факторов и несовершенства применяемых грузоотправителями средств защиты грузов от потерь при транспортировании.

Нормы естественной убыли массы груза определяются согласно [приложению 2](#) к Правилам. Нормы естественной убыли массы грузов являются предельными при определении закономерности фактически выявленной убыли массы грузов при перевозке. Наименования грузов (в том числе тарифная группа, позиция) приведены в соответствии с Единой тарифно-статистической номенклатурой грузов (ЕТСНГ).

45. Нормы естественной убыли действуют при перевозках грузов железнодорожным транспортом общего пользования во внутриреспубликанском сообщении. При перевозках грузов в международном железнодорожном сообщении следует руководствоваться нормами, приведенными в [Соглашении](#) о международном железнодорожном грузовом сообщении от 1 ноября 1951 г. или других международных договорах.

46. Нормы естественной убыли не применяются при перевозке грузов:

учет количества которых производится в единицах, отличающихся от массы (за исключением спирта этилового);

в герметической упаковке (запаянная, залитая сургучом, смолой и т.д.);

жидких в стеклянной упаковке;

гигроскопических и легко воспринимающих влагу при перевозке с участием морского и речного транспорта;

фасованных масла сливочного, маргарина, сыра плавленого, сахара-рафинада в пачках, пищевых концентратов, рыбного филе мороженого, консервов всяких в жестяной и стеклянной таре и хозяйственного мыла, упакованных в стандартную тару и поступающих в продажу без взвешивания;

тузлучных соленых рыботоров, затаренных в заливную стандартную бочкотару, рыбы пряного посола.

47. При перевозке грузов в смешанном грузовом сообщении нормы естественной убыли массы для каждого вида транспорта, участвующего в перевозке, применяются в одинарном размере за все расстояние перевозки на данном виде транспорта по соответствующему транспортному документу.

48. Если согласно [приложению 2](#) к Правилам нормы естественной убыли при перевозке железнодорожным транспортом общего пользования для каких-либо грузов не установлены, но они утверждены органами государственного управления, следует руководствоваться этими нормами.

Приложение 1
к Правилам выдачи грузов
на железнодорожном транспорте
общего пользования

Таблица 1

**ЗНАЧЕНИЯ ПРЕДЕЛЬНЫХ РАСХОЖДЕНИЙ ОПРЕДЕЛЕНИЯ МАССЫ ГРУЗА
НЕТТО НА СТАНЦИИ ОТПРАВЛЕНИЯ И НА СТАНЦИИ НАЗНАЧЕНИЯ КАК
ПРИ ОДИНАКОВЫХ, ТАК И ПРИ РАЗЛИЧНЫХ СРЕДСТВАХ И МЕТОДАХ
ИЗМЕРЕНИЯ МАССЫ**

Предельная погрешность в пункте отправления d , %																										
1																										
	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	1,6	1,7	1,8	1,9	2,0	2,5	3,0	4,0	5,0	6,0	
0,1	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	1,6	1,7	1,8	1,9	2,0	2,5	3,0	4,0	5,0	6,0	
0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	1,6	1,7	1,8	1,9	2,0	2,5	3,0	4,0	5,0	6,0	
0,3	0,3	0,4	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	0,9	1,0	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	1,6	1,7	1,8	1,9	2,0	2,5	3,0	4,0	5,0	6,0	
0,4	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	1,6	1,6	1,7	1,8	1,9	2,0	2,5	3,0	4,0	5,0	6,0	
0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	0,8	0,9	0,9	1,0	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	1,6	1,7	1,8	1,9	2,0	2,1	2,5	3,0	4,0	5,0	6,0	
0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2	1,3	1,3	1,4	1,5	1,6	1,7	1,8	1,9	2,0	2,1	2,6	3,1	4,0	5,0	6,0	
0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0	1,1	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	1,6	1,7	1,7	1,8	1,9	2,0	2,1	2,6	3,1	4,1	5,0	6,0	
0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	1,0	1,1	1,1	1,2	1,3	1,4	1,4	1,5	1,6	1,7	1,8	1,9	2,0	2,1	2,2	2,6	3,1	4,1	5,1	6,1	
0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,1	1,1	1,2	1,3	1,3	1,4	1,5	1,6	1,7	1,7	1,8	1,9	2,0	2,1	2,2	2,7	3,1	4,1	5,1	6,1	
1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,2	1,2	1,3	1,3	1,4	1,5	1,6	1,6	1,7	1,8	1,9	2,0	2,1	2,1	2,2	2,7	3,2	4,1	5,1	6,1	

Предельная погрешность в пункте назначения $d, \%$ 2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,3	1,3	1,4	1,4	1,5	1,6	1,6	1,7	1,8	1,9	1,9	2,0	2,1	2,2	2,3	2,7	3,2	4,1	5,1	6,1
	1,2	1,2	1,2	1,2	1,3	1,3	1,3	1,4	1,4	1,5	1,6	1,6	1,7	1,8	1,8	1,9	2,0	2,1	2,2	2,2	2,3	2,8	3,2	4,2	5,1	6,1
	1,3	1,3	1,3	1,3	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5	1,6	1,6	1,7	1,8	1,8	1,9	2,0	2,1	2,1	2,2	2,3	2,4	2,8	3,3	4,2	5,2	6,1
	1,4	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	1,6	1,6	1,7	1,7	1,8	1,8	1,9	2,0	2,1	2,1	2,2	2,3	2,4	2,4	2,9	3,3	4,2	5,2	6,2
	1,5	1,5	1,5	1,5	1,6	1,6	1,6	1,7	1,7	1,7	1,8	1,9	1,9	2,0	2,1	2,1	2,2	2,3	2,3	2,4	2,5	2,9	3,4	4,3	5,2	6,2
	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,7	1,7	1,7	1,8	1,8	1,9	1,9	2,0	2,1	2,1	2,2	2,3	2,3	2,4	2,5	2,6	3,0	3,4	4,3	5,2	6,2
	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,8	1,8	1,8	1,9	1,9	2,0	2,0	2,1	2,1	2,2	2,3	2,3	2,4	2,5	2,5	2,6	3,0	3,4	4,3	5,3	6,2
	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,9	1,9	1,9	2,0	2,0	2,1	2,1	2,2	2,2	2,3	2,3	2,4	2,5	2,5	2,6	2,7	3,1	3,5	4,4	5,3	6,3
	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	2,0	2,0	2,0	2,1	2,1	2,1	2,2	2,2	2,3	2,4	2,4	2,5	2,5	2,6	2,7	2,8	3,1	3,6	4,4	5,3	6,3
	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,1	2,1	2,1	2,2	2,2	2,2	2,3	2,3	2,4	2,4	2,5	2,6	2,6	2,7	2,8	2,8	3,2	3,6	4,5	5,4	6,3
	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,6	2,6	2,6	2,7	2,7	2,7	2,8	2,8	2,9	2,9	3,0	3,0	3,1	3,1	3,2	3,5	3,9	4,7	5,6	6,5
	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,1	3,1	3,1	3,1	3,2	3,2	3,2	3,3	3,3	3,4	3,4	3,4	3,5	3,6	3,6	3,9	4,2	5,0	5,8	6,7
	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,2	4,2	4,2	4,3	4,3	4,3	4,4	4,4	4,5	4,7	5,0	5,7	6,4	7,2
	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,2	5,2	5,2	5,2	5,3	5,3	5,3	5,4	5,6	5,8	6,4	7,1	7,8
6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,1	6,1	6,1	6,1	6,1	6,1	6,2	6,2	6,2	6,2	6,3	6,3	6,3	6,5	6,7	7,2	7,8	8,5	

 δ - маленькая греческая буква "дельта"

Таблица 2

Значения предельных погрешностей δ_1 (δ_2) определения массы

груза нетто при взвешивании груженого и порожнего вагона
с остановкой и расцепкой

Цена поверочного деления, кг	Масса тары (М), т	Масса брутто (М), т	Весы с аналоговым отсчетом		Весы с дискретным отсчетом (регистрацией)	
			масса нетто (М), т	δ_1 (δ_2), %	масса нетто (М), т	δ_1 (δ_2), %
50	До 25 включительно	Свыше 25 до 100 включительно	Свыше 20 до 26 включительно	+/-0,4	Свыше 20 до 24 включительно	+/-0,5
			Свыше 26 до 36 включительно	+/-0,3	Свыше 24 до 32 включительно	+/-0,4
			Свыше 36 до 60 включительно	+/-0,2	Свыше 32 до 44 включительно	+/-0,3
			Свыше 60	+/-0,1	Свыше 44 до 75 включительно	+/-0,2
	Свыше 25	Свыше 25	Свыше 20 до 24 включительно	+/-0,5	Свыше 21 до 25 включительно	+/-0,6
			Свыше 24 до 30 включительно	+/-0,4	Свыше 25 до 31 включительно	+/-0,5
			Свыше 30 до 42 включительно	+/-0,3	Свыше 31 до 40 включительно	+/-0,4
			Свыше 42 до 71 включительно	+/-0,2	Свыше 40 до 56 включительно	+/-0,3
			Свыше 71	+/-0,1	Свыше 56	+/-0,2
					Свыше 75	+/-0,1

 δ - маленькая греческая буква "дельта"

Таблица 3

Значения предельных погрешностей δ_1 (δ_2) определения массы

груза нетто при взвешивании на вагонных весах грузеного вагона с расцепкой

Цена поверочного деления	Масса нетто (М _н), т	d ₁ (d ₂), %
50 кг	Свыше 20 до 24 включительно	+/-5,0
	Свыше 24 до 32 включительно	+/-4,0
	Свыше 32 до 44 включительно	+/-3,0
	Свыше 44 до 57 включительно	+/-2,0
	Свыше 57 до 60 включительно	+/-1,9
	Свыше 60 до 64 включительно	+/-1,8
	Свыше 64 до 68 включительно	+/-1,7
	Свыше 68 до 72 включительно	+/-1,6
	Свыше 72 до 77 включительно	+/-1,5
	Свыше 77 до 83 включительно	+/-1,4
	Свыше 83 до 90 включительно	+/-1,3
	Свыше 90 до 98 включительно	+/-1,2
	Свыше 98 до 107 включительно	+/-1,1
	Свыше 107 до 118 включительно	+/-1,0
	Свыше 118 до 132 включительно	+/-0,9
Свыше 132	+/-0,8	

d - маленькая греческая буква "дельта"

Таблица 4

Значения предельных погрешностей d₁ (d₂) определения массы

груза нетто при взвешивании грузеного вагона без расцепки
(тара вагона по трафарету; суммарная масса хвостовых вагонов, включая взвешиваемый, не более 2000 т)

Цена поверочного деления	Масса нетто (М _н), т	d ₁ (d ₂), %
50 кг	Свыше 20 до 24 включительно	+/-5,0
	Свыше 24 до 32 включительно	+/-4,0
	Свыше 32 до 44 включительно	+/-3,0

Свыше 44 до 57 включительно	+/-2,0
Свыше 57 до 60 включительно	+/-1,9
Свыше 60 до 64 включительно	+/-1,8
Свыше 64 до 68 включительно	+/-1,7
Свыше 68 до 72 включительно	+/-1,6
Свыше 72 до 77 включительно	+/-1,5
Свыше 77 до 83 включительно	+/-1,4
Свыше 83 до 90 включительно	+/-1,3
Свыше 90 до 98 включительно	+/-1,2
Свыше 98 до 107 включительно	+/-1,1
Свыше 107 до 118 включительно	+/-1,0
Свыше 118 до 132 включительно	+/-0,9
Свыше 132	+/-0,8

 δ - маленькая греческая буква "дельта"

Таблица 5

Значения предельных погрешностей δ_1 (δ_2) определения массы

груза нетто при взвешивании груженого и порожнего вагона
на весах для взвешивания в движении

Класс точности весов	Масса тары (М), т	НПВ = 150 т		НПВ = 200 т	
		масса нетто (М), т н	δ_1 (δ_2), %	масса нетто (М), т н	δ_1 (δ_2), %
0,5	До 25 включительно	Свыше 19 до 20 включительно	+/-1,9	Свыше 19 до 25 включительно	+/-2,0
		Свыше 20 до 21 включительно	+/-1,8	Свыше 25 до 26 включительно	+/-1,9
		Свыше 21 до 22 включительно	+/-1,7	Свыше 26 до 28 включительно	+/-1,8
		Свыше 22 до 23 включительно	+/-1,6	Свыше 28 до 29 включительно	+/-1,7
		Свыше 23 до 25	+/-1,5	Свыше 29 до 31	+/-1,6

	ВКЛЮЧИТЕЛЬНО		ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	
	Свыше 25 до 27 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-1,4	Свыше 31 до 34 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-1,5
	Свыше 27 до 29 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-1,3	Свыше 34 до 36 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-1,4
	Свыше 29 до 33 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-1,2	Свыше 36 до 39 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-1,3
	Свыше 33 до 38 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-1,1	Свыше 39 до 43 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-1,2
	Свыше 38 до 45 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-1,0	Свыше 43 до 47 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-1,1
	Свыше 45 до 55 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-0,9	Свыше 47 до 55 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-1,0
	Свыше 55 до 72 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-0,8	Свыше 55 до 67 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-0,9
	Свыше 72 до 109 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-0,7	Свыше 67 до 86 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-0,8
	Свыше 109	+/-0,6	Свыше 86 до 128 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-0,7
			Свыше 128	+/-0,6
Свыше 25 до 50 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	Свыше 19 до 20 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-1,9	Свыше 19 до 25 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-2,0
	Свыше 20 до 21 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-1,8	Свыше 25 до 26 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-1,9
	Свыше 21 до 22 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-1,7	Свыше 26 до 28 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-1,8
	Свыше 22 до 24 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-1,6	Свыше 28 до 29 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-1,7
	Свыше 24 до 26 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-1,5	Свыше 29 до 31 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-1,6
	Свыше 26 до 29 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-1,4	Свыше 31 до 34 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО	+/-1,5

	Свыше 29 до 32 включительно	+/-1,3	Свыше 34 до 36 включительно	+/-1,4
	Свыше 32 до 37 включительно	+/-1,2	Свыше 36 до 39 включительно	+/-1,3
	Свыше 37 до 42 включительно	+/-1,1	Свыше 39 до 44 включительно	+/-1,2
	Свыше 42 до 50 включительно	+/-1,0	Свыше 44 до 51 включительно	+/-1,1
	Свыше 50 до 62 включительно	+/-0,9	Свыше 51 до 60 включительно	+/-1,0
	Свыше 62 до 83 включительно	+/-0,8	Свыше 60 до 73 включительно	+/-0,9
	Свыше 83 до 128 включительно	+/-0,7	Свыше 73 до 96 включительно	+/-0,8
			Свыше 96	+/-0,7
Свыше 50	Свыше 18 до 25 включительно	+/-2,0	Свыше 20 до 28 включительно	+/-2,0
	Свыше 25 до 27 включительно	+/-1,9	Свыше 28 до 30 включительно	+/-1,9
	Свыше 27 до 29 включительно	+/-1,8	Свыше 30 до 32 включительно	+/-1,8
	Свыше 29 до 31 включительно	+/-1,7	Свыше 32 до 35 включительно	+/-1,7
	Свыше 31 до 34 включительно	+/-1,6	Свыше 35 до 38 включительно	+/-1,6
	Свыше 34 до 38 включительно	+/-1,5	Свыше 38 до 41 включительно	+/-1,5
	Свыше 38 до 42 включительно	+/-1,4	Свыше 41 до 46 включительно	+/-1,4
	Свыше 42 до 47 включительно	+/-1,3	Свыше 46 до 51 включительно	+/-1,3
	Свыше 47 до 54	+/-1,2	Свыше 51 до 58	+/-1,2

		включительно		включительно	
		Свыше 54 до 63 включительно	+/-1,1	Свыше 58 до 68 включительно	+/-1,1
		Свыше 63 до 76 включительно	+/-1,0	Свыше 68 до 81 включительно	+/-1,0
		Свыше 76 до 95 включительно	+/-0,9	Свыше 81 до 102 включительно	+/-0,9
		Свыше 95	+/-0,8	Свыше 102	+/-0,8
0,2	До 25 включительно	Свыше 19 до 22 включительно	+/-0,7	Свыше 20 до 23 включительно	+/-0,9
		Свыше 22 до 26 включительно	+/-0,6	Свыше 23 до 26 включительно	+/-0,8
		Свыше 26 до 34 включительно	+/-0,5	Свыше 26 до 30 включительно	+/-0,7
		Свыше 34 до 52 включительно	+/-0,4	Свыше 30 до 35 включительно	+/-0,6
		Свыше 52 до 127 включительно	+/-0,3	Свыше 35 до 43 включительно	+/-0,5
		Свыше 127	+/-0,2	Свыше 43 до 63 включительно	+/-0,4
	Свыше 25 до 50 включительно	Свыше 19 до 22 включительно	+/-0,7	Свыше 20 до 23 включительно	+/-0,9
		Свыше 22 до 28 включительно	+/-0,6	Свыше 23 до 26 включительно	+/-0,8
		Свыше 28 до 38 включительно	+/-0,5	Свыше 26 до 30 включительно	+/-0,7
		Свыше 38 до 59 включительно	+/-0,4	Свыше 30 до 35 включительно	+/-0,6
		Свыше 59	+/-0,3	Свыше 35 до 43 включительно	+/-0,5
					Свыше 43 до 69 включительно

				Свыше 69	+/-0,3
--	--	--	--	----------	--------

d - маленькая греческая буква "дельта"

Таблица 6

Значения предельных погрешностей d_1 (d_2) определения массы

груза нетто при взвешивании груженого вагона на вагонных весах для взвешивания в движении (тара вагона по трафарету)

Класс точности весов	Масса нетто (M _н), т	d_1 (d_2), %
0,5	Свыше 21 до 26 включительно	+/-5,0
	Свыше 26 до 33 включительно	+/-4,0
	Свыше 33 до 47 включительно	+/-3,0
	Свыше 47 до 61 включительно	+/-2,0
	Свыше 61 до 65 включительно	+/-1,9
	Свыше 65 до 69 включительно	+/-1,8
	Свыше 69 до 74 включительно	+/-1,7
	Свыше 74 до 80 включительно	+/-1,6
	Свыше 80 до 86 включительно	+/-1,5
	Свыше 86 до 94 включительно	+/-1,4
	Свыше 94 до 103 включительно	+/-1,3
	Свыше 103 до 115 включительно	+/-1,2
	Свыше 115	+/-1,1
0,2	Свыше 20 до 25 включительно	+/-5,0
	Свыше 25 до 32 включительно	+/-4,0
	Свыше 32 до 45 включительно	+/-3,0
	Свыше 45 до 58 включительно	+/-2,0
	Свыше 58 до 61 включительно	+/-1,9
	Свыше 61 до 64 включительно	+/-1,8
	Свыше 64 до 68 включительно	+/-1,7
	Свыше 68 до 73 включительно	+/-1,6
	Свыше 73 до 78 включительно	+/-1,5
	Свыше 78 до 84 включительно	+/-1,4

	Свыше 84 до 91 включительно	+/-1,3
	Свыше 91 до 99 включительно	+/-1,2
	Свыше 99 до 109 включительно	+/-1,1
	Свыше 109 до 121 включительно	+/-1,0
	Свыше 121	+/-0,9

d - маленькая греческая буква "дельта"

Таблица 7

Значения предельных погрешностей определения массы нетто
при взвешивании тарно-штучных грузов на товарных весах

Цена деления, кг	Масса нетто (M), кг н	d (d), %	
		1	2
0,5	До 200 включительно	+/-0,3	
	Свыше 200 до 300 включительно	+/-0,2	
	Свыше 300 включительно	+/-0,1	
1,0	До 600 включительно	+/-0,3	
	Свыше 600 до 1000 включительно	+/-0,2	
	Свыше 1000	+/-0,1	

d - маленькая греческая буква "дельта"

Таблица 8

Значения предельных погрешностей d (d) определения массы
1 2

нефти и нефтепродуктов, перевозимых наливом в цистернах

Метод измерений массы			
прямой метод статических измерений		косвенный метод статических измерений (путем определения высоты налива груза в цистерне при помощи метроштока)	
взвешивание на вагонных весах расцепленных	взвешивание на вагонных весах движущихся нерасцепленных	масса нетто груза	
		до 120 т	от 120 т и более

	цистерн	цистерн		
Предельная погрешность d_1 (d_2), %	+/-0,40	+/-0,50	+/-0,65	+/-0,50

d - маленькая греческая буква "дельта"

Таблица 9

Значения предельных расхождений определения массы нефти и нефтепродуктов на станции отправления и на станции назначения как при одинаковых, так и при различных методах измерения массы

Предельная погрешность в пункте назначения d_2 , %	Предельная погрешность в пункте отправления d_1 , %			
		0,4	0,5	0,65
	0,4	+/-0,6	+/-0,6	+/-0,8
	0,5	+/-0,6	+/-0,7	+/-0,8
	0,65	+/-0,8	+/-0,8	+/-0,9

d - маленькая греческая буква "дельта"

Приложение 2
к Правилам выдачи грузов
на железнодорожном транспорте
общего пользования

НОРМЫ ЕСТЕСТВЕННОЙ УБЫЛИ МАССЫ ГРУЗОВ

(в ред. постановления Минтранса от 15.12.2010 N 92)

Группа 01
ЗЕРНОВЫЕ И ЗЕРНОБОБОВЫЕ КУЛЬТУРЫ

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза при перевозках на расстояние в километрах
	до 1000
01 Зерно, кроме перевозимого в вагонах-зерновозах	0,09
01 Зерно, перевозимое в вагонах-зерновозах	0,09

Группа 02
СЕМЕНА

Нормы естественной убыли желудей, семян льна и конопли

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза
024 Желуди сушеные	0,18
024 Желуди сырые	0,36
021 Семена льна и конопли, перевозимые в таре	0,13

Нормы естественной убыли семян, не поименованных выше

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза при перевозках на расстояние в километрах
	до 1000
02 Семена, кроме желудей, семян льна и конопли в таре	0,09
<p>Примечание. По семенам трав клевера, люцерны, донника, тимофеевки, мятлика лугового, полевицы белой, житника, пырея бескорневищного, овсяницы луговой, красной и др., эспарцета, сераделлы, могоар, люпинуса и суданской травы:</p> <p>а) в случаях, когда семена подвергались очистке на электромагнитных машинах, нормы естественной убыли увеличиваются на 15%;</p> <p>б) при перевозках в смешанном железнодорожно-водном сообщении нормы естественной убыли увеличиваются на 30% на каждую перевалку с железнодорожного транспорта на водный и обратно;</p> <p>в) списание потерь за счет снижения влажности производится в соответствии с фактическим уменьшением содержания влаги.</p>	

Группа 03
ХЛОПЧАТНИК

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Период года	Нормы естественной убыли в % массы груза
031 Хлопок-сырец	Осенне-зимний	0,6
	Весенне-летний	0,3
03 Гуза		0,72
<p>Примечание. При определении норм естественной убыли осенне-зимним периодом считается время с 1 октября по 31 марта, а весенне-летним - с 1 апреля по 30 сентября.</p>		

Группа 04
ОВОЩИ, КАРТОФЕЛЬ, БАХЧЕВЫЕ КУЛЬТУРЫ СВЕЖИЕ, СВЕКЛА САХАРНАЯ

Нормы естественной убыли капусты ранней и поздней

Тарифная	Способ перевозки и нормы естественной убыли в % массы груза	
	капуста ранняя	капуста поздняя

группа и позиция груза	Продолжительность перевозки, сут.	в рефрижераторных вагонах по массе		в крытых вагонах по массе нетто
		нетто	брутто	
041	1	1,7	0,5	0,6
	2	2,3	0,9	0,8
	3	2,7	1,2	1,0
	4	3,2	1,5	1,0
	5	3,5	1,7	1,1
	6	3,8	2,0	1,2
	7	4,1	2,2	1,2
	8	4,4	2,4	1,3
	9	4,6	2,6	1,4
	10	4,8	2,8	1,4
	11	5,0	3,0	1,5
	12	5,2	3,2	1,5
	13	5,4	3,4	1,6
	14	5,6	3,6	1,6
	15	5,8	3,8	1,6
	16	5,9	4,0	1,7
	17	-	-	1,7
	18	-	-	1,7
	19	-	-	1,7
	20	-	-	1,7

Нормы естественной убыли моркови столовой

Тарифная группа и позиция груза	Продолжительность перевозки, сут.	Нормы естественной убыли в % массы груза	
		нетто	брутто
041	До 3 суток	1,2	0,8
	4	1,7	1,3
	5	2,1	1,6
	6	2,4	1,8
	7	2,6	2,0
	8	2,8	2,2
	9	3,0	2,4
	10	3,2	2,5
	11	3,3	2,6
	12	3,4	2,8
	Примечание. Норма естественной убыли по массе брутто применяется при получении груза от железной дороги, а по массе нетто - при расчетах грузополучателя с грузоотправителем.		

Нормы естественной убыли баклажанов, огурцов и томатов

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Род подвижного состава	Нормы естественной убыли в % массы груза	
		за первые трое суток	за каждые последующие сутки
041 Баклажаны	Изотермические вагоны с охлаждением	1,8	0,2

041 Огурцы	Изотермические вагоны	2,0	0,2
041 Томаты (помидоры)	Изотермические вагоны с охлаждением	1,2	0,2
	Крытые вагоны	1,9	0,3
Примечание. При расчетах с железной дорогой по массе брутто указанные нормы сокращаются на 20%.			

Нормы естественной убыли дынь свежих

Тарифная группа и позиция груза	Род подвижного состава	Нормы естественной убыли в % массы груза за каждые сутки пути	
		нетто	брутто
042	В крытых вагонах	0,44	0,25
	В изотермических вагонах	0,27	0,10
Примечание. Норма естественной убыли по массе брутто применяется при получении груза от железной дороги, а по массе нетто - при расчетах грузополучателя с грузоотправителем.			

Нормы естественной убыли арбузов при перевозке навалом

Тарифная группа и позиция груза	Продолжительность перевозки, сут.	Нормы естественной убыли в % массы груза
042	До 3 суток	0,7
	4	1,2
	5	1,5
	6	1,8
	7	2,1
	8	2,3
	9	2,4
	10	2,6
	11	2,7
	12	2,9
	13	3,0
	14	3,1
	15	3,2
	16	3,3
	17	3,4
	18	3,4
	19	3,5
	20	3,6
	21	3,7
	22	3,7
	23	3,8
	24	3,9
	25	3,9

Нормы естественной убыли картофеля раннего

Тарифная группа и позиция груза	Продолжительность перевозки, сут.	Нормы естественной убыли в % массы груза	
		нетто	брутто
043	До 3 суток	1,2	0,8
	4	1,7	1,3
	5	2,1	1,6
	6	2,4	1,8
	7	2,8	2,2

Примечание. Норма естественной убыли по массе брутто применяется при получении груза от железной дороги, а по массе нетто - при расчетах грузополучателя с грузоотправителем.

Нормы естественной убыли картофеля позднего при перевозке в крытых вагонах

Тарифная группа и позиция груза	Продолжительность перевозки, сут.	Способ перевозки и нормы естественной убыли в % массы груза			
		навалом по массе нетто	в мешках по массе		в специальных контейнерах-обрешетках по массе нетто
			нетто	брутто	
043	До 3 суток	1,0	0,8	0,7	0,7
	4	1,2	1,0	0,9	0,9
	5	1,3	1,0	1,0	1,0
	6	1,4	1,2	1,2	1,1
	7	1,5	1,3	1,2	1,2
	8	1,6	1,4	1,3	1,3
	9	1,6	1,5	1,4	1,3
	10	1,7	1,5	1,4	1,4
	11	1,8	1,6	1,4	1,4
	12	1,8	1,6	1,6	1,5
	13	1,9	1,7	1,6	1,5
	14	1,9	1,7	1,6	1,6
	15	2,0	1,8	1,7	1,6

Примечание. Норма естественной убыли по массе брутто применяется при получении груза от железной дороги, а по массе нетто - при расчетах грузополучателя с грузоотправителем.

Нормы естественной убыли прочих грузов данной группы

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза
041 Лук	2,7
041 Чеснок	0,9
04 Прочие грузы этой группы, кроме овощей свежемороженых	1,8

Группа 05
ФРУКТЫ И ЯГОДЫ СВЕЖИЕ, ОРЕХИ

Нормы естественной убыли лимонов свежих

Тарифная группа и позиция груза	Продолжительность перевозки, сут.	Нормы естественной убыли в % массы груза	
		нетто	брутто
053	1	0,14	0,08
	2	0,29	0,17
	3	0,43	0,25
	4	0,57	0,34
	5	0,68	0,42
	6	0,77	0,48
	7	0,84	0,53
	8	0,90	0,57
	9	0,96	0,61
	10	1,01	0,64
	11	1,06	0,67
	12	1,10	0,70
	13	1,14	0,73
	14	1,18	0,75
	15	1,21	0,77
	16	1,24	0,79
	17	1,27	0,81
	18	1,30	0,83
	19	1,33	0,85
	20	1,35	0,87

Примечание. Норма естественной убыли по массе брутто применяется при получении груза от железной дороги, а по массе нетто - при расчетах грузополучателя с грузоотправителем.

Нормы естественной убыли citrusовых плодов
и груш сорта "Сеянец Киффера"

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза	
	нетто	брутто
053 Апельсины отечественные, апельсины импортные, поступающие через порты Черного моря, независимо от типов вагонов	0,14	0,08
053 Апельсины импортные, поступающие через Рижский и Ленинградские порты, независимо от типа вагонов	0,1	0,05
051, 053 Мандарины отечественные и груши сорта "Сеянец Киффера", перевозимые в вагонах с машинным охлаждением	0,19	0,06
053 Мандарины импортные, перевозимые в вагонах с машинным охлаждением	0,1	0,06

Примечание. Норма естественной убыли по массе брутто применяется при получении груза от железной дороги, а по массе нетто - при расчетах грузополучателя с грузоотправителем.

Нормы естественной убыли фруктов и ягод свежих

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Род подвижного состава	Нормы естественной убыли в % массы груза	
		за первые трое суток	за каждые последующие сутки
051 Абрикосы	Изотермические вагоны с охлаждением	1,8	0,2
051 Виноград	Изотермические вагоны с охлаждением	0,8	0,1
051 Вишня	Изотермические вагоны с охлаждением	1,0	0,1
051 Груши летние	Изотермические вагоны с охлаждением	1,0	0,1
051 Груши зимние	Изотермические вагоны с охлаждением	0,8	0,1
051 Персики	Изотермические вагоны с охлаждением	1,8	0,2
051 Слива	Изотермические вагоны с охлаждением	1,2	0,15
051 Черешня	Изотермические вагоны с охлаждением	1,0	0,1
052 Яблоки летние	Изотермические вагоны с охлаждением	0,8	0,1
052 Яблоки зимние	Крытые вагоны	0,3	0,15
Примечание. При расчетах с железной дорогой по массе брутто указанные нормы сокращаются на 20%.			

Нормы естественной убыли прочих грузов данной группы

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза
054 Орехи и ядра фруктовых косточек	0,18
051, 052, 053 Фрукты и ягоды свежие	0,72

Группа 07
ПРОЧАЯ ПРОДУКЦИЯ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза
076 Волос конский и рогатого скота	0,18
078, 072 Грузы позиции 8, табак в корешках, отходы табачные сырые (крошка, пыль), перевозимые без тары <*>	1,35
078, 072 Грузы позиции 8, табак в корешках, отходы табачные сырые (крошка, пыль), перевозимые в таре <*>	0,72
074, 076 Губки морские, пресноводные (бодяга), корень мильнянки, пух домашних животных, щетина в сыром виде	0,9
077 Кожи сырые и мокросоленые	1,62
077 Кожи сухие	0,72
073 Треста и солома льна, перевозимые в снопах без тары	1,5

071, 074, 077 Прочие лекарственные растения, пушнина невыделанная, сено, солома	0,72
076 Шерсть мытая	0,3
076 Шерсть натуральная (немытая)	0,5
Примечание. Для грузов, помеченных "<*>", на каждую перевалку с железнодорожного транспорта на водный и обратно и на перегрузку из вагона в вагон нормы увеличиваются на 30%.	

Группа 08
ЛЕСОМАТЕРИАЛЫ КРУГЛЫЕ

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Норма естественной убыли в % массы груза
081, 082 Лес круглый, крепежный, кроме перевозимого по обмеру	0,90

Группа 09
ПРОДУКЦИЯ ЛЕСОПИЛЬНОГО И ФАНЕРНОГО ПРОИЗВОДСТВА

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза
091 Дощечка ящичная	0,36
091, 092, 093 Пиломатериалы, кроме перевозимых по обмеру, дощечки ящичной и грузов позиции 4	0,90

Группа 10
ДРОВА

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза
101 Дрова, кроме перевозимых по обмеру	1,35
102, 103 Прочие грузы данной группы	0,72

Группа 11
ПРОЧАЯ ПРОДУКЦИЯ ЛЕСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. САЖЕНЦЫ

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза
112 Деревья и кусты живые и свежесрезанные	0,45
111 Кора прессованная	0,36
111 Корье дубильное, перевозимое без тары	0,72
111 Корье дубильное, перевозимое в таре	0,36
111 Прочие грузы позиции 1	0,72

Группа 12
ИЗДЕЛИЯ И ДЕТАЛИ ИЗ ДРЕВЕСИНЫ

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Норма естественной убыли в % массы груза
-----------------------------------------------	------------------------------------------

121 Гонт кровельный (щепа кровельная)	0,90
---------------------------------------	------

Группа 13
ПРОДУКЦИЯ ЦЕЛЛЮЛОЗНО-БУМАЖНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Тарифная группа, позиция и наименование груза		Нормы естественной убыли в % массы груза
132 Бумага, картон	В кипах	0,27
	В ящиках	0,72
131 Масса древесная, целлюлоза	В сухом виде	0,36
	В сыром виде	1,62
133 Прокладки картонные для яиц		0,27

Группа 14
РУДА ЖЕЛЕЗНАЯ И МАРГАНЦЕВАЯ

Нормы естественной убыли кварцитов

Тарифная группа и позиция груза		Нормы естественной убыли в % массы груза при перевозках на расстояние в километрах
		до 1000
141	При перевозке навалом: крупностью до 5 мм	0,4
	крупностью свыше 5 мм	0,25
	При перевозке в таре	Независимо от расстояния
		0,2

Нормы естественной убыли прочих грузов данной группы

Тарифная группа, позиция и наименование груза		Нормы естественной убыли в % массы груза
141 Агломерат железорудный	В вагонах типа хоппер для окатышей и агломерата	0,20
	В полувагонах с металлическим кузовом	0,30
142 Руда марганцевая		0,90
141, 142 Прочие грузы данной группы		0,90

Примечания:

- Дополнительные нормы естественной убыли для концентрата железной руды устанавливаются на каждую перевалку с железнодорожного транспорта на водный и обратно и на перегрузку из вагона в вагон в размере 0,8%.
- Дополнительные нормы естественной убыли для руды всякой (кроме концентрата железной руды) устанавливаются на каждую перевалку с железнодорожного транспорта на водный и обратно в размере 1% и на перегрузку из вагона в вагон в размере 0,8%.

Группа 15
СЫРЬЕ ЦВЕТНЫХ МЕТАЛЛОВ, СЫРЬЕ СЕРНОЕ

Нормы естественной убыли руды медной и концентратов

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза при перевозках на расстояние в километрах	
	до 1000	
151 Концентрат медный, перевозимый без применения защитных пленок	0,30	
151 Руда медная, перевозимая без применения защитных пленок	0,50	
	до 750	751 - 1500
151 Концентраты свинцовые, цинковые и свинцово-цинковые	1,50	1,60
Примечание. Дополнительные нормы естественной убыли для руды всякой устанавливаются на каждую перевалку с железнодорожного транспорта на водный и обратно в размере 1% и на перегрузку из вагона в вагон в размере 0,8%.		

Норма естественной убыли сырья серного

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Норма естественной убыли в % массы груза
153 Сырье серное	0,70
Примечание. На каждую перевалку с железнодорожного транспорта на водный и обратно и на перегрузку из вагона в вагон нормы увеличиваются на 30%.	

Нормы естественной убыли прочих грузов данной группы

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза
151 Боксит агломерированный, перевозимый без тары	0,40
151 Руда медная и концентрат медный, перевозимые в специальных универсальных полувагонах с применением защитных пленок	0,20
15 Прочие грузы данной группы, кроме роштейна цветных руд, штейна свинцового, пыли котельной	0,90
Примечание. Дополнительные нормы естественной убыли для руды всякой устанавливаются на каждую перевалку с железнодорожного транспорта на водный и обратно в размере 1% и на перегрузку из вагона в вагон в размере 0,8%.	

Группа 16
ТОПЛИВО МИНЕРАЛЬНОЕ
(УГОЛЬ КАМЕННЫЙ, УГОЛЬ БУРЫЙ)

	Нормы естественной убыли в % массы груза при перевозках на расстояние в километрах

Тарифная группа, позиция и наименование груза	без покрытия поверхности погруженного в вагон угля защитной пленкой		с покрытием поверхности погруженного в вагон угля защитной пленкой	
	до 500	501 - 1000	до 500	501 - 1000
161 Мелкие классы (М, С, Ш) антрацитов, углей каменных всех марок, угольный концентрат, отсев	0,55	0,60	0,25	0,30
161 Промпродукт угольный, шлам угольный	0,55	0,60	-	-
161 Рядовые антрациты и угли каменные всех марок	0,40	0,45	0,15	0,20
161 Средне-крупные сорта (П, К, О) антрацитов и углей каменных всех марок	0,20	0,25	-	-
161 Угли бурые всех марок и классов	0,55	0,60	0,25	0,30
161 Брикетты буроугольные	0,40	0,45	-	-
<p>Примечания:</p> <p>1. Дополнительные нормы естественной убыли устанавливаются на каждую перевалку с железнодорожного транспорта на водный и обратно и на перегрузку из вагона в вагон в размере 0,65%.</p> <p>2. Условные обозначения углей (М, С, Ш, П, К, О) приняты в соответствии с ГОСТ 19242-73 "Угли бурые, каменные и антрацит. Классификация по размеру кусков".</p>				

Группа 17
КОКС

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза при перевозках на расстояние в километрах		
	до 250	251 - 500	501 - 1000
171 Кокс каменноугольный	0,30	0,55	0,65
171 Коксовый орешек и коксовая мелочь	0,40	0,60	0,70
<p>Примечание. Дополнительные нормы естественной убыли устанавливаются на каждую перевалку с железнодорожного транспорта на водный и обратно в размере 1% и на перегрузку из вагона в вагон в размере 0,8%.</p>			

Группа 18
ТОРФ И ТОРФЯНАЯ ПРОДУКЦИЯ

Нормы естественной убыли торфа фрезерного топливного
и торфа для сельского хозяйства, перевозимого
в измельченном состоянии без тары

Тарифная группа и позиция груза	Род подвижного состава	Нормы естественной убыли в % массы груза при перевозках на расстояние в километрах								
		до 50	51 - 100	101 - 150	151 - 200	201 - 250	251 - 300	301 - 400	401 - 500	501 - 1000
181	В полувагонах	0,35	0,55	0,70	0,80	0,90	1,00	1,05	1,10	1,20
	В полувагонах с наращенными бортами	0,25	0,35	0,45	0,50	0,55	0,60	-	-	-
	В вагонах-хопперах	0,15	0,20	0,25	0,30	0,35	-	-	-	-
Примечание. На каждую перевалку с железнодорожного транспорта на водный и обратно и на перегрузку из вагона в вагон нормы увеличиваются на 30%.										

Нормы естественной убыли прочих грузов данной группы

Тарифная группа, позиция и наименование груза		Нормы естественной убыли в % массы груза
181 Торф		0,70
182 Грузы позиции 2 в кусках <*>		0,27
182 Грузы позиции 2 в измельченном состоянии <*>	Без тары	1,35
	В таре	0,72
Примечание. Для грузов, помеченных "<*>", на каждую перевалку с железнодорожного транспорта на водный и обратно и на перегрузку из вагона в вагон нормы увеличиваются на 30%.		

Группа 19
СЛАНЦЫ ГОРЮЧИЕ

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза
191 Кокс сланцевый <*>	0,70
191 Огарки сланцевые <*>	0,70
191 Мука сланцевая, перевозимая без тары <*>	1,10
191 Мука сланцевая, перевозимая в таре <*>	0,60
191 Сланцы	0,60
Примечание. Для грузов, помеченных "<*>", на каждую перевалку с железнодорожного транспорта на водный и обратно и на перегрузку из вагона в вагон нормы увеличиваются на 30%.	

Группа 22
НЕФТЕПРОДУКТЫ ТЕМНЫЕ, ГАЗЫ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЕ

Тарифная группа, позиция и наименование груза		Нормы естественной убыли в % массы груза
222 Гудрон каменноугольный	В вагонах-цистернах в весенне-летний период	0,72
	В вагонах-цистернах в осенне-зимний период	0,36
	В бочках деревянных	0,36
225 Присадка (состав для снятия окалины и ржавчины)		0,27
Примечание. При определении норм естественной убыли осенне-зимним периодом считается время с 1 октября по 31 марта, а весенне-летним - с 1 апреля по 30 сентября.		

Группа 23

МАТЕРИАЛЫ МИНЕРАЛЬНО-СТРОИТЕЛЬНЫЕ ПРИРОДНЫЕ. ЗОЛА.
ШЛАКИ, КРОМЕ ГРАНУЛИРОВАННЫХ И МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИХ ДЛЯ ПЕРЕПЛАВКИ

(позиция в ред. [постановления](#) Минтранса от 15.12.2010 N 92)
(см. текст в предыдущей [редакции](#))

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза	
	в таре	без тары
Грузы позиций 1, 2 (кроме перлита), щебень, гравий, песчано-гравийная смесь, песок строительный, отсеvy дробления, грузы позиции б и керамзит - в кусках	0,20	
Грузы позиций 1, 2 (кроме перлита), щебень, гравий, песчано-гравийная смесь, песок строительный, отсеvy дробления, грузы позиции б и керамзит - в измельченном состоянии <*>	0,6	1,0
233 Алебастр <*>	0,5	0,9
233 Известь <*>	0,5	0,9
233 Мел	0,5	0,9
235 Грузы позиции 5 (зола, шлаки, кроме гранулированных и металлургических для переплавки)	0,80	
Примечание. Для грузов, помеченных "<*>", на каждую перевалку с железнодорожного транспорта на водный и обратно и на перегрузку из вагона в вагон нормы увеличиваются на 30%.		

Группа 24
СЫРЬЕ МИНЕРАЛЬНОЕ ПРОМЫШЛЕННОЕ.
МАТЕРИАЛЫ ФОРМОВОЧНЫЕ АБРАЗИВНЫЕ

Нормы естественной убыли глины фарфоровой (каолина)

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза при перевозках на расстояние в километрах	
	до 500	501 - 1000
241 Глина фарфоровая (каолин), перевозимая без тары в крытых вагонах	0,62	0,77

Нормы естественной убыли песка кварцевого

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза при перевозках на расстояние в километрах	
	до 1000	
241 Песок кварцевый, перевозимый без тары	2,70	

Нормы естественной убыли прочих грузов данной группы

Тарифная группа, позиция и наименование груза		Нормы естественной убыли в % массы груза
241, 242 Альмандин, грузы позиции 2 (кроме витерита, сульфата натрия природного (мирабилита, тенардита))		0,70
242 Витерит, сульфат натрия природный (мирабилит, тенардит)	В таре	0,30
	Без тары	1,40
241 Грузы позиций 1 (кроме альмандина, шквара, боя стеклянного, фарфорового и фаянсового, камня гипсового, песка кварцевого, глины фарфоровой (каолина),	В кусках	0,20
	В измельченном состоянии в таре	0,60

перевозимой без тары в крытых вагонах), 3, 4, 5 <*>	В измельченном состоянии без тары	1,10
Примечание. Для грузов, помеченных "<*>", на каждую перевалку с железнодорожного транспорта на водный и обратно и на перегрузку из вагона в вагон нормы увеличиваются на 30%.		

Группа 27
ШЛАКИ ГРАНУЛИРОВАННЫЕ

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза при перевозках на расстояние в километрах	
	до 1000	
271 Шлаки гранулированные	0,4	

Группа 28
ЦЕМЕНТ

Тарифная группа, позиция и наименование груза		Нормы естественной убыли в % массы груза
280 Цемент	В крытых вагонах-хопперах, цистернах-цементовозах насыпью	0,3
Примечания: 1. Указанные нормы естественной убыли являются предельными и применяются в случае фактической недостачи цемента, превышающей предельное расхождение в результатах определения массы нетто. 2. При перевозке цемента в таре пакетами, сформированными согласно техническим условиям на продукцию с применением термоусадочной пленки, нормы естественной убыли не применяются.		

Группа 29
ФЛЮСЫ

Тарифная группа, позиция и наименование груза		Нормы естественной убыли в % массы груза
291 Грузы позиции 1	В кусках	0,20
	В измельченном состоянии в таре	0,60
	В измельченном состоянии без тары	1,20
Примечание. На каждую перевалку с железнодорожного транспорта на водный и обратно и на перегрузку из вагона в вагон нормы увеличиваются на 30%.		

Группа 30
ОГНЕУПОРЫ, АСБЕСТ, СЛЮДА

Нормы естественной убыли порошков периклазовых спеченных

Тарифная группа, позиция и наименование груза		Нормы естественной убыли в % массы груза при перевозке на расстояние в километрах
		до 1000
30 Порошки периклазовые спеченные крупностью не более 4 мм	В крытых вагонах	0,40
30 Порошки периклазовые спеченные крупностью от 5 до 10 мм	В крытых вагонах	0,30
	На открытом подвижном составе	0,40

Нормы естественной убыли прочих грузов данной группы

Тарифная группа, позиция и наименование груза		Нормы естественной убыли в % массы груза

301, 304 Грузы позиций 1, 4 (кроме дунита, лома огнеупорных изделий и оливинита) <*>	В кусках	0,2	
	В измельченном состоянии в таре	0,6	
	В измельченном состоянии без тары в полувагонах с размером кусков до 500 мм при перевозках на расстояние:	до 500 км	0,4
		от 500 до 1000 км	0,5
	В измельченном состоянии без тары в полувагонах с размером кусков до 50 мм при перевозках на расстояние:	до 500 км	0,5
		от 500 до 1000 км	0,7
	301 Дунит		0,8
30 Составы огнеупорные всякие, кроме поименованных выше		0,2	
Примечание. Для грузов, помеченных "<*>", на каждую перевалку с железнодорожного транспорта на водный и обратно и на перегрузку из вагона в вагон нормы увеличиваются на 30%.			

Группа 31
МЕТАЛЛЫ ЧЕРНЫЕ

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Норма естественной убыли в % массы груза
316 Изгарь и окалина черных металлов	0,65
Примечание. На каждую перевалку с железнодорожного транспорта на водный и обратно и на перегрузку из вагона в вагон нормы увеличиваются на 30%.	

Группа 33
МЕТАЛЛЫ ЦВЕТНЫЕ

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Норма естественной убыли в % массы груза
333 Изгарь и окалина цветных металлов	0,65
Примечание. На каждую перевалку с железнодорожного транспорта на водный и обратно и на перегрузку из вагона в вагон нормы увеличиваются на 30%.	

Группа 34
ШЛАКИ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЕ ДЛЯ ПЕРЕПЛАВКИ

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Норма естественной убыли в % массы груза
341 Все грузы данной группы	0,65

Группа 43
УДОБРЕНИЯ МИНЕРАЛЬНЫЕ, СЫРЬЕ ГОРНОХИМИЧЕСКОЕ
ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА УДОБРЕНИЙ

Нормы естественной убыли минеральных удобрений
при перевозках в затаренном виде,
а также в специализированных вагонах, контейнерах

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза
434 Калийные удобрения	0,15
433 Карбамид	0,15
436 Аммофос	0,15
435 Аммонизированный суперфосфат	0,15
433 Удобрение азотно-фосфорно-калийное	0,15
433 Сульфат аммония	0,15

Примечание. Нормы естественной убыли при перевозке грузов железнодорожным транспортом являются предельными и применяются только в случае фактической недостачи.

Норма естественной убыли жидких удобрений
при перевозках в пластмассовой таре

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Норма естественной убыли в % от суммы партии
43 Жидкие удобрения	0,08
Примечание. Нормы естественной убыли при перевозке грузов железнодорожным транспортом являются предельными и применяются только в случае фактической недостачи.	

Норма естественной убыли жидких удобрений
при перевозках наливом в вагонах-цистернах

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Норма естественной убыли в % массы груза
43 Жидкие удобрения	0,07
Примечание. Нормы естественной убыли при перевозке грузов железнодорожным транспортом являются предельными и применяются только в случае фактической недостачи.	

Группа 44
ПРОДУКЦИЯ ХИМИКО-ФАРМАЦЕВТИЧЕСКАЯ И
ПАРФЮМЕРНО-КОСМЕТИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. МЫЛО

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза
443 Мыло хозяйственное жидкое	0,45
443 Мыло хозяйственное твердое	1,00

Группа 45

КАУЧУКИ, РЕЗИНА, ИЗДЕЛИЯ РЕЗИНОТЕХНИЧЕСКИЕ,
УГЛЕРОД ТЕХНИЧЕСКИЙ (САЖА)

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Норма естественной убыли в % массы груза
454 Углерод технический (сажа), перевозимый в таре	0,3

Группа 46
СМОЛЫ ПРИРОДНЫЕ И СИНТЕТИЧЕСКИЕ, ВОЛОКНА СИНТЕТИЧЕСКИЕ,
ПЛАСТМАССЫ И ИЗДЕЛИЯ ИЗ НИХ, КЛЕЙ, КРАСКИ

Нормы естественной убыли лакокрасочных материалов
при перевозке в вагонах-цистернах

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Период года	Нормы естественной убыли в % массы груза
466 Лаки, эмали и грунтовки на конденсационных смолах	Весенне-летний период	0,112
	Осенне-зимний период	0,196
Примечание. При определении норм естественной убыли осенне-зимним периодом считается время с 1 октября по 31 марта, а весенне-летним - с 1 апреля по 30 сентября.		

Нормы естественной убыли олифы

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Период года	Нормы естественной убыли в % массы груза независимо от расстояния
466 Олифа глифталевая и пентафталевая в вагонах-цистернах	Осенне-зимний период	0,085

Весенне-летний период	0,118
Примечание. При определении норм естественной убыли осенне-зимним периодом считается время с 1 октября по 31 марта, а весенне-летним - с 1 апреля по 30 сентября.	

Нормы естественной убыли прочих грузов данной группы

Тарифная группа, позиция и наименование груза		Нормы естественной убыли в % массы груза
461, 465 Смолы синтетические и природные, кроме воска	В жидком виде в вагонах-цистернах в весенне-летний период	0,72
	В жидком виде в вагонах-цистернах в осенне-зимний период	0,36
	В жидком виде в бочках деревянных	0,36
	В жидком виде в бочках металлических	0,09
	В сухом виде без тары	0,72
	В сухом виде в таре	0,18
466 Краски и красильные вещества	В сухом виде без тары	0,72
	В сухом виде в таре деревянной	0,18
	В жидком виде в таре деревянной	0,36
464 Клей костяной, малярный, сапожный, столярный, казеин, клей прочий в бочках и мешках		0,18
461 Пластмассы	Без тары	0,72

Группа 47
ПРОДУКЦИЯ КОКСОХИМИЧЕСКОЙ И ЛЕСОХИМИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Нормы естественной убыли угля древесного,
перевозимого в крытых вагонах

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза при перевозках на расстояние в километрах			
	до 250	251 - 500	501 - 750	свыше 750
474 Уголь древесный	0,40	0,70	1,00	1,60

Нормы естественной убыли прочих грузов данной группы

Тарифная группа, позиция и наименование груза		Нормы естественной убыли в % массы груза
471, 472 Грузы позиций 1, 2 (кроме мази колесной, масла сланцевого, составов для заливки кабельных муфт (массы кабельной)), 5 в жидком виде	В вагонах-цистернах в весенне-летний период	0,60
	В вагонах-цистернах в осенне-зимний период	0,30
	В деревянных бочках	0,30
	В металлических бочках	0,09
471, 472 Грузы позиций 1, 2 (кроме	Без тары	0,60

мази колесной, масла сланцевого, составов для заливки кабельных муфт (массы кабельной)), 5 в твердом виде	В таре	0,10
474 Уголь древесный, кроме перевозимого в крытых вагонах		1,35
Примечание. При определении норм естественной убыли осенне-зимним периодом считается время с 1 октября по 31 марта, а весенне-летним - с 1 апреля по 30 сентября.		

Группа 48
ПРОДУКЦИЯ НЕОРГАНИЧЕСКОЙ ХИМИИ

Тарифная группа, позиция и наименование груза		Нормы естественной убыли в % массы груза
481 Кислоты всякие, кроме жирных	В жидком виде	0,18
	В сухом виде	0,09
481 Кислоты жирные	В вагонах-цистернах	0,10
48 Магnezия и прочее химическое сырье в сухом виде	В таре	0,40
	Без тары	1,20
48 Прочая продукция химической промышленности в жидком виде	В вагонах-цистернах в весенне-летний период	0,72
	В вагонах-цистернах в осенне-зимний период	0,36
	В бочках деревянных	0,20
48 Прочая продукция химической	В таре	0,18

промышленности в сухом виде, кроме свеч парафиновых и стеариновых	Без тары	0,72
Слив-налив в стальные бочки		0,19
Слив-налив в вагоны-цистерны		0,16

Группа 50
ПРОДУКЦИЯ МУКОМОЛЬНО-КРУПЯНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Нормы естественной убыли крупы и муки

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза при перевозках на расстояние в километрах	
	до 1000	
503 Крупа	0,09	
501, 502 Мука	0,09	

Нормы естественной убыли отрубей и отходов прочих

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Норма естественной убыли в % массы груза	
	505 Отруби и отходы мукомольного производства	В таре
Без тары		0,24
Примечание. На каждую перевалку с железнодорожного транспорта на водный и обратно и на перегрузку из вагона в вагон нормы увеличиваются на 30%.		

Группа 51
ПРОДУКЦИЯ ПИЩЕВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Нормы естественной убыли мелассы

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза
515 Меласса (патока свекловичная)	0,45

Нормы естественной убыли муки блинной

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза при перевозках на расстояние в километрах
	до 1000
516 Мука блинная	0,10
Примечание. На каждую перевалку с железнодорожного транспорта на водный и обратно и на перегрузку из вагона в вагон нормы увеличиваются на 30%.	

Нормы естественной убыли прочих грузов данной группы

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза
515 Мука картофельная (крахмал картофельный), перевозимая в таре <*>	0,09
51 Галеты, печенье, сухари, сушки. Кофе и какао молотые. Вермишель, лапша, макароны. Прочие кондитерские изделия и грузы позиции б в сухом виде, кроме горчицы пищевой готовой и в порошке, дрожжей хлебопекарных, желатина пищевого, муки блинной, порошка яичного, чая всякого, экстрактов кукурузных	0,09
516 Горчица (кроме горчичного порошка), табак и табачные изделия, экстракты кукурузные, грузы позиции 5 (кроме лактозы (сахара молочного) и патоки)	0,18
516 Горчичный порошок	0,01
516 Дрожжи хлебопекарные сухие, крахмал (кроме картофельного) <*>, порошок яичный	0,36

515 Патока фруктовая в бочках	0,36
514 Конфеты мягкие	0,27
514 Мед искусственный, мед пчелиный	0,27
514, 515 Лактоза (сахар молочный), молоко сухое в порошке, сливки сухие в порошке, остатки сахароваренного производства, патока (кроме фруктовой в бочках, мелассы (патоки свекловичной)), сахар фруктовый и ягодный	0,72
516 Уксус пищевой и эссенция фруктовая в бочках	0,45
511 Хлеб печеный всякий	0,90
514 Вощина	0,08
514 Воск пчелиный пасечный и производственный	0,09
514 Воск пчелиный экстракционный	0,09
51 Вытопки и мерва пасечные	0,5
51 Мерва заводская	0,5
Примечание. Для грузов, помеченных "<*>", на каждую перевалку с железнодорожного транспорта на водный и обратно и на перегрузку из вагона в вагон нормы увеличиваются на 30%.	

Группа 52
ПРОДУКЦИЯ САХАРНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Норма естественной убыли сахара-сырца

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Норма естественной убыли в % массы груза
521 Сахар-сырец	0,45

Нормы естественной убыли прочих грузов данной группы

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза
521 Сахар-рафинад	0,09

521 Сахар-песок	0,10
521 Прочие грузы данной группы	0,72

Группа 53
СОЛЬ

Норма естественной убыли соли каменной поваренной

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Норма естественной убыли в % массы груза
531 Соль каменная поваренная навалом	0,4
Примечание. При каждой перевалке с железнодорожного транспорта на водный транспорт норма естественной убыли увеличивается на 0,12%.	

Нормы естественной убыли прочих грузов данной группы

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза
531 Соль сухая без тары	0,4
531 Соль выварочная и садочная (влажная)	1,8

Группа 54
ЖМЫХИ И ШРОТЫ. МУКА КОРМОВАЯ. ОТХОДЫ ПИЩЕВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза
542 Жмыхи <*>	0,04
542 Шрот гранулированный	0,04
542 Шрот порошкообразный	0,06
541 Комбикорма рассыпные и гранулированные	0,14
541 Карбамидный концентрат при перевозке без тары	0,12

542 Мука кровавая и роговая скорлупа фруктовых косточек и орехов	0,65
Примечание. Для грузов, помеченных "<*>", на каждую перевалку с железнодорожного транспорта на водный и обратно и на перегрузку из вагона в вагон нормы увеличиваются на 30%.	

Группа 55
ПРОДУКЦИЯ МОЛОЧНОЙ И МАСЛОСЫРОДЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. ЯЙЦА

Нормы естественной убыли масла кокосового,
пальмового и растительного

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза
556 Масло кокосовое	0,15
556 Масло пальмовое	0,15
556 Масло растительное	0,02

Нормы естественной убыли прочих грузов данной группы

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза
554 Саломас пищевой и технический, кроме перевозимого в металлических бочках	0,07
552 Сметана, творог, простокваша	0,70
551, 552 Прочие грузы позиций 1, 2	0,72
554 Продукция маргариновая и саломас в бочках и ящиках деревянных	0,15
553 Сыр	0,35
555 Яйца птиц всяких	0,36

Группа 56
ПРОДУКЦИЯ МЯСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Нормы естественной убыли мяса охлажденного,
субпродуктов мороженных и жиров

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Род подвижного состава	Продолжительность перевозки, вид тары	Нормы естественной убыли в % массы груза	
			по массе нетто	по массе брутто
561 Мясо охлажденное и субпродукты мороженые <*>	Рефрижераторные вагоны	До 7 суток	0,14	-
563 Жиры животные	Вагоны-цистерны	-	0,15	-
	Крытые вагоны	Бочки деревянные	0,15	-
		Бочки металлические		0,18
Примечание. Для грузов, отмеченных "<*>", при перевозке свыше указанной продолжительности за каждые последующие двое суток норма естественной убыли увеличивается на 0,05% массы брутто или нетто.				

Нормы естественной убыли изделий колбасных полукопченых,
копченостей мясных и мяса подмороженного

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Род подвижного состава	Продолжительность перевозки, вид тары	Нормы естественной убыли в % массы груза	
			по массе нетто	по массе брутто
562 Изделия колбасные полукопченые <*>	Изотермические вагоны	До 6 суток	0,22	0,27

562 Копчености мясные <*>	Изотермические вагоны	Независимо от сроков перевозки	0,10	0,17
561 Мясо подмороженное <***>	Рефрижераторные вагоны	До 4 суток летний период	0,39	-
		Переходный и зимний период	0,28	-
<p>Примечания:</p> <p>1. Для грузов, отмеченных "<*>", при перевозке свыше указанной продолжительности за каждые последующие сутки норма естественной убыли увеличивается на 0,01% массы брутто или нетто.</p> <p>2. Для грузов, отмеченных "<***>", нормы естественной убыли по массе брутто применяются при получении груза от железной дороги, а по массе нетто - при расчетах грузополучателя с грузоотправителем.</p> <p>3. Для грузов, отмеченных "<***>", при перевозке свыше указанной продолжительности за каждые последующие сутки норма естественной убыли увеличивается на 0,015% массы брутто или нетто.</p>				

Нормы естественной убыли прочих грузов данной группы

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза
563 Сало животное (кроме сырого)	0,09
562 Изделия колбасные копченые	0,09
564 Мездра невыделанная	1,80
562 Мясо морских животных всякое	0,72
561 Мясо птицы домашней и дикой (мясо дичи) парное и охлажденное	0,72
561 Мясо птицы домашней и дикой (мясо дичи) мороженое	0,18
561, 562, 564 Прочие грузы позиций 1, 2, 4	0,72

Группа 57
РЫБА И РЫБОПРОДУКТЫ

Нормы естественной убыли рыбы мороженой

Тарифная группа и позиция груза	Продолжительность перевозки, сут.	Нормы естественной убыли в % массы груза
572	До 6	0,20
	6,1 - 8	0,25
	8,1 - 10	0,30
	Свыше 10	0,36

Нормы естественной убыли рыбы соленой безтузлучной, холодного копчения, вяленой и рыбных балычных изделий

Срок перевозки, сут.	Тарифная группа, позиция и наименование груза									
	573 рыба соленая безтузлучная <*>		573 рыба холодного копчения				573 рыбные балычные изделия		573 рыба вяленая	
	рефрижераторные вагоны		крытые вагоны		рефрижераторные вагоны		рефрижераторные вагоны с охлаждением		крытые вагоны	
	Нормы естественной убыли в % массы груза									
	по массе нетто	по массе брутто	по массе нетто	по массе брутто	по массе нетто	по массе брутто	по массе нетто	по массе брутто	по массе нетто	по массе брутто
До 2	0,67	0,55	0,26	0,23	0,23	0,21	0,21	0,15	0,23	0,23
3	0,72	0,62	0,31	0,24	0,28	0,22	0,30	0,21	0,33	0,27
4	0,76	0,66	0,35	0,25	0,32	0,23	0,35	0,25	0,41	0,30
5	0,79	0,69	0,37	0,26	0,33	0,23	0,41	0,28	0,48	0,32
6	0,81	0,72	0,41	0,28	0,35	0,24	0,44	0,31	0,53	0,33
7	0,83	0,75	0,44	0,29	0,37	0,25	0,48	0,33	0,58	0,35
8	0,85	0,77	0,46	0,29	0,39	0,25	0,50	0,35	0,61	0,37
9	0,87	0,79	0,47	0,29	0,40	0,26	0,53	0,37	0,65	0,39
10	0,88	0,81	0,48	0,30	0,41	0,26	0,55	0,39	0,65	0,39
11	0,89	0,82	0,49	0,30	0,42	0,26	0,57	0,41	0,65	0,40

12	0,90	0,83	0,49	0,30	0,43	0,27	0,59	0,41	0,65	0,41
13	0,91	0,85	0,49	0,30	0,44	0,27	0,60	0,42	0,65	0,41
14	0,92	0,86	0,50	0,31	0,44	0,27	0,64	0,43	0,65	0,42
15	0,93	0,87	0,51	0,31	0,45	0,28	0,64	0,45	0,65	0,43
16	0,94	0,88	0,52	0,31	0,46	0,28	0,65	0,50	0,65	0,44
17	0,95	0,89	0,53	0,31	0,47	0,28	0,66	0,50	0,65	0,44
18	0,95	0,90	0,53	0,31	0,48	0,28	0,68	0,50	0,65	0,44
19	0,95	0,91	0,53	0,31	0,48	0,28	0,68	0,50	0,65	0,44
Свыше 20	0,95	0,92	0,54	0,32	0,49	0,29	0,69	0,50	0,65	0,44
Примечание. Для грузов, помеченных "<*>", при расчетах с железной дорогой по массе брутто указанные нормы сокращаются на 20%.										

Нормы естественной убыли прочих грузов данной группы

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза
574 Жиры рыб и морских животных, перевозимые в цистернах	0,10
574 Жиры рыб и морских животных, перевозимые в бочках металлических	0,18
573 Икра рыб пищевая	0,36
572 Рыба свежая всякая	0,72
573 Рыба сухая всякая	0,18
573 Рыба соленая всякая (кроме рыбыпряного посола)	1,35
571, 572, 573 Прочие грузы позиций 1, 2, 3, кроме уса китового, рыбы мороженой, соленой безтузлучной, холодного копчения, вяленой и рыбных балычных изделий	0,72

Группа 58
ПРОДУКЦИЯ ПЛОДОВООЩНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Тарифная группа, позиция и наименование груза		Нормы естественной убыли в % массы груза
581 Варенье, повидло фруктовое и ягодное, пюре всякое в бочках		0,18
583 Овощи и грибы сушеные и вяленые		0,27
581 Овощи соленые, моченые, маринованные, квашеные (в бочках или кадках)		1,35
581 Фрукты моченые и маринованные		2,25
582 Фрукты и ягоды сушеные		0,09
584 Соки спиртованные в дубовых бочках	За каждые сутки из первых 3 суток	0,10
	За каждые последующие сутки	0,04

Группа 59
СПИРТ, НАПИТКИ АЛКОГОЛЬНЫЕ И БЕЗАЛКОГОЛЬНЫЕ

Тарифная группа, позиция и наименование груза		Нормы естественной убыли в % массы груза
591, 592, 594 Вино, квас, пиво в бочках		0,27
595 Морсы в дубовых бочках	За каждые сутки из первых 3 суток	0,10
	За каждые последующие сутки	0,04

Группа 60
БАРДА, ВОДА И ЛЕД

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза
602 Вода обыкновенная	0,90
602 Лед естественный	1,80

Группа 61
ВОЛОКНО ХЛОПКОВОЕ

Тарифная группа, позиция и наименование груза		Нормы естественной убыли в % массы груза
611 Волокно хлопковое (хлопок-волокно)	В осенне-зимний период	0,60
	В весенне-летний период	0,30
611 Прочие грузы данной группы		0,72

Группа 62
ПРОДУКЦИЯ ПЕРЕРАБОТКИ РАСТИТЕЛЬНЫХ ВОЛОКОН, ШЕРСТИ И ВОЛОСА

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза
624 Вата хлопчатобумажная, льняная, шелковая и шерстяная	0,18
626 Войлок и изделия войлочные	0,36
623 Грузы позиции 3	0,13
621 Волокно кендыря	0,72
621 Волокно льна-долгунца (льноволокно) и отходы льняные	0,10

Группа 63
ТКАНИ, ИЗДЕЛИЯ ШВЕЙНОЙ И ТРИКОТАЖНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Норма естественной убыли в % массы груза
-----------------------------------------------	------------------------------------------

632 Бывшие в употреблении мешки, тара и чехлы тканевые, брезенты и пояса брезентовые	0,36
--------------------------------------------------------------------------------------	------

Группа 65
ПРОДУКЦИЯ КОЖЕВЕННОЙ, МЕХОВОЙ И ОБУВНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
(ВКЛЮЧАЯ ОБУВЬ РЕЗИНОВУЮ)

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Норма естественной убыли в % массы груза
651 Кожа подошвенная	0,18

Группа 68
ПРОЧАЯ ПРОДУКЦИЯ ЛЕГКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Норма естественной убыли в % массы груза
685 Грузы позиции 5	0,72

Группа 69
ОСТАЛЬНЫЕ ГРУЗЫ

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Нормы естественной убыли в % массы груза
692 Лоскут кожаный выделанный, обдирки и обрезки выделанных кож (шкур)	0,45
692 Обдирки невыделанных кож (шкур), обрезки овчинных шкур, выделанных в сыром виде	1,80
692 Прочие грузы позиции 2	0,72

Группа 72
КИСЛОРОДОСОДЕРЖАЩИЕ ОРГАНИЧЕСКИЕ СОЕДИНЕНИЯ

Нормы естественной убыли прочих грузов данной группы

Наименование груза		Нормы естественной убыли в % массы груза
72 Прочая продукция химической промышленности, кроме стеарина, в жидком виде	В вагонах-цистернах в весенне-летний период	0,72
	В вагонах-цистернах в осенне-зимний период	0,36
	В бочках деревянных	0,36
72 Прочая продукция химической промышленности, кроме стеарина, в сухом виде	В таре	0,18
	Без тары	0,72

Группа 75
ХИМИКАТЫ РАЗЛИЧНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

Тарифная группа, позиция и наименование груза		Нормы естественной убыли в % массы груза
753 Дубители искусственные		0,18
758 Масла сивушные в бочках		0,27
75 Прочая продукция химической промышленности в сухом виде, кроме свеч парафиновых и стеариновых	В таре	0,18
	Без тары	0,72

Нормы естественной убыли нефти и нефтепродуктов
наливом в вагонах-цистернах

Тарифная группа, позиция и наименование груза	Группа нефтепродуктов	Нормы естественной убыли в % массы груза
21, 22, 25, 71 Бензины автомобильные. Бензины авиационные, бензин экстракционный, бензин-растворитель для резиновой промышленности, бензин для промышленных целей, бензол, пиробензол, обестолуоленный, изооктан технический. Разные нефтепродукты с температурой начала кипения не выше 100 °С	1,2	0,03
21, 22, 71, 75 Керосин для технических целей, ксилолы, бензин-растворитель для лакокрасочной промышленности, алкилбензол технический, изопропилбензол, пиролизное сырье легкое. Разные нефтепродукты с температурой начала кипения в пределах 100 - 150 °С. Керосин осветительный, фенолы, авиационные керосины, пиролизное сырье среднее. Разные нефтепродукты с температурой начала кипения в пределах 150 - 180 °С	3,4	0,02
21, 22 Топливо дизельное всех марок, сырье для производства сажи, пирополимеры, лакойль, пиролизное сырье тяжелое. Разные нефтепродукты с температурой начала кипения выше 180 °С. Прочие жидкие нефтепродукты	5,6 (кроме моторного топлива и мазутов)	0,01
21, 22 Только моторное топливо и мазуты	6	0,015
20 Нефти разные	8	0,05