

中华人民共和国铁道部

铁路鲜活货物运输规则解释

铁道部《鲜规》解释编写组

中国铁道出版社

1987年·北京

统计品名由原来的75类改为21类,把鲜活货物统归到第19类,以致将牲畜与鲜蔬菜,冻结食品与鲜水果等性质完全不同的货物都在一起统计。这就反映不出货物的特性,无法据以制定有关运输工具、运输设施的技术政策或技术措施,也不利于日常运输工作的计划安排。由于这些原因致使鲜活货物运输与运能之间的矛盾更加尖锐。

为了根本改变鲜活货物运输的被动局面,以满足人民群众物质文化生活水平不断增长的需要,铁路除应积极增添和改进鲜活货物运输工具及设施之外,改善鲜活货物运输的组织管理工作,乃是现实而有效的另一重要途径。而建立和健全有关的规章制度,则是加强组织管理的主要手段。

现行的《铁路鲜活货物运输规则》(以下简称《鲜规》)正是为了这一目的,根据多年的生产实践和有关的科学实验的总结 and 结果而制定的。今后,随着生产实践的发展以及科学技术的进步,还将不断地修正、补充和完善。所以路内外与铁路鲜活货物运输有关的工作人员,在办理鲜活货物运输时,都必须认真执行本规则。

自从《鲜规》公布以来,有些铁路局、基层站段和院校,根据学习和执行本规则的需要,编写过一些解释性的资料或补充规定,对鲜活货物运输工作和有关人员的学习,起到过一定的积极作用。为了避免对《鲜规》内容的理解不一,口径有异,影响《鲜规》的贯彻执行,铁道部组织编写了《铁路鲜活货物运输规则解释》(附使用棚车代替冷藏车运输易腐货物试行措施解释)一书,现予出版供有关单位工作人员学习和参考。

铁道部《鲜规》解释编写组

1986年

内 容 简 介

本书对《铁路鲜活货物运输规则》(以下简称《鲜规》)共计34条条文的内容逐条进行了解释,对条文的基本精神、制定依据、执行中应注意的问题作了说明。对《鲜规》的附件、格式和附录逐一作了解释,特别对“易腐货物运输条件表”作了较详细的说明。书后附有《家畜家禽防疫条例》、《植物检疫条例》、《中华人民共和国进出口动植物检疫条例》、《关于蜜蜂运输的补充规定》、《铁路运输押运工作基本知识》、《经停站、铁道部关于做好供应鲜活商品在途服务工作的几项要求》、《快运货物列车组织办法》,可供办理鲜活货物运输时的参考。

本书可供铁路运输职工、外贸、商业部门从事运输工作的人员学习参考。

中华人民共和国铁道部

铁路鲜活货物运输规则解释

铁道部《鲜规》解释编写组

中国铁道出版社出版、发行

责任编辑 胡普尚

中国铁道出版社印刷厂印

开本: 787×1092毫米 1/32 印张: 5.25 字数: 119 千

1987年11月第1版 第1次印刷

印数: 0001—35,000 册 定价: 1.35 元

前 言

党的十一届三中全会以来，由于农村经济政策以及对外开放、对内搞活经济等一系列方针政策的落实，我国社会主义四化建设进入了一个新的历史时期，城乡各地和各个国民经济部门都出现了欣欣向荣的大好形势，人民的物质文化生活也日益得到提高。但是，随着经济及科学技术的发展，人们在物质文化生活方面的要求也越来越高，就对食品需求而言，过去的基本要求是“吃饱”，现在则要求“吃好”，甚至要求有利于“健康长寿”。因此，与食品产、供、销有密切关联的铁路鲜活货物运输，特别是易腐货物的冷藏运输，正面临着更加紧迫而繁重的任务。如不积极采取措施，改善经营管理，提高运输能力，则势必阻碍农、牧、渔、副业、食品工业、轻工业、外贸出口业、旅游业等的发展，以及人民生活的改善和提高，因而也不利于四化建设。

回顾铁路鲜活货物运输工作，在建国初期即从无到有得到了发展，进步甚为明显，但在十年动乱期间，这项工作也遭到了严重的破坏，造成了设备短少陈旧、管理混乱落后的不景气局面。在此期间，除曾由民主德国进口过少量的机械冷藏车之外，国内不曾制造过一辆冷藏车，甚至还报废了700多辆罐式加冰冷藏车。以致到1980年全路各型冷藏车总数也仅有2500多辆，少于1964年的2900多辆。再加组织机构不健全，管理方法不完善，加冰冷藏车失修严重，致使冷藏车的运用率及运用效率都不佳。冷藏车的周转时间往往长达12~20天。鲜活货物的统计，从1974年起随着铁路货物运输

目 录

第一章 总 则	1
第二章 易腐货物运输	8
第三章 活动物运输	45
《鲜规》附件一 易腐货物运输条件表	56
《鲜规》附件二 加冰、上水站名表	96
《鲜规》格式一 机械冷藏车装车通知单	98
《鲜规》格式二 冷藏车作业单	99
《鲜规》格式三 加冰工作日志	101
《鲜规》格式四 加冰工作月报	102
《鲜规》格式五 制冰工作月报	103
《鲜规》附录一 各地区月旬平均气温表	104
《鲜规》附录二 冷藏车基本性能表	113
《鲜规》附录三 盐水比重与冰内含盐百分数对照表	114
附 释 使用棚、敞车代替冷藏车运输易腐货物试行措施	115
附录一 家畜家禽防疫条例	128
附录二 植物检疫条例	132
附录三 中华人民共和国进出口动植物检疫条例	136
附录四 关于蜜蜂运输的补充规定	143
附录五 铁路运输押运工作基本知识	146
附录六 经贸部、铁道部关于做好供应港澳鲜活商品在途服务工作的几项要求	157
附录七 快运货物列车组织办法	160

第一章 总 则

第一条 凡在铁路运输中需采取特殊措施，以防止腐烂变质或病残死亡的货物，均属鲜活货物。

托运的鲜活货物必须是品质新鲜、无病残，有能保证货物运输安全的必要包装，使用的车辆和装载方法要适合货物性质，并根据需要采取预冷、加冰、上水、押运等措施，以保持货物的质量状态良好。

铁路应适应鲜活货物季节性强、运量波动大、时间要求快的特点，坚持“四优先”的原则：优先安排运输计划、优先进货装车、优先取送、优先挂运，按货配车，做好途中服务，与发、收货人密切配合，确保鲜活货物运输质量。不断改善和加强运输鲜活货物的技术设备和车辆，以满足人民生活需要，保证外贸出口任务，为四个现代化服务。

解释：鲜活货物的特性是：有的在贮运过程中需要保持与其周围环境不同的温度和湿度，以防止腐烂变质；有的则需要提供特定的生存条件，以避免病残死亡。因此对不同的鲜活货物，应有区别地采取相应的特殊措施，才能保证货物的质量和安全。故而对铁路和发、收货人都提出了与一般货物运输不同的特殊要求。

对发货人，在托运鲜活货物时，货物质量和包装必须符合《鲜规》所列运输条件的规定。因为提交运输的鲜活货物，如果质量不良或不符合要求时，运输中极易导致活口死亡或货物腐烂事故。所以要求发货人，务必从爱护国家或社

会财富的原则出发，在准备货源时，一定要把好质量关。已经开始腐烂变质或有病残情况的货物，应由物资部门就地加工处理或销售，一律不应投入运输，以免扩大损失。某些怕湿、怕冷、怕冻的货物，如已发生雨湿、浸泡或低温冷害现象，也不应提交运输。此外，发货人托运的鲜活货物，包装也应符合国家标准或《鲜规》规定的标准。这也是保证货物运输质量的一个重要条件，应予高度的重视。有的鲜活货物，由于在途中还需要进行经常性的服务（如浇水、饲养、生火加温等），故应由发货人派押运人负责进行照料。

对铁路，首先要求能提供适合货物性质的运输工具（冷藏车、隔热车、活鱼车、畜禽专用车、冷藏集装箱、隔热集装箱等），采用合适的运输方法（视运输季节、货物特性之不同，选用冷藏、保温或加温、通风等运输方法）和途中服务（如加冰、制冷、供热、供水、换水、供应饲料等），以提供适合货物性质的运输条件或生存环境。其次，在计划安排、进货装车、车辆取送及挂运等方面，也应优先予以考虑，突出一个“快”字。这是鲜活货物本身所固有的属性，否则难以保证鲜活货物的运输质量。

第二条 鲜活货物分为易腐货物和活动物两大类：

（一）易腐货物包括肉、鱼、蛋、鲜水果、鲜蔬菜、冰、鲜活植物等，按其热状态又分为（1）冻结货物，（2）冷却货物，（3）未冷却货物。常见品名见“易腐货物运输条件表”（附件一）。

（二）活动物包括禽、畜、兽、蜜蜂、活鱼、鱼苗等。

解释：鲜活货物中占比例最大的是易腐货物。所谓易腐货物，是指其性质或状态，在贮运过程中，需要进行特别照

料，并往往需要保持规定的温度和湿度。如肉、鱼、蛋、鲜水果、鲜蔬菜等。按其温度状况（即热状态）之不同，又可将易腐货物分为三大类：

（1）冻结货物：冻结货物是经过冷冻加工成为冻结状态的食品和冰等（不包括因气候影响而自然冻结的煤焦等普通货物）。按照《鲜规》规定，冻结货物的承运温度（冰除外）应在 -10°C 以下。

（2）冷却货物：冷却货物是经过冷加工后使货物冷却到《鲜规》规定的装车温度的易腐货物。其装车温度除香蕉、菠萝应为 $11\sim 15^{\circ}\text{C}$ 之外，其它易腐货物应达到要求保持运输温度的最上限。

（3）未冷却货物：未冷却货物是处于自然状态未经过任何冷冻工艺处理的易腐货物。如采收后即提交运输的鲜水果、鲜蔬菜等。

按照热状态划分易腐货物种类的目的，是为了便于正确确定易腐货物的运输条件（如车种、车型的选用，车内装载方法，合适的运输方法，途中服务，机器操作，冰盐配比等），合理地制定运价，提高综合经济效益。

在《鲜规》中未刊载的易腐货物，或其性质本来也不属于易腐货物的其它货物，如药品、血浆、疫苗、罐头、啤酒、汽水、矿泉水、奶及其制品、香肠、熏制品、腌制品等，经发货人要求，也可以按照易腐货物办理，但运输条件应由发货人与车站另行商定。

第三条 铁路在鲜活货物运量集中的区段，应逐步组织开行快运列车或鲜活货物直达列车，编制快运货物列车或鲜活货物直达列车组织方案。发货人应按方案的要求落实货源，铁路应落实日常配空、装车、留轴挂运、中转衔接、编

车等工作，并加强调度指挥，组织实现。

解释。保证易腐货物运输质量的基本途径不外乎两个方面，一是在技术设施上创造适合鲜活货物性质的运输条件；二是在运输组织上尽量缩短鲜活货物的运送时间。开行快运货物列车就是实现后一任务的根本措施。

当前，在未开行快运列车的区段，为达到“快”，就应做好车货衔接，指定时间进货及时配空车，装后及时挂运。另外还应精心安排，严密组织。易腐货物不能上站后长时间摆放，更不能装后不及时拉出，并应尽量挂上直通列车。

我国铁路自1962年3月20日起在江岸、深圳北间开行了751次快运货物列车之后，同年12月11日起又增开了新龙华至深圳北的753次和郑州北至深圳北的755次快运货物列车。时至今日，这三趟快运货物列车已开行了25年之久，基本上满足了这一时期内供应港澳鲜活商品的特殊需求。快运列车加速了货物送达和车辆周转，降低了活口商品的残次死亡率，节约了人力和物资消耗，增加了换汇收入，提高了外贸信誉，明显地提高了国家的综合经济效益。同时也实现了“及时、均衡、适量、优质”的对港澳商品供应原则，体现了祖国对港澳同胞的关怀和厚爱。因此，在鲜活货物运量比较集中的铁路线上，都应积极组织开行快运货物列车或鲜活货物直达列车。对已经开行多年的三趟快运货物列车，应继续不断地进行总结和提高。

目前开行的快运货物列车主要是为外贸服务的，今后还应积极组织为国内各省、市、自治区之间鲜活商品畅通服务的快运货物列车或根据季节开行季节性快运货物列车，更好地为四化建设多做贡献。

第四条 铁路为确保易腐货物运输质量和快速运输，各级调度对鲜活车应重点掌握，防止中途积压，确保鲜活货物质量良好地运抵到站。

解释：鲜活货物车辆的调度指挥，应认真贯彻“四优先”的原则。各级调度对始发站和途中编组站装运鲜活货物的车辆，要认真进行掌握，加强计划组织，优先编组挂运；对在始发站超过货物发送时间，中途编组站超过规定中转时间或在加冰所站超过加冰作业时间的鲜活货物车辆，应积极采取补救措施尽量防止超过铁路规定的货物运到期限。

装运鲜活货物的车辆，在运输途中一般不宜停留，如遇自然灾害，行车中断等运输阻碍产生保留时，有关分局调度要积极采取特殊措施尽早驶车绝迹。如在短期内不能恢复通车时，应按《铁路货物运输规程》（以下简称《货规》）第37条的规定处理。

第五条 铁路主要办理鲜活冷藏、保温、加温、通风运输。但鲜活货物装一般货车短距离运输时，在自局管内由各局确定，跨局运输的，仅限能以沿途零担车或组织直达整零直接运抵到站的，方可按零担办理（未装容器的活动物除外）。具体条件由铁路局规定。发货人必须保证零担鲜活货物在规定的运到期限内不致腐烂、变质和死亡。

解释：由于鲜活货物品类繁多，性质各异，要求的运输条件差别很大。某些易腐货物必须使用冷藏车装运；而另一些则可使用敞车运输。但有季节限制，且往往需要在车内砌冰墙、铺冰层、加冰盖，或用稻草、棉絮、棉毡、芦席、

竹席等材料装设隔热层，或在车内安装火炉生火加温。人力、物力的耗费很大，额外支出也多。此外，鲜活货物中不但易腐货物与活动物不能混装，就是易腐货物本身也常因热状态和要求的运输温度不同，或是因为会释放某些有害气体对其它易腐货物有害而不允许混装。因而按零担办理鲜活货物的冷藏、加温、保温、通风运输时，配装非常困难，货物集结时间必然会大大延长，不利于加速货物的送达，保持货物质量。另外也会滞延车辆周转，增加运输费用。故当前在全路，一般不办鲜活货物的零担冷藏、加温、保温、通风运输业务。

在铁路局管内，用一般货车短距离运输鲜活货物时，往往时间不长，也可以不采取特殊措施，而上述缺点有可能得到克服。因此，各铁路局可以根据管内的具体条件，开办某些鲜活货物的零担运输，但跨局运输时，由于运距较长，且各局气候、设备等条件也不相同，不利因素有所增加，故限制应从严。所以《鲜规》规定仅限能以沿零车或一站直达整零车运抵到站的鲜活货物方可按零担办理。但是应该注意，这种零担运输是一般的零担，不是冷藏、加温和通风的零担运输。

未装容器的活动物，更容易污染或损坏其它货物，故一般不得按零担办理。

必须说明的是，不论在局管内还是跨局按零担办理的鲜活货物运输，实际上都是将鲜活货物的运输条件降为一般货物处理，是一种权宜之计。因此，铁路局必须具体估量货物特性和采取妥善的办法，才能保证货物的安全。

由于零担办理的鲜活货物，运输条件大为降低，因而发生货损事故的可能性将会增加。所以，发货人对货物质量更应充分地予以保证。在铁路规定的运到期限内，货物发生腐烂、变质、伤残、死亡等事故时，应由发货人承担责任。

第六条 铁路和发、收货人都必须认真执行本规则的各项规定。铁路车站应负责与发、收货人和机械冷藏车乘务组联系，并组织各方密切配合，共同做好鲜活货物装运工作。

经常办理鲜活货物运输的车站，应会同有关部门组成鲜活货物运输研究小组，通过试验，总结提高鲜活货物运输质量的经验。

解释：《鲜规》既是保证及时、优质地完成鲜活货物运输任务的基础规则，也是路内外与鲜活货物运输有关的各部门、各单位以及有关工作人员划分物质责任的主要依据。因此，对《鲜规》的各项规定，铁路与发、收货人都必须遵照执行。

铁路车站是铁路的基层生产单位，鲜活货物的发送、到达以及途中作业都在车站进行。车站既是鲜活货物的集散地，也是联系货源、组织车源的桥梁，同时还是组织鲜活货物装车、卸车、挂运的主体。所以车站应与发、收货人和机械冷藏车乘务组进行联系，发挥组织者的功能，使有关鲜活货物运输的各个方面能紧密地衔接起来，避免车货脱节的现象发生，才能更有效地完成鲜活货物运输的任务。

由于鲜活货物品类复杂多样，牵涉面广，并随着人们生活水平的日益提高，不但有新产品不断进入运输，而且对传统产品的质量要求也越来越高。为了适应这种新形势，经常办理鲜活货物运输的车站，或在一定季节有大量鲜活货物装运的车站，应与有关单位共同组成鲜活货物运输研究小组，进行科学试验，深入了解货物的特性，以便据以制定合适的运输条件和运输方法；不断地总结生产实践经验，以改进鲜活货物运输工作。

第二章 易腐货物运输

第七条 不同热状态的易腐货物不得按一批托运。

按一批托运的整车易腐货物，一般限运同一品名。但不同品名的易腐货物，如在冷藏车内保持或要求的温度的上限（或下限）差别不超过 3°C 时，允许拼装在同一冷藏车内按一批托运。此时发货人应在货物运单“发货人记载事项”栏内记明：“车内保持温度（或途中加冰掺盐）按品名××的规定办理。”

解释：为了确保易腐货物的运输质量，按一批办理的易腐货物，其运输条件和采用的运输方法必须相同。不同热状态的易腐货物（指冻结、冷却、未冷却的三大类易腐货物），要求保持的运输温度差别很大，如作为一批托运时，无法兼顾其运输条件和运输方法，所以不得按一批托运。例如，冻结水果要求在 $-9\sim-12^{\circ}\text{C}$ 下用机械冷藏车装运，而其它鲜水果则属于未冷却货物应在 $0\sim3^{\circ}\text{C}$ 下用机械冷藏车装运，或在 $0\sim8^{\circ}\text{C}$ 下用加冰冷藏车装运，故不可按一批办理。

而热状态相同的易腐货物，其性质也往往大不一样。如冻结水果与冰，虽然都是属于冻结货物，但要求保持的运输温度却不相同。冻结水果为 $-12\sim-9^{\circ}\text{C}$ （机械冷藏车），冰为 $-3\sim-1^{\circ}\text{C}$ （加冰冷藏车）。如果按冻结水果考虑其运输温度，则应使用机械冷藏车装运（加冰冷藏车达不到 $-12\sim-9^{\circ}\text{C}$ 的低温），这对运冰则是“大才小用”。因为冰只要使用加冰冷藏车即能满足要求，且不需要保持 $-12\sim$

-9℃的低温。所以,如果将这两种货物按一批托运时,不论是车辆的选用,还是运输温度的保持,都无法兼顾。故本条规定按一批托运的易腐货物,一般限运热状态相同的同一品名。

对于不同品名的易腐货物,在有可能同时满足其要求保持的运输温度范围(即在冷藏车内保持的运输温度的上限与上限,或下限与下限相差不超过3℃)时,才允许拼装在同一冷藏车内按一批托运。

例如,未冷却的已开始上色的番茄和大白菜,其要求保持的运输温度为:

已开始上色的番茄 2~6℃ (机械冷藏车);

2~8℃ (加冰冷藏车)。

大 白 菜 0~3℃ (机械冷藏车);

0~8℃ (加冰冷藏车)。

这两种货物所要求保持的运输温度,在同一车种下,其下限相差2℃,上限相差0~3℃,均不超过3℃。这样在运输中不论是使用机械冷藏车还是加冰冷藏车,车内保持的温度不论是按大白菜的上限温度还是按已上色的番茄的下限温度来控制,均有可能使运输温度保持在这两种货物所容许的范围之内,故可以拼装在同一冷藏车内按一批托运。但究竟按哪一种品名为标准来保持运输温度对货物质量更有保证?通常情况下发货人比铁路了解得更透彻,所以此时应由发货人提出,并在货物运单“发货人记载事项”栏内记明“车内保持温度(或中途加冰掺盐)按品名×××的规定办理”。

又如,青番茄和甜椒,其运输温度分别是:

青番茄: 10~15℃ (机械冷藏车);

9~15℃ (加冰冷藏车)。

甜 椒: 3~6℃ (机械冷藏车);

3~6℃ (加冰冷藏车)。

这两种货物所要求的运输温度的差别，下限为 $6\sim 7^{\circ}\text{C}$ ，上限为 9°C ，如按甜椒保持其上限的车内温度（ 6°C ），则低于青番茄的下限温度 9°C ，会使青番茄发生低温冷害；若按青番茄保持其下限的运输温度（ $9\sim 10^{\circ}\text{C}$ ），均高于甜椒的上限温度，容易引起甜椒腐烂变质。所以，类似这种情况的两种易腐货物，都不可拼装在同一冷藏车内按一批托运。

应该注意的还有：某些易腐物如夹冰鱼虾和冷却水果，都是属于冷却货物，热状态相同，且要求保持的车内温度下限也未超过 3°C ，但货物性质有抵触。因为夹冰鱼虾在运输途中包装内的冰不断融化而流出水，且气味腥臭，会湿损和污染水果，影响货物质量，故也不可按一批托运。

此外，由于货物本身会释放某些有害气体（如乙烯）或易感染异味（如鸡蛋）时，也不宜与其它货物混装按一批托运。下面附录水果和蔬菜混装运输的条件，供实际工作中参考。

水果和蔬菜混装运输的条件

国际制冷学会对85个品种分成9个可以混装的组。

第一组

品名：苹果、杏、浆果、樱桃、无花果（不得和苹果混装。苹果的气味会被无花果吸收）、葡萄、桃、梨、柿、李、梅、安石榴、榲桲等。

适宜运输温度： $0\sim 1.5^{\circ}\text{C}$ 。

适宜相对湿度： $90\sim 95\%$ 。

气体成分：浆果和樱桃用 $10\%\sim 20\%$ 的二氧化碳。

注意事项：大部分货物不得和第六组混装，因本组货物散发出的乙烯量较高，而乙烯对第六组的商品有害。

第二组

品名：鳄梨、香蕉、茄子、朱栾、番石榴、芒果、与甜

瓜类不同的香瓜和蜜瓜、鲜橄榄、木瓜、菠萝（不得与鳄梨混装，有吸收鳄梨气味的危险）、青番茄、粉红色番茄、西瓜。

适宜的运输温度：13~18°C。

适宜的相对湿度：85%~95%。

第三组

品名：甜瓜类、柠檬、荔枝、桔子、中国红桔。

适宜的运输温度：2.5~5°C。

适宜的相对湿度：90%~95%，甜瓜类约为95%。

第四组

品名：蚕豆、荔枝、秋葵、青辣椒（不得与蚕豆混装）、红辣椒、美国南瓜、西葫芦、粉红色番茄、西瓜。

适宜的运输温度：4.5~7.5°C，蚕豆为3.5~5.5°C。

适宜的相对湿度：约95%。

第五组

品名：黄瓜、茄子、姜（不得与茄子混装）、莱姆、马铃薯、南瓜（印度南瓜）、西瓜。

适宜的运输温度：4.3~13°C，生姜不得低于13°C。

适宜的相对湿度：85%~95%。

第六组

品名：（A）朝鲜蓟、芦笋、红色甜菜、胡萝卜、菊苣、无花果（见第一组）、葡萄、韭菜（不得与无花果和葡萄混装）、莴苣、蘑菇、荷兰芹、荷兰防风草、豌豆、大黄、菠菜、甜玉米、水田芹。

适宜的运输温度：0~1.5°C。

适宜的相对湿度：95%~100%。

注意事项：除无花果、葡萄、蘑菇外，组内其它货物均可与B组的货物混装；芦笋、无花果、葡萄、蘑菇等任何时

候均不得与冰接触。

品名：(B) 花茎甘兰、抱子甘兰、洋白菜、花椰菜、芹菜、辣根、球茎甘兰、洋葱（不能和无花果、葡萄混装，最好也不要和蘑菇、甜玉米混装）、萝卜、茼蒿。

适宜的运输温度：0～1.5°C。

适宜的相对湿度：95%～100%可与冰接触。

第七组

品名：生姜（见第五组）、早熟种的马铃薯（可按其它商品要求的湿度控制）、甘薯。

推荐的运输温度：13～18°C。

推荐的相对湿度：85%～95%。

任何时候均不得和冰接触。

第八组

品名：大蒜、干洋葱。

推荐的运输温度：0～1.5°C。

推荐的相对湿度：65%～75%。

第八条 发货人托运易腐货物，应在货物运单“货物名称”栏内填记货物的名称，并注明其品类顺号及热状态，同时在“发货人记载事项”栏内注明易腐货物容许运送期限。如货物的容许运送期限小于铁路规定的运到期限时，发站不得承运。

发货人托运需检疫运输的禽、畜产品和鲜活植物时，应按规定提出检疫证明书，并在货物运单内注明其号码。检疫证明书随同运单代送到站，交收货人。

解释：现行《鲜规》将所有的易腐货物按热状态之不同，概分为冻结、冷却和未冷却货物三大类，再按这三大类