

**МІНІСТЭРСТВА
ПА НАДЗВЫЧАЙНЫХ СІТУАЦЫЯХ
РЭСПУБЛІКІ БЕЛАРУСЬ**

**МИНИСТЕРСТВО
ПО ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМ СИТУАЦИЯМ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

ПАСТАНОВА

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

№ _____

г. Мінск

г. Минск

Об утверждении Правил по обеспечению безопасности перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом

На основании подпункта 7.4 пункта 7 Положения о Министерстве по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 29 декабря 2006 г. № 756, Министерство по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Утвердить Правила по обеспечению безопасности перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом (прилагаются).
2. Настоящее постановление вступает в силу с 1 июля 2022 года.

Министр

В.И.Синявский

СОГЛАСОВАНО

Министерство здравоохранения
Республики Беларусь

Министерство обороны
Республики Беларусь

Министерство внутренних дел
Республики Беларусь

Министерство труда и социальной
защиты Республики Беларусь

Министерство транспорта и коммуникаций
Республики Беларусь

Государственный комитет по стандартизации
Республики Беларусь

Комитет государственной безопасности
Республики Беларусь

Государственный пограничный комитет
Республики Беларусь

УТВЕРЖДЕНО

Постановление Министерства
по чрезвычайным ситуациям
Республики Беларусь

№ _____

ПРАВИЛА
по обеспечению безопасности перевозки
опасных грузов железнодорожным
транспортом

РАЗДЕЛ I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

ГЛАВА 1

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Настоящие Правила разработаны во исполнение Закона Республики Беларусь от 6 июня 2001 г. № 32-З «О перевозке опасных грузов» и определяют общие требования и основные условия обеспечения безопасности перевозок опасных грузов железнодорожным транспортом, обязанности субъектов перевозки опасных грузов (далее – субъекты перевозки).

2. Перевозка опасных грузов железнодорожным транспортом во внутриреспубликанском сообщении, а также в международном сообщении между странами Содружества Независимых Государств (далее – СНГ) должна выполняться в соответствии с требованиями настоящих Правил, Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам (далее – ППОГ), Правил перевозок жидких грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума (далее – ППЖГН), принятых в рамках Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, а в международном сообщении (за исключением перевозок между странами СНГ) – в соответствии с требованиями Правил перевозок опасных грузов (Приложение 2 к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (далее – Приложение 2 к СМГС).

Перемещение опасных грузов по территории Республики Беларусь, в том числе ввоз, вывоз, транзит, осуществляется с соблюдением ограничительных мер, установленных законодательством Республики Беларусь, Таможенного союза и (или) Евразийского экономического союза.

3. Действие настоящих Правил не распространяется на:

технологические перевозки опасных грузов на территориях организаций, осуществляющих их производство, переработку, хранение, применение и (или) уничтожение, если такие перевозки осуществляются без выхода на железнодорожные пути общего пользования;

перевозки, перечисленные в пунктах 1.1.3.1-1.1.3.3, 1.1.3.7 Приложения 2 к СМГС;

перевозки в отношении объектов перевозки опасных грузов, включенных в перечень потенциально опасных объектов, производств и связанных с ними видов деятельности, имеющих специфику военного применения, подлежащих надзору, утвержденный постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29 января 2013 г. № 66.

ГЛАВА 2 ТЕРМИНЫ И ИХ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

4. Для целей настоящих Правил применяются термины и их определения в значениях, определенных Законом Республики Беларусь «О перевозке опасных грузов», главой 1.2 Приложения 2 к СМГС, а также следующие термины и их определения:

аварийная ситуация – условия, отличные от условий нормальной перевозки грузов, связанные с возгоранием, утечкой, просыпанием опасного вещества, повреждением тары или подвижного состава с опасным грузом, которые могут привести к взрыву, пожару, отравлению, облучению, заболеваниям, ожогам, обморожениям, гибели людей или животных, опасным последствиям для природной среды, а также случаи, когда в зоне аварии на железной дороге оказались вагоны, контейнеры или грузовые места с опасными грузами;

визуальный осмотр – выявление дефектов, неисправностей или неработоспособности в узлах и деталях (механические повреждения, трещины, свищи, коррозия) без применения технических средств;

деповской ремонт (далее – ДР) – ремонт, выполняемый для восстановления исправности и частичного восстановления ресурса вагона с заменой или восстановлением составных частей ограниченной номенклатуры и контролем технического состояния составных частей;

капитальный ремонт (далее – КР) – ремонт, выполняемый для восстановления исправности полного и близкого к полному восстановлению ресурса вагона с заменой или восстановлением любых его частей, включая базовые;

номер Организации Объединённых Наций (далее – № ООН) – четырёхзначный идентификационный номер вещества или изделия взятый из Типовых правил ООН;

рабочее оборудование котла – устройства налива, слива, вентиляции, безопасности, подогрева и теплоизоляции, а также измерительные приборы;

регулируемый железнодорожный переезд – железнодорожный переезд, оборудованный устройствами переездной сигнализации, извещающей водителей транспортных средств о подходе к переезду поезда, или обслуживаемые дежурным работником;

специализированные вагоны – вагоны разных типов, имеющие специальную конструкцию (особые формы кузова, устройство, оборудование и приспособления), предназначенные для перевозки одной или нескольких групп грузов, близких по своим свойствам и предъявляющих особые требования к условиям перевозки, погрузки и выгрузки;

текущий ремонт – ремонт, выполняемый для обеспечения или восстановления работоспособности вагона и состоящий в замене и (или) ремонте отдельных узлов и деталей;

техническое обслуживание вагона – комплекс операций или операция по поддержанию работоспособности или исправности грузового вагона в сформированных или транзитных поездах, а также порожнего вагона при подготовке к перевозкам без его отцепки от состава или группы вагонов;

техническая неисправность – неисправность, угрожающая безопасности перевозки опасного груза;

транспортный упаковочный комплект – одна или несколько емкостей и любые другие компоненты или материалы, необходимые для выполнения этими емкостями функции удержания радиоактивного материала (системы герметизации) и других функций безопасности;

экипажная часть вагона – рама вагона, автосцепное устройство, тормозное оборудование, тележки и колесные пары.

Иные термины, применяемые в настоящих Правилах, используются в значениях, определенных в статье 1 Закона Республики Беларусь от 6 января 1999 г. № 237-З «О железнодорожном транспорте», пункте 3 Устава железнодорожного транспорта общего пользования, а также в правилах перевозок грузов, утверждаемых Министерством транспорта и коммуникаций в установленном порядке.

5. Единицы измерения применяются в соответствии с разделом 1.2.2 Приложения 2 к СМГС.

РАЗДЕЛ II ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

ГЛАВА 3 ОБЯЗАННОСТИ СУБЪЕКТОВ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

6. Работники грузоотправителей, перевозчиков, грузополучателей и других организаций, занятые перевозкой опасных грузов, должны:

 пройти обучение и проверку знаний требований настоящих Правил, ППОГ, ППЖГН, Приложения 2 к СМГС;

 принимать надлежащие меры безопасности в зависимости от характера и масштаба предполагаемой опасности во избежание ущерба и травм и при необходимости свести их к минимуму;

 обеспечить соблюдение настоящих Правил, ППОГ, ППЖГН, Приложения 2 к СМГС;

 классифицировать перевозимые опасные грузы в соответствии с требованиями Приложения 2 к СМГС.

7. Грузоотправитель обязан:

 убедиться в том, что опасные грузы допущены к перевозке во внутривнутриреспубликанском сообщении, а также в международном сообщении между странами Содружества Независимых Государств в соответствии с требованиями настоящих Правил, ППОГ, ППЖГН, а в международном сообщении в соответствии с Приложением 2 к СМГС;

 передать перевозчику информацию, сведения и документы по перевозке опасных грузов;

 загружать опасные грузы только в подвижной состав, который по своей конструкции, назначению и техническому состоянию пригоден для безопасности и сохранной перевозки конкретного опасного груза;

 иметь документацию, подтверждающую классификацию опасного груза, об условиях его безопасности перевозки и аварийную карточку;

 применять тару, упаковку, транспортные упаковочные комплекты, которые должны соответствовать требованиям настоящих Правил, технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации, ППОГ, Приложения 2 к СМГС на конкретные опасные грузы;

 соблюдать требования по организации перевозки опасных грузов, в том числе в части наименования груза, правильности и полноты данных, вносимых в перевозочные документы, указания максимально допустимой массы грузового места, нанесения предписанных знаков опасности на упаковки, грузовые места, вагоны и контейнеры, а также требования в части маркировки вагонов-цистерн и контейнеров-цистерн.

8. Перевозчик обязан выполнять следующее:

удостовериться в том, что предъявляемые к перевозке опасные грузы допущены к перевозке в соответствии с требованиями настоящих Правил, ППОГ, ППЖГН, Приложения 2 к СМГС;

убедиться при визуальном осмотре в том, что подвижной состав, контейнеры, тара и упаковка не имеют явных дефектов, не протекают и не имеют трещин, а также надлежащим образом оборудованы;

удостовериться при визуальном осмотре в том, что нанесены знаки опасности и маркировка, предписанные для конкретного перевозимого опасного груза;

заключить договор обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика при перевозке опасных грузов.

9. При обнаружении перевозчиком нарушений требований настоящих Правил, ППОГ, ППЖГН, Приложения 2 к СМГС он не должен принимать груз к перевозке, пока не будут устранены нарушения.

10. Если в процессе перевозки обнаруживается нарушение, которое может поставить под угрозу безопасность перевозки, такая перевозка груза должна быть прекращена с учетом требований, касающихся безопасности движения, безопасного сохранения груза и общественной безопасности. Перевозка может быть возобновлена только после устранения всех нарушений и при условии обеспечения безопасности перевозки в соответствии с требованиями настоящих Правил, ППОГ, ППЖГН, Приложения 2 к СМГС.

11. Грузополучатель обязан:

принять опасный груз, если не существует непреодолимых причин;

выполнить после выгрузки опасного груза требования, установленные настоящими Правилами, ППОГ, ППЖГН, Приложением 2 к СМГС.

12. Если грузополучатель прибегает к услугам других субъектов перевозки (выгрузка, очистка, дегазация, обеззараживание), он должен принять надлежащие меры для обеспечения соблюдения требований настоящих Правил, ППОГ, ППЖГН, Приложения 2 к СМГС.

13. При невыполнении требований абзаца третьего пункта 11, пункта 12 настоящих Правил перевозчик имеет право не принимать подвижной состав или контейнер от грузополучателя.

14. За нарушение требований настоящих Правил грузоотправитель, перевозчик, грузополучатель и другие организации, связанные с перевозкой опасных грузов, несут ответственность в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

ГЛАВА 4 ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ТАРЕ И УПАКОВКЕ

15. Опасные грузы должны предъявляться грузоотправителем к перевозке в таре и упаковке, соответствующих требованиям настоящих Правил, ППОГ, ППЖГН, Приложения 2 к СМГС, технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации.

Тара и упаковка должны быть прочными, исправными, полностью исключать утечку и просыпание груза, обеспечивать его сохранность и безопасность перевозки. Материалы, из которых изготовлены тара и упаковка, должны быть инертными по отношению к содержимому в них опасному грузу.

16. Упаковка должна быть выполнена и закрываться таким образом, чтобы при нормальных условиях перевозки исключался выход содержимого наружу. Наружная поверхность грузовых мест не должна содержать никаких следов опасных веществ. Данные требования распространяются как на новую, так и на повторно используемую тару и упаковку.

17. Конструкция упаковки должна обеспечивать соответствующую установленным нормам нагрузку на пол, устойчивость ее при перевозке, надежное и соответствующее техническим условиям погрузки и крепления грузов на подвижном составе закрепление.

18. Материалы тары и ее затворы не должны подвергаться вредному воздействию содержимого и при соприкосновении с ним не должно образовываться никаких вредных или опасных соединений.

Тара и ее затворы во всех частях должны иметь такую прочность и жесткость, чтобы они не расшатывались и надежно выдерживали нагрузки во время перевозки.

19. В случае, если сосуды наполняются опасными жидкими веществами, то необходимо оставлять свободное от наполнения пространство таких размеров, чтобы температурное расширение жидкости во время перевозки не вызывало выхода жидкости и деформации сосуда.

20. Опасные грузы, которые выделяют легковоспламеняющиеся, ядовитые (токсичные), едкие (коррозионные) газы или пары, грузы, которые становятся взрывчатыми при высыхании или могут опасно взаимодействовать с воздухом и влагой, а также грузы, обладающие окисляющими свойствами, должны быть упакованы герметично.

21. Опасные грузы в стеклянной таре должны быть упакованы в прочные ящики (деревянные, полимерные, металлические) с заполнением свободного пространства соответствующими негорючими прокладочными

и впитывающими материалами. Ящики должны иметь обечайки, вкладыши, перегородки, решетки, прокладки, амортизаторы.

Стенки ящиков должны быть выше закупоренных бутылей и банок не менее чем на 50 мм. При перевозке мелкими отправлениями опасные грузы в стеклянной таре должны быть упакованы в плотные деревянные ящики с крышками.

22. Опасные грузы в металлических или полимерных банках, бидонах и канистрах должны быть упакованы в деревянные ящики или обрешетки.

23. Опасные грузы в мешках и ящиках из гофрированного картона, если такая упаковка предусмотрена требованиями технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации на продукцию, должны перевозиться повагонными отправлениями. При перевозке мелкими отправлениями опасные грузы в мешках должны быть упакованы в жесткую транспортную тару (металлические или фанерные барабаны, бочки, деревянные или металлические ящики).

24. Степень заполнения тары жидким опасным грузом, предъявляемым к перевозке, должна соответствовать установленным требованиям технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации на данную продукцию.

25. Опасные грузы, разрешенные к перевозке в контейнерах, должны быть упакованы так же, как при перевозке в крытых вагонах.

26. При перевозке жидких опасных грузов повагонными отправлениями грузоотправитель обязан помещать в вагоны не менее 1 % мест порожней тары на случай повреждений отдельных грузовых мест.

27. Порожнюю тару из-под опасных грузов, кроме указанных в пункте 28 настоящих Правил, разрешается перевозить на общих основаниях как неопасные грузы при условии ее очистки и обезвреживания изнутри и снаружи, а также удаления знаков опасности. При этом в графе накладной «Наименование груза» грузоотправитель делает отметку: «Тара возвратная из-под (указывается наименование перевозившегося в ней груза) очищена, безопасна».

28. Порожняя тара из-под опасного груза, перевозимого в специализированных или арендованных вагонах, перевозится в вагонах, предназначенных для данного груза, после выгрузки этого груза грузополучателем. Перевозка такой тары в других вагонах запрещается. Порожняя тара перевозится очищенной снаружи с плотно закрытыми пробками на условиях, предъявляемых к перевезенному в ней опасному грузу.

В графе накладной «Наименование груза» отправитель обязан сделать отметку: «Тара порожняя из-под (указывается наименование перевозившегося в ней груза)».

ГЛАВА 5

ТРЕБОВАНИЯ К МАРКИРОВКЕ ГРУЗОВЫХ МЕСТ, ВАГОНОВ И КОНТЕЙНЕРОВ

29. Маркировка грузовых мест, вагонов и контейнеров должна соответствовать требованиям настоящих Правил, ППОГ, ППЖГН, Приложения 2 к СМГС, иных нормативных правовых актов, технических нормативных правовых актов, регламентирующих безопасность перевозки опасных грузов.

30. Все маркировочные надписи на упаковке должны быть видимыми, разборчивыми и способными выдерживать воздействие любых погодных условий без существенного снижения их качества.

31. На аварийной таре должна быть, кроме того, проставлена дополнительная маркировка в виде слова «АВАРИЙНАЯ».

32. На контейнерах средней грузоподъемности для массовых грузов вместимостью более 450 литров маркировка должна наноситься на две противоположные боковые стороны.

33. На транспортную тару, вагоны, вагоны-цистерны и контейнеры с опасными грузами должны быть нанесены знаки опасности и маркировка в соответствии с ППОГ, Приложением 2 к СМГС.

Съемные знаки опасности, а также таблички должны соответствовать требованиям технических условий, разработанных в установленном порядке организациями, осуществляющими изготовление таких знаков и табличек. В технических условиях должны быть учтены требования, указанные в Приложении 2 к СМГС, а также определены требования к технологии нанесения таких знаков и табличек, обеспечивающих их надежное крепление на вагонах, вагонах-цистернах, контейнерах, контейнерах-цистернах, транспортной таре до окончания перевозки, а также удобство проведения работ при их снятии.

34. Знаки опасности и маркировочные ярлыки для сосудов из полимерных материалов, стекла, фарфора или керамики, упакованных в наружную тару, должны наклеиваться на бирки из картона или другого материала и прочно приклеиваться к упаковке.

35. Знаки опасности необходимо нанести на вагон таким образом, чтобы они оставались ясно видимыми и разборчивыми, способными выдерживать воздействие погодных условий без существенного снижения их качества. Нанесение данных знаков опасности на вагоны, которые перевозят крупнотоннажные контейнеры или контейнеры-цистерны, не требуется, если на крупнотоннажных контейнерах или контейнерах-цистернах уже имеются отвечающие предписаниям знаки опасности. Если знаки опасности не видны, то они должны быть дополнительно нанесены на вагон.

36. Нанесение маркировки вменяется в обязанность грузоотправителя. Знаки опасности на вагон наносятся перевозчиком в случае погрузки опасного груза в вагон его силами и средствами.

37. В случае если железнодорожной перевозке предшествует или последует морская, воздушная или автомобильная перевозка, на грузовых местах, контейнерах и резервуарах с опасными грузами грузоотправителем могут быть также нанесены знаки опасности в соответствии с правилами перевозок опасных грузов, действующими на других видах транспорта.

38. Нанесение знаков опасности производится в соответствии с главой 5.2 Приложения 2 к СМГС.

39. Знаки опасности разделяются на:

основной, характеризующий основной вид опасности и соответствующий классу, к которому отнесен груз;

дополнительный, характеризующий вид дополнительной опасности.

Если груз обладает несколькими видами опасности, то грузоотправитель обязан нанести на упаковку все знаки, соответствующие этим видам опасности. Номер класса в этом случае наносится только на основной знак опасности.

40. При совместной упаковке опасных грузов различных классов на грузовое место должны наноситься знаки опасности, соответствующие каждому грузу.

41. При перевозке опасных грузов в транспортных пакетах знаки опасности должны быть нанесены как на упаковку, так и на пакеты, если в сформированном пакете знаки опасности, нанесенные на упаковках, не видны.

42. После выгрузки всех опасных грузов, очистки вагонов, вагонов-цистерн, резервуаров или контейнеров знаки опасности должны быть сняты или закрыты.

ГЛАВА 6

ТРЕБОВАНИЯ К ОРГАНИЗАЦИИ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ, ПРИЕМ К ПЕРЕВОЗКЕ, ОФОРМЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ДОКУМЕНТОВ, ВЫДАЧА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

43. К перевозке железнодорожным транспортом допускаются опасные грузы, поименованные в перечне опасных грузов согласно Приложению 2 к СМГС.

44. Для перевозки опасных грузов используют универсальные крытые вагоны железных дорог грузоотправителей (грузополучателей), вагоны, арендованные грузоотправителями (грузополучателями), универсальные контейнеры, контейнеры-цистерны парка железных дорог,

грузоотправителей (грузополучателей), арендованные грузоотправителями (грузополучателями) (далее – универсальные вагоны (контейнеры)).

45. Для перевозки опасных грузов могут использоваться специализированные вагоны грузоотправителей (грузополучателей) и специализированные контейнеры грузоотправителей (грузополучателей), конструкция и параметры которых должны соответствовать требованиям технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации и обеспечивать сохранность груза и безопасность перевозки (далее – специализированные вагоны (контейнеры)).

Специализированные вагоны, вагоны-цистерны (контейнеры или контейнеры-цистерны), должны иметь необходимые документы, подтверждающие проведение проверок (освидетельствований) и испытаний и возможность перевозки в них соответствующего опасного груза.

Определения «специализированные крытые вагоны и специализированные контейнеры грузоотправителя (грузополучателя)» или «сданные железной дорогой в аренду» применительно к настоящим Правилам распространяются также на универсальные крытые вагоны и универсальные контейнеры, специально выделенные под перевозку конкретного груза.

46. Для перевозки конкретного перевозимого опасного груза тип вагона, контейнера определяются согласно требованиям Приложения 2 к СМГС.

47. Порожние вагоны, вагоны-цистерны, подаваемые под погрузку опасных грузов, предъявляются к техническому обслуживанию, о чем делается соответствующая отметка в книге формы ВУ-14 с указанием наименования груза, под перевозку которого этот вагон, вагон-цистерна предназначаются.

48. При техническом обслуживании вагона-цистерны проверяется правильность окраски котла и нанесения на него владельцем (арендатором) специальных надписей и трафаретов.

49. На торцевых днищах собственных и арендованных вагонов-цистерн, а также специальных и специализированных для перевозки опасных грузов наносится трафарет: «Срочный возврат на ст. _____» (указываются станция и железная дорога приписки). Под ним наносятся трафареты: «Арендован...», «Собственник...» и указывается арендатор или собственник вагона-цистерны.

50. Торцевые днища и рамы собственных вагонов-цистерн их владельцы окрашивают в зеленый цвет. Возле края днищ по кругу наносится белая полоса шириной 300 мм.

51. Окраска вагонов-цистерн, нанесение на них маркировки об опасности, отличительных полос и трафаретов о наименовании груза должны осуществляться: новых вагонов-цистерн – организацией-изготовителем, а находящихся в эксплуатации – их собственником или арендатором.

Отличительная окраска котлов, а также все необходимые надписи и трафареты, предусмотренные настоящими Правилами, ППЖГН, Приложением 2 к СМГС, наносятся на вагоны-цистерны красками. Знаки и надписи на вагонах осуществляются в соответствии с альбомом-справочником «Знаки и надписи на вагонах грузового парка колеи 1520 мм № 632-2011 ПКБ ЦВ», утвержденным Советом по железнодорожному транспорту (протокол от 17.10.2012 № 57)

52. Без указанных трафаретов и надписей выход собственных и арендованных вагонов-цистерн на сеть железных дорог запрещается.

53. Запрещается подавать под погрузку опасных грузов вагоны и контейнеры без технического обслуживания и признания их годными под перевозку этих грузов, а также вагоны, у которых до планового ремонта осталось менее 15 суток.

54. Нормы загрузки опасных грузов, выбор типа подвижного состава для их перевозки, крепление грузов в вагоне, погрузка, выгрузка и перегрузка опасных грузов должны соответствовать требованиям Устава железнодорожного транспорта общего пользования, правил перевозок грузов, а также требованиям настоящих Правил, ППОГ, ППЖГН, Приложения 2 к СМГС.

55. Перед каждой погрузкой опасного груза в собственный или арендованный вагон или контейнер-цистерну грузоотправитель обязан предъявить работникам железной дороги документы, предусмотренные ППОГ, ППЖГН, Приложением 2 к СМГС.

56. Специализированные вагоны (контейнеры) должны быть приписаны к станциям постоянной погрузки (выгрузки). В них разрешается перевозить только те опасные грузы, для которых данные вагоны предназначены.

57. После выгрузки опасных грузов из контейнеров и вагонов железных дорог грузополучатели обязаны осмотреть контейнеры или кузова вагонов, собрать и удалить из них остатки перевозимых грузов и мусора с соблюдением мер предосторожности и безопасности, а при необходимости промыть, обезвредить (дегазировать) их и снять знаки опасности с вагонов и контейнеров.

58. Если после выгрузки вагонов или контейнеров, кроме принадлежащих грузоотправителям (грузополучателям) или арендованными ими, в которых перевозились упакованные опасные грузы, обнаружены утечка, разлив, специфический запах или россыпь

части содержимого, необходимо произвести очистку вагона или контейнера, а при необходимости промыть и обезвредить вагон или контейнер средствами и за счет грузополучателя.

После выгрузки вагонов и контейнеров, кроме принадлежащих грузоотправителям (грузополучателям) или арендованных ими, опасных грузов, имеющих знак опасности классов 6.1, 6.2, 8, а также упаковок с грузом № ООН 3245 МИКРООРГАНИЗМЫ ГЕНЕТИЧЕСКИ ИЗМЕНЕННЫЕ или ОРГАНИЗМЫ ГЕНЕТИЧЕСКИ ИЗМЕНЕННЫЕ, получатель обязан предоставить железной дороге письменное подтверждение, в котором указываются сведения о том, что при выгрузке груза из вагона или контейнера утечки, разлива, специфического запаха и россыпи не было, а в случае утечки, разлива, специфического запаха или россыпи груза письменное подтверждение, что вагон или контейнер очищен от остатков перевозимого груза и обработан (промыт или обезврежен экологически безопасными методами в зависимости от свойств груза), а также о пригодности вагона или контейнера для дальнейшего использования. Получатель несет ответственность за достоверность сведений, указанных в письменном подтверждении.

После выгрузки из вагона или контейнера опасных грузов, имеющих знак опасности класса 7, грузополучатель обеспечивает дезактивацию вагона или контейнера, если она необходима, и представляет перевозчику справку об отсутствии «снимаемого загрязнения» на вагоне или контейнере.

Если на месте выгрузки очистка и обработка вагона или контейнера не производились, то этот вагон или контейнер перевозится на условиях ранее перевозимого опасного груза.

Вагоны или контейнеры, в которых перевозились опасные грузы навалом/насыпью и которые не используются под повторную перевозку такого же груза, после выгрузки должны быть полностью очищены, а после выгрузки жмыхов (шрота) промыты.

59. После выгрузки и очистки специализированных вагонов (контейнеров) от остатков перевозимых в них опасных грузов, грузополучатель должен направить их вместе с оборудованием на станции приписки на условиях ранее перевозимого опасного груза по полным перевозочным документам и опломбированными.

Все работы по погрузке, выгрузке, очистке, а в случае просыпания или пролива перевозимого груза промывке и обезвреживанию (дегазации) специализированных вагонов грузоотправителя/грузополучателя (или сданных железной дорогой в аренду) и специализированных контейнеров грузоотправителя/грузополучателя (или сданных железной дорогой в аренду) производятся силами и средствами грузоотправителя (грузополучателя).

При направлении специализированных вагонов грузоотправителя/грузополучателя (или сданных железной дорогой в аренду) и специализированных контейнеров грузоотправителя/грузополучателя (или сданных железной дорогой в аренду) в ремонт они должны быть очищены, промыты и обезврежены силами и средствами грузоотправителя (грузополучателя). В этом случае контроль за обезвреживанием (дегазацией) вагонов и выдача письменного подтверждения осуществляются в соответствии с пунктом 58 настоящих Правил.

По окончании срока аренды арендатор (грузоотправитель или грузополучатель) должен своими силами и средствами обезвредить (дегазировать) вагоны, контейнеры, снять знаки опасности и закрасить трафареты. Проверка обезвреживания и выдача письменного подтверждения должны производиться в соответствии с пунктом 58 настоящих Правил. Только после этого вагоны, контейнеры могут быть использованы для перевозки других грузов.

60. При перевозке специализированных контейнеров как в груженом, так и в порожнем состоянии не допускается наличие следов и остатков опасных грузов на наружной поверхности контейнера.

61. При предъявлении к перевозке порожних специализированных контейнеров из-под опасных грузов грузополучатель обязан обеспечить такую же плотность закрытия дверей, запирающих люков и других запорных устройств, как и для груженых контейнеров.

62. Запрещается производить налив опасных грузов, перевозимых в вагонах-цистернах, контейнерах-цистернах на местах общего пользования, а также на местах необщего пользования при отсутствии проектной документации или не оборудованных в соответствии с проектной документацией, утвержденной в установленном порядке.

63. Места налива (слива) должны быть оборудованы взрывобезопасным освещением, обеспечивающим производство работ круглосуточно, а также снабжены средствами пожаротушения в соответствии с установленными нормами. В местах налива легковоспламеняющихся жидкостей, не оборудованных электрическим освещением, в качестве осветительных приборов непосредственно у мест проведения указанных операций разрешается применять только электрические аккумуляторные фонари во взрывобезопасном исполнении.

Запрещается устраивать специально предназначенные для курения места и использовать открытый огонь на расстоянии ближе 100 м от мест налива опасных грузов.

64. Места налива (слива) опасных грузов должны быть удалены от железнодорожных складов, станционных сооружений, главных путей, общих мест погрузки и выгрузки, а также от жилых домов на расстояние

не менее 100 м, от мест погрузки, выгрузки и хранения взрывчатых материалов (далее – ВМ) и ядовитых веществ – не менее 200 м.

65. Под налив должны подаваться исправные вагоны-цистерны и вагоны бункерного типа, соответствующие роду наливаемого продукта в соответствии с требованиями настоящих Правил, ППЖГН, Приложения 2 к СМГС.

Специальные и специализированные вагоны-цистерны разрешается использовать для перевозки только тех грузов, для которых они предназначены.

66. Не допускается налив опасных веществ в вагоны-цистерны, вагоны бункерного типа в случаях:

истечения срока службы, установленного техническими нормативными правовыми актами, конструкторской документацией;

когда до планового ремонта или проверки (освидетельствования) и испытания котла и арматуры осталось менее 30 суток, при этом остаток межремонтного ресурса составляет менее 1500 км пробега;

отсутствия ясной видимости номера вагона;

нарушения требований к нанесению маркировки в соответствии с главой 6.8 Приложения 2 к СМГС (в случае отсутствия маркировки, маркировка наносится после проведения планового ремонта или проверки (освидетельствования) и испытания котла и арматуры);

отсутствия или геометрической деградации наружных лестниц (если они предусмотрены конструкцией вагона), переходных мостиков, рабочих площадок и их ограждений, крепёжных элементов котла цистерны;

течи котла вагона-цистерны, бункера вагона, неисправности запорно-предохранительной и сливноналивной арматуры, наличия пробоины паровой рубашки вагона-цистерны, вагона бункерного типа;

наличия трещин, вмятин и других дефектов котла;

трещины на крышках загрузочных и сливных люков;

отсутствия или неисправности двух рядом стоящих (либо трех и более) откидных болтов для крепления крышки загрузочного люка колпака вагона-цистерны, отсутствия проушины для пломбирования крышки люка;

отсутствия на крышке загрузочного люка вагона-цистерны уплотнительной прокладки.

67. По окончании налива грузоотправитель обязан:

установить уплотнительную прокладку из материала, не вступающего в реакцию с перевозимым грузом, соответствующую диаметру крышки;

герметично закрыть крышки загрузочного люка, бункера, сливноналивной арматуры, заглушек;

опломбировать вагон-цистерну;

удалить возникшие при наливе груза загрязнения с наружной поверхности котла (бункера), рамы, ходовых частей, тормозного оборудования вагона-цистерны (вагона бункерного типа);

нанести знаки опасности, оранжевые таблички, надписи в соответствии с требованиями настоящих Правил, ППЖГН, Приложения 2 к СМГС;

проверить наличие трафаретов и отличительной окраски и при необходимости восстановить видимость трафаретов и маркировки на вагоне-цистерне.

В случае нарушения требований, изложенных в настоящем пункте, перевозчик не должен принимать от грузоотправителя вагон-цистерну или вагон бункерного типа до устранения выявленных нарушений.

68. Запрещается производить слив опасных грузов, перевозимых в вагонах-цистернах, на местах общего пользования, а также на местах необщего пользования при отсутствии проектной документации или не оборудованных в соответствии с проектной документацией, утвержденной в установленном порядке.

69. При несоответствии расположения мест погрузки и выгрузки, слива и налива опасных грузов требованиям, указанным в пунктах 64, 76 настоящих Правил, владельцем мест не общего пользования должны быть разработаны дополнительные меры безопасности.

70. После слива (выгрузки) груза из вагона-цистерны, вагона бункерного типа грузополучатель обязан:

полностью очистить котел (бункер) от остатков груза, грязи, льда, шлама;

очистить наружную поверхность котла (бункера), рамы, ходовых частей, тормозного оборудования, а также трафареты на вагоне-цистерне;

установить в транспортное положение детали сливноналивной, запорно-предохранительной арматуры, другого оборудования вагона-цистерны, плотно закрыть клапаны и заглушки сливного прибора;

когда котел вагона-цистерны остыл после разогрева, установить на место уплотнительную прокладку, плотно закрыть крышку люка вагона-цистерны;

установить и закрепить без перекоса как по отношению к плоскости рамы, так и по отношению друг к другу бункеры вагона бункерного типа;

снять знаки опасности и оранжевую табличку, если вагон-цистерна после перевозки опасного груза очищен и промыт;

опломбировать порожний вагон-цистерну, если он возвращается по полным перевозочным документам.

Если после выгрузки опасного груза очистка, промывка вагона-цистерны не производились – восстановить до ясной видимости знаки опасности и оранжевые таблички.

71. На местах погрузки, выгрузки, перегрузки опасных грузов классов 1–3, 4.1–4.3 вагоны должны быть надежно закреплены с обеих сторон искробезопасными тормозными башмаками. Стрелки должны быть переведены в положение, исключающее возможность попадания на путь погрузки, выгрузки, перегрузки вагонов другого подвижного состава. При невозможности перевода стрелок в положение, исключающее попадание подвижного состава на путь погрузки, выгрузки, перегрузки, должны предусматриваться другие технические меры, исключающие такую возможность.

72. Грузоотправитель обязан загружать вагоны, контейнеры опасными грузами с учетом требований, установленных техническими нормативными правовыми актами на данную продукцию, но не выше грузоподъемности согласно трафарету, указанному на вагоне, контейнере.

73. Погрузка, выгрузка или перегрузка на станциях легковоспламеняющихся грузов, перевозимых мелкими отправлениями или в контейнерах, должны производиться на неэлектрифицированных путях. В случаях, когда выделение таких путей не представляется возможным, для этих целей могут использоваться электрифицированные пути в порядке, установленном локальным нормативным правовым актом отделения дороги. При этом контактная сеть должна быть выделена в самостоятельную группу с электропитанием через отдельный секционный разъединитель, оборудованный дополнительным заземляющим ножом. Напряжение с контактной сети должно быть снято.

74. Размещение и крепление опасных грузов в вагонах (кроме вагонов-цистерн) и контейнерах, а также специализированных контейнеров на открытом подвижном составе должны производиться в соответствии с Правилами размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, утвержденными постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 21 апреля 2008 г. № 58. Способы размещения и крепления опасных грузов в контейнерах разрабатывает и утверждает грузоотправитель. Эти способы должны соответствовать требованиям Правил размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, утвержденных постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 21 апреля 2008 г. № 58.

75. Перед погрузкой ВМ в универсальные крытые вагоны и контейнеры грузоотправитель обязан выполнить работы по их подготовке с соблюдением требований настоящих Правил, ППОГ, Приложения 2 к СМГС.

76. Погрузка (выгрузка) ВМ должна производиться только на путях необщего пользования, имеющих соответствующие склады и другие обустройства, обеспечивающие своевременную погрузку или выгрузку указанных грузов и безопасность работ.

Требования настоящего пункта не распространяются на перегрузку ВМ на пограничных станциях и станциях перехода дорог колеи 1520 мм и узкой колеи.

Выбор специально выделенных мест, предназначенных для производства погрузочно-разгрузочных работ с ВМ на станции, осуществляется комиссией в составе и порядке, установленном требованиями ППОГ.

Места погрузки, выгрузки и перегрузки ВМ на станциях, а также места для стоянки вагонов с такими грузами вне поездов или вне сформированных составов (за исключением сортировочных путей, на которых вагоны с ВМ могут находиться под накоплением) должны быть удалены не менее чем на 125 м от жилых и производственных строений, территорий тяговых подстанций, грузовых складов, общих мест погрузки, выгрузки и хранения грузов, от мест налива и слива легковоспламеняющихся грузов, от главных станционных путей.

77. Места, предназначенные для производства погрузочно-разгрузочных работ с ВМ, должны быть специально оборудованы, иметь необходимые средства пожаротушения и устройства электрического освещения с арматурой и светильниками во взрывобезопасном исполнении.

Запрещается производить погрузочно-разгрузочные работы с такими грузами на неосвещаемых площадках в темное время суток (за исключением аварийных ситуаций).

78. Ответственность за соблюдение правил погрузки и крепления грузовых мест с ВМ в вагонах и контейнерах, а также контейнеров в вагонах несут организации-грузоотправители.

79. Присутствие посторонних лиц на местах, отведенных для погрузки, выгрузки и перегрузки опасных грузов, запрещается.

80. Прием к перевозке и выдача опасных грузов должны проводиться в соответствии с требованиями настоящих Правил, ППОГ, ППЖГН, Приложение 2 к СМГС.

81. Опасные грузы предъявляют к перевозке на местах необщего пользования, в том числе расположенных на территории станции. Прием и выдача опасных грузов мелкими и контейнерными отправлениями осуществляется на местах как необщего, так и общего пользования.

При этом погрузка и выгрузка специализированных контейнеров-цистерн с опасными грузами и порожних неочищенных после выгрузки производится на специально выделенных местах общего и необщего пользования при условии обеспечения требований безопасности.

82. Прием и выдача опасных грузов (кроме грузов, перевозимых наливом) на местах общего пользования могут выполняться только по прямому варианту «автомобиль-вагон», «вагон-автомобиль» под

непосредственным контролем работников станции и грузоотправителей или грузополучателей.

83. Конкретный опасный груз должен быть предъявлен грузоотправителем к перевозке только теми видами отправок, которые определены ППОГ, ППЖГН, Приложением 2 к СМГС.

84. В случае, если при приеме опасного груза мелкой отправкой хотя бы у одного места выявлено несоответствие упаковки или маркировки требованиям настоящих Правил, ППОГ, Приложения 2 к СМГС, нарушение упаковки, неправильное указание массы груза отправителем, то эта отправка к перевозке не принимается, о чем составляется акт общей формы согласно приложению 2 к Правилам составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом общего пользования, утвержденным постановлением Министерства транспорта и коммуникаций от 31 марта 2008 г. № 40. Грузоотправитель обязан немедленно вывезти со станции непринятый груз.

85. При перевозке опасного груза грузоотправитель должен предоставить станции отправления на каждую отправку накладную, оформленную в соответствии с требованиями правил перевозок грузов, ППОГ, ППЖГН, Приложения 2 к СМГС.

86. При оформлении перевозочных документов на опасные грузы во внутривнутриреспубликанском сообщении, а также в международном сообщении между странами СНГ необходимо руководствоваться Алфавитным указателем опасных грузов, допущенных к перевозке железнодорожным транспортом (приложение 2 к ППОГ), а в международном сообщении (за исключением перевозок между странами СНГ) – таблицей А Приложения 2 к СМГС, в которых указаны классификационный код, номер аварийной карточки, код опасности, нормы прикрытия, отметки и штампея, условия отпуска с сортировочной горки и другие необходимые для заполнения перевозочных документов сведения.

87. Вагоны, прибывшие с опасными грузами, должны быть приняты грузополучателями на свои пути необщего пользования. Грузополучатели не имеют права отказаться от приема прибывших в их адрес опасных грузов. Грузополучатель обязан принять вагоны, загруженные ВМ, не позднее чем через 2 часа с момента прибытия их на станцию.

Мелкие отправки и контейнеры с опасными грузами должны быть вывезены грузополучателями со станции в течение 24 часов с момента получения грузополучателями уведомлений о прибытии грузов, а ВМ, радиоактивные материалы – в течение 12 часов.

88. Запрещается производство погрузочно-разгрузочных работ с использованием пластмассовых барабанов и канистр, жестких пластмассовых КСМ и составных КСМ с пластмассовой внутренней емкостью для перевозки опасных веществ, период эксплуатации которых

составляет более пяти лет с даты изготовления сосудов и (или) емкостей, за исключением тех случаев, когда их изготовителем предписан более короткий период эксплуатации ввиду характера перевозимого вещества.

ГЛАВА 7

ОБЩИЕ МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ, ПОЕЗДНОЙ И МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ

89. Организация поездной и маневровой работы с вагонами, загруженными опасными грузами, устанавливается требованиями настоящих Правил, ППОГ, ППЖГН, Приложения 2 к СМГС, нормативными документами Белорусской железной дороги с учетом особых отметок, указанных в перевозочных документах (наименование груза, номер аварийной карточки, прикрытие вагонов с опасным грузом от локомотивов и других вагонов, штампея о виде опасности).

Маневровая работа с вагонами, загруженными опасными грузами, должна производиться в соответствии с технологическим процессом работы станции и местной инструкцией по работе на пути необщего пользования, обеспечивая безопасность движения, безопасность работников, связанных с маневрами, сохранность груза и подвижного состава.

90. Вагоны с опасными грузами, в перевозочных документах которых в соответствии с требованиями настоящих Правил, ППОГ, ППЖГН, Приложения 2 к СМГС имеется штампель «Не спускать с горки», запрещается распускать с сортировочных горок и производить с ними маневры толчками.

91. Скорость сцепления вагонов, загруженных опасными грузами, а также порожних вагонов из-под опасных грузов, кроме вагонов, указанных в пунктах 90 и 92 настоящих Правил, с другими вагонами не должна превышать 5 км/ч, а для вагонов с грузами отдельных категорий, требующими особой осторожности в соответствии с порядком движения поездов и маневровой работы на Белорусской железной дороге, должна быть не более 3 км/ч.

92. Запрещается роспуск с горок без локомотива порожних вагонов-цистерн из-под сжатых, сжиженных и растворенных под давлением газов, имеющих трафарет «Не спускать с горки».

93. После постановки на сортировочные пути вагонов с опасными грузами классов 1 и 2, имеющих в перевозочных документах штампель «Не спускать с горки», они должны ограждаться со стороны горки, полугорки или вытяжного пути двумя охранными тормозными башмаками, устанавливаемыми «в шахматном порядке» на оба рельса через 25 метров друг от друга таким образом, чтобы общее расстояние от

ограждаемых вагонов до тормозного башмака, расположенного первым от парковой тормозной позиции, было не менее 50 метров.

Если расстояние от ограждаемых вагонов до конца парковой тормозной позиции составляет менее 25 метров, то охранные тормозные башмаки должны устанавливаться на оба рельса перед концом парковой тормозной позиции со стороны охраняемых вагонов.

Последующие отцепы из вагонов, направляемые на эти пути, должны быть остановлены до места расположения охранных тормозных башмаков с накоплением группы, состоящей не менее, чем из 10 вагонов. Нормальный режим роспуска вагонов или их направление при маневрах «толчками» может восстанавливаться только после того, как охраняемые вагоны соединены с вагонами указанной группы и находятся под ее прикрытием.

Если расстояние от охраняемых вагонов до конца парковой тормозной позиции со стороны горки, полугорки или вытяжного пути менее 50 метров, то последующие отцепы на эти пути должны направляться только способом «осаживания».

94. Закрепление вагонов с опасными грузами на станционных путях и погрузочно-выгрузочных путях производится в порядке и по нормам, установленным Белорусской железной дорогой. Порядок закрепления вагонов с опасными грузами устанавливается технико-распорядительным актом станции, а также нормативными актами о порядке обслуживания и организации движения на путях необщего пользования.

95. Вагоны с опасными грузами при подаче (уборке) на пути необщего пользования организаций и при маневровой работе на станциях и путях необщего пользования, как и при перевозке по путям общего пользования, должны иметь прикрытия в соответствии с особыми отметками, указанными в перевозочных документах.

Нормы прикрытия в поездах и при маневрах указываются в перевозочных документах (за исключением ВМ) нанесением специального штампа, где цифрами обозначается минимальное число вагонов прикрытия, например, 0-0-3, где:

первая цифра – число вагонов прикрытия от ведущего локомотива;

вторая цифра – от подталкивающего локомотива;

третья цифра – от вагонов с людьми; знак «0» (ноль) означает, что прикрытия не требуется.

Вагоны с людьми, а также вагоны с проводниками, специально выделенными работниками для сопровождения грузов, караулами, нарядами охраны, вагоны с живностью могут ставиться в поезд как впереди, так и сзади вагонов с опасными грузами класса 1, но всегда впереди вагонов, загруженных опасными грузами, в перевозочных

документах на которые имеются штампы «Ядовито» и «Прикрытие...» (одновременно оба штампа).

Вагоны с легковоспламеняющимися жидкостями на станции формирования должны ставиться в поезд за вагонами с ВМ (считая от головы поезда).

96. При подаче вагонов с опасными грузами на путь необщего пользования локомотивом железнодорожного транспорта общего или необщего пользования скорость движения маневрового состава по путям необщего пользования устанавливается инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на пути необщего пользования, а при наличии в маневровом составе вагонов с опасными грузами класса 1 или 2 скорость движения на пути необщего пользования в прямых и кривых участках пути радиусом более 150 м не должна превышать 15 км/ч, кривых участков пути с радиусом 150 м и менее - 10 км/ч.

97. Локомотив, выдаваемый для проведения маневровой работы с вагонами, загруженными опасными грузами, должен быть оборудован радиосвязью, а при обслуживании локомотива одним машинистом необходимо иметь второй пульт управления. При неисправности радиосвязи маневры должны производиться с соблюдением дополнительных мер безопасности (ограниченное количество вагонов – до 10) в порядке, установленном техническо-распорядительным актом станции.

98. Не допускается передача машинистом управления локомотивом помощнику машиниста при производстве маневров с вагонами, загруженными опасными грузами.

99. При наличии действующих обходов движение поездов, в которых имеются вагоны с взрывчатыми, радиоактивными, ядерными, сильнодействующими ядовитыми веществами, должно быть организовано в обход крупных городов и железнодорожных узлов, на безопасном расстоянии от взрывопожароопасных производств.

100. Сопровождение в поездах и охрана на станциях вагонов с опасными грузами проводятся в соответствии с Законом Республики Беларусь от 6 июня 2001 г. № 32-З «О перевозке опасных грузов», Законом Республики Беларусь от 8 ноября 2006 г. № 175-З «Об охранной деятельности в Республике Беларусь», иными актами законодательства Республики Беларусь, настоящими Правилами, ППОГ, ППЖГН, Приложением 2 к СМГС.

101. На всех сортировочных и участковых станциях, станциях погрузки, выгрузки, перегрузки, перестановки вагонов с одной колеи на другую, где осуществляются операции с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1, в качестве приложения к техническо-распределительному акту станции должна быть разработана инструкция о

порядке работы с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1, утверждаемая начальником отделения железной дороги или его заместителем.

В данной инструкции с учетом местных условий должны регламентироваться:

порядок оповещения работников станций, пунктов технического обслуживания и коммерческого осмотра вагонов, локомотивных депо, подразделений военизированной охраны о предстоящем приеме и отправлении поездов, производстве маневров и других операций с вагонами;

порядок приема и сквозного пропуска, подготовки к отправлению и отправления поездов, а также производства маневровой работы с вагонами;

порядок использования автотормозов при производстве маневровой работы;

порядок выполнения операций по техническому обслуживанию и коммерческому осмотру поездов и вагонов;

порядок нахождения на станции вагонов с этими грузами;

меры безопасности при экстремальных погодных условиях и осложнениях работы (туман, метель, ливень, ураганный ветер, снежные заносы, отказ технических средств);

порядок действий при возникновении аварийных ситуаций;

порядок взаимодействий с аварийно-спасательными подразделениями;

порядок подачи устных команд при производстве маневровой работы;

порядок документирования выдачи на маневры локомотивов с исправными искрогасителями и искроулавливающими устройствами;

пути отстоя вагонов с этими грузами.

102. На всех сортировочных и участковых станциях, а также на других станциях по перечню, установленному руководством Белорусской железной дороги, в качестве приложения к техническо-распорядительному акту станции должна быть разработана инструкция о порядке ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами, утвержденная начальником отделения железной дороги или его заместителем, и выделены специальные пути, на которых выполняются мероприятия, указанные в аварийных карточках.

103. Вагоны с опасными грузами 1 и 2 классов на станциях (кроме вагонов, находящихся на сортировочных путях под накоплением) должны устанавливаться на путях, указанных в техническо-распорядительном акте станции, где стоянка их наиболее безопасна. Такие вагоны должны быть сцеплены, надежно закреплены тормозными башмаками и ограждены переносными сигналами остановки. Стрелки, ведущие на пути стоянки

таких вагонов, устанавливаются в положение, исключающее возможность заезда на эти пути, и запираются. Порядок запираения и хранения ключей от этих стрелок указывается в технико-распорядительном акте станции.

104. Не допускается оставление поездов, следующих с индексом ВМ, без локомотивов на промежуточных станциях. В исключительных случаях состав такого поезда может быть оставлен без локомотива по письменному приказу начальника отделения Белорусской железной дороги. При этом должны быть приняты все необходимые меры к ускорению отправления по назначению временно оставленного состава.

105. В случае выявления в пути следования неисправностей или повреждения вагона (контейнера) составляется акт. Если вагон сопровождает проводник, то акт составляется с его участием. В акте должны быть указаны: номер вагона, сроки плановых видов ремонта, год постройки, наименование груза, вид неисправности и причины ее возникновения, принятые меры по устранению неисправности, а также заключение о возможности дальнейшего следования. Копия акта прилагается к перевозочным документам.

106. Отцепка на станциях отдельных вагонов с опасными грузами по причинам технической или коммерческой неисправности от групп вагонов, охраняемых военизированной охраной или в сопровождении специалистов грузоотправителя (грузополучателя), допускается только в случаях, если может быть обеспечена охрана отцепляемых вагонов. В противном случае отцепляется вся группа вагонов, охраняемая нарядом военизированной охраны или в сопровождении специалистов грузоотправителя (грузополучателя).

107. Проводники, сопровождающие опасные грузы, должны знать служебную инструкцию по сопровождению данного груза, разработанную и утвержденную грузоотправителем, опасные свойства груза, меры оказания первой помощи, меры безопасности в аварийных ситуациях и должны следить за соблюдением мер безопасности, установленных для этого груза.

108. Грузоотправитель обязан снабдить проводников необходимыми средствами индивидуальной защиты и спецодеждой, аптечкой, комплектом инструментов, первичными средствами пожаротушения, дегазации, а также необходимыми запасными материалами (заглушками), инструкцией для проводника.

109. При выявлении в пути следования вагонов с опасными грузами, которые в соответствии с ППОГ должны сопровождаться представителями грузоотправителя (грузополучателя), без сопровождающего специалиста или проводника грузоотправителя (грузополучателя), или охраны железной дороги, они задерживаются до их прибытия. Указанные вагоны устанавливаются на специально

выделенных путях станции или в другом безопасном месте, определенном в техническо-распорядительном акте станции (ТРА), и должны находиться под охраной.

110. Начальник станции, на которой задержан вагон, должен сообщить грузоотправителю (грузополучателю) через начальника станции отправления (назначения) груза о задержке вагона, а грузоотправитель (грузополучатель) обязан немедленно командировать своих представителей в пункт задержки.

111. В случае обнаружения утечки (просыпания) опасных грузов из вагонов-цистерн, крытых вагонов, контейнеров, контейнеров-цистерн в пути следования и отсутствия возможности устранения утечки (просыпания) без отцепки их от поезда они должны быть отцеплены от поезда и отставлены на соответствующий путь, на котором выполняются мероприятия, указанные в аварийной карточке на перевозимый опасный груз. Если вагон следовал в составе группы, которую сопровождает проводник, то от поезда отцепляется вся группа. Устранение неисправности осуществляется под наблюдением проводника.

112. При необходимости грузоотправитель или владелец вагона обязан командировать на станцию, где находится отцепленный вагон, бригаду специалистов. Для этих целей приказом руководителя организации должны быть укомплектованы выездные аварийные бригады и назначены ответственные должностные лица для ликвидации аварий и устранения неисправностей вагонов, отцепленных в пути следования.

113. Выездные бригады при ликвидации неисправности вагонов должны руководствоваться специальной инструкцией, утвержденной руководителем организации.

РАЗДЕЛ III

ОСОБЕННОСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ОТДЕЛЬНЫХ КЛАССОВ

ГЛАВА 8

КЛАСС 1. ВЗРЫВЧАТЫЕ ВЕЩЕСТВА И ИЗДЕЛИЯ

114. К перевозке допускаются ВМ и изделия, поименованные в, ППОГ, приложении 2 к СМГС.

115. Совместная перевозка в одном контейнере ВМ, имеющих разные условные номера, кроме ВМ, входящих в комплект, запрещается.

116. Запрещается совместная перевозка ВМ в одном вагоне или в разных, загруженных в один вагон, контейнерах, с опасными грузами других классов, а также с любыми неопасными жидкими грузами, смазками, нефтепродуктами, независимо от наличия и вида их упаковки.

117. При наличии в поезде вагонов с ВМ к номеру поезда добавляются буквы «ВМ». Номер поезда с указанными буквами должен проставляться в журнале движения поездов, на графике исполненного движения, в письменных разрешениях, выдаваемых машинисту локомотива, в натуральных листах и других документах, связанных с движением поездов.

118. Для организации поездной и маневровой работы с вагонами, загруженными ВМ, используется информация, имеющаяся в перевозочных документах.

В перевозочных документах на вагоны с ВМ в графе «Наименование груза» указывается наименование этого груза или его условный номер в соответствии с ППОГ.

Грузоотправителем в зависимости от условий перевозки конкретного ВМ проставляются в перевозочных документах следующие штампы красного цвета:

«Особо опасно, ВМ N...» - при перевозке ВМ с условными номерами 119, 126, 137, 141, 179, 182;

«Не спускать с горки» - при наличии этого требования в ППОГ для класса 1 «ВМ»;

«Выключить тормоз» - для вагонов с ВМ, перевозка которых должна осуществляться с выключенными автотормозами, а также при перевозке таких ВМ в одном вагоне совместно с грузами, не требующими выключения автотормозов;

«Прикрытие» - при перевозке ВМ, требующих наличия вагонов прикрытия согласно приложению 1 к настоящим Правилам;

отметка «Прикрытие», для ВМ с условными номерами, указанными выше, дополняется отметкой «по п.3.6.6, схема А» для остальных ВМ отметкой «по п.3.6.6, схема Б».

«Секция. Не расцеплять» - при перевозке ВМ в специализированных (в том числе рефрижераторных) вагонах, сформированных в составе транспортов в секции, сцепы по предусмотренным определенным технологическим схемам для конкретного вида ВМ (далее - секция (сцеп));

«В сопровождении специалиста» - при перевозке ВМ, в сопровождении уполномоченного грузоотправителем (грузополучателем) специалиста;

«Охрана ...» (наименование организации в штампе в соответствии с национальным законодательством).

«Охрана отправителя» - при перевозке ВМ, не принадлежащих МО, МВД, Службе безопасности, и подлежащих непрерывному сопровождению и охране ВМ уполномоченными грузоотправителем (грузополучателем) ВМ проводниками;

«Охрана ж.д.» - при перевозке не принадлежащих МО, МВД, Службе безопасности ВМ, которые в соответствии с правилами перевозок грузов, подлежат на всем пути их следования непрерывному сопровождению и охране отрядом Военизированной охраны железной дороги, на основании соответствующего договора с грузоотправителем (грузополучателем).

119. В вагонном листе при перевозке вагонов с ВМ указываются сведения в соответствии с инструкцией по заполнению вагонных листов, применяемой на Белорусской железной дороге.

120. Запрещается передавать сведения о поездах с вагонами с ВМ и об отдельных вагонах с ВМ лицам, не участвующим в обслуживании таких поездов и вагонов.

121. Вагоны с ВМ в поездах и при маневрах, а также при подаче (уборке) на пути необщего пользования должны иметь прикрытие в соответствии с нормами.

122. В качестве прикрытия в поездах, в которых следуют вагоны с ВМ, должны ставиться вагоны с неопасными грузами, в том числе в контейнерах, или порожние вагоны, неочищенные вагоны-цистерны из-под неопасных грузов.

123. Не допускается использовать в качестве прикрытия специальные цистерны, а также цистерны, специализированные для перевозки опасных грузов.

124. ВМ перевозятся в грузовых поездах одиночными вагонами, группами вагонов и маршрутами с постановкой соответствующего прикрытия, сформированных в пределах норм по весу и длине, предусмотренных графиком движения поездов. Разрешается включать вагоны с ВМ в тяжеловесные поезда.

125. Перед подачей вагонов под погрузку ВМ дежурный по станции (маневровый диспетчер) или другой работник станции, распоряжающийся маневрами, обязан по журналу формы ВУ-14 убедиться в том, что вагоны осмотрены и признаны годными в техническом отношении для перевозки ВМ в соответствии с требованиями настоящих Правил, ППОГ.

126. В местных инструкциях по обслуживанию подъездных путей, принимающих под выгрузку или отправляющих вагоны с ВМ, должны быть определены маршруты подачи и уборки таких вагонов, скорости передвижения маневровых составов с ними, порядок следования через переезды и охраны маршрутов, а также другие меры, необходимые для обеспечения безопасности в зависимости от местных условий.

127. На станции должен вестись точный учет времени и места нахождения вагонов с ВМ и газами вне поездов от их прибытия до отправления или подачи под выгрузку.

128. Станция отправления поезда, в составе которого следуют вагоны с ВМ, должна заблаговременно, но не позднее чем за два часа до

отправления, уведомить поездного диспетчера, дежурного по локомотивному депо, работников военизированной охраны железной дороги и других работников, на которых возлагается обработка вагонов с ВМ в отправляемом поезде. Время передачи уведомления, фамилия его передавшего должны быть зарегистрированы в книге учета прибытия и отправления поездов с ВМ.

129. Перед отправлением с участковой, сортировочной станции поезда, в составе которого имеются вагоны с ВМ, поездной диспетчер обязан уведомить об этом посредством передачи установленным порядком изданного и зарегистрированного им диспетчерского приказа на последующие станции по маршруту следования такого поезда, а также диспетчерам соседних диспетчерских участков.

130. Об ожидаемом прибытии поезда с ВМ дежурный по станции обязан уведомить в порядке, предусмотренном местной инструкцией о порядке работы с вагонами, загруженными ВМ, работников станции, на которых возлагается обработка вагонов с ВМ во время нахождения поезда на станции, а также, при необходимости, подразделение военизированной охраны Белорусской железной дороги, в зоне обслуживания которого расположена станция.

131. Запрещается хранение ВМ в складских помещениях железнодорожных станций.

132. Использование двусторонней парковой связи железнодорожных станций для оповещения о работах, производимых с вагонами с ВМ, допускается только при отсутствии других средств связи.

133. При наличии действующих обходов движение поездов, в которых следуют вагоны с ВМ, должно быть организовано в обход крупных городов и железнодорожных узлов, на безопасном расстоянии от взрывопожароопасных производств, под постоянным контролем поездного диспетчера и дежурных по станциям, а в случае отсутствия обходов проследование поездов с ВМ через железнодорожные узлы должно производиться прямыми поездами без их переработки.

134. При возникновении в пути следования необходимости захода поездов с ВМ в железнодорожный узел поездной диспетчер обязан поставить об этом в известность дежурного по отделению дороги, отменить первоначальный приказ по участку на следование поезда и дать новый письменный приказ дежурным по станциям следования по изменившемуся маршруту с обеспечением мер безопасности его следования.

135. Между сортировочными и участковыми станциями вагоны с ВМ, в том числе в контейнерах, могут следовать в составе всех грузовых поездов в соответствии с планом формирования. Такие вагоны с промежуточных станций на ближайšie участковые и сортировочные

станции и в обратном направлении могут следовать в составе сборных, вывозных поездов или с диспетчерскими локомотивами, а между станциями узла и преузловыми станциями – в составе передаточных и вывозных поездов.

136. Сборный или вывозной поезд, в состав которого включены вагоны с ВМ, в том числе в контейнерах, должен обслуживаться составительской бригадой перевозчика.

137. Запрещается:

а) перевозка ВМ в составе поездов:

пассажирских и почтово-багажных (кроме перевозок табельного оружия и боеприпасов к нему), а также уполномоченных для сопровождения ВМ лиц и/или подразделений охраны;

«людских», а также имеющих в составе поезда (кроме воинских эшелонов) отдельные вагоны с людьми (кроме вагонов, в которых находится личный состав эшелона);

«соединенных»;

имеющих вагоны с негабаритными грузами верхней третьей, нижней третьей и больших более высоких степеней, боковой четвертой и более высоких степеней негабаритности;

имеющих длину более вместимости приемоотправочных путей на участках следования таких поездов;

ближних назначений, если по плану формирования для отправки этих вагонов предусмотрены более дальние поезда.

б) прицепка к воинскому людскому поезду не принадлежащих эшелону вагонов с ВМ, негабаритными, радиоактивными грузами, а также цистерн с кислотами, сжиженными газами и из-под сжиженных газов, с легковоспламеняющимися жидкостями.

138. Вагоны с ВМ, подлежащие сопровождению нарядами военизированной охраны железной дороги, размещаются в составе поезда одной группой. При этом вагоны одного назначения не должны разъединяться на всем пути следования. Наряд охраны должен находиться от охраняемого вагона или группы вагонов с ВМ не далее пяти вагонов, но не ближе предусмотренных ППОГ норм прикрытия.

139. Для проезда сопровождающих лиц и наряда охраны может использоваться имеющаяся в вагоне переходная площадка или специально выделенный и оборудованный вагон либо нерабочая кабина локомотива. В случае проезда указанных лиц в кабине локомотива они должны быть проинструктированы машинистом о порядке нахождения в локомотиве.

140. Перед началом производства маневров с вагонами, загруженными ВМ, возглавляющее сопровождение и/или охрану ВМ лицо, должно предупредиться ответственным работником станции о

предстоящих маневрах в соответствии с местной инструкцией о порядке работы с вагонами, загруженными ВМ.

141. Запрещается наносить на вагоны, контейнеры с ВМ какие-либо меловые отметки и надписи, касающиеся наименований станций погрузки, сортировки, выгрузки, а также характера этих ВМ.

ГЛАВА 9

КЛАСС 2. ГАЗЫ

142. Вещества данного класса представляют собой газы, перевозимые в сжатом, сжиженном или растворенном виде, которые всегда находятся под давлением и требуют особо прочной и герметичной упаковки. Общим опасным свойством веществ данного класса является быстрое увеличение давления при повышении температуры, что может вызвать повреждение сосудов и привести к взрыву упаковки с газом.

143. Перевозка сжатых, сжиженных и растворенных под давлением газов должна осуществляться в баллонах, сосудах или специализированных контейнерах, предусмотренных требованиями технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации на данную продукцию а также в многоэлементных газовых контейнерах, переносных цистернах и вагонах-батареях.

144. Грузоотправитель обязан предъявлять к перевозке баллоны со сжатыми, сжиженными и растворенными под давлением газами только при условии полной исправности баллонов и их арматуры, заглушек, а также при наличии на баллонах:

четких, установленных для каждого газа цветных полос и надписей определенной окраски;

опломбированного предохранительного колпака;

двух защитных резиновых колец (толщиной не менее 25 мм);

знаков опасности.

145. Грузоотправитель должен наполнять баллоны, сосуды и спецконтейнеры газами не выше норм, установленных требованиями технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации на продукцию.

146. Баллоны и сосуды с ядовитыми газами (подкласс 2.3), а также порожние баллоны из-под этих газов должны перевозиться только повагонными отправками или в контейнерах.

147. Баллоны с газами грузятся в горизонтальном положении предохранительными колпаками в одну сторону.

148. В виде исключения при перевозке повагонными отправками допускается погрузка баллонов без защитных колец. В этом случае между

каждым рядом баллонов должны быть прокладки из досок с вырезками гнезд для баллонов. Запрещается использовать в качестве прокладок между баллонами (сосудами) сено, солому и другие горючие и легковоспламеняющиеся материалы.

149. В вертикальном положении баллоны с газами можно грузить лишь при наличии на всех баллонах защитных колец и при условии плотной погрузки, обеспечивающей невозможность перемещения или падения баллонов. Дверные проемы должны быть ограждены досками толщиной не менее 40 мм с целью исключения навала груза на двери.

150. Баллоны с воспламеняющимися газами (подкласс 2.1), ядовитыми воспламеняющимися газами (подкласс 2.3 с дополнительным знаком опасности 3) должны быть уложены и закреплены так, чтобы исключалась возможность соприкосновения баллонов друг с другом и с металлическими частями вагона. Доски для крепления должны быть пропитаны огнезащитным составом.

151. Запрещается погрузка баллонов с окисляющими газами (классификационные шифры 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2227, 2321, 2322, 2325, 2327, 2331, 2332, 2335, 2337, 2361, 2362, 2365, 2367) в вагоны со следами минеральных и растительных масел.

152. Порожние баллоны (сосуды, специализированные контейнеры) из-под газов должны перевозиться как опасный груз на условиях, установленных для сжатых и сжиженных газов.

153. При предъявлении к перевозке порожних баллонов (сосудов, специализированных контейнеров) грузоотправители в графе накладной «Наименование груза» обязаны указать: «Баллоны, сосуды порожние из-под _____ газа (указывают наименование газа)».

154. Порожние баллоны (сосуды, специализированные контейнеры) перевозятся с плотно закрытыми вентилями, наверху колпаками, а при перевозке мелкими отправками они должны иметь наклейку с надписью «Порожний».

155. Фосген и хлорциан стабилизированный, а также порожняя тара из-под этих грузов допускаются к перевозке только в специализированных вагонах в сопровождении специалистов грузоотправителя (грузополучателя) в соответствии с требованиями ППОГ.

156. После заполнения вагона-цистерны опасными грузами класса 2 грузоотправитель должен проверить герметичность люка цистерны и арматуры.

Все рабочее оборудование вагона-цистерны должно быть приведено в транспортное положение. Верхний люк и предохранительный клапан закрываются предохранительными колпаками и пломбируются. Письменное разрешение на отправку вагона-цистерны с этими грузами выдается представителем отдела технического контроля. При этом

необходимо убедиться в соответствии маркировки, герметичности котла цистерны, наличии предохранительных колпаков над арматурой, которые должны быть заперты на замок и опломбированы.

157. Порожние вагоны-цистерны, контейнеры-цистерны и баллоны для транспортирования опасных грузов класса 2 перевозятся на тех же условиях, что и заполненные.

158. При передаче вагона-цистерны ее владельцем другой организации для разовой перевозки опасных грузов класса 2 последнему должно быть послано телеграфное извещение с указанием номера транспортной накладной, заводского и регистрационного номеров, а также сроков технического освидетельствования цистерны, арматуры и регулировки предохранительного клапана, которое хранится у владельца вагона-цистерны и у отправителя продукции до завершения перевозки продукта.

159. Перевозка сжиженных газов наливом производится в специальных вагонах-цистернах. Каждый такой вагон-цистерна предназначен для перевозки только определенного газа либо группы газов, схожих по своим физико-химическим свойствам. Использование его для перевозки других сжиженных газов запрещается.

160. При перевозке сжиженных газов под нормальным атмосферным давлением вагон-цистерна должен быть оборудован отводящей трубой для испарения газа, находящейся в открытом состоянии.

На вагонах-цистернах в этом случае у места свободного выхода газа должна быть надпись: «Газосброс не закрывать».

161. Газы, сжиженные методом повышения давления (углеводородные газы, аммиак и др.), перевозятся в вагонах-цистернах под избыточным давлением.

162. Вагоны-цистерны для перевозки сжиженных газов должны иметь как минимум два отверстия для устройств наполнения и слива.

163. Устройства для верхнего наполнения и слива вагонов-цистерн должны иметь, как минимум, два жидкостных и один газовый вентили.

Патрубки для наполнения и слива должны закрываться внешними затворами (вентиль, кран) и глухими фланцами или винтовыми заглушками.

164. Вагоны-цистерны для сероводорода, метилмеркаптана, хлора, серы диоксида не должны иметь отверстий ниже уровня жидкости. Также не допускается наличие отверстий для очистки, расположенных в нижней части котла.

165. Патрубки для наполнения и слива вагонов-цистерн для сжиженных воспламеняющихся и/или ядовитых газов должны быть оборудованы внутренними скоростными клапанами быстрого действия, которые должны иметь все патрубки с номинальным диаметром более 1,5

мм, за исключением патрубков для предохранительных клапанов, устройств контроля уровня и отверстий для установки предохранительных мембран.

Вагоны-цистерны для охлажденных жидких воспламеняющихся и/или ядовитых газов могут быть оборудованы внешними быстродействующими клапанами при условии, что арматура имеет защиту против внешних повреждений, которая обеспечивает такую же надежность, что и стенки котла.

166. Предохранительные клапаны должны функционировать безотказно при температурах до минус 60 °С включительно, если иное не указано в технических условиях на конкретную модель вагона-цистерны. Надежная работа при этих температурах определяется и оформляется документально при испытании отдельных клапанов или при испытании опытного образца вагона-цистерны.

167. Наружная поверхность вагонов-цистерн для сжиженных газов окрашивается в светло-серый цвет. Вдоль котла с обеих сторон по средней линии котла наносится полоса шириной 300 мм.

168. Перед наполнением вагонов-цистерн газами ответственное лицо грузоотправителя проводит тщательный осмотр наружной поверхности, проверяет исправность и герметичность арматуры, наличие остаточного давления и соответствие газа назначению вагона-цистерны. Результаты осмотра вагонов-цистерн и вывод относительно возможности их наполнения регистрируются в журнале.

169. Не допускается наполнять вагоны-цистерны газом, если:

истек срок службы, установленный техническими нормативными правовыми актами, конструкторской документацией;

закончился срок очередной проверки (освидетельствования), испытания вагона-цистерны, съёмной цистерны, контейнера-цистерны и съёмного кузова-цистерны;

отсутствуют или неисправны арматура и контрольно-измерительные приборы;

отличительная окраска, надписи, трафареты или маркировка не соответствуют наливаемому газу;

вагон-цистерна, съёмная цистерна, контейнер-цистерна и съёмный кузов-цистерна не предназначена для перевозки данного газа.

170. Наполнение сжиженными газами должно соответствовать нормам наполнения вагонов-цистерн для перевозки газов в соответствии с приложением 2 к настоящим Правилам. Ответственность за исправность котла вагона-цистерны, съёмной цистерны, контейнера-цистерны и съёмного кузова-цистерны и их арматуры, за правильность наполнения вагона-цистерны и обеспечение безопасности при перевозке сжиженных газов возлагается на грузоотправителя.

Перечень газов и газовых смесей, разрешенных в соответствии с Перечнем опасных грузов к перевозке наливом в вагонах-цистернах, с указанием максимально допустимой нормы наполнения на литр вместимости приведен в приложении 2 к настоящим Правилам.

171. При наполнении вагона-цистерны должны быть приняты меры для исключения выхода газа в атмосферу.

172. После наполнения с котла вагона-цистерны для сжиженных газов должны быть сняты манометр с трубкой и трехходовой кран. На отверстие для манометра необходимо поставить заглушку на резьбе.

С вагонов-цистерн для хлора, а также для других газов в случае перевозки их в сопровождении проводников манометр не снимается. Манометр и другие контрольно-измерительные приборы не снимаются также с вагонов-цистерн, оборудованных запирающимся арматурным шкафом, в котором размещены эти приборы.

173. После наполнения вагонов-цистерн, оборудованных арматурным шкафом, дверь шкафа должна быть закрыта на ключ и опломбирована пломбой грузоотправителя. Наружные двери арматурного шкафа запирают на ключ, а ушки дверей стягивают закруткой из проволоки диаметром 4–6 мм, после чего грузоотправитель должен опломбировать двери.

174. Вагоны-цистерны для сжиженных газов как в груженом, так и в порожнем состоянии могут следовать по железным дорогам без сопровождения проводниками. В отдельных случаях по просьбе грузоотправителя разрешается перевозка сжиженных газов в вагонах-цистернах в сопровождении проводников. Вагоны-цистерны, загруженные хлором, этиленом, перевозятся только в сопровождении проводников (бригады специалистов) грузоотправителя или грузополучателя. Проводниками назначаются работники, знающие наряду с обязанностями свойства груза и меры безопасности при перевозке, умеющие пользоваться средствами защиты, имеющие слесарные навыки и сдавшие техминимум в объеме настоящего раздела Правил и должностной инструкции для проводника по сопровождению данного сжиженного газа. Проводник должен иметь при себе комплект соответствующих инструментов, необходимый запас прокладочного материала и заглушек, соответствующие средства индивидуальной защиты, средства дегазации, а также электрический аккумуляторный фонарь во взрывобезопасном исполнении. Для проезда проводников железная дорога может предоставлять крытый вагон, который в зимний период оборудуется грузоотправителем специальными устройствами для отопления.

175. В случае обнаружения неисправности вагона-цистерны, из-за которой невозможно дальнейшее его следование, такой вагон-цистерна отцепляется от поезда и отводится на специально выделенный путь

станции. При наличии проводника вагон-цистерна должен находиться под его охраной. Если группа вагонов-цистерн сопровождается одним проводником, то от поезда отцепляется вся группа. При неисправности котла вагона-цистерны начальник станции уведомляет телеграфом грузоотправителя (грузополучателя) через начальника станции отправления (назначения) о характере неисправности с требованием командирования специалистов для ремонта или отправления другого вагона-цистерны с приспособлениями для перелива груза в исправный вагон-цистерну. По получении сообщения об отцепке вагона-цистерны грузоотправитель (грузополучатель) в зависимости от характера повреждения обязан направить на станцию отцепки соответствующий порожний вагон-цистерну для перелива груза и ответственного представителя или работников для ремонта отцепленного вагона-цистерны.

176. Ремонт ходовых частей и тормозных устройств груженого вагона-цистерны производится с особой осторожностью, а в случае сопровождения вагона-цистерны проводником – только в его присутствии. При производстве ремонта неисправных вагонов-цистерн не допускается: ремонтировать котлы в груженом состоянии; наносить удары по котлу; использовать искроопасный инструмент и пользоваться вблизи вагонов-цистерн с открытым огнем (факел, жаровня, керосиновый и свечной фонари); производить под вагоном-цистерной сварочные работы. При необходимости ремонта тележек с применением огня, сварки и ударов тележки выкатываются из-под вагона-цистерны и отводятся на расстояние не менее 20 м от котла. В случаях неисправности вагона-цистерны перевозчиком в двух экземплярах составляется акт о его техническом состоянии с участием проводника, если он сопровождает вагон-цистерну. В акте должны быть указаны: вид неисправности и причины ее возникновения, принятые меры по устранению неисправности, а также вывод о возможности дальнейшего следования вагона-цистерны. Экземпляр акта прилагается к перевозочным документам.

177. Грузополучатель обязан слить сжиженный газ из вагона-цистерны полностью. Избыточное давление в котле после слива сжиженных газов должно быть не менее 0,05 МПа.

В накладной на порожний вагон-цистерну грузополучатель должен указать: «Цистерна слита полностью. Давление в котле ____ МПа». В верхней части накладной грузополучатель проставляет штампы, предусмотренные для груженых вагонов-цистерн. Такие же штампы проставляются станцией в вагонном листе.

178. При возврате вагонов-цистерн, оборудованных арматурным шкафом, в порожнем состоянии грузополучатель закрывает и пломбирует

двери арматурного шкафа и наружные двери в порядке, предусмотренном для груженых вагонов-цистерн.

179. Винил перевозится в специальных вагонах-цистернах, оснащенных системой пожаротушения. Эти вагоны-цистерны грузоотправитель (грузополучатель) снабжает комплектами необходимых принадлежностей, приспособлений, инструментов и материалов для их ремонта, технического обслуживания и эксплуатации, а также выносными коммуникациями, обеспечивающими аварийный газосброс, петардами и переносными сигналами ограждения мест препятствия для движения. Налив и слив вагонов-цистерн производятся на путях необщего пользования средствами грузоотправителя и грузополучателя. Грузоотправитель обязан слить вагон-цистерну полностью. Давление в вагоне-цистерне после слива винила должно быть не менее 0,05 МПа. Вагоны-цистерны для перевозки винила как в груженом, так и в порожнем состоянии следуют в сопровождении бригады специалистов грузоотправителя (грузополучателя), возглавляемой старшим бригады, которые обязаны непрерывно охранять, а также обслуживать вагон-цистерну при перевозке и принимать меры, гарантирующие безопасность перевозки и самих работников. Количество специалистов для сопровождения вагонов-цистерн устанавливается отправителем. Вагоны-цистерны перевозятся с закрытым газосбросом. Сброс давления в вагоне-цистерне осуществляется по мере необходимости во время стоянки специалистами, сопровождающими вагон-цистерну. При необходимости перелива винила грузоотправитель (грузополучатель) обязан в суточный срок после получения заявки старшего бригады сопровождения направить порожний вагон-цистерну, подготовленный под налив винила и средства для обеспечения перелива винила.

Работы по переливу винила из одного вагона-цистерны в другой выполняются бригадой сопровождения с соблюдением всех мер безопасности под руководством старшего бригады.

ГЛАВА 10

КЛАСС 3. ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩИЕСЯ ЖИДКОСТИ

180. Основной опасностью веществ этого класса является способность выделять пары, воспламеняющиеся от кратковременного действия источника зажигания (открытого огня, искры; электрического разряда) и образующие с воздухом взрывоопасные смеси. Пары этих жидкостей могут обладать наркотическим действием. Многие жидкости и их пары являются высокотоксичными веществами.

181. Легковоспламеняющиеся жидкости, обладающие дополнительно ядовитыми и коррозионными опасными свойствами (классификационные шифры 3021, 3022, 3023, 3031, 3032, 3033, 3041, 3042), должны перевозиться только повагонными или контейнерными отправлениями.

182. Акрилонитрил стабилизированный, сероуглерод, этилмеркаптан, изопропилнитрат, самин, а также порожняя тара из-под этих грузов перевозятся только в специализированных или арендованных грузоотправителем (грузополучателем) вагонах.

Вышеупомянутые грузы должны предъявляться к перевозке в стандартных герметичных и опломбированных бочках. Бочки должны быть погружены в вагоны только в один ярус пробками вверх.

Вагоны для перевозки изопропилнитрата и самина как в груженом, так и в порожнем состоянии должны следовать в сопровождении специалистов грузоотправителя (грузополучателя) в соответствии с требованиями ППОГ.

183. К перевозке в крытых вагонах допускается только химически чистый метанол в стеклянной таре и упаковке, предусмотренной требованиями технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации на данную продукцию. Перевозка метанола осуществляется в специализированных или арендованных грузоотправителями (грузополучателями) вагонах и специализированных контейнерах. В центре двери, над знаком опасности, должна быть нанесена надпись «Метанол». Вагоны должны быть оборудованы грузоотправителем постоянным настилом для перевозки груза в два яруса.

Для предотвращения течи груза из вагона при случайном повреждении тары на пол вагона до погрузки должен быть насыпан сухой песок слоем не менее 100 мм. Для того чтобы песок не высыпался наружу, внутри кузова по всему периметру, в том числе и в междверном пространстве, плотно к полу вагона прибивают или жестко закрепляют другими способами планку высотой 150 мм.

Метанол в таре должен перевозиться при обязательном сопровождении военизированной охраны.

184. Люминал А, гептил, продукт Т-185, диран А, а также порожняя тара из-под этих грузов допускаются к перевозке только в специализированных вагонах грузоотправителя (грузополучателя) и специализированных контейнерах.

Вагоны и контейнеры для перевозки этих грузов как в груженом, так и порожнем состоянии должны следовать в сопровождении специалистов грузоотправителя (грузополучателя), в порожнем неочищенном состоянии – в соответствии с требованиями ППОГ.

Указанные грузы перевозятся в специальных емкостях грузоотправителя (грузополучателя).

185. Синтин допускается к перевозке только в специализированных вагонах грузоотправителя (грузополучателя) или арендованных ими.

186. Пестициды, отнесенные к классу 3 опасности, перевозят в собственных вагонах грузоотправителя (грузополучателя) или арендованных ими.

187. При наливе (сливе) опасных грузов необходимо:

механизировать работы по наливу и сливу с обеспечением максимальной герметизации;

проинструктировать работников о степени опасности выполняемых работ, обеспечить их безопасность;

обеспечить работников соответствующей защитной одеждой и средствами индивидуальной защиты.

188. После налива и слива опасных грузов грузоотправитель (грузополучатель) должен удалить подтеки на наружной поверхности котла вагона-цистерны.

189. Полнота слива опасных грузов подтверждается работниками станции.

190. Вагоны-цистерны, подаваемые для подготовки под налив, должны сопровождаться документом, содержащим наименование слитого нефтепродукта. При отсутствии указанного документа наименование слитого нефтепродукта устанавливают анализом остатка из вагона-цистерны.

Не допускается использовать вагоны-цистерны для налива нефтепродуктов, применяемых в авиационной технике, если вагоны-цистерны не имеют сопроводительных документов. Использование таких вагонов-цистерн для налива бензинов, растворителей, нефтепродуктов ароматических углеводородов, керосина, масел 1-й группы допускается при условии соблюдения требований ППЖГН.

191. Подаваемые под налив вагоны-цистерны должны сопровождаться документом, содержащим наименование нефтепродукта, слитого из вагона-цистерны перед его подготовкой, наименование нефтепродукта, под налив которого вагон-цистерна подготовлен, и обозначение подготовки в соответствии с требованиями ППЖГН.

Не допускается использовать вагоны-цистерны, имеющие трафарет «Бензин», для транспортирования нефти, масел, мазута, моторного топлива, битума и аналогичных им по физико-химическим свойствам нефтепродуктов.

192. Налив нефтепродуктов свободно падающей струей запрещается.

193. Наполнение вагонов-цистерн нефтепродуктами следует производить с учетом увеличения объема нефтепродуктов из-за

повышения температуры в пути следования и в пункте назначения, а также полного использования вместимости и грузоподъемности вагонов-цистерн.

Степень наполнения вагонов-цистерн определяется в соответствии с требованиями ППЖГН.

194. Спирт этиловый ректифицированный перевозится в специализированных спиртовых вагонах-цистернах с верхним сливом. В вагонах-цистернах должны быть заварены нижние сливные приборы, приварены проушины на крышке люка для навешивания запорно-пломбировочных устройств (далее – ЗПУ) или пломб, надежно закрыт колпак предохранительно-впускного клапана.

195. Перед наливом спирта грузоотправитель обязан тщательно осмотреть вагон-цистерну. При осмотре особое внимание должно быть обращено на исправное состояние и чистоту котла и колпака вагона-цистерны, плотность закрытия люков, наличие прокладки и исправных приспособлений для пломбирования.

196. Вагон-цистерна после слива спирта направляется на станцию приписки по полным перевозочным документам.

197. Перевозка метанола по железным дорогам производится при обязательном сопровождении (охране) военизированной охраной железной дороги с момента приема от грузоотправителя груженого вагона-цистерны, на всем пути следования и до момента передачи его грузополучателю.

198. Метанол перевозится в специальных вагонах-цистернах грузоотправителей (грузополучателей) без нижнего сливного прибора, оборудованных предохранительными кожухами над крышками люков.

Перевозка метанола в других вагонах-цистернах, а также использование вагонов-цистерн для метанола не по назначению запрещается.

199. Котел вагона-цистерны окрашивается в желтый цвет (броневой лист – в черный цвет). По осевой линии вдоль цилиндрической части котла с обеих сторон наносится черная полоса шириной 500 мм. С правой стороны цилиндрической части котла (с обеих сторон) на расстоянии 50 мм левее хомута в черной полосе оставляются разрывы, образующие прямоугольники шириной, равной ширине черной полосы (500 мм), и длиной, необходимой для размещения надписи: «Метанол». Эти прямоугольники окрашиваются в белый цвет. Такие же прямоугольники наносятся и в средней части обоих днищ под горизонтальной осью. Высота букв 150 мм. Правее этой надписи наносятся знаки опасности классов 3, 6.1. Все надписи наносятся черной краской. Кроме того, на вагонах-цистернах наносятся трафареты в соответствии с пунктом 51 настоящих Правил.

200. Перед подачей под налив метанола вагон-цистерна должен быть тщательно осмотрен работником железной дороги в отношении наличия ясно видимой отличительной окраски, знаков опасности и предупредительных трафаретов, исправности ходовых частей и котла, наличия предохранительного кожуха, приспособлений для плотного закрытия крышки люка и проушин для пломбирования.

201. Налив и слив метанола осуществляются средствами грузоотправителя и грузополучателя на их складах.

Перед наливом метанола грузоотправитель обязан проверить:

наличие на котле ясной отличительной окраски и четких трафаретов об опасности груза;

наличие предохранительного кожуха, исправных устройств для плотного закрытия крышки люка и проушин для пломбирования.

Наливать метанол в вагон-цистерну до исправления обнаруженного дефекта запрещается.

202. Во время налива грузоотправитель обязан следить за исправностью котла вагона-цистерны. При обнаружении течи налив должен быть прекращен и грузоотправитель обязан немедленно перекачать метанол из неисправного вагона-цистерны. Степень наполнения вагона-цистерны метанолом должна соответствовать требованиям ППЖГН.

203. Перевозка метанола может также осуществляться под избыточным давлением инертного газа (азота) от 0,01 до 0,03 МПа. В этом случае вагоны-цистерны оборудуются манометром и запорной арматурой. Метанол при наличии слоя азота перевозится с обязательным сопровождением груза проводниками грузоотправителя (грузополучателя).

В накладной после наименования груза грузоотправитель делает запись: «Перевозится под избыточным давлением инертного газа (азота) _____ МПа».

204. После окончания налива грузоотправитель обязан:

установить под крышкой люка прокладку для предотвращения расплескивания груза при перевозке;

плотно закрыть крышку люка, закрепить ее болтами и опломбировать вагон-цистерну ЗПУ;

закрыть предохранительный кожух, закрепить его провололочной закруткой и опломбировать;

навесить на предохранительный кожух бирку с транспортной маркировкой;

подтвердить своей подписью в накладной результат осмотра груженого вагона-цистерны.

205. На порожние вагоны-цистерны после слива метанола оформляется полный комплект перевозочных документов с внесением всех записей об опасности груза, как и для груженых метанолом вагонов-цистерн.

206. При приеме груженого вагона-цистерны к отправлению уполномоченный работник железной дороги обязан проверить:
наличие ясной видимости маркировки об опасности груза;
отсутствие течи груза из вагона-цистерны;
наличие ЗПУ и бирки на предохранительном кожухе, надежность установки ЗПУ.

При обнаружении какого-либо нарушения груз к перевозке не принимается, вагон-цистерна возвращается грузоотправителю.

207. Уполномоченный работник железной дороги обязан осмотреть вагон-цистерну, подтвердить своей подписью в накладной результат осмотра и вызвать военизированную охрану для приема вагона-цистерны с метанолом под охрану. При отсутствии на станции отправления военизированной охраны заблаговременно извещается подразделение военизированной охраны, обслуживающее станцию.

208. При приеме под охрану вагона-цистерны с метанолом наряд военизированной охраны железной дороги проверяет наличие ЗПУ на предохранительном кожухе люка вагона-цистерны и его исправность. В случае обнаружения утраты или неисправности ЗПУ стрелок военизированной охраны железной дороги обязан немедленно доложить об этом начальнику станции и командиру подразделения военизированной охраны.

209. В случае обнаружения при перевозке неисправного вагона-цистерны, требующего перекачки груза, такой вагон-цистерна отцепляется от поезда и отводится на станционные пути, установленные технико-распорядительным актом станции. Начальник станции или уполномоченный работник железной дороги вызывает военизированную охрану и до ее прибытия назначает для охраны вагона-цистерны работников станции.

210. Перекачка метанола, промывка вагона-цистерны и удаление промывной воды производятся в присутствии начальника станции или уполномоченного работника железной дороги. Лица, перекачивающие метанол, должны быть специально проинструктированы о ядовитости метанола, опасности отравления им при приеме внутрь, а также о мерах пожарной безопасности при выполнении этих работ. Во время перекачки метанола до окончания уничтожения остатка груза вагон-цистерна охраняется военизированной охраной, которая обязана не допускать посторонних лиц к месту перекачки и предотвратить хищение груза.

211. По прибытии вагона-цистерны с метанолом на станцию назначения грузополучатель обязан:

принять вагон-цистерну с метанолом под охрану с момента передачи его от железной дороги;

слить груз из вагона-цистерны полностью без остатка, продуть вагон-цистерну азотом (если метанол перевозился под избыточным давлением инертного газа) или промыть котел водой до полного удаления запаха метанола, израсходовав на котел не менее 2 м³ воды. Вода после промывки должна быть удалена из котла полностью;

после проверки вагона-цистерны плотно закрыть крышку колпака, закрыть предохранительный кожух, закрепить его и опломбировать вагон-цистерну ЗПУ;

навесить на предохранительный кожух бирку с надписью: «Порожня – метанол», а также указать наименование получателя груза, станцию отправления и станцию назначения порожнего вагона-цистерны;

предъявить станции комплект перевозочных документов на отправление порожнего вагона-цистерны из-под метанола. В накладной грузополучатель проставляет отметку: «Метанол слит, вагон-цистерна промыт, промывная вода удалена полностью», которую подтверждает своей подписью.

212. После слива метанола и промывки вагона-цистерны получателем начальник станции (или уполномоченный работник железной дороги) лично осматривает вагон-цистерну, проверяет полноту удаления промывной воды и отсутствие жидкости на дне котла вагона-цистерны, результаты осмотра подтверждает своей подписью в накладной на порожний вагон-цистерну. При отсутствии на станции электрических фонарей во взрывобезопасном исполнении проверка полноты слива вагонов-цистерн должна производиться только в светлое время суток.

В экземпляре перевозочных документов, остающихся на станции отправления, работником железной дороги делается запись: «В накладной отметку о результатах осмотра порожней цистерны после слива метанола подписали (указываются должности и фамилии подписавших лиц)».

213. В случае обнаружения бездокументных вагонов-цистерн, груженых метанолом, или порожних из-под метанола такие вагоны-цистерны немедленно сдаются под охрану. Железная дорога составляет коммерческий акт, оформляет перевозочные документы в соответствии с надписями на бирке, имеющейся вместе с ЗПУ, и под охраной направляет вагон-цистерну на станцию, указанную в трафарете приписки.

Задержка порожних бездокументных вагонов-цистерн или вагонов-цистерн с недослитыми остатками метанола оформляется актом общей формы, копия которого прикладывается к перевозочным документам.

214. В случае обнаружения порожних вагонов-цистерн из-под слива метанола с неправильной окраской, знаками опасности, неясными или не отвечающими требованиям настоящих Правил, ППЖГН, Приложения 2 к СМГС, при невозможности устранения неисправностей на месте такие вагоны-цистерны отправляются к пунктам приписки только в сопровождении военизированной охраны порядком, предусмотренным для сопровождения груженых вагонов-цистерн.

215. Сероуглерод перевозится в специализированных вагонах-цистернах с верхним сливом. Котлы вагонов-цистерн, предназначенных для перевозки сероуглерода, должны быть окрашены в серый цвет и иметь оранжевые полосы. В правой части котла с обеих сторон слева от хомута в полосе оставляются «разрывы», образующие прямоугольники и окрашенные в белый цвет. Их длина должна быть достаточной для размещения надписи «Сероуглерод», высота букв – 150 мм.

Такие же прямоугольники с аналогичной надписью владельца вагонов-цистерн наносят в средней части днищ под горизонтальной осью.

216. При наливке сероуглерода в теплое время года (с 1 апреля по 1 октября) в вагон-цистерну поверх груза заливается вода в количестве 5 % от объема груза. Общая масса сероуглерода с водой не должна превышать трафаретную грузоподъемность вагона-цистерны. Количество налитой воды указывается отправителем в накладной в графе «Наименование груза». После полного слива сероуглерода в теплое время года грузополучатель обязан налить в вагон-цистерну воду высотой слоя 30–50 мм.

217. Перевозка сероуглерода может осуществляться под избыточным давлением инертного газа (азота) от 0,01 до 0,03 МПа. В этом случае вагоны-цистерны должны быть оборудованы манометром, запорной арматурой и заполнены на 90 % вместимости.

Величина избыточного давления указывается грузоотправителем в накладной.

218. Котлы вагонов-цистерн, предназначенных для перевозки акролеина стабилизированного, должны быть окрашены в светло-серый цвет и иметь черные полосы.

Котлы вагонов-цистерн, предназначенных для перевозки диметилдихлорсилана и метилтрихлорсилана, должны быть окрашены в желтый цвет и иметь оранжевые полосы. В правой части котла с обеих сторон слева от хомута в полосе оставляются «разрывы», образующие прямоугольники и окрашенные в белый цвет. Их длина должна быть достаточной для размещения трафарета о наименовании груза, высота букв – 150 мм.

Такие же прямоугольники с аналогичным трафаретом владельца вагонов-цистерн наносят в средней части днищ под горизонтальной осью.

219. Легковоспламеняющиеся жидкости класса 3, имеющие температуру кипения 35 °С и ниже, должны перевозиться в специальных вагонах-цистернах, рассчитанных на перевозку грузов под давлением и имеющих теневою защиту.

Сливоналивное устройство и предохранительный клапан должны быть смонтированы на крышке люка и закрыты предохранительным колпаком, имеющим приспособление для пломбирования ЗПУ.

220. После слива формальгликоля и спирта денатурированного грузополучатель обязан промыть котел вагона-цистерны водой и удалить промывную воду.

ГЛАВА 11

КЛАСС 4.1. ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩИЕСЯ ТВЕРДЫЕ ВЕЩЕСТВА, САМОРЕАКТИВНЫЕ ВЕЩЕСТВА И ТВЕРДЫЕ ДЕСЕНСИБИЛИЗИРОВАННЫЕ ВЗРЫВЧАТЫЕ ВЕЩЕСТВА

221. Вещества и материалы данного класса способны во время перевозки легко загораться от внешних источников зажигания, при взаимодействии с водой или влагой воздуха, от самопроизвольных химических реакций, а также при нагревании.

222. Взрывоопасные легковоспламеняющиеся твердые вещества, способные загораться без предварительного подогрева от источника зажигания с низкой энергией (классификационные шифры 4151, 4152, 4153, 4161, 4162, 4172, 4182), должны предъявляться к перевозке только в герметичной таре.

223. Перевозка опасных грузов класса 4.1 разрешается в таре в крытых сухих вагонах и контейнерах. Запрещается перевозка этих грузов на открытом подвижном составе без упаковки.

224. Класс 4.1 включает:

легковоспламеняющиеся твердые вещества и изделия;
самореактивные твердые вещества или жидкости;
твердые десенсibilизированные взрывчатые вещества;
вещества, подобные самореактивным веществам.

225. Изделия из целлулоида разрешается перевозить в универсальных контейнерах в потребительской таре.

226. Спички безопасные допускается перевозить мелкими отправлениями только в фанерных ящиках в пакетированном виде.

227. Сера в универсальных контейнерах и крытых вагонах перевозится в транспортной таре согласно требованиям ППОГ.

228. Вагоны и контейнеры для перевозки грузов: волокна растительного происхождения с номером ООН 3360 (вата хлопковая, волокно хлопковое, джут-волокно, лен чесаный, луб сухой, очесы

хлопчатобумажные, пакля и другие); вещества твердые легковоспламеняющиеся органические, Н.У.К. с номером ООН 1325 (пенька чесаная, линт хлопковый и хлопок-сырец); солома, сено, солома с номером ООН 1327 должны быть подготовлены с соблюдением порядка, предусмотренного ППОГ.

229. Грузы класса 4.1 – капролактамы, нафталин, сера жидкая – перевозятся в расплавленном состоянии. Котел вагона-цистерны должен быть окрашен в светло-серый цвет и иметь отличительную полосу красного цвета в соответствии с ППЖГН.

ГЛАВА 12

КЛАСС 4.2. САМОВОЗГОРАЮЩИЕСЯ ВЕЩЕСТВА

230. К классу 4.2 относятся:

пирофорные вещества – вещества, включая смеси и растворы (жидкие или твердые), которые даже в малых количествах воспламеняются при контакте с воздухом в течение 5 мин. Данные вещества наиболее подвержены самовозгоранию;

самонагревающиеся вещества и изделия – вещества и изделия, включая смеси и растворы, которые при контакте с воздухом без подвода энергии извне способны к самонагреванию. Данные вещества воспламеняются только в больших количествах (килограммы) и лишь через длительные периоды времени (часы или дни).

231. При перевозке жмыхов (шрота) без тары вагоны перед погрузкой должны быть тщательно очищены, промыты и просушены.

Грузоотправители должны принять меры для предохранения грузов от увлажнения. Температура жмыхов (шрота) при погрузке не должна превышать 30 °С.

Перевозка жмыхов (шрота) без тары осуществляется в универсальных крытых вагонах с цельнометаллическим кузовом и вагонах-зерновозах.

232. Для перевозки неупакованных в тару грузов: копры с номером ООН 1363; Отходов хлопка, пропитанных маслом с номером ООН 1364 (отходы волокнистые хлопкоочистительных заводов, отходы текстильные, промасленные и другие); хлопка влажного с номером ООН 1365 вагоны и контейнеры должны быть подготовлены согласно требованиям ППОГ.

233. Материалы животного и растительного происхождения (классификационные шифры 4212, 4213), должны перевозиться только повагонными отправлениями или в контейнерах.

234. Грузы класса 4.2 – фосфор белый (желтый) – сильноядовитое легковоспламеняющееся твердое кристаллическое вещество. Цвет кристаллов от светло-желтого до темно-бурого. Плотность 1,83 т/м³, температура плавления 44 °С, температура кипения 230 °С. В воде не

растворяется, на воздухе легко окисляется и самовозгорается. Горит с выделением густого белого дыма. Для предотвращения самовозгорания фосфор хранится и перевозится под слоем воды.

235. Фосфор белый (желтый), а также порожняя неочищенная тара из-под него допускается к перевозке только в специализированных вагонах, специализированных контейнерах грузоотправителя (грузополучателя) или арендованных ими. На вагоне (котле), контейнере-цистерне должна быть нанесена надпись «Фосфор белый» или «Фосфор желтый».

236. При перевозке фосфора белого (желтого) в стандартных металлических герметичных бочках или банках грузоотправитель предварительно наполняет их водой, а при температуре наружного воздуха ниже 0°C (в районах маршрута следования груза) – незамерзающим раствором кальция хлорида.

Бочки с фосфором должны быть опломбированы. Банки должны быть запаяны и дополнительно упакованы в плотные деревянные ящики с крышками.

Бочки с фосфором размещают в вагоне в один ярус и обязательно пробками вверх.

237. Фосфор белый (желтый) перевозится в специальных вагонах-цистернах без нижнего сливного прибора.

Котел таких вагонов-цистern окрашивается в желтый цвет.

Вдоль котла наносится отличительная полоса согласно ППЖГН.

В целях предотвращения случайного использования такого вагона-цистерны не по назначению колпак вагона-цистерны закрывается предохранительным кожухом из листового железа, который имеет приспособления для навешивания ЗПУ.

238. Использование вагонов-цистern, предназначенных для перевозки фосфора, для транспортирования других грузов, а также налив фосфора в вагоны-цистерны, не предназначенные для этого груза, запрещается.

239. После заполнения вагона-цистерны фосфором отправитель обязан залить в вагон-цистерну воду высотой слоя 300 мм; при отправке фосфора в районы с температурой наружного воздуха выше 40 °C слой воды должен быть увеличен до 600 мм. При температурах наружного воздуха по маршруту следования ниже 0 °C вместо воды должен быть залит незамерзающий раствор кальция хлорида высотой слоя 300 мм.

По окончании заполнения вагон-цистерна осматривается представителем грузоотправителя, после чего наливной штуцер заглушается фланцем, на колпак надевается предохранительный кожух, который пломбируется ЗПУ отправителя.

240. Грузоотправитель в верхней части накладной на предъявляемый к перевозке желтый фосфор должен проставить штампы: «Самовозгорается», «Ядовито».

241. Вагоны-цистерны, контейнеры-цистерны с фосфором перевозятся по железным дорогам только в сопровождении проводников грузоотправителя.

Проводник является ответственным представителем грузоотправителя по сопровождению вагона-цистерны, контейнера-цистерны.

В пути следования проводник обязан следить за исправным состоянием вагона-цистерны, контейнера-цистерны, сохранностью ЗПУ, присутствовать при осмотре и безотцепочном ремонте вагона-цистерны, контейнера-цистерны работниками железнодорожного транспорта и не допускать к вагону-цистерне, контейнеру-цистерне посторонних лиц.

242. В случае обнаружения неисправности вагона-цистерны, из-за которой он не может следовать дальше, такой вагон-цистерна должен быть отцеплен от поезда и отведен на отдельный путь в безопасное место, где должен находиться под охраной проводника.

Об отцепке вагона-цистерны проводник и начальник станции ставят в известность грузоотправителя или грузополучателя, которые обязаны выслать специалистов для ремонта вагона-цистерны или принять меры к переливу груза в исправный вагон-цистерну.

243. Слив вагона-цистерны должен быть произведен полностью. После слива грузополучатель обязан очистить котел от остатков фосфора и шлама, залить в вагон-цистерну чистую воду (раствор кальция хлорида) слоем 250–300 мм, закрыть люк вагона-цистерны, надеть на колпак предохранительный кожух и опломбировать его ЗПУ.

244. Отправитель порожнего вагона-цистерны в графе накладной «Наименование груза» должен указать: «Вагон-цистерна порожний из-под фосфора белого (желтого), полностью слит, очищен от остатков фосфора желтого, шлама и залит водой (раствором кальция хлорида) высотой слоя _____ см. Перевозка вагона-цистерны осуществляется на условиях перевозки фосфора белого (желтого)».

ГЛАВА 13

КЛАСС 4.3. ВЕЩЕСТВА, ВЫДЕЛЯЮЩИЕ ВОСПЛАМЕНЯЮЩИЕСЯ ГАЗЫ ПРИ ВЗАИМОДЕЙСТВИИ С ВОДОЙ

245. Опасность веществ данного класса заключается в том, что они при взаимодействии с водой, водными растворами, а также влагой воздуха выделяют воспламеняющиеся газы и тепло, которого во многих случаях достаточно для воспламенения газов.

246. Катализатор ЦН и порожняя тара из-под него перевозятся только в специализированных изотермических вагонах грузоотправителя.

Вагоны для перевозки этих грузов как в груженом, так и в порожнем состоянии должны следовать в сопровождении специалистов грузоотправителя (грузополучателя) в соответствии с требованиями ППОГ.

247. Силанхлориды (классификационный шифр 4381), а также порожняя тара из-под них должны перевозиться только в специализированных вагонах и специализированных контейнерах грузоотправителя (грузополучателя) или арендованных ими.

Указанные грузы перевозят в стандартных герметичных опломбированных бочках. Бочки должны размещаться в вагонах только в один ярус пробками вверх.

248. Грузы класса 4.3 – метилдихлорсилан, трихлорсилан – являются легковоспламеняющимися коррозионными жидкостями, опасно реагирующими с водой. При производстве операций налива, слива, а также ликвидации последствий аварийных ситуаций должны быть приняты меры для исключения контакта указанных грузов с водой. Грузовые пункты должны быть оборудованы устройствами, обеспечивающими герметизацию операций налива и слива.

ГЛАВА 14

КЛАСС 5.1. ОКИСЛЯЮЩИЕ ВЕЩЕСТВА

249. Вещества данного класса выделяют кислород, в результате чего они вызывают самовозгорание горючих веществ, способствуют их горению, увеличивают интенсивность пожара или образуют с другими веществами взрывчатые смеси.

250. Основная опасность веществ класса 5.1 заключается в том, что они образуют воспламеняющиеся или взрывчатые смеси с горючими материалами, особенно если последние находятся в рыхлом состоянии (древесные опилки, ветошь, солома, щепа, порошки металлов, сера и др.).

251. Запрещается совместная перевозка различных марок аммония нитрата (селитра аммиачная) друг с другом и другими опасными и неопасными грузами.

252. Вагоны для перевозки грузов класса 5.1 должны быть тщательно очищены от остатков перевозимых грузов, пыли или промыты и не иметь следов минеральных и растительных масел.

253. Аммония перхлорат, анозит, а также порожняя тара из-под них допускаются к перевозке только в собственных вагонах грузоотправителя (грузополучателя) или арендованных ими. Водорода пероксид

концентрации свыше 60 % допускается к перевозке в специализированных вагонах грузоотправителя (грузополучателя).

Перевозки аммония перхлората, анозита и водорода пероксида концентрации свыше 60 % и порожних вагонов из-под них осуществляются только в сопровождении специалистов грузоотправителя (грузополучателя) в соответствии с требованиями ППОГ.

254. Водорода пероксида водный раствор допускается к перевозке в таре, оборудованной устройствами (клапанами), обеспечивающими выход образующегося газа и препятствующими выходу жидкости.

255. Водорода пероксида водный раствор концентрации свыше 60 %, стабилизированный, перевозится в специальных алюминиевых вагонах-цистернах, рассчитанных на избыточное давление, в сопровождении бригады специалистов грузоотправителя (грузополучателя).

Вагоны-цистерны должны иметь предохранительные клапаны, расположенные в верхней части котла, предотвращающие образование внутри котла избыточного давления, утечку жидкости, а также исключающие возможность попадания инородных веществ внутрь котла.

Перевозка груза осуществляется в составе специальной технологической секции (группы вагонов), состоящей из:

вагона-цистерны с водой (в холодный период с теплоизоляцией) из расчета не менее одного вагона-цистерны на каждые 3 вагона-цистерны с водорода пероксидом;

крытого вагона, в котором размещается бригада сопровождения, а также техническое оборудование и имущество;

груженого водорода пероксидом вагона-цистерны и аналогичного порожнего вагона-цистерны, рассчитанного на перевозку грузов под давлением.

При этом вагоны-цистерны, заполненные водой, и порожний вагон-цистерна используются в качестве прикрытия вагона с бригадой сопровождения от вагона-цистерны, загруженного водорода пероксидом.

Указанные технологические секции формируются грузоотправителем. Не допускается включать в состав секции вагоны, не относящиеся к ней.

В перевозочных документах кроме штампов, предусмотренных алфавитным указателем опасных грузов (приложение 2 к ППОГ), должен быть проставлен штамп «Секция. Не расцеплять».

ГЛАВА 15

КЛАСС 5.2. ОРГАНИЧЕСКИЕ ПЕРОКСИДЫ

256. Вещества класса 5.2 в большинстве своем горючи, действуют как окислители и, кроме того, способны легко воспламеняться, самопроизвольно разлагаться со взрывом, выделяя при этом большое

количество тепла и газов, чувствительны к удару и трению. Попадание пероксидных соединений, особенно жидких и пастообразных, в глаза вызывает сильные необратимые поражения, а при попадании на кожу – ожоги.

257. Если температура окружающего воздуха по маршруту следования выше регулируемой, то вещества данного класса допускаются к перевозке в собственных изотермических вагонах грузоотправителя (грузополучателя) с регулированием температуры.

Если температура окружающего воздуха по маршруту следования ниже регулируемой, то вещества данного класса могут предъявляться к перевозке в арендованных вагонах.

Перевозка указанных грузов осуществляется только в сопровождении проводников грузоотправителя (грузополучателя).

258. Органические пероксиды с №№ ООН 3111, 3112, 3113, 3114, 3115, 3116, 3117, 3118, 3119, 3120, 3121, требующие регулирования температуры, к перевозке не допускаются.

259. На упаковку сорганическими пероксидами, едкими для глаз (классификационный шифр 5242), должна быть нанесена дополнительная надпись «Берегись ожога глаз».

260. Запрещается совместная перевозка органических пероксидов со всеми опасными и неопасными грузами.

261. Органические пероксиды, требующие регулирования температурного режима (классификационные шифры 5211, 5221), должны перевозиться в специализированных изотермических вагонах грузоотправителя или грузополучателя.

262. Перевозка органических пероксидов класса 5.2 в вагонах-цистернах запрещена.

ГЛАВА 16

КЛАСС 6.1 ЯДОВИТЫЕ (ТОКСИЧНЫЕ) ВЕЩЕСТВА. КЛАСС 6.2 ИНФЕКЦИОННЫЕ ВЕЩЕСТВА

263. Вещества классов 6.1 и 6.2 способны вызвать отравления или заболевания при попадании внутрь, контакте с кожей или при вдыхании. К классу 6.1 относятся ядовитые (токсичные) вещества, к классу 6.2 относятся инфекционные вещества.

264. Основной опасностью грузов класса 6.1 является то, что при неосторожном обращении они могут вызвать отравление, заболевание и даже смерть людей или животных. Жидкости, особенно легколетучие, представляют наибольшую опасность при вдыхании их паров. Все вещества класса 6.1 опасны при проглатывании, многие из них оказывают

вредное воздействие при попадании на кожу. Твердые вещества особенно опасны в виде пыли.

265. Жидкость этиловая (номер ООН 1649), ацетонциангидрин (номер ООН 1541) и мышьяка (Ш) оксид (ангидрид мышьяковистый) (номер ООН 1561) являются сильными ядами. Они особенно опасны тем, что их отравляющее действие проявляется не сразу и на первой стадии отравления незаметно для пострадавшего.

Указанные грузы должны перевозиться в стандартных герметичных и опломбированных бочках.

266. Бочки с этиловой жидкостью и ацетонциангидрином размещают в один ярус пробками вверх.

267. Перевозка жидкости этиловой и мышьяка (Ш) оксид с сопровождением регламентируется специальными условиями Алфавитного указателя опасных грузов.

268. Акванит, цианиды, а также кислота синильная, цинхонин, стрихнин, ртути дихлорид, киноварь натуральная и порожняя тара из-под этих грузов допускаются к перевозке только в специализированных крытых вагонах грузоотправителя (грузополучателя).

Груженные и порожние вагоны должны следовать в сопровождении специалистов грузоотправителя (грузополучателя) в соответствии с требованиями ППОГ.

269. Энит, пронит, а также порожняя тара из-под этого груза должны перевозиться в специально оборудованных крытых вагонах грузоотправителя (грузополучателя). Допускается перевозка энита и пронита в специализированных контейнерах (емкостях).

Груженные вагоны, а также порожняя тара и специализированные контейнеры (емкости) при наличии в них остатков груза должны транспортироваться в сопровождении проводников грузоотправителя (грузополучателя) в соответствии с требованиями ППОГ.

270. Пестициды для сельского хозяйства, а также порожняя тара из-под этих грузов должны перевозиться в вагонах, специализированных контейнерах грузоотправителя (грузополучателя) или арендованных ими.

271. Грузы класса 6.1 перевозятся в специальных вагонах-цистернах с верхним сливом в соответствии с требованиями ППОГ, ППЖГН, Приложение 2 к СМГС.

272. Жидкость этиловая представляет собой подвижную жидкость и имеет плотность $1,47-1,77 \text{ т/м}^3$, нерастворима в воде, хорошо растворима в бензине, керосине, бензоле и других растворителях.

Жидкость этиловая сильно ядовита и особенно опасна тем, что отравляющее действие носит кумулятивный характер, т.е. проявляется не сразу, иногда даже спустя продолжительное время, и на первой стадии

отравление незаметно для пострадавшего. Кроме того, жидкость этиловая легко воспламеняется.

273. Жидкость этиловая перевозится в специальных вагонах-цистернах грузоотправителя, рассчитанных на избыточное рабочее давление 0,5 МПа, Такой вагон-цистерна должен быть оборудован теневой защитой, предохранительным кожухом, закрывающим колпак вагона-цистерны, и приспособлением для хранения аварийного запаса средств нейтрализации (керосина, хлорной извести, обтирочного материала).

Наружная поверхность котла вагона-цистерны для этиловой жидкости должна быть окрашена серебристой краской, а нижняя часть – черной краской на высоту 250 мм. Вдоль котла вагона-цистерны с обеих сторон наносится отличительная полоса в соответствии с ППЖГН. Торцевые днища котла и рама вагона-цистерны должны быть окрашены согласно пункту 51 настоящих Правил.

В средней части котла на обеих сторонах должен быть нанесен трафарет: «Жидкость этиловая».

С правой стороны трафарет: «С горки не спускать», с левой стороны котла и на торцевых днищах: «Срочный возврат на ст. _____».

(указываются станция и железная дорога)

274. Использование таких вагонов-цистерн не по прямому назначению, а также налив этиловой жидкости в другие вагоны-цистерны категорически запрещается.

275. Заполнение вагонов-цистерн этиловой жидкостью производится в пределах грузоподъемности, но не более 95 % вместимости котла.

276. Ответственность за исправность котла, арматуры, люков, прокладок, правильность заполнения вагона-цистерны и обеспечение безопасности в пути следования (помимо относящейся к железнодорожному транспорту) возлагается на грузоотправителя.

277. После налива грузоотправитель обязан:

тщательно обработать средствами нейтрализации части вагона-цистерны, загрязненные этиловой жидкостью;

герметично закрыть все вентили, опломбировать вагон-цистерну ЗПУ.

278. При обнаружении в пути следования неисправности, из-за которой вагон-цистерна с этиловой жидкостью не может следовать до станции назначения, такой вагон-цистерна отцепляется от поезда, отводится на отдельный путь согласно ТРА станции. В случае течи груза у места течи должна быть немедленно поставлена соответствующая емкость для сбора жидкости и предотвращения попадания ее на землю. Места, облитые этиловой жидкостью, нейтрализуются хлорной известью.

279. Грузополучатель обязан слить этиловую жидкость из вагона-цистерны полностью без остатка, после слива дважды промыть чистым бензином, удалить его из котла и заполнить вагон-цистерну азотом под давлением 0,1 МПа, герметично закрыть все вентили и опломбировать колпак вагона-цистерны ЗПУ.

Арматуру и наружные части котла, а также раму и ходовые части вагона-цистерны, загрязненные при сливе этиловой жидкостью, грузополучатель обязан обработать средствами нейтрализации.

Полнота слива, тщательность промывки, заполнение вагона-цистерны азотом и герметичное закрытие всех вентилях проверяются представителем грузополучателя, который обязан в накладной, составленной грузополучателем на возврат порожнего вагона-цистерны, в графе «Наименование груза» сделать следующую запись: «Вагон-цистерна слит полностью, промыт, заполнен азотом и герметично закрыт» и подтвердить это своей подписью.

280. Перед ремонтом ходовых частей грузоотправитель обязан произвести нейтрализацию внутренней и наружной поверхностей котла вагона-цистерны, рамы и ходовых частей и выдать паспорт о проведенной дегазации, обеспечивающей безопасные условия работ по ремонту вагона-цистерны.

281. После слива антифриза этиленгликолевого грузополучатель обязан промыть котел вагона-цистерны водой и удалить промывную воду.

ГЛАВА 17

КЛАСС 7. РАДИОАКТИВНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

282. Перевозка опасных грузов класса 7 железнодорожным транспортом должна осуществляться в соответствии с требованиями Закона Республики Беларусь от 18 июня 2019 г. № 198-З «О радиационной безопасности», ППОГ, Приложением 2 к СМГС, постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 14 июня 2019 г. № 385 «О физической защите объектов использования атомной энергии», Санитарными нормами и правилами «Требования к радиационной безопасности» и Гигиеническим нормативом «Критерии оценки радиационного воздействия», утвержденными постановлением Министерства здравоохранения Республики Беларусь от 28 декабря 2012 г. № 213 и другими нормативными правовыми актами, в том числе техническими нормативными правовыми актами.

283. Настоящие Правила распространяются на перевозки радиоактивных веществ (РВ) с пределом удельной активности для материала и пределом активности для груза более указанной в столбцах 4 и 5 таблиц 2.2.7.2.2.1 и 2.2.7.2.2.2 Приложения 2 к СМГС. Перевозки этих

радиоактивных материалов осуществляются в специальных транспортных упаковочных комплектах.

284. В случае смесей радионуклидов пределы удельной активности для материала и активности для груза определяются в соответствии с пунктом 2.2.7.2.2.4 Приложения 2 к СМГС.

285. Грузоотправитель обязан предъявить грузы, указанные в пунктах 283 и 284 настоящих Правил, в таре, которая должна исключать попадание радиоактивных веществ в окружающую среду.

Грузы с удельной и суммарной активностью, не превышающей значений указанных в столбцах 4 и 5 таблиц 2.2.7.2.2.1 и 2.2.7.2.2.2 Приложения 2 к СМГС, грузоотправитель обязан предъявить к перевозке в таре, исключающей попадание радиоактивных веществ в окружающую среду. При этом мощность дозы излучения на поверхности упаковок должна быть не более 1 мкЗв/ч (0,1 мбэр/ч).

286. Радиационный контроль при перевозке осуществляется: грузоотправителем – при подготовке груза к погрузке и транспортированию, а также в пути следования при сопровождении груза проводниками (при необходимости); грузополучателем – при выгрузке груза.

287. Всю ответственность за соответствие тары и маркировки радиационных грузов требованиям соответствующих технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации и настоящих Правил, а также за определение условий перевозки (в соответствии с Правилами или как неопасного груза) несет грузоотправитель в соответствии с законодательством.

288. Радиоактивные вещества перевозятся в транспортных упаковочных комплектах, обеспечивающих безопасность и защиту от ионизирующего излучения, сохранность радиоактивных веществ, а также предотвращающих попадание их в окружающую среду.

Транспортные упаковочные комплекты делятся на следующие типы:

освобожденная упаковка;

промышленная упаковка (ПУ-1, ПУ-2, ПУ-3, ПУ-4);

комплект типа А;

комплект типа В (U);

комплект типа В(M);

комплект типа С.

289. В один упаковочный комплект типа А должно быть загружено радиоактивное вещество суммарной активностью, не превышающей значений, приведенных в столбцах 2 и 3 таблиц 2.2.7.2.2.1 и 2.2.7.2.2.2 Приложения 2 к СМГС.

290. Конструкция упаковочного комплекта должна обеспечивать устойчивость комплекта при перевозке, надежное и соответствующее

техническим условиям погрузки и крепления грузов закрепление его на подвижном составе, нагрузку на пол вагона не более 2200 кгс/кв. м (2,2 тс/кв. м), а универсального контейнера не более 1000 кгс/кв. м (1 тс/кв. м).

291. Упаковочные комплекты массой более 10 кг должны иметь рукоятки, скобы или другие приспособления, облегчающие их погрузку и выгрузку.

Упаковочные комплекты массой более 25 кг должны быть снабжены приспособлениями для подъема и перемещения с помощью подъемно-транспортных средств.

Приспособления для подъема должны выдерживать нагрузку в 6 раз превышающую массу упаковочного комплекта.

292. Минимальный наружный размер упаковочного комплекта не должен быть менее 0,1 м.

293. На внешней поверхности упаковочного комплекта должны быть предусмотрены устройства для установки пломбы таким образом, чтобы исключалась возможность ее срыва или повреждения при транспортировании.

Грузоотправителем должна быть опломбирована каждая упаковка, предъявляемая к перевозке.

294. Транспортные упаковочные комплекты должны соответствовать требованиям технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации, утвержденных в установленном порядке.

Перевозка радиоактивных веществ в несерийных заводского изготовления упаковочных комплектах запрещается.

295. На внешней поверхности упаковочного комплекта должны быть нанесены маркировка и знаки опасности согласно требованиям соответствующих технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации.

На упаковочном комплекте типа А надписи должны быть выполнены перхлорвиниловой химически стойкой эмалью на металлических поверхностях и атмосферостойкой эмалью на картоне.

На упаковочном комплекте типа В надписи должны противостоять действию огня.

296. На упаковках с радиоактивными материалами, обладающими другими видами опасности, должны быть нанесены знаки дополнительной опасности.

297. Транспортные и промышленные упаковочные комплекты, содержащие радиоактивные вещества, называются радиационными упаковками. Груз, состоящий из одной или нескольких радиационных упаковок, называется радиационным грузом или грузом радиоактивных веществ.

298. Перед отправлением радиационных упаковок отправитель должен измерить мощность эквивалентной дозы излучения каждой упаковки для определения транспортного индекса (максимального значения мощности эквивалентной дозы излучения на расстоянии 1 м от любой точки поверхности радиационной упаковки, выраженного в мбэр/ч). Результаты измерений округляются до целого числа в сторону увеличения и записываются на знаке транспортной категории, который должен быть нанесен с двух противоположных сторон внешней поверхности наружной упаковки.

299. При перевозке нескольких отдельных малогабаритных радиационных упаковок, следующих в адрес одного получателя, их необходимо объединить в одно грузовое место. При этом допускается объединение упаковок разных транспортных категорий.

Упаковки помещают в один ящик размером не более 0,8 x 0,8 x 1 м с соблюдением следующих требований:

конструкция ящика должна быть прочной и обеспечивать полную сохранность помещенных в него малогабаритных радиационных упаковок;

ящик должен иметь приспособления для переноса вручную и подъема его с помощью вилочных погрузчиков и других грузоподъемных механизмов;

масса укрупненного груза малогабаритных радиационных упаковок при приеме мелкими отправлениями через склад станции, не имеющей грузоподъемных устройств, не должна превышать 80 кг, а на станции, имеющей их, – 700 кг;

ящик на двух противоположных боковых поверхностях должен иметь знак радиационной опасности, опись с указанием номеров упаковочных комплектов, содержащихся в них изотопов и транспортного индекса каждой в отдельности упаковки. Опись должна быть защищена от влаги;

упаковки должны быть уложены в ящик таким образом, чтобы исключались нарушения пломб и знаков опасности транспортных категорий при перевозке груза;

сумма транспортных индексов радиационных упаковок не должна превышать 50.

300. В зависимости от значения мощности эквивалентной дозы излучения на поверхности или на расстоянии 1 м от поверхности радиационные упаковки относятся к следующим транспортным категориям: I-белая, II-желтая, III-желтая, III-желтая в условиях исключительного использования делятся на три транспортных категории и четыре группы опасных грузов в соответствии с Приложением 2 к СМГС.

301. До отправки радиационного груза отправитель должен проверить, что нефиксированное радиоактивное загрязнение внешних

поверхностей упаковки не должно превышать $0,4 \text{ Бк/см}^2$ для бета- и гамма-излучателей и альфа-излучателей низкой токсичности; $0,04 \text{ Бк/см}^2$ для всех других альфа-излучателей.

302. При повагонных отправлениях радиационных грузов отправитель обязан наклеить на боковой поверхности вагона знак для транспортных средств по одному знаку с каждой стороны.

303. В зависимости от массы радиационных упаковок и транспортного индекса перевозки радиационных грузов могут осуществляться повагонными, малотоннажными и мелкими отправлениями в крытых вагонах (без тормозных площадок), в универсальных контейнерах железной дороги массой брутто 3 и 5 т, в специализированных контейнерах грузополучателей и грузоотправителей, в грузовых поездах.

304. Упаковки с радиоактивными веществами в универсальных контейнерах железных дорог перевозятся только назначением на станции, открытые для производства контейнерных операций. Такая перевозка производится в порядке, установленном правилами перевозки грузов.

Радиационный груз внутри контейнера должен быть прочно закреплен грузоотправителем (с использованием растяжек, брусков, стоек, амортизирующих и других материалов).

Масса радиационного груза в контейнере не должна превышать грузоподъемности контейнера.

305. Вне зависимости от того, какие упаковки с радиоактивными веществами помещены в контейнере, грузоотправитель обязан обеспечить такие условия, чтобы мощность эквивалентной дозы излучения на внешней поверхности контейнера и на расстоянии 1 м от него не превышала величин, установленных для упаковок III транспортной категории (3-я группа опасности), а сумма транспортных индексов радиационных упаковок, загруженных в контейнеры, не должна превышать 50.

Установленную транспортную категорию грузоотправитель указывает в накладной, а на контейнер снаружи с четырех сторон и на крыше наклеивает знак опасности соответствующей транспортной категории, согласно ППОГ, с указанием в них суммы транспортных индексов.

306. Запрещается перевозка радиационных упаковок, а также групп упаковок любой категории, сумма транспортных индексов которых превышает 50, мелкими и малотоннажными отправлениями, в универсальных контейнерах, в прямом международном сообщении.

307. Предъявление к перевозке радиационных упаковок с короткоживущими нуклидами (период полураспада до 15 суток) и упаковок, требующих соблюдения определенного температурного режима, грузовыми поездами не допускается.

308. Мелкими отправлениями принимаются радиационные упаковки массой не более 500 кг в одном месте. При перевозке в транспортных пакетах масса транспортных пакетов не должна превышать 1 т.

309. Радиационные упаковки, направляемые в один адрес, грузоотправитель обязан отправлять в пакетированном виде с учетом требований, установленных правилами перевозок грузов.

310. В сборном вагоне совместно с другими грузами разрешается перевозить транспортные упаковки I категории без ограничения, а II и III – в таком количестве, при котором сумма транспортных индексов не превышала бы 50.

311. Запрещается совместная перевозка в одном вагоне, контейнере радиационных грузов с другими опасными грузами и непроявленными кино-, фото- и рентгеновскими пленками и пластинками.

Погрузка универсальных контейнеров с радиационными упаковками, приравненными ко II и III транспортным категориям (2-я и 3-я группы опасности), в одном вагоне с контейнерами, загруженными непроявленными кино-, фото- и рентгеновскими пленками и пластинками, не допускается.

312. В вагонах и контейнерах, загруженных только радиационным грузом, могут перевозиться упаковки любых транспортных категорий при условии соблюдения требований пунктов 316, 317 настоящих Правил.

Необходимость сопровождения грузов специалистом до пункта назначения в этом случае определяется грузоотправителем.

313. В накладной в графе «Наименование груза» грузоотправитель должен указать: «Радиоактивное вещество», название радиоактивного вещества, транспортную категорию упаковки, транспортный индекс и активность вещества в беккерелях (кюри).

В верхней части накладной отправитель обязан поставить красный штамп «Радиоактивно» и, если радиационный груз обладает другими видами опасности, штампы о дополнительных видах опасности. Эти штампы работники станции переносят в вагонный лист.

314. Завоз радиационных грузов производится: на станции, где имеются специальные склады для хранения радиационных упаковок, за 24 ч до отправления; на станции, где радиационные упаковки хранятся на общих складах, за 6 ч до отправления в дневное время и за 12 ч при отвлении с 9 до 11 ч следующего дня (по местному времени).

315. Погрузка-выгрузка упаковок III транспортной категории 4-й группы опасности, перевозимых на условиях «исключительного использования», должна производиться только погрузочно-разгрузочными механизмами и только силами грузоотправителя (грузополучателя).

316. Радиационные упаковки должны быть размещены и экранированы грузоотправителем так, чтобы мощность эквивалентной дозы излучения в любой точке внешней поверхности вагона и контейнера не превышала 2 мЗв/ч (200 мбэр/ч), а на расстоянии 1 м от этой поверхности – 0,1 мЗв/ч (10 мбэр/ч).

317. Вагоны, полностью загруженные радиационными упаковками, не должны находиться в составе поезда рядом с пассажирскими вагонами, с грузовыми вагонами с людьми, с вагонами, имеющими тормозную площадку или загруженными опасными грузами, в том числе ядовитыми или взрывоопасными.

318. О наличии в составе поезда вагонов с радиационными упаковками в натурном листе делается отметка «Радиоактивно».

319. Грузоотправитель обязан в день сдачи груза к перевозке сообщить грузополучателю телеграфом об отправленных в его адрес радиационных упаковках следующие сведения: наименование груза, количество мест, массу радиационных упаковок, дату отправления, номер отправки и вагона (контейнера).

320. Грузополучатель обязан следить за поступлением отправленных в его адрес радиационных упаковок и в случае их неприбытия в установленный срок должен предъявить к железной дороге требования о розыске и доставке радиационных упаковок по назначению. Станция назначения должна сообщить о случившемся грузоотправителю, при наличии сведений о совершенном правонарушении – в орган внутренних дел и обеспечить розыск радиационных упаковок по заявлению грузополучателя с представлением документов согласно правилам перевозок грузов; при отсутствии у грузополучателя указанных документов – по телеграмме грузоотправителя, предусмотренной пунктом 319 настоящих Правил.

321. Станция назначения по прибытии радиационных упаковок должна в соответствии с правилами перевозок грузов немедленно уведомить получателя. Последний обязан в течение 12 ч с момента прибытия вывезти их со станции независимо от состояния упаковки.

322. Если грузополучателя, указанного в накладной, не окажется в пункте назначения, то грузоотправитель в течение одних суток после получения от железной дороги соответствующего уведомления обязан решить вопрос о передаче (переадресовке) груза другому потребителю, либо возврате груза в адрес грузоотправителя.

323. В случае обнаружения нарушения пломбы радиационной упаковки или повреждения радиационной упаковки составляется акт общей формы без вскрытия упаковки и проверки ее содержимого и немедленно извещается грузоотправитель. Вскрывают и проверяют упаковки в таких случаях только у получателя.

324. После выгрузки из вагонов или универсальных контейнеров, радиационных грузов, грузополучатель обязан произвести радиационный контроль вагонов и контейнеров (не должно быть нефиксированного радиоактивного загрязнения) и снять знаки радиационной опасности.

В случае обнаружения загрязнения, превышающего уровни, указанные в пункте 301 настоящих Правил, должна быть произведена дезактивация.

Об отсутствии нефиксированного загрязнения на вагонах и контейнерах грузополучатель должен предоставить станции соответствующую информацию. До момента предоставления информации вагоны остаются на простое у грузополучателя.

325. Дезактивация вагонов выполняется силами и средствами грузополучателя.

326. Радиационные упаковки при перевозке и хранении должны быть установлены в положение, соответствующее манипуляционным знакам, предусмотренным на таре. Для обеспечения устойчивости они должны быть надежно закреплены грузоотправителем внутри вагона или контейнера.

327. При возврате порожние транспортные упаковочные комплекты из-под радиоактивных веществ должны быть очищены и не иметь нефиксированного радиоактивного загрязнения на наружных поверхностях. Общее радиоактивное загрязнение должно быть при этом в пределах значений, указанных в пункте 301 настоящих Правил. Перевозка их осуществляется на общих основаниях без ограничения.

328. Внутри защитного контейнера не должно содержаться материалов, загрязненных радиоактивными веществами (вскрытых ампул или пеналов, ваты и т.п.), а мощность эквивалентной дозы излучения на расстоянии 0,1 м от наружной поверхности контейнера не должна превышать 1 мкЗв/ч (0,1 мбэр/ч).

329. Контейнер должен быть закрыт, опломбирован грузоотправителем и помещен в наружную упаковку без знаков радиационной опасности.

330. Отправитель порожней тары в накладной в графе «Наименование груза» должен указать «Тара из-под радиоактивного вещества очищена и безопасна».

331. На станциях, постоянно принимающих и отправляющих радиационные грузы, а также осуществляющих их временное хранение транспортные радиационные упаковки должны храниться в специально отведенных местах, специальных помещениях (зданиях, сооружениях), являющихся радиационными объектами, обеспечивающих их сохранность и физическую защиту и исключая доступ к ним посторонних лиц.

332. Временное хранение упаковок с радиоактивными веществами на открытых площадках и общих складах транспортных организаций допускается при наличии санитарно-гигиенического заключения о деятельности, связанной с производством, хранением, использованием, транспортировкой и захоронением радиоактивных веществ, других источников ионизирующего излучения, а также использованием источников иных вредных физических воздействий, выдаваемого органами и учреждениями, осуществляющими государственный санитарный надзор (далее – заключение органов госсаннадзора), выдаваемого в соответствии с законодательством об административных процедурах.

333. Активность радионуклидов, находящихся в хранилище, не должна превышать значений, указанных в заключении органов госсаннадзора.

334. При создании временных хранилищ вне территории организации, требуется наличие заключения органов госсаннадзора. Мощность дозы на наружной поверхности такого хранилища или его ограждения, исключающего доступ посторонних лиц, не должна превышать 1,0 мкГр/ч.

335. Упаковки III транспортной категории (4-я группа опасности), транспортируемые на условиях «исключительного использования», хранить на территории железнодорожной станции запрещается.

336. Для обеспечения контроля за продолжительностью и условиями хранения радиационных грузов должна вестись отдельная книга выгрузки (форма ГУ-44).

ГЛАВА 18

КЛАСС 8. ЕДКИЕ (КОРРОЗИОННЫЕ) ВЕЩЕСТВА

337. Основной опасностью вещества класса 8 является их способность повреждать живую ткань и действовать разрушающе на различные материалы. Пары и пыль этих веществ, попадая в организм, могут вызвать отравление. Ряд грузов класса 8 обладает окисляющим действием, то есть может вызвать воспламенение горючих веществ и материалов.

338. Запрещается применять для упаковки едких (коррозионных) веществ, способных образовывать самовоспламеняющиеся смеси (классификационные шифры 8051, 8052, 8081, 8082, 8083), сено, солому, древесную стружку и другие материалы, не пропитанные огнезащитным составом.

339. Кислота азотная красная дымящая, меланж (номер ООН 2032) допускаются к перевозке, в том числе в специальных емкостях грузоотправителя (грузополучателя). Перевозка указанных грузов с сопровождением регламентируется ППОГ.

340. Ртуть (номер ООН 2809) в герметично закрытых стальных баллонах и порожняя тара из-под нее перевозятся мелкими отправлениями в специальных ящичных поддонах за пломбами грузоотправителя (грузополучателя).

341. Опасные грузы класса 8, прежде всего кислоты, олеум, меланж, обладают способностью вызывать тяжелые химические ожоги и интенсивную коррозию металла и других элементов подвижного состава, поэтому перевозка этих грузов должна осуществляться в вагонах-цистернах, контейнерах-цистернах, предназначенных для перевозки конкретного опасного груза, в соответствии с требованиями ППОГ, ППЖГН, приложением 2 к СМГС. Материал котла таких вагонов-цистерн или внутреннее защитное покрытие должны надежно противостоять агрессивному действию перевозимого груза.

342. Перевозка опасных грузов класса 8 в не предназначенных для этих целей вагонах-цистернах запрещается.

343. Вагоны-цистерны для перевозки кислот должны иметь отличительную окраску и трафареты в соответствии с требованиями ППОГ, ППЖГН, Приложением 2 к СМГС.

344. Перед наливом кислоты вагон-цистерна должен быть тщательно осмотрен грузоотправителем в коммерческом отношении. При этом должно быть обращено особое внимание на чистоту внутренней поверхности котла и обеспечение плотного закрытия крышки колпака.

345. При осмотре вагона-цистерны крышка колпака открывается только на время осмотра, а по окончании его немедленно закрывается с помещением под нее кислотостойкой прокладки и закрепляется до полной герметичности. В таком состоянии вагон-цистерна остается до момента налива, если не требует очистки. Оставление вагонов-цистерн с неплотно закрытыми крышками колпаков запрещается.

Если требуется очистка вагона-цистерны от шлама или промывка перед наливом, эти операции должны быть произведены силами и за счет грузоотправителя.

346. Концентрация и состав наливаемой кислоты должны отвечать требованиям действующей нормативно-технической документации.

347. Приготовление меланжа, а также ингибирование соляной кислоты производятся грузоотправителем в специально приспособленных емкостях. Производство этих операций непосредственно в вагонах-цистернах в процессе налива запрещается. Температура меланжа при

наливе в вагоны-цистерны должна быть не выше 30 °С, а в летнее время не выше 40 °С.

348. После налива кислоты грузоотправитель обязан закрыть крышку колпака вагона-цистерны на кислотостойкой прокладке, тщательно завернуть барашки и опломбировать вагон-цистерну.

349. Слив кислот должен производиться полностью с удалением шлама. Грузополучатель обязан очистить котел снаружи от подтеков, немедленно после слива плотно закрыть крышку колпака на кислотостойкой прокладке, завернуть барашки и опломбировать вагон-цистерну.

350. Перед направлением кислотных вагонов-цистерн для производства ремонта котла организация-владелец вагонов-цистерн обязано очистить котел вагона-цистерны, нейтрализовать, промыть и дегазировать его. Промывка вагонов-цистерн должна производиться с соблюдением мер безопасности и сохранности вагонов-цистерн.

ГЛАВА 19

КЛАСС 9. ПРОЧИЕ ОПАСНЫЕ ВЕЩЕСТВА И ИЗДЕЛИЯ

351. К классу 9 относятся вещества и изделия, которые во время перевозки представляют опасность, не подпадающую под определение других классов.

Вещества и изделия класса 9 подразделяются на:

вещества, мелкая пыль которых при вдыхании может представлять опасность для здоровья;

вещества и приборы, которые в случае пожара могут выделять диоксины;

вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся пары;

батареи литиевые;

средства спасательные;

вещества, опасные для окружающей среды:

загрязнитель водной среды жидкий;

загрязнитель водной среды твердый;

микроорганизмы и организмы генетически измененные;

вещества, перевозимые при повышенной температуре:

жидкие;

твердые;

вещества, представляющие опасность при перевозке, но не соответствующие определениям других классов.

352. Классификация грузов 9 класса опасности должна производиться грузоотправителем согласно международной классификации, установленной Типовыми правилами ООН.

353. Перевозка опасных грузов класса 9 наливом производится в специализированных или специальных вагонах-цистернах грузоотправителя или грузополучателя в соответствии с требованиями настоящих Правил, ППОГ, ППЖГН, Приложения 2 к СМГС.

354. Сосуды с аэрозолями (классификационный шифр 9113) должны быть снабжены защитными колпачками, предохранительными клапанами от случайного срабатывания.

Стеклянные сосуды с аэрозолями для предохранения от ударов дополнительно упаковывают в футляры в соответствии с действующими требованиями технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации.

355. Вагон в случае утечки в нем веществ класса 9 перед дальнейшим использованием должен быть тщательно очищен и в случае необходимости дезактивирован. Все другие грузы и предметы, которые перевозились в этом же вагоне, должны быть проверены с целью выявления возможного загрязнения.

РАЗДЕЛ IV

ТРЕБОВАНИЯ К ЛОКОМОТИВАМ, ПОДВИЖНОМУ СОСТАВУ, СПЕЦИАЛЬНЫМ КОНТЕЙНЕРАМ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

ГЛАВА 20

ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПОДВИЖНОМУ СОСТАВУ И СПЕЦИАЛЬНЫМ КОНТЕЙНЕРАМ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

356. Железнодорожный подвижной состав, применяемый для перевозки опасных грузов, должен отвечать требованиям настоящих Правил, иных нормативных правовых актов, технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации.

Железнодорожный подвижной состав, используемый для перевозки опасных грузов на территориях государств – членов Таможенного союза, должен соответствовать требованиям технического регламента Таможенного союза ТР ТС 001/2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава», принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 (далее – ТР ТС 001/2011).

357. Для перевозок опасных грузов железнодорожным транспортом должны использоваться предназначенные для этих целей технически исправные специализированные вагоны и контейнеры, принадлежащие объединениям, предприятиям и организациям независимо от их форм собственности или арендованные ими, а также универсальные вагоны и контейнеры парка железнодорожного транспорта общего или необщего

пользования или используемые в соответствии с межгосударственными соглашениями и договорами.

358. Тип (модель) вагонов и контейнеров, в которых допускается перевозка опасных грузов, устанавливается в нормативной технической документации на продукцию (технические нормативные правовые акты в области технического нормирования и стандартизации).

359. Подвижной состав и специальный подвижной состав подлежат в соответствии с законодательством Республики Беларусь обязательной сертификации.

360. Вагоны и контейнеры, предназначенные для перевозки опасных грузов, кроме знаков и надписей согласно альбому «Знаки и надписи на вагонах грузового парка железных дорог колеи 1520 мм», должны иметь маркировку, характеризующую вид и степень опасности груза в соответствии с ППОГ и Приложением 2 к СМГС.

361. Вагоны перед погрузкой опасных грузов должны пройти техническое обслуживание, а также осмотр в коммерческом отношении. Вагоны предъявляются к техническому обслуживанию и осмотру в порожнем состоянии. Техническое обслуживание подвижного состава общего парка (платформы, полувагоны, контейнеровозы), используемого для размещения контейнеров с опасными грузами (в том числе при перегрузке), осуществляется в порядке, установленном Белорусской железной дорогой.

Техническое обслуживание, осмотр и определение пригодности экипажной части подвижного состава, подаваемого под погрузку опасных грузов, проводятся работниками вагонного хозяйства Белорусской железной дороги.

362. Порядок подготовки и технического обслуживания (освидетельствования, осмотра) вагонов, подаваемых под погрузку опасных грузов, на станциях, где по штату нет работников вагонного хозяйства, устанавливается начальником Белорусской железной дороги.

363. Техническое состояние и пригодность кузовов (котлов) вагонов, а также всего наружного и внутреннего оборудования кузовов (котлов) собственных или арендованных вагонов, в том числе рабочего и конструктивного оборудования котлов вагонов-цистерн, определяются владельцем или арендатором подвижного состава.

364. Отбор и подготовка вагонов и контейнеров для перевозки опасных грузов осуществляются в соответствии с требованиями ППОГ и Приложения 2 к СМГС.

365. Вагоны, используемые для перевозки опасных грузов 1 и 2 классов, должны быть оборудованы композиционными тормозными колодками, а вагоны-цистерны – устройствами, предохраняющими котел

от повреждений и опрокидывания при сходах и столкновениях (если указанные устройства предусмотрены конструкцией вагона).

366. Специализированные вагоны, принадлежащие грузоотправителю (грузополучателю), или специально выделенные вагоны инвентарного парка железнодорожных администраций, арендованные грузоотправителем (грузополучателем), должны быть приписаны к станциям по месту нахождения владельца вагона или арендатора. В таких вагонах разрешается перевозить только те опасные грузы, для которых они предназначены.

367. Специализированные вагоны грузоотправителя (грузополучателя) для перевозки опасных грузов должны быть оборудованы приспособлениями для крепления грузов, а также оснащены всеми средствами в соответствии с инструкциями по эксплуатации таких вагонов, разработанными и утвержденными грузоотправителем.

368. Конструкция и параметры специализированных контейнеров, предназначенных для перевозки опасных грузов, должны соответствовать требованиям технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации на данную продукцию и обеспечивать безопасность перевозки.

369. Пригодность специализированных контейнеров для перевозки опасного груза как в техническом, так и в коммерческом отношении устанавливает грузоотправитель.

370. Специализированные контейнеры и контейнеры-цистерны грузоотправитель обязан загружать только теми опасными грузами, для перевозки которых они предназначены.

371. Контейнеры-цистерны во время перевозки должны быть установлены на вагоне таким образом, чтобы они были достаточно надежно защищены от боковых или торцевых соударений и перемещений во время перевозки с помощью устройств вагона и самого контейнера-цистерны. Если контейнеры-цистерны, включая их эксплуатационное оборудование, сконструированы таким образом, что они способны противостоять соударениям и перемещениям, то они могут не иметь подобной защиты.

ГЛАВА 21

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ, РЕМОНТ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВАГОНОВ И КОНТЕЙНЕРОВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

372. Подвижной состав должен своевременно проходить планово-предупредительные виды ремонта, техническое обслуживание и

содержаться в исправном состоянии, обеспечивающем их бесперебойную работу, безопасность и сохранность перевозимых опасных грузов.

373. Ремонт и эксплуатация вагонов и контейнеров для перевозки опасных грузов должны осуществляться в соответствии с требованиями конструкторской документации, технических нормативных правовых актов, технологических процессов.

374. Работники вагонного хозяйства железнодорожного транспорта общего и необщего пользования обязаны своевременно выполнять установленные виды технического обслуживания и ремонта вагонов и контейнеров, предназначенных для перевозки опасных грузов.

Они должны обеспечивать:

техническое обслуживание и ремонт вагонов;

техническое обслуживание вагонов, находящихся в сформированных составах или в транзитных поездах, а также порожних вагонов (собственных, арендованных, парка железных дорог) при подготовке к перевозкам перед погрузкой без отцепки их от состава или группы вагонов;

текущий ремонт порожних вагонов при комплексной подготовке к перевозкам с отцепкой от состава или группы вагонов и подачей на специализированный путь;

текущий ремонт вагонов с отцепкой от транзитных и прибывших поездов или от сформированных составов;

ДР;

КР.

375. При техническом обслуживании проверяются:

состояние и износ узлов и деталей и их соответствие установленным размерам;

исправность действия тормозного оборудования, буферного и автосцепного устройств, крепления подвагонного оборудования;

исправность цепочек расцепного рычага, автосцепки, а также отпуска автотормозов;

суммарный зазор между скользунами с обеих сторон тележки у всех типов четырехосных грузовых вагонов должен быть не более 20 мм и не менее 4 мм;

зазор между скользунами с обеих сторон тележки у всех типов грузовых вагонов;

исправность переходных площадок, специальных подножек и поручней;

наличие и исправность устройств, предохраняющих от падения на путь деталей и оборудования подвижного состава.

376. Каждая колесная пара должна удовлетворять требованиям, установленным руководящим документом по ремонту и техническому

обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524) мм, и иметь на торцах осей четко поставленные знаки и клейма о времени и месте изготовления и предыдущего капитального ремонта (формирования) колесной пары.

Колесные пары в установленном порядке должны подвергаться осмотру под подвижным составом, текущему и среднему ремонтам, а при подкатке – регистрироваться в соответствующих журналах или паспортах.

377. Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижной состав и специальный подвижной состав с трещиной в любой части оси колесной пары или трещиной в ободе, диске и ступице колеса, при наличии остроконечного наката на гребне колесной пары, а также при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава:

при скоростях движения до 120 км/ч:

прокат по кругу катания у грузовых вагонов – более 9 мм;

толщина гребня у подвижного состава с высотой гребня 28 мм – при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня;

вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном;

ползун (выбоина) на поверхности катания у вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками более 1 мм.

378. При обнаружении в пути следования у вагона ползуна (выбоины) глубиной более 1 мм, но не более 2 мм разрешается довести такой вагон без отцепки от поезда до ближайшего пункта технического обслуживания, имеющего средства для замены колесных пар со скоростью не более 70 км/ч, от 2 до 6 мм – 15 км/ч, свыше 6 мм до 12 мм – 10 км/ч, свыше 12 мм – 10 км/ч при условии вывешивания или исключения возможности вращения колесной пары.

379. Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов должна быть:

у грузовых вагонов (порожних) – не более 1080 мм;

у грузовых вагонов (груженых) – не менее 950 мм.

Разница по высоте между продольными осями автосцепок допускается не более:

в грузовом поезде – 100 мм;

между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда – 110 мм.

380. Запрещается подача под погрузку опасных грузов неисправных вагонов и без предъявления их к техническому обслуживанию. О признании их годными должна быть произведена запись в специальном журнале.

381. Запрещается ставить в поезда:

вагоны неисправные, угрожающие безопасности движения и состояние которых не обеспечивает сохранность перевозимых грузов;

вагоны, загруженные сверх их грузоподъемности;

вагоны, имеющие просевшие рессоры, вызывающие перекос кузова или удары рамы и кузова вагона о ходовые части, а также вагоны с неисправностью кровли, создающей опасность отрыва ее листов;

вагоны, имевшие сход с рельсов или находившиеся в поезде, потерпевшем крушение, впредь до осмотра их и признания годными для движения;

вагоны, не имеющие трафарета о производстве установленных видов ремонта, за исключением вагонов, следующих по особым документам (как груз на своих осях);

вагоны с незакрепленными бункерами.

382. Кроме нарушений, указанных в пункте 381 настоящих Правил, запрещается ставить в поезда вагоны-цистерны, имеющие:

трещины в котлах цистерн, которые вызывают течь груза;

продольные и поперечные трещины в опорных листах и местах их приварки к котлам безрамных цистерн длиной более 300 мм;

неисправности сливных приборов у цистерн, приводящие к потере груза, отсутствие запорных крышек сливных приборов;

цистерны с открытыми крышками загрузочно-выгрузочных верхних и нижних устройств;

открытые крышки сливных приборов, крышки колпаков и откидных колпаков специальных цистерн;

отсутствие, ослабление или обрыв пояса котла цистерны, сдвиг котла; неисправности и повреждения, нарушающие прочность крепления поручней, подножек и переходных площадок.

383. Организации – владельцы (арендаторы) вагонов-цистерн обязаны проводить текущий и другой плановый ремонт котлов, арматуры, сливноналивных приборов вагонов-цистерн, кузовов специализированных крытых вагонов и контейнеров в объеме и в сроки, предусмотренные для каждой модели вагона организацией-изготовителем или техническими нормативными документами.

384. Владельцы вагонов-цистерн для перевозки опасных грузов обязаны вести учет осмотров, ревизий, ремонта, гидравлических и пневматических испытаний котлов, рабочего и конструктивного оборудования и проверок исправности предохранительных устройств в ремонтных журналах. Сведения о замене рабочего и конструктивного оборудования должны заноситься в паспорт цистерны. Акты на ревизию, ремонт и регулировку предохранительных клапанов должны храниться с паспортами на предохранительные клапаны.

385. Объем, методы и периодичность ремонта и технического обслуживания специализированных вагонов и контейнеров для перевозки конкретного опасного груза должны быть указаны организациями-изготовителями в их паспортах и инструкциях по безопасности эксплуатации.

В случае отсутствия таких указаний ДР и КР вагонов должны производиться в соответствии с нормативами периодичности проведения плановых видов ремонта, установленных Положением о системе технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов, допущенных в обращение на железнодорожные пути общего пользования в международном сообщении, утвержденным Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества (протокол от 22–23 ноября 2007 г. № 47).

Периодичность проведения плановых видов ремонта для специализированных вагонов-цистерн должна соответствовать нормативам, установленным в приложениях 3, 4, 5 к настоящим Правилам.

Вагоноремонтные организации, осуществляющие плановые виды ремонта вагонов для перевозки опасных грузов, должны обеспечить в полном объеме выполнение требований руководств по капитальному и деповскому ремонтам грузовых вагонов железных дорог колеи 1520 мм, утвержденных 54 Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества (протокол от 18–19 мая 2011 г. № 54).

386. Узлы и детали экипажной части вагонов, предназначенных для перевозки опасных грузов, при ДР и КР должны проверяться методами неразрушающего контроля, о чем в специальном журнале вагоноремонтной организации делается запись, заверенная подписью ответственного работника, с указанием даты проверки, наименования узла (детали), ее номера (при отсутствии номера на детали в журнале указывается номер вагона). На проверяемые таким методом узлы и детали должны наноситься соответствующие клейма (знаки маркировки, указывающие место, дату ремонта или испытания).

Перечень узлов и деталей экипажной части вагонов, проверяемых методами неразрушающего контроля, устанавливается техническими нормативными правовыми актами.

387. Организации – владельцы (арендаторы) подвижного состава для перевозок опасных грузов перед отправкой вагонов в ДР или КР обязаны произвести ремонт котла, рабочего и конструктивного оборудования вагонов-цистерн, кузовов вагонов и контейнеров в объеме, предусмотренном нормативными правовыми актами, техническими нормативными правовыми актами.

Владелец вагона, контейнера на основании уведомления формы ВУ-36 обязан сделать запись в паспорте вагона, контейнера о месте и дате производства планового вида ремонта.

388. При всех видах ремонта вагонов для опасных грузов запрещается обезличивание тележек этих вагонов. Перечень узлов и деталей тележек, подлежащих маркировке, порядок нанесения на них надписей, знаков, клейм устанавливает Белорусская железная дорога в соответствии с техническими нормативными правовыми актами.

389. Ремонт с применением сварки котлов вагонов-цистерн, контейнеров для перевозки опасных грузов должен производиться по технологии, разработанной организацией-изготовителем.

Сварочные работы при производстве всех видов ремонта должны выполняться сварщиками, выдержавшими испытания в соответствии с Правилами аттестации сварщиков Республики Беларусь по ручной, механизированной и автоматизированной сварке плавлением, утвержденными Государственным комитетом Республики Беларусь по надзору за безопасным ведением работ в промышленности и атомной энергетике 27 июня 1994 г., Инструкцией по сварке и наплавке при ремонте грузовых вагонов, утвержденной Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества (протокол от 29–30 мая 2008 г. № 48), и имеющими удостоверения установленного образца.

390. При необходимости производства работ с применением огня, сварки и ударов на тележках загруженных или необезвреженных порожних вагонов тележки должны выкатываться из-под вагонов-цистерн и отводиться на расстояние, установленное требованиями технических нормативных правовых актов.

391. Разборку и подготовку к ремонту вагонов и контейнеров разрешается проводить только на специально выделенных местах.

Все детали и узлы вагонов и контейнеров для перевозок опасных грузов, снятые при разборке, перед ремонтом обмывают от грязи в моечной машине (или выварочной ванне).

392. Запрещается:

ремонтить котлы вагонов-цистерн, контейнеров-цистерн, их конструктивное и рабочее оборудование в груженом состоянии (за исключением аварийных работ);

выполнять любые ремонтные работы с открытым огнем на загруженных или необезвреженных порожних вагонах-цистернах, контейнерах;

подача под погрузку вагонов-цистерн для перевозки опасных грузов в случае достижения плановых видов ремонта по сроку менее 30 суток или остаточному пробегу менее 1500 км, специализированных вагонов при

достижении плановых видов ремонта по сроку менее 15 суток или остаточному пробегу менее 1500 км;

эксплуатация вагонов и контейнеров (за исключением случаев, на которые распространяются международные соглашения) с просроченным сроком службы, установленным техническими нормативными правовыми актами, конструкторской документацией.

393. Требования к изготовлению, оборудованию, официальному утверждению типа, проверкам (освидетельствованию), испытаниям и маркировке вагонов-цистерн, съёмных цистерн, контейнеров-цистерн и съёмных кузовов-цистерн, котлы которых изготовлены из металла, а также вагонов-батарей и многоэлементных газовых контейнеров (МЭГК) изготовленных после 01.07.2022 года, должны осуществляться согласно требованиям настоящих Правил и части 6 Приложения 2 к СМГС.

394. Вагоноремонтные организации, производящие ремонт вагонов для перевозки опасных грузов, кроме нормативных правовых актов, технических нормативных правовых актов, должны иметь:

утвержденный начальником службы вагонного хозяйства Белорусской железной дороги паспорт организации, в котором должны быть указаны род ремонтируемых вагонов, а также род перевозимого в них опасного груза;

соответствующие виду производимого ремонта средства неразрушающего контроля деталей и узлов вагонов, а также заключение специальных служб (лабораторий) об их соответствии требованиям технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации;

аккредитованную лабораторию неразрушающего контроля;

средства измерений и заключение метрологической службы об их соответствии требованиям технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации;

заключение службы вагонного хозяйства Белорусской железной дороги, содержащее сведения о том, что организация может выполнять в полном объеме соответствующий вид ремонта заявленного рода вагона или контейнера.

395. Организации, осуществляющие ремонт вагонов, контейнеров для перевозки опасных грузов, должны быть укомплектованы квалифицированными специалистами и обслуживающим персоналом.

396. Вагонные депо, производящие грузовым вагонам плановые виды ремонта (КР, ДР), несут гарантийную ответственность за качественный ремонт узлов и деталей, исправную работу вагона и его узлов до следующего планового ремонта, считая от даты выписки уведомления об окончании ремонта вагонов формы ВУ-36.

ГЛАВА 22

ПРОВЕРКИ (ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ) И ИСПЫТАНИЯ ВАГОНОВ И КОНТЕЙНЕРОВ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

397. Проверки (освидетельствование) и испытания вагонов и контейнеров для перевозок опасных грузов должны проводиться в соответствии с главой 1.8 и частью 6 Приложения 2 к СМГС.

После истечения срока службы вагонов-цистерн, установленного техническими нормативными правовыми актами, их проверки проводятся Департаментом по надзору за безопасным ведением работ в промышленности Министерства по чрезвычайным ситуациям (далее – Госпромнадзор).

Техническое освидетельствование экипажной части вагонов, принадлежащих предприятиям, организациям грузоотправителей и грузополучателей независимо от форм собственности, допущенных к обращению по железнодорожным путям общего пользования, может производиться на вагоноремонтных организациях с соблюдением требований нормативных правовых актов, технических нормативных правовых актов, конструкторской документации.

398. Вагоны и контейнеры при проверках (освидетельствованиях) и испытаниях должны подвергаться наружному и внутреннему осмотрам, а котлы вагонов-цистерн и контейнеров-цистерн в зависимости от вида ремонта (освидетельствования) – пневматическим испытаниям на герметичность или гидравлическим испытаниям на прочность в соответствии с главой 6.8 Приложения 2 к СМГС.

Объем, методы и периодичность технических освидетельствований котлов (кузовов) вагонов и контейнеров должны соответствовать требованиям нормативных правовых актов, технических нормативных правовых актов, конструкторской документации и Приложения 2 к СМГС.

399. Испытания на прочность и герметичность котлов вагонов-цистерн должны проводиться в соответствии с требованиями нормативных правовых актов, технических нормативных правовых актов, конструкторской документации.

Значение пробного давления и результаты испытаний заносятся в паспорт вагона-цистерны или контейнера-цистерны.

400. Внеочередное техническое освидетельствование вагонов и контейнеров для перевозки опасных грузов должно быть проведено:

после схода вагона с рельсов, повреждения вагонов и контейнеров вследствие аварий и инцидентов;

после внепланового ремонта вагонов-цистерн и контейнеров с применением сварки или пайки котлов, их рабочего и конструктивного оборудования;

если вагон или контейнер не эксплуатировался более 12 месяцев;

если котел вагона-цистерны был демонтирован и установлен на другую раму;

перед заменой наружного или внутреннего покрытия вагона или контейнера;

по предписанию органов Госпромнадзора или специалиста организации-вагоновладельца, ответственного за безопасность перевозки опасных грузов.

401. Ответственность за своевременное и качественное проведение проверок (освидетельствований) и испытаний вагонов и контейнеров в организациях, имеющих собственные вагоны на ремонтно-испытательных пунктах, организациях-изготовителях, вагоноремонтных организациях несет руководитель соответствующей организации.

402. Выявленные в ходе проверки (освидетельствования) и испытания котлов вагонов-цистерн и контейнеров дефекты подлежат устранению.

403. Результаты проверок и испытаний должны записываться в паспорт вагона или контейнера работником, производившим эти проверки.

404. Маркировка цистерн производится в соответствии с частью 6 Приложения 2 к СМГС.

ГЛАВА 23

ТРЕБОВАНИЯ К ВНОВЬ ИЗГОТОВЛЕННЫМ ВАГОНАМ-ЦИСТЕРНАМ И КОНТЕЙНЕРАМ-ЦИСТЕРНАМ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

405. Вагоны-цистерны для перевозки опасных грузов должны соответствовать требованиям ТР ТС 001/2011, настоящих Правил, иных технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации.

406. Вагоны-цистерны, предназначенные для перевозки опасных грузов под избыточным давлением, должны соответствовать требованиям ТР ТС 001/2011, настоящих Правил и Приложению 2 к СМГС, иных технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации.

407. Контейнеры-цистерны, предназначенные для перевозки опасных грузов, должны соответствовать требованиям настоящих Правил,

Приложению 2 к СМГС и иных технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации.

ГЛАВА 24

ТРЕБОВАНИЯ К ЛОКОМОТИВАМ, ЗАНЯТЫМ ПЕРЕВОЗКОЙ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

408. На каждый локомотив, занятый перевозкой опасных грузов, должен вестись технический паспорт (формуляр), содержащий технические и эксплуатационные характеристики.

409. Локомотивы, занятые на поездной и маневровой работе по перевозке опасных грузов, должны эксплуатироваться в пределах участков обращения и станций.

Запрещается при перевозках опасных грузов использовать локомотивы на незакрепленных участках. В исключительных случаях пропуск локомотивов на незакрепленные участки разрешается начальником Белорусской железной дороги.

410. Локомотивы, занятые на перевозке опасных грузов, должны:

удовлетворять требованиям настоящих Правил, нормативных правовых актов, технических нормативных правовых актов, правовых актов Белорусской железной дороги, конструкторской документации;

иметь исправную автоматическую сигнализацию, автостоп, скоростемер, дополнительные устройства безопасности, исключающие уход локомотива назад, поездную и маневровую радиосвязь, исправные искроулавливающие и (или) искрогасительные приборы и устройства пожаротушения, другие системы и устройства, обеспечивающие безопасность движения.

411. Маневровые локомотивы должны быть оборудованы устройствами дистанционной отцепки их от вагонов, а обслуживаемые одним машинистом, кроме того, вторым пультом управления, зеркалами заднего вида и устройствами, обеспечивающими автоматическую остановку на случай внезапной потери машинистом способности к ведению локомотива.

412. Запрещается выдача локомотивов под поезда:

обслуживаемые в одно лицо, имеющие в своем составе вагоны, загруженные ВМ, ядовитыми веществами, сжиженными газами;

не оборудованные техническими приборами и устройствами, указанными в пункте 410 настоящих Правил, имеющие в своем составе вагоны, загруженные опасными грузами.

413. Не допускается выпускать локомотивы для работы с опасными грузами, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:

неисправность прибора для подачи звукового сигнала;

неисправность пневматического, электропневматического, электрического, ручного тормозов или компрессора;
 неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя, неисправность привода передвижения;
 неисправность вентилятора холодильника дизеля, тягового электродвигателя или выпрямительной установки;
 неисправность автоматической локомотивной сигнализации или устройств безопасности;
 неисправность скоростемера и регистрирующего устройства;
 неисправность устройств поездной и маневровой радиосвязи;
 неисправность автосцепных устройств, в том числе обрыв цепочки расцепного рычага или его деформации;
 неисправность системы подачи песка;
 неисправность прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольного или измерительного прибора;
 трещина в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессоры, излом рессорного листа;
 трещина в корпусе буксы;
 неисправность буксового или моторно-осевого подшипника;
 отсутствие или неисправность предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падения деталей на путь;
 трещина или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи;
 неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающая вытекание смазки;
 неисправность средств пожаротушения;
 появление стука, постороннего шума в дизеле;
 неисправность гидродемпферов, аккумуляторной батареи.

414. На локомотивах должны быть нанесены следующие надписи: конструкционная скорость, серия, наименование депо или другой организации приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов и котла.

415. Локомотивные, а также установленные на моторвагонном и специальном самоходном подвижном составе устройства безопасности и поездной радиосвязи должны в соответствии с требованиями конструкторской документации, технических нормативных правовых актов периодически осматриваться на контрольном пункте с проверкой действия и регулировкой этих устройств.

Такие контрольные пункты должны быть в основных депо, в депо для специального подвижного состава, а при необходимости – в пунктах технического обслуживания и оборота локомотивов и специального самоходного подвижного состава.

416. Установленные на локомотивах манометры и предохранительные клапаны должны быть опломбированы. Устройства электрической защиты, средства пожаротушения, пожарная сигнализация и автоматика на электровозах, тепловозах, манометры, предохранительные клапаны, воздушные резервуары на локомотивах должны подвергаться испытанию и освидетельствованию в установленные сроки.

417. Локомотивы при круглогодичной эксплуатации должны два раза в год (весной и осенью) комиссионно осматриваться в порядке, установленном нормативными правовыми актами, техническими нормативными правовыми актами.

418. Локомотивы промышленных организаций, имеющие право выхода на пути общего пользования, не реже одного раза в шесть месяцев должны быть осмотрены комиссией с участием представителей отделения Белорусской железной дороги с оформлением акта.

419. Не допускается выпускать в эксплуатацию и следованию в поездах локомотивы с трещиной в любой части оси колесной пары или трещиной в ободу, диске и ступице колеса, при наличии остроконечного наката на гребне колесной пары, а также при износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и локомотива.

420. Не допускается оставлять на деповских путях и путях организаций в рабочем состоянии локомотивы без наблюдения работника, знающего правила их обслуживания и умеющего их остановить, а на остальных станционных путях – без машиниста или его помощника.

421. Не допускаются на локомотивы, к сигналам, стрелкам, аппаратам, механизмам и другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения поездов, а также в помещения, откуда производится управление сигналами и такими устройствами, лица, не имеющие права доступа к ним. Управлять локомотивами, сигналами, аппаратами, механизмами и другими устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения поездов, а также переводить стрелки имеют право только уполномоченные на это работники во время исполнения ими служебных обязанностей.

РАЗДЕЛ V
ТРЕБОВАНИЯ К ЛИЦАМ, ЗАНЯТЫМ ПЕРЕВОЗКОЙ ОПАСНЫХ
ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ.
ТЕХНИЧЕСКОЕ РАССЛЕДОВАНИЕ ПРИЧИН АВАРИЙ И
ИНЦИДЕНТОВ, УЧЕТ АВАРИЙ И ИНЦИДЕНТОВ,
ЛОКАЛИЗАЦИЯ И ЛИКВИДАЦИЯ ИХ ПОСЛЕДСТВИЙ

ГЛАВА 25
ТРЕБОВАНИЯ К ЛИЦАМ, ЗАНЯТЫМ ПЕРЕВОЗКОЙ ОПАСНЫХ
ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

432. Для обеспечения безопасности перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом приказом нанимателя назначаются ответственные лица за перевозку опасных грузов и выполнение погрузочно-разгрузочных работ с опасными грузами (далее, если не установлено иное, – ответственные лица), из числа работников, прошедших подготовку или переподготовку в порядке, установленном Инструкцией о порядке подготовки и переподготовки работников субъектов перевозки опасных грузов, занятых перевозкой опасных грузов, утвержденной постановлением Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь от 17 мая 2021 г. № 37 (далее – Инструкция о подготовке), и имеющих свидетельство о подготовке специалиста, ответственного по вопросам безопасности перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом.

433. Функции лица, ответственного за перевозку опасных грузов и выполнение погрузочно-разгрузочных работ с опасными грузами должны быть изложены в должностной и (или) рабочей инструкции или в приказе (распоряжении) о назначении ответственных лиц.

434. Лицо, ответственное за безопасное проведение погрузочно-разгрузочных работ и сливо-наливных операций с опасными грузами (далее – погрузочно-разгрузочные работы), обеспечивает:

 принятие мер по информированию о видах опасности и обеспечению безопасности работников, связанных с проведением погрузочно-разгрузочных работ;

 контроль за исправным состоянием и сроками испытаний (проверок) оборудования, используемого для выполнения погрузочно-разгрузочных работ;

 контроль за техническим исправным состоянием путей необщего пользования, мест (площадок) погрузки (выгрузки), сливо-наливных эстакад;

контроль за технически исправным состоянием подвижного состава своевременным проведением плановых видов ремонтов, проверок (освидетельствований), испытаний;

соблюдение требований в отношении идентификации загружаемых опасных грузов;

наличие в местах проведения погрузочно-разгрузочных работ первичных средств пожаротушения и средств нейтрализации загружаемых (разгружаемых) опасных веществ;

контроль за наличием маркировки и знаков опасности.

участие в расследовании обстоятельств аварий, инцидентов или серьезных нарушений, отмеченных в процессе погрузочно-разгрузочных работ, и при необходимости, подготовка соответствующих отчетов.

435. Специалист, ответственный по вопросам безопасности перевозки опасных грузов, обеспечивает:

проверку наличия у работников, занимающихся перевозкой опасных грузов, их погрузкой или выгрузкой, правил выполнения конкретных операций и инструкций;

проверку технического состояния подвижного состава и их специального оборудования – перед выходом на пути общего пользования.

контроль за выполнением требований, регулирующих перевозку опасных грузов;

соблюдение требований в отношении идентификации перевозимых опасных грузов;

соответствие приобретаемого организацией подвижного состава требованиям, установленным для перевозимых опасных грузов;

контроль за проведением установленных проверок цистерн, тары и другого оборудования, используемого для перевозки опасных грузов или для погрузочно-разгрузочных операций;

контроль за подготовкой работников организации, включая ознакомление с изменениями в настоящих Правилах, ведение учета такой подготовки;

принятие срочных мер реагирования в случае любой аварии либо инцидента, произошедших при перевозке опасных грузов или в процессе погрузочно-разгрузочных операций;

участие в расследовании обстоятельств аварий, инцидентов или серьезных нарушений, отмеченных во время перевозки опасных грузов или в процессе погрузочно-разгрузочных работ, и, при необходимости, подготовка соответствующих отчетов;

принятие профилактических мер во избежание повторения аварий, инцидентов или серьезных нарушений;

информирование работников организации о видах опасности, связанных с перевозкой опасных грузов;

выполнение требования (предписания) должностного лица Госпромнадзора о приостановлении (запрете) эксплуатации транспортных средств до устранения нарушений, послуживших основанием для вынесения такого требования (предписания);

своевременное заключение договоров обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика при перевозке опасных грузов в соответствии с Положением о страховой деятельности в Республике Беларусь, утвержденным Указом Президента Республики Беларусь от 25 августа 2006 г. № 530;

использование подвижного состава в соответствии с требованиями, установленными актами законодательства в области перевозки опасных грузов, в том числе обязательными для соблюдения требованиями ТНПА;

подготовку ежегодного отчета для администрации субъекта перевозки или в случае необходимости для Госпромнадзора по вопросам деятельности субъекта перевозки, связанной с перевозкой опасных грузов.

ГЛАВА 26

ТЕХНИЧЕСКОЕ РАССЛЕДОВАНИЕ ПРИЧИН АВАРИЙ И ИНЦИДЕНТОВ, УЧЕТ АВАРИЙ И ИНЦИДЕНТОВ

436. О произошедшей аварии и инциденте с опасным грузом субъекты перевозки (грузоотправитель, грузополучатель, перевозчик) обязаны своевременно информировать в установленном порядке государственные органы, осуществляющие государственный надзор за организацией работ по обеспечению безопасной перевозки опасных грузов, а также местные исполнительные и распорядительные органы, на территории которых произошли аварии и инциденты, и оказывать содействие им в расследовании причин аварий и инцидентов.

437. Техническое расследование причин аварий и инцидентов при перевозке опасных грузов осуществляется в соответствии с Инструкцией о порядке технического расследования причин аварий и инцидентов, произошедших при перевозке опасных грузов, утвержденной постановлением Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь от 16 декабря 2013 г. № 67.

438. Учет аварий и инцидентов осуществляется в соответствии с Инструкцией о порядке учета аварий и инцидентов, произошедших при перевозке опасных грузов, а также направления сведений о выполненных мероприятиях по их устранению в Департамент по надзору за безопасным ведением работ в промышленности Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь, республиканские органы

государственного управления, утвержденной постановлением Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь от 18 мая 2015 г. № 24.

ГЛАВА 27

ЛОКАЛИЗАЦИЯ И ЛИКВИДАЦИЯ ПОСЛЕДСТВИЙ АВАРИЙ И ИНЦИДЕНТОВ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

439. Руководители субъектов перевозки опасных грузов могут создавать аварийно-спасательные бригады для ликвидации аварий, инцидентов и их последствий в соответствии с законодательством.

440. Организация и проведение работ по ликвидации последствий аварий и инцидентов при перевозке опасных грузов проводятся в соответствии с нормативными правовыми актами, обязательными для соблюдения требованиями технических нормативных правовых актов.

441. В случае невозможности устранения аварийной ситуации с опасными грузами силами аварийно-спасательных подразделений Белорусской железной дороги или грузоотправителя (грузополучателя) через органы Министерства по чрезвычайным ситуациям привлекаются аварийные службы иных организаций, работающих с грузами аналогичного класса опасности, с оформлением документов о выполненных работах.

Приложение 1
к Правилам по обеспечению
безопасности перевозки
опасных грузов
железнодорожным
транспортом

Минимальные нормы прикрытия в поездах и при маневрах для вагонов, загруженных опасными грузами класса і (взрывчатыми материалами)

Условия, при которых требуется прикрытие	Число вагонов прикрытия	
	по схеме А <*>	по схеме Б <**>
От ведущего локомотива всех крытых специализированных вагонов с ВМ (независимо от вида тяги и топлива)	3	3
Платформ и полувагонов с ВМ от: паровоза на твердом топливе	5	3
других видов локомотивов	3	3
От хвоста поезда с учетом последнего вагона, в том числе при подталкивании	3	3
От вагонов, занятых личным составом эшелона	3	3
От подвижного состава (вагонов, локомотивов в недействующем состоянии, кранов и других механизмов на железнодорожном ходу) с проводниками, специально выделенными работниками для сопровождения грузов, караулами, нарядами охраны	3	1
От вагонов с опасными грузами (кроме вагонов с опасными грузами классов 2, 3, 4, 5 и подкласса 6.1)	3	3
От вагонов с опасными грузами классов 2, 3, 4, 5 и подкласса 6.1	Запрещается	3
От порожних цистерн, предназначенных для перевозки опасных грузов	1	1
От вагонов с ВМ с условными номерами: 115, 119, 121, 126, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 148, 154, 155,	3	3

156, 167, 168, 176, 179, 182, 199		
От вагонов с прочими ВМ	3	0
От платформ и полувагонов с лесоматериалами, стальными и железобетонными балками, рельсами, трубами и аналогичными грузами, погруженными с выходом за пределы концевой балки и транспортеров	1	1
От паровоза на твердом топливе, тепловоза (паровоза) при маневрах и при подаче (уборке) вагонов с ВМ на пути необщего пользования	1	1

<*> Для вагонов с ВМ с условными номерами: 115, 119, 121, 126, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199.

<***> Вагоны с другими ВМ.

Приложение 2
к Правилам по обеспечению
безопасности перевозки
опасных
грузов железнодорожным
транспортом

Нормы наполнения вагонов-цистерн для перевозки газов

Номер ООН	Наименование газа	Максимально допустимая норма наполнения, кг/л
1005	Аммиак безводный	0,53
1010	Бутадиены стабилизированные	0,50 - 0,59
1011	Бутан	0,51
1012	Бутилен	0,50 - 0,55
1017	Хлор	1,25
1018	Хлордифторметан (газ рефрижераторный R22)	1,03
1028	Дихлордифторметан (газ рефрижераторный R12)	1,15
1032	Диметиламин безводный	0,59
1033	Эфир диметиловый	0,58
1036	Этиламин	0,61
1037	Этилхлорид	0,80
1038	Этилен охлажденный жидкий	+
1040	Этилена оксид	0,78
1055	Изобутилен	0,52
1061	Метиламин безводный	0,58
1063	Метилхлорид (газ рефрижераторный R40)	0,81
1073	Кислород охлажденный жидкий	++
1077	Пропилен	0,43
1078	Пропеллент УФ-1	+++

1079	Серы диоксид	1,23
1083	Триметиламин безводный	0,56
1086	Винилхлорид стабилизированный	0,81
1858	Гексафторпропилен (газ рефрижераторный R1216)	1,11
1951	Аргон охлажденный жидкий	++
1959	Дифторэтилен (газ рефрижераторный R1132a)	0,77
1965	Фракция нормального бутана	0,51
1965	Фракция широкая легких углеводородов (ШФЛУ)	+++
1965	Фракция бутан-бутиленовая	+++
1965	Фракция пропан-бутан-пентановая	+++
1965	Фракция пропан-бутановая	+++
1965	Фракция бутилен-амиленовая	+++
1965	Фракция изобутан-изобутиленовая	+++
1965	Фракция пропан-пропиленовая	+++
1965	Фракция бутилен-изобутиленовая	+++
1965	Фракция бутилен-бутадиеновая	+++
1965	Фракция изобутановая	0,49
1965	Бензин газовый нестабильный	0,42
1969	Изобутан	0,49
1977	Азот охлажденный жидкий	++
1978	Пропан	0,42
2035	Трифторэтан (газ рефрижераторный R143a)	0,79
2187	Углерода диоксид охлажденный жидкий	++
2517	Хлордифторэтан (газ рефрижераторный R142b)	0,99
2599	Трифторхлорметана и фтороформа азеотропная смесь (газ рефрижераторный R503)	0,66

3157	Оксид	++
3161	Винил	+
3163	Инерген	+++

Примечания:

+ Для газов, отмеченных данным знаком, степень наполнения должна составлять не более 95% вместимости вагона-цистерны.

++ Для газов, отмеченных указанным знаком, степень наполнения должна составлять не более 98% вместимости вагона-цистерны.

+++ Для газов, отмеченных данным знаком, степень наполнения должна составлять не более $0,95 \times$ плотность жидкой фазы при 50 °С, кг/л.

Приложение 3
к Правилам по обеспечению
безопасности перевозки
опасных
грузов железнодорожным
транспортом

Нормативы периодичности проведения деповского ремонта вагонов-цистерн по критерию фактически выполненного объема работ (пробегу)

N п/п	Род грузового вагона	Первый после постройки		После деповского ремонта		После капитального ремонта	
		тыс. км	в годах	тыс. км	в годах	тыс. км	в годах
1	2	3	4	5	6	7	8
1	ЦИСТЕРНЫ						
1.1	4-осные нефтебензиновые	210	3	110	3	160	3
1.2	8-осные нефтебензиновые	210	3	110	2	160	2
1.3	Для перевозки вязких нефтепродуктов	210	3	110	3	160	3
1.4	Для перевозки кислоты 4- и 8-осные (серной, слабой азотной, соляной, фенола, суперфосфатной, уксусной, олеума)	210	2	110	2	160	2
1.5	Для перевозки улучшенной серной кислоты	210	2	110	2	160	2
1.6	Для перевозки меланжа	210	2	110	2	160	2
1.7	Для перевозки спиртов и пищевых продуктов (спирта, виноматериалов, плодоовощных соков,	210	3	110	2	160	2

	молока)						
1.8	Для перевозки пропана, аммиака, углеводородных газов	210	2	110	2	160	2
1.9	Для перевозки хлора, этиловой жидкости, ацетальдегида, винилхлорида, пентана, желтого фосфора	210	2	110	2	160	2
1.10	Для перевозки кальцинированной соды, поливинилхлорида, капролактама, жидкого пека, пасты сульфанола, серы, расплавленной серы	210	3	110	2	160	2
1.11	Для перевозки ядохимикатов, бензола, метанола	210	2	110	2	160	2
1.12	Для опасных грузов, не поименованных в пунктах 1.1 - 1.11	210	2	110	2	160	2

Примечание. Грузовым вагонам, оборудованным тележками модели 18-100 с износостойкими элементами в узлах трения, норматив пробега после производства деповского ремонта до следующего планового ремонта устанавливается в размере 160,0 тыс. километров при сохранении предельной календарной продолжительности межремонтного периода.

Приложение 4
к Правилам по обеспечению
безопасности перевозки
опасных
грузов железнодорожным
транспортом

Нормативы периодичности проведения капитального ремонта
вагонов-цистерн

№ п/п	Род грузового вагона	Нормативный срок службы, лет	Капитальный ремонт после постройки, лет	Капитальный ремонт после капитального ремонта, лет
1	2	3	4	5
1	ЦИСТЕРНЫ			
1.1	Нефтебензиновые постройки до 1985 года	32	-	8
1.2	Нефтебензиновые постройки с 1985 года	32	13	12
1.3	8-осные нефтебензиновые	32	11	11
1.4	Для перевозки вязких нефтепродуктов	32	10	10
1.5	Для перевозки кислоты 4- и 8-осные (серной, слабой азотной, соляной, фенола, суперфосфатной, уксусной, олеума)	18	5	5
1.6	Для перевозки улучшенной серной кислоты	18	6	6
1.7	Для перевозки меланжа	13	4	3
1.8	Для перевозки спиртов и пищевых продуктов (спирта, виноматериалов, плодовоовощных соков, молока)	30	10	10
1.9	Для перевозки пропана, аммиака, углеводородных газов	40	10	10

1.10	Для перевозки хлора, этиловой жидкости, ацетальдегида, винилхлорида, пентана, желтого фосфора	24	6	6
1.11	Для перевозки кальцинированной соды, поливинилхлорида, капролактама, жидкого пека, пасты сульфанола, серы, расплавленной серы	24	12	-
1.12	Для перевозки ядохимикатов, бензола	24	6	6
1.13	Для перевозки метанола	24	10	8
1.14	Для опасных грузов, не поименованных в пунктах 1.1 - 1.13	-	5	4

Приложение 5
к Правилам по обеспечению
безопасности перевозки
опасных
грузов железнодорожным
транспортом

Нормативы периодичности проведения деповского ремонта вагонов-цистерн по критерию календарной продолжительности эксплуатации

N п/п	Род вагона	Депо́вской ремонт по критерию календарной продолжительности, после			
		постройки	ДР в период до 1-го КР	ДР в период после 1-го КР	КР
1	2	3	4	5	6
1	ЦИСТЕРНЫ				
1.1	Нефтебензиновые постройки до 1985 года	-	1	1	2
1.2	Нефтебензиновые постройки с 1985 года	3	1	1	2
1.3	8-осные нефтебензиновые	2	1	1	2
1.4	Для перевозки вязких нефтепродуктов	2	1	1	2
1.5	Для перевозки кислоты 4- и 8-осные (серной, слабой азотной, соляной, фенола, суперфосфатной, уксусной, олеума)	2	1	1	1
1.6	Для перевозки улучшенной серной кислоты	2	1	1	1
1.7	Для перевозки меланжа	2	1	1	1
1.8	Для перевозки спиртов и пищевых продуктов (спирта, виноматериалов, плодовоовощных соков, молока)	3	1	1	2
1.9	Для перевозки пропана,	2	1	1	2

	аммиака, углеводородных газов				
1.10	Для перевозки хлора, этиловой жидкости, ацетальдегида, винилхлорида, пентана, желтого фосфора	2	1	1	2
1.11	Для перевозки кальцинированной соды, поливинилхлорида, капролактама, жидкого пека, пасты сульфанола, серы, расплавленной серы	3	1	1	2
1.12	Для перевозки ядохимикатов, бензола, метанола	2	1	1	1
1.13	Для опасных грузов, не поименованных в пунктах 1.1 - 1.12	2	1	1	2