

ПОСТАНОВЛЕНИЕ МИНИСТЕРСТВА ПО ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМ СИТУАЦИЯМ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

28 декабря 2021 г. № 85

**Об утверждении Правил по обеспечению безопасности перевозки опасных
грузов железнодорожным транспортом**

Изменения и дополнения:

Постановление Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь от 17 июня 2025 г. № 30 (зарегистрировано в Национальном реестре - № 11-3/43679 от 20.08.2025 г.) <W22543679p>

На основании части второй статьи 17 Закона Республики Беларусь от 6 июня 2001 г. № 32-3 «О перевозке опасных грузов» и подпункта 9.4 пункта 9 Положения о Министерстве по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 14 ноября 2022 г. № 405, 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 г.

Министр

В.И.Синявский

СОГЛАСОВАНО

Министерство здравоохранения
Республики Беларусь

Министерство обороны
Республики Беларусь

Министерство внутренних дел
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
28.12.2021 № 85

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 «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 в международном сообщении между странами Содружества Независимых Государств (далее – Содружество) должна выполняться в соответствии с требованиями 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 Содружества) – в соответствии с требованиями Правил перевозок опасных грузов (Приложение 2 к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (далее – Приложение 2 к СМГС).

Перевозка опасных грузов железнодорожным транспортом во внутриреспубликанском сообщении должна выполняться в соответствии с требованиями настоящих Правил. Если международными документами, принятыми в рамках Организации сотрудничества железных дорог, Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества в области перевозок опасных грузов, установлены иные требования, отличные от настоящих Правил, то субъекты перевозки должны руководствоваться международными документами, принятыми в рамках Организации сотрудничества железных дорог, Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (в том числе

Приложением 2 к СМГС, ППОГ, ППЖН), за исключением требований к техническому состоянию и проверкам вагонов.

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», Законом Республики Беларусь от 6 января 1999 г. № 237-З «О железнодорожном транспорте», главой 1.2 Приложения 2 к СМГС, Устава железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 2 августа 1999 г. № 1196, 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, если не установлено иное, – КР) – ремонт, выполняемый для восстановления исправности полного и близкого к полному восстановлению ресурса вагона с заменой или восстановлением любых его частей, включая базовые;

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

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.

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.

7. Грузоотправитель обязан:

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

убедиться в том, что опасные грузы допущены к перевозке во внутриреспубликанском сообщении, а также в международном сообщении между странами Содружества 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, требованиям технических нормативных правовых актов (далее – ТНПА), 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:

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;

соблюдать требования по обеспечению транспортной безопасности.

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 законодательства, 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 ТНПА, настоящих Правил, ППОГ, ППЖГН, Приложения 2 к СМГС.

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 и (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.

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 должны перевозиться повагонными отправками.

24. Степень заполнения тары жидким опасным грузом, предъявляемым к перевозке, должна соответствовать Приложению 2 к СМГС.

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 отправками 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.

28. Порожняя тара из-под опасного груза, перевозимого в специализированных 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.

ГЛАВА 5

ТРЕБОВАНИЯ К МАРКИРОВКЕ ГРУЗОВЫХ МЕСТ, ВАГОНОВ И КОНТЕЙНЕРОВ

29. Маркировка грузовых мест, вагонов и контейнеров должна соответствовать требованиям нормативных правовых актов (далее – НПА), в том числе ТНПА, регламентирующих безопасность перевозки опасных грузов, настоящих Правил, ППОГ, ППЖГН, Приложения 2 к СМГС.

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, контейнеры и контейнеры-цистерны 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 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, ППОГ.

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, ППОГ.

44. Для перевозки опасных грузов используют универсальные вагоны, универсальные контейнеры, (далее – универсальные вагоны (контейнеры)).

45. Для перевозки опасных грузов могут использоваться предназначенные для этих целей технически исправные специализированные вагоны и специализированные контейнеры, конструкция и параметры которых должны соответствовать ТНПА и обеспечивать сохранность груза и безопасность перевозки (далее – специализированные вагоны (контейнеры)).

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

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

47. Порожные вагоны, вагоны-цистерны, подаваемые под погрузку опасных грузов, предъявляются к техническому обслуживанию.

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

49. На торцевых днищах вагонов-цистерн, а также специализированных вагонов 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. 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 наносятся согласно требованиям соответствующих справочников.

52. Без указанных трафаретов и надписей допуск 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 30 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 железнодорожным транспортом общего пользования, Правил размещения и крепления грузов, утвержденными постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 21 апреля 2008 г. № 58, а также требованиям настоящих Правил, ППОГ, ППЖГН, Приложения 2 к СМГС.

55. Перед каждой погрузкой опасного груза в вагон или контейнер-цистерну грузоотправителя (грузополучателя) грузоотправитель обязан предъявить работникам перевозчика документы, предусмотренные ППОГ, ППЖГН, Приложением 2 к СМГС.

56. В специализированных вагонах (контейнерах) разрешается перевозить только те опасные грузы, для которых данные вагоны (контейнеры) предназначены.

57. После выгрузки опасных грузов из контейнеров и вагонов грузополучатели обязаны осмотреть контейнеры или кузова вагонов, собрать и удалить из них остатки перевозимых грузов и мусор 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, контейнеров перевозчика, 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 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, из вагонов, контейнеров перевозчика, грузополучатель обязан предоставить перевозчику 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. Грузополучатель 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 станцию назначения 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 (контейнеров) грузоотправителя (грузополучателя) производятся силами и средствами грузоотправителя (грузополучателя).

При направлении специализированных вагонов (контейнеров) грузоотправителя (грузополучателя) 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 вагона перевозчика 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. Налив (слив) опасных грузов, перевозимых в вагонах-цистернах, контейнерах-цистернах, производится на местах необщего пользования. Места налива (слива) должны быть оборудованы взрывобезопасным освещением, обеспечивающим производство работ круглосуточно, а также снабжены средствами пожаротушения. 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.

63. Запрещается производить налив опасных грузов, перевозимых в вагонах-цистернах, контейнерах-цистернах на местах необщего пользования при отсутствии проектной документации или в случае, если эти места не оборудованы в соответствии с проектной документацией.

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 веществ (далее – ВВ) 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.

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

- истечения назначенного срока службы;

- когда до планового ремонта или проверки (освидетельствования) и испытания котла и арматуры осталось менее 30 суток;

- 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, крепежных 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;

закрыть герметично 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 в случае, если эти места не оборудованы в соответствии с проектной документацией.

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

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

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

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;

установить на место уплотнительную прокладку (после того как котел вагона-цистерны остыл после разогрева), 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. Погрузка, выгрузка или перегрузка на станциях легковоспламеняющихся грузов, перевозимых 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 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.

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

74. Погрузка (выгрузка) ВВ 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 ВВ на пограничных станциях и станциях перехода дорог колеи 1520 мм и 1435 мм.

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

76. Места погрузки, выгрузки и перегрузки ВВ 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 ВВ 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 ВВ, 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 ВВ 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, Приложения 2 к СМГС.

81. Опасные грузы предъявляют к перевозке на местах необщего пользования, в том числе расположенных на территории станции, если иное не предусмотрено ППОГ. Прием и выдача опасных грузов 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 контейнеров-цистерн 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 выявлено несоответствие упаковки или маркировки требованиям настоящих Правил, ППОГ, Приложения 2 к СМГС, нарушение упаковки, неправильное указание массы груза отправителем, то указанный в накладной груз 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 Республики Беларусь от 31 марта 2008 г. № 40. Грузоотправитель обязан немедленно вывезти со станции непринятый груз.

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

86. 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 ВВ, не позднее, чем через 2 часа с момента прибытия их на станцию.

87. Контейнеры с опасными грузами, выгруженные в местах общего пользования, должны быть вывезены грузополучателями со станции в течение 24 часов с момента получения грузополучателями уведомлений о прибытии грузов, а ВВ радиоактивные материалы – в течение 12 часов.

88. Запрещается производство погрузочно-разгрузочных работ с использованием пластмассовых барабанов и канистр, жестких пластмассовых контейнеров средней грузоподъемности для массовых грузов (далее – 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, документами государственного объединения «Белорусская железная дорога» (далее – БелЖД) с учетом особых отметок, указанных в перевозочных документах (наименование груза, номер аварийной карточки, прикрытие вагонов с опасным грузом от локомотивов и других вагонов, штампа 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 штамп «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 БелЖД, 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 «С горки не спускать».

93. После постановки на сортировочные пути вагонов с опасными грузами классов 1 и 2, имеющих в перевозочных документах штамп «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 БелЖД. Порядок закрепления вагонов с опасными грузами устанавливается НПА, а также техническо-распорядительным актом станции (далее – ТРА станции).

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 прикрытие в соответствии с особыми отметками, указанными в перевозочных документах.

Вагоны с людьми, а также вагоны с проводниками, специально выделенными работниками для сопровождения грузов, караулами, нарядами охраны, вагоны с животными 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 ВВ (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 ТРА 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 «О перевозке опасных грузов», Законом Республики Беларусь от 8 ноября 2006 г. № 175-З «Об охранной деятельности», иными актами законодательства, 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 ТРА станции должна быть разработана инструкция о порядке работы с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1, утверждаемая начальником отделения железной дороги или его заместителем.

102. В инструкции, указанной в пункте 101, с учетом местных условий должны регламентироваться:

- порядок оповещения работников станций, пунктов технического обслуживания и коммерческого осмотра вагонов, локомотивных депо, подразделений военизированной охраны БелЖД (далее – ВОХР) 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.

103. На всех сортировочных и участковых станциях, а также на других станциях по перечню, установленному руководством БелЖД 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.

104. Вагоны с опасными грузами 1 и 2 классов на станциях (кроме вагонов, находящихся на сортировочных путях под накоплением) должны устанавливаться на путях, указанных в ТРА 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 запирания и хранения ключей от этих стрелок указывается в ТРА станции.

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

106. Отцепка на станциях отдельных вагонов с опасными грузами по причинам технической или коммерческой неисправности от групп вагонов, охраняемых ВОХР 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 ВОХР 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 первой помощи, 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 ВОХР, они задерживаются до их прибытия. Указанные вагоны устанавливаются на специально выделенных путях станции или в другом безопасном месте, определенном в ТРА станции, 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 ВВ и изделия, поименованные в ППОГ, приложении 2 к СМГС.

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

116. Запрещается совместная перевозка ВВ 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 ВВ к номеру поезда добавляются буквы «ВВ». Номер поезда с указанными буквами должен проставляться в журнале движения поездов, на графике исполненного движения, в письменных разрешениях, выдаваемых машинисту локомотива, в натурных листах и других документах, связанных с движением поездов.

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

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

120. Грузоотправителем в зависимости от условий перевозки конкретного ВВ проставляются в перевозочных документах следующие штампы красного цвета:

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

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

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

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

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

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

«В сопровождении специалиста» – при перевозке ВВ, в сопровождении уполномоченного грузоотправителем (грузополучателем) специалиста;

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

«Охрана отправителя» – при перевозке ВВ, не принадлежащих Министерству обороны Республики Беларусь, Министерству внутренних дел Республики Беларусь, Службе безопасности Президента Республики Беларусь и подлежащих непрерывному сопровождению и охране ВВ уполномоченными грузоотправителем (грузополучателем) ВВ проводниками;

«Охрана ж.д.» – при перевозке не принадлежащих Министерству обороны Республики Беларусь, Министерству внутренних дел Республики Беларусь, Службе безопасности Президента Республики Беларусь ВВ, которые в соответствии с правилами перевозок грузов подлежат на всем пути их следования непрерывному сопровождению и ВОХР на основании соответствующего договора с грузоотправителем (грузополучателем).

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

122. В местных инструкциях по обслуживанию железнодорожных путей необщего пользования, принимающих под выгрузку или отправляющих вагоны с ВВ, 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.

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

124. Станция отправления поезда, в составе которого следуют вагоны с ВВ, должна заблаговременно, но не позднее чем за два часа до отправления, уведомить поездного диспетчера, дежурного по локомотивному депо и других работников, на которых возлагается обработка вагонов с ВВ в отправляемом поезде. Время передачи уведомления, фамилия его передавшего должны быть зарегистрированы в книге учета прибытия и отправления поездов с ВВ.

125. Перед отправлением с участковой, сортировочной станции поезда, в составе которого имеются вагоны с ВВ, 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.

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

127. Запрещается хранение ВВ в складских помещениях железнодорожных станций.

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

129. При наличии действующих обходов движение поездов, в которых следуют вагоны с ВВ, 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 ВВ через железнодорожные узлы должно производиться прямыми поездами без их переработки.

130. При возникновении в пути следования необходимости захода поездов с ВВ 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.

131. Между сортировочными и участковыми станциями вагоны с ВВ, в том числе в контейнерах, могут следовать в составе всех грузовых поездов в соответствии с планом формирования. Такие вагоны с промежуточных станций на ближайшие участковые и сортировочные станции и в обратном направлении могут следовать в составе сборных, вывозных поездов или с диспетчерскими локомотивами, а между станциями узла и предузловыми станциями – в составе передаточных и вывозных поездов.

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

133. Запрещается:

133.1. перевозка ВВ в составе поездов:

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

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

составленных из двух и более сцепленных между собой поездов;

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;

133.2. прицепка к воинскому эшелону не принадлежащих ему вагонов с ВВ, негабаритными, радиоактивными грузами, а также цистерн с кислотами, сжиженными газами и из-под сжиженных газов, с легковоспламеняющимися жидкостями.

134. Вагоны с ВВ, подлежащие сопровождению нарядами ВОХР, 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 ВВ не далее пяти вагонов, но не ближе предусмотренных ППОГ норм прикрытия.

135. 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.

136. Перед началом производства маневров с вагонами, загруженными ВВ, возглавляющее сопровождение и (или) охрану ВВ лицо, должно предупреждаться ответственным работником станции о предстоящих маневрах в соответствии с местной инструкцией о порядке работы с вагонами, загруженными ВВ.

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

ГЛАВА 9

КЛАСС 2. ГАЗЫ

138. 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.

139. Перевозка сжатых, сжиженных и растворенных под давлением газов должна осуществляться в баллонах, сосудах или специализированных контейнерах, а также в многоэлементных газовых контейнерах, переносных цистернах и вагонах-батарейх.

140. 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.

141. Грузоотправитель должен наполнять баллоны, сосуды и спецконтейнеры газами не выше норм, установленных Приложением 2 к СМГС.

142. 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.

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

144. 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.

145. 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.

146. Баллоны с воспламеняющими 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.

147. Запрещается погрузка баллонов с окисляющими газами в вагоны со следами минеральных и растительных масел.

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

149. Порожние баллоны (сосуды, специализированные контейнеры) перевозятся с плотно закрытыми вентилями, наверху колпаками.

150. 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.

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

152. 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.

153. Порожние неочищенные и недегазированные вагоны-цистерны, контейнеры-цистерны и баллоны, предназначенные для перевозки опасных грузов класса 2, перевозятся на тех же условиях, что и заполненные.

154. 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.

155. 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».

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

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

158. 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.

159. 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.

160. 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.

161. 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.

162. 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.

163. 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.

164. 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.

165. Не допускается наполнять вагоны-цистерны и контейнеры-цистерны газом, если:

- истек назначенный срок службы;
- закончился срок очередной проверки (освидетельствования), испытания контейнера-цистерны, котла вагона-цистерны;
- отсутствуют или неисправны арматура и контрольно-измерительные приборы;
- отличительная окраска, надписи, трафареты или маркировка не соответствуют наливаемому газу;

вагон-цистерна или контейнер-цистерна не предназначен для перевозки данного газа.

166. 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, контейнера-цистерны и их арматуры, за правильность наполнения вагона-цистерны, контейнера-цистерны и обеспечение безопасности при перевозке сжиженных газов возлагается на грузоотправителя.

167. 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.

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

169. 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.

170. 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.

171. 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.

172. Вагоны-цистерны для сжиженных газов как в груженом, так и в порожнем состоянии могут следовать по железным дорогам без сопровождения проводниками. Вагоны-цистерны, загруженные хлором, этиленом, перевозятся только в сопровождении проводников (бригады специалистов) грузоотправителя или грузополучателя. Проводниками назначаются работники, которые могут полностью обеспечить выполнение определенного рода работы по сопровождению груза и которые могут, в частности, надлежащим образом осуществлять надзор, обслуживание, присмотр или уход за сопровождаемым ими грузом, а также своевременно предотвращать или отражать опасность, исходящую от данного груза или угрожающую грузу, умеют пользоваться средствами индивидуальной защиты, имеют слесарные навыки. 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.

173. 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.

174. 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:

- ремонтить котлы в груженом состоянии;

- наносить удары по котлу;

- использовать искроопасный инструмент и пользоваться вблизи вагонов-цистерн 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.

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

176. 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.

177. 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.

178. 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

179. 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.

180. Легковоспламеняющиеся жидкости, обладающие дополнительно ядовитыми и коррозионными опасными свойствами, должны перевозиться только повагонными или контейнерными отправлениями.

181. Акрилонитрил стабилизированный, сероуглерод, этилмеркаптан, изопропилнитрат, самин, а также порожняя тара из-под этих грузов перевозятся только в специализированных 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.

182. Вагоны для перевозки изопропилнитрата и самана 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 таре, соответствующей требованиям Приложения 2 к СМГС. Перевозка метанола осуществляется в специализированных вагонах (контейнерах) грузоотправителя (грузополучателя). В центре двери, над знаком опасности, должна быть нанесена надпись «Метанол». Вагоны должны быть оборудованы грузоотправителем постоянным настилом для перевозки груза в два яруса.

184. 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.

185. Метанол в таре должен перевозиться при обязательном сопровождении ВОХР.

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

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).

187. Синтин допускается к перевозке только в специализированных вагонах грузоотправителя (грузополучателя).

188. Пестициды, отнесенные к классу 3 опасности, перевозят в вагонах грузоотправителя (грузополучателя).

189. 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.

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

191. Налив нефтепродуктов свободно падающей струей запрещается.

192. 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.

193. Степень наполнения вагонов-цистерн определяется в соответствии с требованиями ППЖГН, Приложения 2 к СМГС.

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 пломбирования, 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 назначения по полным перевозочным документам.

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

198. Метанол перевозится в специализированных 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 перевозчика 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, Приложения 2 к СМГС.

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 распыливания груза при перевозке;

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

закрыть предохранительный кожух, закрепить его провололочной закруткой и опломбировать;

навесить на предохранительный кожух бирку с транспортной маркировкой.

205. На порожние неочищенные 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 перевозчика обязан проверить:

наличие ясной видимости маркировки об опасности груза;

отсутствие течи груза из вагона-цистерны.

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

207. 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 перевозчика вызывает ВОХР и до ее прибытия назначает для охраны вагона-цистерны работников станции.

208. Перекачка метанола производится в присутствии уполномоченного работника перевозчика. Лица, перекачивающие метанол, должны быть специально проинструктированы о ядовитости метанола, опасности отравления им при приеме внутрь, а также о требованиях по обеспечению пожарной безопасности при выполнении этих работ. Во время перекачки метанола вагон-цистерна охраняется ВОХР, которая обязана не допускать посторонних лиц к месту перекачки и предотвратить хищение груза.

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

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

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.

210. 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 владельцы вагонов-цистерн наносят в средней части днищ под горизонтальной осью.

211. 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. После полного слива сероуглерода в теплое время года грузополучатель обязан налить в вагон-цистерну воду высотой слоя 30–50 мм.

212. 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.

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

214. 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 владельцы вагонов-цистерн наносят в средней части днищ под горизонтальной осью.

215. 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 тентовую защиту.

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

216. 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

217. 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.

218. Взрывоопасные легковоспламеняющиеся твердые вещества, способные загораться без предварительного подогрева от источника зажигания с низкой энергией, должны предъявляться к перевозке только в герметичной таре.

219. 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.

220. Класс 4.1 включает:

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

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

222. Спички безопасные допускается перевозить только в фанерных ящиках в пакетированном виде.

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

224. Вагоны и контейнеры для перевозки грузов: волокна растительного происхождения (вата хлопковая, волокно хлопковое, джут-волокно, лен чесаный, луб сухой, очесы хлопчатобумажные, пакля и другие); вещества твердые легковоспламеняющиеся органические, Н.У.К. (пенька чесаная, линт хлопковый и хлопок-сырец); солома, сено, солома должны быть подготовлены с соблюдением порядка, предусмотренного ППОГ.

225. Грузы класса 4.1 – капролактан, 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

226. 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).

227. 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.

228. Температура жмыхов (шрота) при погрузке не должна превышать 30 °С.

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

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

231. Материалы животного и растительного происхождения, должны перевозиться только повагонными отправками или в контейнерах.

232. 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.

233. Фосфор белый (желтый), а также порожня неочищенная тара из-под него допускается к перевозке только в специализированных вагонах (контейнерах).

На вагоне (котле), контейнере-цистерне должна быть нанесена надпись «Фосфор белый» или «Фосфор желтый».

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

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

236. 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 пломбирования.

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 °С слой воды должен быть увеличен до 600 мм. При температурах

наружного воздуха по маршруту следования ниже 0 °С 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 отправителем.

240. Грузоотправитель в 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.

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

243. 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 (грузополучателя), которые обязаны выслать специалистов для ремонта вагона-цистерны или принять меры к переливу груза в исправный вагон-цистерну.

244. 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.

245. 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

246. 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.

247. Силанхлориды, а также порожняя тара из-под них должны перевозиться только в специализированных вагонах (контейнерах) грузоотправителя (грузополучателя).

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 другие вещества).

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 специалистов грузоотправителя (грузополучателя).

Вагоны-цистерны должны иметь предохранительные клапаны, расположенные в верхней части котла, предотвращающие образование внутри котла избыточного давления, утечку жидкости, а также исключаяющие 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.

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 с органическими пероксидами, едкими для глаз, 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, должны перевозиться в специализированных изотермических вагонах грузоотправителя (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, ацетонциангидрин и мышьяка (Ш) оксид (ангидрид мышьяковистый) 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 (ангидрид мышьяковистый) с сопровождением регламентируется специальными условиями Алфавитного указателя опасных грузов ППОГ.

268. Аквацит, 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 специализированных вагонах (контейнерах) грузоотправителя (грузополучателя).

271. Грузы класса 6.1 перевозятся в специальных вагонах-цистернах с верхним сливом в соответствии с требованиями ППОГ, ППЖГН, Приложения 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, то есть 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.

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.

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.

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 9 октября 2023 г. № 668 «О реализации Закона Республики Беларусь от 10 октября 2022 г. № 208-З «О регулировании безопасности при использовании атомной энергии», гигиеническим нормативом «Критерии оценки радиационного воздействия», утвержденным постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 25 января 2021 г. № 37, Санитарными нормами и правилами «Требования к радиационной безопасности», утвержденными постановлением Министерства здравоохранения Республики Беларусь от 28 декабря 2012 г. № 213, и другими актами законодательства в данной области.

283. Настоящие Правила распространяются на перевозки радиоактивных веществ (далее, если не установлено иное, – 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, исключаяющей 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 ТНПА 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(М);

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 ТНПА.

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 ТНПА.

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 х 0,8 х 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 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 Бк/см² для бета- и гамма-излучателей и альфа-излучателей низкой токсичности; 0,04 Бк/см² 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 отправлениями в крытых вагонах (без тормозных площадок), в универсальных контейнерах, в специализированных контейнерах грузополучателей и грузоотправителей, в грузовых поездах.

304. Упаковки с РВ в универсальных контейнерах железных дорог перевозятся только назначением на станции, открытые для производства контейнерных операций.

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

309. 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.

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

311. 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 отправлении 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 других предметов), 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 исключающих 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 должен вестись их учет.

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, сено, солому, древесную стружку и другие материалы, не пропитанные огнезащитным составом.

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

340. 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.

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

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

343. 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.

344. 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.

345. Концентрация и состав наливаемой кислоты должны отвечать требованиям ТНПА и другой документации.

346. Приготовление меланжа, а также ингибирование соляной кислоты производится 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.

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

348. 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.

349. 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

350. 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.

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

352. Сосуды с аэрозолями должны быть снабжены защитными колпачками, предохранительными клапанами от случайного срабатывания.

353. Стекланные сосуды с аэрозолями для предохранения от ударов дополнительно упаковывают в футляры.

354. 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

355. Железнодорожный подвижной состав, применяемый для перевозки опасных грузов, должен отвечать требованиям соответствующих актов законодательства и настоящих Правил.

356. Железнодорожный подвижной состав, используемый для перевозки опасных грузов на территориях государств – членов Евразийского экономического 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. Вагоны и контейнеры, предназначенные для перевозки опасных грузов, кроме знаков и надписей согласно альбому-справочнику «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.

358. 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.

359. Техническое обслуживание подвижного состава общего парка (платформы, полувагоны, вагоны-платформы для перевозки контейнеров), используемого для размещения контейнеров с опасными грузами (в том числе при перегрузке), осуществляется в порядке, установленном БелЖД.

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

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

362. 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.

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

364. 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).

365. Конструкция и параметры специализированных контейнеров, предназначенных для перевозки опасных грузов, должны соответствовать требованиям ТНПА на данную продукцию и обеспечивать безопасность перевозки.

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

ГЛАВА 21

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

367. Подвижной состав должен своевременно проходить планово-предупредительные виды ремонта, техническое обслуживание и содержаться в исправном состоянии, обеспечивающим его бесперебойную работу, безопасность и сохранность перевозимых опасных грузов.

368. Ремонт и эксплуатация вагонов и контейнеров для перевозки опасных грузов должны осуществляться в соответствии с требованиями ТНПА, конструкторской документации, технологических процессов.

369. Работники вагонного хозяйства перевозчика 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 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.

370. 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;

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.

371. Каждая колесная пара должна удовлетворять требованиям по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524) мм, утвержденным Советом по железнодорожному транспорту государств Содружества (протокол от 16–17 октября 2012 г. № 57), и иметь на торцах осей четко поставленные знаки и клейма о времени и месте изготовления и предыдущего капитального ремонта (формирования) колесной пары.

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

373. 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.

374. 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.

375. Кроме нарушений, указанных в пункте 374 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.

376. 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 требованиями ТНПА, а также организацией-изготовителем.

377. 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.

378. 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 Содружества (протокол от 16–17 октября 2012 г. № 57).

379. Вагоноремонтные организации, осуществляющие плановые виды ремонта вагонов для перевозки опасных грузов, должны обеспечить в полном объеме выполнение требований РД 32 ЦВ 168-2017 «Руководство по капитальному ремонту грузовых вагонов» и РД 32 ЦВ 169-2017 «Грузовые вагоны железных дорог колеи 1520 мм. Руководство по деповскому ремонту», утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств Содружества, Балтии и Грузии Протоколом от 18–19 мая 2011 г. № 54.

380. 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).

381. Перечень узлов и деталей экипажной части вагонов, проверяемых методами неразрушающего контроля, устанавливается требованиями ТНПА.

382. 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 НПА, в том числе ТНПА.

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

384. 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 БелЖД.

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

386. 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 Содружества (протокол от 4–5 ноября 2015 г. № 63), и имеющими удостоверения установленного образца.

387. 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 ТНПА.

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

389. 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).

390. 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;

эксплуатация вагонов и контейнеров (за исключением случаев, на которые распространяются международные соглашения) с истекшим назначенным сроком службы, конструкторской документацией.

391. Требования к изготовлению, оборудованию, официальному утверждению типа, проверкам (освидетельствованию), испытаниям и маркировке вагонов-цистерн, съемных цистерн, контейнеров-цистерн и съемных кузовов-цистерн, котлы которых изготовлены из металла, а также вагонов-батарей и многоэлементных газовых контейнеров, изготовленных после 1 июля 2022 года, должны осуществляться согласно требованиям настоящих Правил и части 6 Приложения 2 к СМГС.

392. Вагоноремонтные организации, производящие ремонт вагонов для перевозки опасных грузов, кроме НПА, в том числе ТНПА в области перевозки опасных грузов, должны иметь:

паспорт организации, в котором должны быть указаны род ремонтируемых вагонов, а также род перевозимого в них опасного груза, оформленный в порядке, устанавливаемом БелЖД;

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

лабораторию неразрушающего контроля;

средства измерений, прошедшие метрологическую оценку в соответствии с законодательством об обеспечении единства измерений;

свидетельство об аттестации производства, содержащее сведения о том, что организация может выполнять в полном объеме соответствующий вид ремонта заявленного вагона, оформленное в порядке, устанавливаемом БелЖД.

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

394. 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-36М.

ГЛАВА 22

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

395. 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 назначенного срока службы вагонов-цистерн их проверки проводятся Департаментом по надзору за безопасным ведением работ в промышленности Министерства по чрезвычайным ситуациям (далее – Госпромнадзор).

396. 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 НПА, в том числе ТНПА, конструкторской документации.

397. 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 Приложением 2 к СМГС.

398. Объем, методы и периодичность технических освидетельствований котлов (кузовов) вагонов и контейнеров должны соответствовать НПА, ТНПА, конструкторской документации и Приложения 2 к СМГС.

399. Испытания на прочность и герметичность котлов вагонов-цистерн должны проводиться в соответствии с НПА, в том числе ТНПА, 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 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.

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.

407. Контейнеры-цистерны, предназначенные для перевозки опасных грузов, должны соответствовать требованиям настоящих Правил, Приложению 2 к СМГС.

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 БелЖД.

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

соответствовать требованиям НПА в области перевозки опасных грузов, локальных правовых актов БелЖД, настоящих Правил, 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 ВВ, 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;

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 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 НПА, в том числе ТНПА.

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 БелЖД 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 ободе, 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

422. 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, и имеющих свидетельство о подготовке специалиста, ответственного по вопросам безопасности перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом.

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

424. 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, подготовку соответствующих отчетов.

425. 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 об обязательном страховании, утвержденным Указом Президента Республики Беларусь от 18 марта 2025 г. № 108;

использование подвижного состава в соответствии с требованиями, установленными актами законодательства в области перевозки опасных грузов;

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

426. 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.

427. 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.

428. 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

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

430. Организация и проведение работ по ликвидации последствий аварий и инцидентов при перевозке опасных грузов проводятся в соответствии с НПА, в том числе ТНПА.

431. В случае невозможности устранения аварийной ситуации с опасными грузами силами аварийно-спасательных подразделений БелЖД 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 1 (взрывчатыми веществами)

Условия, при которых требуется прикрытие	Число вагонов прикрытия	
	по схеме А*	по схеме Б**
От ведущего локомотива		
всех крытых специализированных вагонов с ВВ (независимо от вида тяги и топлива)	3	3
Платформ и полувагонов с ВВ 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 ВВ с условными номерами: 115, 119, 121, 126, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199	3	3
От вагонов с прочими ВВ	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 ВВ на пути необщего пользования	1	1

* Для вагонов с ВВ 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 ВВ.

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	***
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	***

* 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 х плотность жидкой фазы при 50 °С, кг/л.