Нормативные документы в сфере деятельности Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору



Серия 15

Документы по безопасности, надзорной и разрешительной деятельности в области перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом

Выпуск 1

БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТИРОВАНИЯ ОПАСНЫХ ВЕЩЕСТВ

Сборник документов

2011

gost.e-ecolog.ru

Нормативные документы в сфере деятельности
Федеральной службы по экологическому,
технологическому и атомному надзору

Серия 15
Документы по безопасности,
надзорной и разрешительной деятельности
в области перевозки опасных грузов
железнодорожным транспортом

Выпуск 1

БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТИРОВАНИЯ ОПАСНЫХ ВЕЩЕСТВ

Сборник документов

2-е издание, исправленное и дополненное

Москва
ЗАО НТЦ ПБ
2011

ББК 39.299
Б40

Ответственные составители-разработчики:
Б.А. Красных, А.С. Павловский, Н.М. Печникова

Б40 **Безопасность транспортирования опасных веществ: Сборник документов. Серия 15. Выпуск 1** / Колл. авт. — 2-е изд., испр. и доп. — М.: Закрытое акционерное общество «Научно-технический центр исследований проблем промышленной безопасности», 2011. — 134 с.

ISBN 978-5-9687-0422-1.

В настоящий Сборник включены действующие нормативные документы, утвержденные Госгортехнадзором России и Ростехнадзором, касающиеся вопросов обеспечения требований промышленной безопасности при транспортировании опасных веществ.

Сборник предназначен для работников Ростехнадзора, руководителей и специалистов экспертных организаций, а также организаций, эксплуатирующих опасные производственные объекты и подконтрольных Ростехнадзору.

Документы Сборника применяются в части, не противоречащей действующим законодательным и иным нормативным правовым актам.

ББК 39.299

ISBN 978-5-9687-0422-1



© Оформление. Закрытое акционерное общество «Научно-технический центр исследований проблем промышленной безопасности», 2011

СОДЕРЖАНИЕ

Правила безопасности при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом (РД 15-73–94) 4

Положение о проведении экспертизы промышленной безопасности на опасных производственных объектах, связанных с транспортированием опасных веществ железнодорожным транспортом (РД 15-489–02) 80

Методические рекомендации по классификации аварий и инцидентов при транспортировании опасных веществ (РД 15-630—04) 88

Методические рекомендации по организации и осуществлению государственного надзора за соблюдением требований безопасности при транспортировании опасных веществ (РД 15-632—04) 91

Методические указания о порядке проверки деятельности организаций, эксплуатирующих объекты транспортирования опасных веществ (РД-14-03–2007) 103

© Оформление ЗАО НТЦ ПБ, 2011

Утверждены
постановлением Госгортехнадзора
России от 16.08.1994 № 50

ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ[1]

РД 15-73–94

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Назначение и область применения

1.1.1. Правила безопасности при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом устанавливают общие требования по:

изготовлению, ремонту и эксплуатации подвижного состава для этих перевозок;

подготовке опасных грузов к перевозкам;

пригодности тары и упаковки, используемой для перевозки опасных грузов;

организации перевозочного процесса на магистральном и промышленном железнодорожном транспорте;

организации контроля за перевозкой опасных грузов.

Правила направлены на охрану жизни и здоровья людей, защиту окружающей среды и обеспечение сохранности материальных ценностей при перевозке опасных грузов.

[1] Не нуждаются в государственной регистрации (письмо Минюста России от 16.09.1994 № 07-01-590–94). С изменением [ПБИ 15-461(73)–02], утвержденным постановлением Госгортехнадзора России от 20.06.2002 № 29. (*Примеч. изд.*)

1.1.2. Настоящие Правила распространяются на перевозки опасных грузов и являются обязательными для грузоотправителей, грузополучателей, работников магистрального и промышленного железнодорожного транспорта, участвующих в процессе перевозки опасных грузов, осуществляющих сопровождение и (или) охрану их в пути следования; ими должны руководствоваться все предприятия и организации (независимо от форм собственности), занимающиеся изготовлением, техническим обслуживанием и ремонтом подвижного состава и контейнеров для перевозки опасных грузов, а также транспортно-экспедиционным обслуживанием грузоотправителей и грузополучателей.

1.1.3. Правила не распространяются:

а) на технологические перевозки опасных грузов внутри территорий предприятий и организаций, применяющих их, осуществляющих их производство, обработку, хранение или уничтожение;

б) на перевозки радиоактивных веществ;

в) на специальные перевозки опасных грузов, которые регламентируются постановлениями Правительства России или по его поручению компетентным органом.

1.1.4. Организация перевозок опасных грузов на магистральном и промышленном железнодорожном транспорте, изготовление, ремонт и эксплуатация вагонов и контейнеров для их перевозки должны осуществляться в соответствии с настоящими Правилами, а также нормативно-технической документацией по обеспечению безопасности перевозок опасных грузов, утвержденной МПС России по согласованию с Госгортехнадзором России[2].

Изменения и дополнения в нормативно-технической документации, касающиеся безопасности перевозки опасных грузов, производятся по согласованию с Госгортехнадзором России.

[2] Указами Президента Российской Федерации от 09.03.2004 № 314 и от 20.05.2004 № 649 функции Федерального горного и промышленного надзора России (Госгортехнадзора России) переданы Федеральной службе по экологическому, технологическому и атомному надзору (Ростехнадзору). Функции Министерства путей сообщения Российской Федерации (МПС России) по нормативно-правовому регулированию переданы Министерству транспорта Российской Федерации (Минтрансу России). (*Примеч. изд.*)

© Оформление ЗАО НТЦ ПБ, 2011

1.1.5. Котлы вагонов-цистерн и спецконтейнеры, в которых опасные грузы транспортируются при температуре до 50 °С под давлением свыше 0,07 МПа (0,7 кгс/см^2) или выгрузка из которых осуществляется путем повышения давления более 0,07 МПа (0,7 кгс/см^2), должны отвечать требованиям Правил устройства и безопасной эксплуатации сосудов, работающих под давлением[3].

1.1.6. При перевозках сжатых, сжиженных и растворенных под давлением газов (класс 2 в соответствии с ГОСТ 19433–88) должны выполняться требования настоящих Правил, Правил перевозок грузов[4], а также нормативно-технической документации, касающейся техники безопасности при эксплуатации цистерн, производстве слива, налива и перевозке конкретных опасных грузов этого класса.

1.1.7. Содержание сооружений, устройств, подвижного состава, организация движения поездов должны отвечать требованиям правил и инструкций, утвержденных МПС России.

1.1.8. Нормы загрузки опасных грузов, выбор типа подвижного состава для их перевозки, определение пригодности его для этих целей в техническом и коммерческом отношении, крепление грузов в вагонах должны соответствовать требованиям Устава железных дорог[5], Правил перевозок грузов, другой нормативно-технической документации по вопросам перевозок опасных грузов.

1.1.9. Руководящие работники, специалисты предприятий и организаций магистрального и промышленного железнодорожного транспорта независимо от форм собственности, причастные к перевозкам опасных грузов, а также занятые изготовлением и ре-

[3] Правила устройства и безопасной эксплуатации сосудов, работающих под давлением (ПБ 10-115–96), утвержденные постановлением Госгортехнадзора России от 18.04.1995 № 20, утратили силу на основании приказа Ростехнадзора от 10.08.2006 № 760. Действуют Правила устройства и безопасной эксплуатации сосудов, работающих под давлением (ПБ 03-576–03), утвержденные постановлением Госгортехнадзора России от 11.06.2003 № 91. (*Примеч. изд.*)

[4] Нормативные правовые акты, утвержденные МПС России до 2003 г. и составлявшие Правила перевозок грузов, большей частью утратили силу. Действуют соответствующие нормативные правовые акты, утвержденные МПС России в 2003 г. (*Примеч. изд.*)

[5] Устав железных дорог Союза ССР, утвержденный постановлением Совмина СССР от 06.04.1964 № 270, фактически не применяется. Действует Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». (*Примеч. изд.*)

монтом вагонов и контейнеров для их перевозки, должны сдавать экзамены на знание настоящих Правил не реже 1 раза в три года.

Персонал, обслуживающий перевозки опасных грузов, должен пройти обучение и сдать экзамены по вопросам перевозок опасных грузов, по кругу своих обязанностей.

1.1.10. Изменения и дополнения в Правила безопасности при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом утверждаются и публикуются Госгортехнадзором России.

1.1.11. Определения основных терминов, использованных в тексте настоящих Правил, даны в приложении 1.

1.2. Классификация и маркировка опасных грузов

1.2.1. Классификация опасных грузов (отнесение к классу, подклассу, категории и группе) производится в зависимости от вида и степени опасности груза в соответствии с ГОСТ 19433–88 «Грузы опасные. Классификация и маркировка».

1.2.2. Маркировка, характеризующая транспортную опасность груза, грузовых единиц и транспортных средств при перевозках опасных грузов железнодорожным транспортом, производится в соответствии с ГОСТ 19433–88 и Правилами перевозок грузов.

2. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

2.1. Грузоотправители, грузополучатели, работники магистрального и промышленного железнодорожного транспорта, владельцы и арендаторы подвижного состава и контейнеров, а также предприятия, осуществляющие транспортно-экспедиционное обслуживание, при перевозках опасных грузов должны обеспечить соблюдение настоящих Правил, другой действующей нормативно-технической документации по перевозкам опасных грузов.

2.2. Опасные грузы принимаются к перевозке по железным дорогам в соответствии с порядком, установленным Правилами перевозок грузов.

© Оформление ЗАО НТЦ ПБ, 2011

2.3. Новые опасные грузы допускаются к перевозке по железным дорогам в соответствии с порядком, утвержденным МПС России, и по согласованию с Госгортехнадзором России.

2.4. Грузоотправители, кроме требований п. 2.1, обязаны выполнять следующее:

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

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

применять тару, упаковку, упаковочные комплекты, которые должны соответствовать требованиям стандартов или технических условий на конкретные опасные грузы, пройти испытания по установленным программам и методикам в целях предотвращения любой утечки (просыпания) содержимого, которая может возникнуть в пути следования вследствие динамических воздействий, изменения температуры, влажности и т.д.

3. ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

3.1. Прием к перевозке и выдача опасных грузов

3.1.1. Прием к перевозке и выдача опасных грузов должны проводиться в соответствии с Правилами перевозок грузов.

3.1.2. Опасные грузы предъявляются к перевозке только на местах необщего пользования. Исключение составляют мелкие и контейнерные отправки, прием которых осуществляется как на местах необщего, так и общего пользования.

3.1.3. Конкретный опасный груз должен быть предъявлен грузоотправителем к перевозке только теми видами отправок, которые определены Правилами перевозок грузов, в таре и упаковке, предусмотренной стандартами или техническими условиями на данную продукцию.

3.1.4. Запрещается погрузка и выгрузка опасных грузов, перевозимых наливом, на местах общего пользования, а также на местах необщего пользования, не имеющих соответствующей оснастки и приспособлений для погрузки и выгрузки этих грузов.

3.1.5. Принятые с подъездных путей от грузоотправителей и прибывшие в адрес обслуживаемых грузополучателей вагоны с опасными грузами класса 1 не должны находиться на станции более двух часов с момента поступления на станцию.

3.1.6. В случае отгрузки опасных грузов повагонными или мелкими отправками, а также в контейнерах с разгрузкой их на местах общего пользования начальник железнодорожной станции отправления обязан иметь телеграфное или письменное согласие станции приема груза.

3.2. Общие требования к погрузке, выгрузке опасных грузов

3.2.1. Погрузка, выгрузка опасных грузов должны производиться в соответствии с требованиями Устава железных дорог, Правил перевозок грузов, другой нормативно-технической документации.

3.2.2. Грузоотправители (грузополучатели) обязаны иметь лицензию на погрузочно-разгрузочную деятельность.

3.2.3. Грузоотправители — владельцы собственных или арендованных специализированных вагонов для перевозки опасных грузов перед каждой погрузкой должны предъявлять работникам станции и вагонного депо свидетельство (по форме согласно приложению 2) о технической исправности вагонов, включая его рабочее и конструктивное оборудование, гарантирующее безопасность перевозок конкретного опасного груза. Номер свидетельства работники вагонного хозяйства проставляют в специальной книге формы ВУ-14, а ответственный представитель грузоотправителя на обратной стороне накладной в графе 4 должен произвести запись: «Вагон в техническом и коммерческом отношении исправен, пригоден для перевозки конкретного опасного груза, его рабочее и конструктивное оборудование соответствует установленным требованиям» и заверить ее своей подписью.

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

3.2.4. Налив вагонов-цистерн опасными грузами разрешается производить только после осмотра вагонов-цистерн персоналом наливного пункта и записи о пригодности их для перевозки указанного продукта в журнале установленной формы.

Перед началом погрузки и выгрузки опасных грузов на сливо-наливной эстакаде вагоны-цистерны должны быть надежно закреплены с обеих сторон тормозными башмаками, а стрелки переведены в положение, исключающее возможность попадания на путь погрузки (выгрузки) вагонов другого подвижного состава.

При невозможности перевода стрелок в положение, исключающее попадание подвижного состава на путь погрузки (выгрузки), должны предусматриваться другие технические меры, исключающие такую возможность.

3.2.5. Грузоотправитель обязан загружать вагоны, контейнеры опасными грузами не выше норм, установленных стандартами или техническими условиями на данную продукцию.

3.2.6. Погрузка и выгрузка на станциях легковоспламеняющихся грузов, перевозимых мелкими отправками или в контейнерах, должны производиться на неэлектрифицированных путях. В исключительных случаях, когда выделение таких путей не представляется возможным, по разрешению начальника отделения дороги для этих целей могут использоваться электрифицированные пути, контактная сеть которых должна быть выделена в самостоятельную группу с электропитанием через отдельный секционный разъединитель, оборудованный дополнительным заземляющим ножом. Напряжение с контактной сети должно быть снято.

3.2.7. Размещение и крепление опасных грузов в вагонах (кроме вагонов-цистерн) и контейнерах, а также специализированных контейнеров на открытом подвижном составе должны производиться в соответствии с «Техническими условиями погрузки и крепления грузов»[6]. Способы размещения и крепления опасных грузов

[6] Технические условия погрузки и крепления грузов, утвержденные МПС СССР, признаны не действующими указанием МПС России от 31.12.2003 № 207у. Действуют Технические условия размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, утвержденные МПС России 27.05.2003 № ЦМ-943. (*Примеч. изд.*)

в контейнерах разрабатывает и утверждает грузоотправитель по согласованию с отделением железной дороги. Эти способы должны соответствовать требованиям главы I «Технических условий погрузки и крепления грузов», утвержденных МПС России.

Материал, используемый для крепления грузов в вагонах и контейнерах, должен быть инертным по отношению к перевозимому опасному грузу.

3.2.8. Опасные грузы должны иметь тару и упаковку в соответствии с ГОСТ 26319–84 и Правилами перевозок грузов. Опасные грузы, следующие в районы Крайнего Севера и отдаленные районы с резкими колебаниями температур, должны иметь тару и упаковку повышенной прочности в соответствии с ГОСТ 15846–79[7].

3.2.9. Перевозка мелкими отправками опасных грузов в стеклянной таре (кроме грузов в мелкой расфасовке массой до 1 кг, но объемом не более 1 л) запрещается.

3.2.10. Перевозка опасных грузов в мелкой расфасовке массой нетто не более 1 кг, но объемом не более 1 л осуществляется в соответствии с Правилами перевозок грузов.

3.2.11. При отгрузке грузов мелкими отправками тара должна быть испытана по требованиям, предусмотренным для I группы упаковки по ГОСТ 26319–84.

3.2.12. Порожняя тара из-под опасного груза перевозится в соответствии с Правилами перевозок грузов.

3.3. Меры безопасности при организации поездной и маневровой работы

3.3.1. При организации поездной и маневровой работы с вагонами, загруженными опасными грузами, следует руководствоваться правилами и инструкциями, действующими на железнодорожном транспорте, с учетом особых отметок, указанных в перевозочных документах (транспортное наименование груза, номер аварийной кар-

[7] Действует ГОСТ 15846–2002 «Продукция, отправляемая в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности. Упаковка, маркировка, транспортирование и хранение». (*Примеч. изд.*)

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

точки, прикрытие вагонов с опасным грузом от локомотивов и других вагонов, штемпели о степени и категории опасности и др.).

3.3.2. Порядок пропуска поездов и производства маневров с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1, оповещения работников станций, пунктов технического и коммерческого осмотра, локомотивных бригад, подразделений военизированной охраны, специалистов и проводников, сопровождающих грузы, о предстоящем приеме и отправлении поездов устанавливается МПС России и отражается в технико-распорядительном акте станции.

3.3.3. Вагоны с опасными грузами, в перевозочных документах которых в соответствии с Правилами перевозок грузов имеется штемпель «С горки не спускать» («Не спускать с горки»), запрещается распускать с сортировочных горок и производить с ними маневры толчками.

3.3.4. Скорость сцепления вагонов, загруженных опасными грузами, с другими вагонами не должна превышать 5 км/ч, а для вагонов с грузами отдельных категорий, требующими особой осторожности, в соответствии с Правилами перевозок грузов должна быть не более 3 км/ч.

3.3.5. Запрещается роспуск с горок без локомотива порожних вагонов-цистерн из-под сжатых, сжиженных и растворенных под давлением газов, имеющих трафарет: «С горки не спускать» («Не спускать с горки»).

3.3.6. Вагоны с опасными грузами класса 1, имеющие в перевозочных документах штемпель «С горки не спускать» («Не спускать с горки»), стоящие на сортировочных путях, должны ограждаться со стороны горки двумя охранными тормозными башмаками, установленными на оба рельса на расстоянии не менее 25 м от указанных вагонов.

3.3.7. Составитель поездов перед началом производства маневров с вагонами, загруженными опасными грузами, обязан предупредить о предстоящих маневрах лиц, сопровождающих эти грузы или осуществляющих их охрану.

3.3.8. Перед подачей вагонов под погрузку опасных грузов маневровый диспетчер (дежурный по станции) обязан убедиться, что

они осмотрены и признаны работниками вагонного хозяйства годными в техническом отношении для перевозки опасных грузов.

3.3.9. Закрепление вагонов с опасными грузами на станционных путях и погрузочно-разгрузочных путях промышленных предприятий производится по нормам и правилам, действующим на сети железных дорог России. Порядок закрепления устанавливается технически-распорядительным актом станции, а также местными инструкциями о порядке обслуживания и порядке движения на подъездных путях.

3.3.10. Вагоны с опасными грузами при подаче (уборке) на подъездные пути предприятий и организаций и при маневровой работе на станциях и подъездных путях промышленных предприятий, как и при перевозке по путям общего пользования, должны иметь прикрытие в соответствии с особыми отметками, указанными в перевозочных документах.

3.3.11. При подаче вагонов с опасными грузами на подъездной путь локомотивом железной дороги скорость передвижения маневрового состава по подъездным путям устанавливается приказом начальника отделения железной дороги.

3.3.12. При подаче на подъездные пути предприятий и организаций вагонов с опасными грузами класса 1 скорость движения маневровых составов не должна превышать 15 км/ч.

3.3.13. 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 проводиться с соблюдением дополнительных мер безопасности (ограниченное количество вагонов, наличие составительской бригады не менее чем из двух человек и др.) в порядке, установленном технически-распорядительным актом станции.

3.3.14. Вагоны с опасными грузами могут следовать в грузовых поездах в соответствии с планом формирования; они включаются в поезда одиночными вагонами или группами вагонов, а также

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

перевозятся маршрутами, сформированными из вагонов с такими грузами.

3.3.15. В качестве прикрытия вагонов с опасными грузами в поезда должны ставиться вагоны с неопасными грузами или порожние (кроме порожних специализированных вагонов-цистерн). Запрещается в качестве прикрытия использовать (первым от вагона с опасным грузом) открытый подвижной состав, загруженный длиномерными грузами, выходящими за пределы лобового бруса. Запрещается ставить в качестве прикрытия первыми от вагонов, загруженных опасными грузами класса 1, порожние платформы.

3.3.16. Не допускается включение вагонов с ВМ, ядовитыми, токсичными веществами в поезда ближних назначений, если по плану формирования для отправления этих вагонов предусмотрены поезда дальнего следования.

3.3.17. Запрещается перевозка опасных грузов класса 1 в поездах с негабаритными грузами верхней третьей, нижней третьей и больших степеней негабаритности, боковой четвертой и больших степеней негабаритности. Вагоны с ВМ включаются только в поезда, имеющие длину, соответствующую вместимости приемо-отправочных путей на участках следования таких поездов. Поезда, в составе которых имеются вагоны с ВМ, соединению не подлежат. Запрещается включать в поезд вагоны со взрывчатыми материалами 13-го разряда совместно с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1, сильнодействующими ядовитыми веществами, сжиженными, сжатыми или растворенными под давлением газами и устройствами, снаряженными этими веществами.

При формировании составов, имеющих вагоны с опасными грузами класса 1, вагоны с легковоспламеняющимися грузами ставятся вслед за ними с соответствующим прикрытием.

При включении в поезда вагонов с опасными грузами класса 1, подлежащих перевозке с выключенными автотормозами, группы не должны превышать 2 совместно стоящих вагонов (но не более 8 осей), а в составе поезда должно быть не больше 4 таких групп при условии обеспечения состава поезда установленным тормозным нажатием.

3.3.18. Сопровождение в поездах и охрана на станциях вагонов с опасными грузами военизированной охраной МПС проводятся в соответствии с Положением о порядке охраны грузов и объектов на железнодорожном транспорте.

3.3.19. Вагоны с опасными грузами, следующие в сопровождении специалистов грузоотправителя (грузополучателя), ставятся в состав поезда одной группой.

3.3.20. При наличии в поезде вагонов со сжатыми, сжиженными и растворенными под давлением газами, токсичными и ядовитыми веществами вагоны с проводниками или специалистами, сопровождающими опасные грузы, должны ставиться впереди них.

3.3.21. На всех сортировочных и участковых станциях, станциях перегрузки, перестановки вагонов с одной колеи на другую, а также на других станциях, где осуществляются операции с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1, в качестве приложений к техническо-распределительным актам станций должна быть разработана местная инструкция «О порядке работы с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1», утверждаемая начальником отделения дороги.

В инструкции с учетом местных условий должны регламентироваться:

порядок оповещения работников станций, пунктов технического обслуживания и коммерческого осмотра вагонов, локомотивных депо, подразделений военизированной охраны МПС 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;

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

порядок учета нахождения на станции вагонов с этими грузами и их идентификации, при необходимости, с аварийными карточками;

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

порядок действий при возникновении аварийных ситуаций;

порядок взаимодействия с аварийно-спасательными подразделениями;

порядок подачи устных команд при производстве маневровой работы;

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

пути отстоя вагонов с этими грузами.

3.3.22. На всех сортировочных и участковых станциях, а также на других станциях в соответствии с перечнем, установленным начальником железной дороги, в качестве приложения к технически-распорядительному акту станции должна быть разработана местная инструкция о порядке ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами и выделены специальные пути, на которых выполняются мероприятия, указанные в аварийных карточках.

3.3.23. Вагоны с опасными грузами классов 1 и 2 на станциях (кроме находящихся на сортировочных путях под накоплением) должны устанавливаться на путях, указанных в технически-распорядительном акте станции, где стоянка их наиболее безопасна. Такие вагоны должны быть сцеплены, надежно закреплены тормозными башмаками. Стрелки, ведущие на пути стоянки таких вагонов, устанавливаются в положение, исключающее возможность заезда на эти пути, и запираются на навесные замки.

3.3.24. Пропуск транзитных поездов с индексами «Р» должен осуществляться по путям, указанным в технически-распорядительном акте станции.

3.3.25. Не допускается оставление поездов, следующих с индексом «Р», без локомотивов на промежуточных станциях. В исключительных случаях состав такого поезда может быть оставлен

без локомотива по письменному приказу начальника отделения железной дороги. При этом начальник отделения и работники отдела перевозок обязаны принять меры к ускорению отправления по назначению временно оставленного состава.

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

3.3.27. Устранение технических и коммерческих неисправностей, обнаруженных в пути следования, у вагонов с опасными грузами в зависимости от их характера и условий работы может производиться как с отцепкой неисправных вагонов и последующей подачей на выделенные для этих целей пути, так и без отцепки их от состава с соблюдением мер предосторожности.

3.3.28. Отцепка на станциях отдельных вагонов с опасными грузами по причинам технической или коммерческой неисправности от групп вагонов, охраняемых военизированной охраной МПС, допускается в случаях, если может быть обеспечена охрана отцепляемого и отправляемых вагонов.

В случае обнаружения в пути следования технических или коммерческих неисправностей вагона, следующего в сопровождении специалиста грузоотправителя (грузополучателя), он отцепляется от поезда и находится под охраной сопровождающего груз.

3.3.29. Отцепка отдельных вагонов из-за неисправности от группы вагонов, следующих в сопровождении специалистов грузоотправителя (грузополучателя), запрещается. В этом случае отцепляется вся группа, о чем начальник станции должен сообщить дежурному по отделению железной дороги. По окончании ремонта или перегруза опасного груза вагоны должны быть включены в состав задержанной группы вагонов и отправлены по назначению.

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

3.3.30. 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.

3.3.31. Грузоотправитель обязан обеспечить проводников необходимыми средствами индивидуальной защиты, комплектом инструментов, необходимыми запасными материалами, заглушками, инструкцией для проводника, утвержденной главным инженером завода-грузоотправителя.

3.3.32. При выявлении отсутствия специалиста или проводника вагонов с опасными грузами, подлежащих сопровождению специалистами (проводниками) грузоотправителя (грузополучателя), вагоны задерживаются до его прибытия. В этом случае начальник станции, на которой были обнаружены такие вагоны, ставит в известность грузоотправителя (грузополучателя) о необходимости обеспечения дальнейшего сопровождения груза, а также органы Госгортехнадзора России. Грузоотправитель (грузополучатель) обязан в течение суток обеспечить прибытие специалиста (проводника) для сопровождения груза.

3.3.33. В случае обнаружения утечки (просыпания) опасных грузов в пути следования аварийный вагон должен быть отцеплен и отставлен на специальный путь, на котором выполняются мероприятия, указанные в аварийной карточке, о чем начальник станции обязан поставить в известность грузоотправителя.

3.3.34. При необходимости администрация предприятия-грузоотправителя или владельца вагона обязана командировать на станцию, где находится отцепленный вагон, бригаду специалистов. Для этих целей приказом руководителя предприятия должны быть укомплектованы выездные аварийные бригады и назначены ответственные должностные лица для ликвидации аварий и устранения неисправностей вагонов, отцепленных в пути следования.

3.3.35. Выездные бригады при ликвидации неисправности вагонов должны руководствоваться специальной инструкцией, утвержденной руководителем предприятия.

4. СПЕЦИАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ОТДЕЛЬНЫХ КЛАССОВ

4.1. Класс 1. Взрывчатые материалы (ВМ)

4.1.1. Перевозка опасных грузов класса 1 по железным дорогам должна проводиться в соответствии с Правилами перевозок грузов, другой нормативно-технической документацией, действующей на железнодорожном транспорте.

4.1.2. Перед погрузкой взрывчатых материалов в универсальные крытые вагоны и контейнеры грузоотправитель обязан выполнить работы по их подготовке с соблюдением требований настоящих Правил в порядке, предусмотренном МПС России.

4.1.3. Движение поездов, в которых имеются вагоны с ВМ, должно быть организовано по возможности в обход крупных населенных пунктов, на безопасном расстоянии от взрывопожароопасных производств, без остановок на промежуточных станциях, под контролем служб отделений, дорог, МПС в установленном порядке.

4.1.4. Погрузка и выгрузка промышленных взрывчатых материалов должны производиться на подъездных путях предприятий. Места стоянки таких вагонов до их отправления со станции должны быть удалены от жилых и производственных строений, тяговых подстанций, грузовых складов, общих мест погрузки, выгрузки и хранения грузов, от мест налива и слива легковоспламеняющихся грузов, от главных станционных путей согласно требованиям СНиП II-39–76[8], но не менее чем на 125 м.

Выбор мест стоянки таких вагонов производится комиссией с участием представителей Госгортехнадзора России и других заинтересованных организаций.

4.1.5. Места, предназначенные для производства погрузочно-разгрузочных работ с ВМ, должны быть специально оборудованы, иметь необходимые средства пожаротушения и устройства элект-

[8] Действует СНиП 32-01–95 «Железные дороги колеи 1520 мм». (*Примеч. изд.*)

© Оформление ЗАО НТЦ ПБ, 2011

рического освещения с арматурой и светильниками во взрывобезопасном исполнении.

Запрещается производить погрузочно-разгрузочные работы с такими грузами на неосвещаемых площадках в темное время суток.

4.1.6. Запрещается хранение ВМ в складских помещениях железнодорожных станций.

4.1.7. При перевозке на открытом подвижном составе ВМ в специализированных контейнерах, тип и параметры которых совпадают с типами и параметрами универсальных контейнеров МПС России, их размещение и крепление производятся в соответствии с требованиями «Технических условий погрузки и крепления грузов», утвержденных МПС России.

4.1.8. Ответственность за соблюдение правил погрузки и крепления мест с ВМ в вагонах и в специализированных контейнерах, а также спецконтейнеров в вагонах несут предприятия-грузоотправители.

4.1.9. Работники железнодорожных станций обязаны проверить правильность размещения и крепления специализированных контейнеров с ВМ на открытом подвижном составе при отправлении грузов без сопровождения специалистов или охраны грузоотправителя (грузополучателя).

4.1.10. Совместная перевозка в одном контейнере ВМ разных подклассов, кроме грузов, входящих в комплект, запрещается.

4.1.11. Запрещается совместная перевозка ВМ в одном вагоне или в разных контейнерах, загруженных в один вагон, с ядовитыми веществами, легковоспламеняющимися грузами и другими грузами, не входящими в комплект со взрывчатыми материалами.

4.1.12. Порядок включения и выключения автотормозов у вагонов с ВМ при производстве маневровой работы на подъездных путях предприятий и организаций, железнодорожных станциях разрабатывают, руководствуясь нормативно-технической документацией МПС России, и утверждают соответственно руководители предприятия-ветвевладельца и отделения железной дороги.

4.1.13. К перевозке допускаются только ВМ классифицированные, а также допущенные Госгортехнадзором России к производству

и применению в установленном порядке. При этом новым считается взрывчатый материал не только с учетом изменения его физико-химических свойств, но и в случае применения новой конструкции тары и упаковки, увеличения массы погрузочной единицы.

4.2. Класс 2. Газы сжатые, сжиженные и растворенные под давлением

4.2.1. При перевозках опасных грузов класса 2 должны выполняться требования настоящих Правил, Правил перевозок грузов, а также нормативно-технической документации, касающейся техники безопасности при эксплуатации цистерн, производстве слива, налива и перевозок конкретных опасных грузов этого класса.

4.2.2. После заполнения вагона-цистерны опасными грузами класса 2 должна быть проверена герметичность люка цистерны и арматуры.

Все рабочее оборудование вагона-цистерны цехом наполнения 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 ОТК. При этом необходимо убедиться в исправности экипажной части, соответствии маркировки, герметичности котла цистерны, наличии предохранительных колпаков над арматурой, которые должны быть заперты на замок и опломбированы.

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

4.2.4. При передаче вагона-цистерны ее владельцем другому предприятию для разовой перевозки опасных грузов класса 2 последнему должно быть послано телеграфное извещение с указанием номера транспортной накладной, заводского и регистрационного номеров, а также сроков технического освидетельствования цистерны, арматуры и регулировки предохранительного клапана,

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

которое хранится у владельца вагона-цистерны и у отправителя продукции до завершения перевозки продукта.

4.2.5. Грузополучатель обязан слить груз из вагона-цистерны, контейнера-цистерны полностью. Давление в цистерне после слива должно быть не менее норм, установленных нормативно-технической документацией для данного груза.

В накладной на порожнюю вагон-цистерну грузополучатель обязан записать: «Вагон-цистерна слита полностью. Давление в котле... МПа».

4.2.6. При перевозке сжиженных газов под нормальным давлением вагон-цистерна должна быть оборудована 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».

4.2.7. После наполнения вагонов-цистерн, оборудованных арматурным шкафом (тамбуром), шкаф должен быть закрыт на замок и опломбирован пломбой грузоотправителя.

При возврате таких вагонов-цистерн в порожнем состоянии грузополучатель обязан закрыть на замок и опломбировать арматурный шкаф (тамбур) в порядке, предусмотренном для груженых цистерн.

4.3. Класс 3. Легковоспламеняющиеся жидкости

4.3.1. Перевозка опасных грузов этого класса должна проводиться в соответствии с Правилами перевозок грузов и другой нормативно-технической документацией.

4.3.2. Полнота слива опасных грузов этого класса, обладающих токсичными свойствами и спиртовым (винным) запахом, удаление промывной воды удостоверяются в накладной на порожнюю вагон-цистерну подписями работников станции и ответственного должностного лица предприятия-грузополучателя, назначенных приказом соответственно начальника станции и руководителя предприятия.

4.3.3. После налива и слива опасных грузов подтеки на наружной поверхности котла вагона-цистерны должны быть грузоотправителем (грузополучателем) удалены.

4.3.4. При наливе и сливе опасных грузов:

работы по наливу и сливу должны быть механизированы с обеспечением максимальной герметизации;

работники, производящие налив и слив этих грузов, должны быть перед началом работ ознакомлены с их свойствами, проинструктированы по вопросам техники безопасности при работах с этими продуктами и снабжены соответствующей защитной одеждой, средствами индивидуальной защиты;

работы внутри котла вагона-цистерны должны проводиться с обязательным применением шлангового противогаза.

4.4. Класс 4. Легковоспламеняющиеся твердые вещества (ЛВТ), самовозгорающиеся вещества (СВ), вещества, выделяющие воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой

4.4.1. Перевозка опасных грузов этого класса должна производиться в соответствии с Правилами перевозок грузов и другой нормативно-технической документацией.

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

4.4.3. Перевозка опасных грузов подкласса 4.1 разрешается в таре в крытых сухих вагонах и контейнерах. Запрещается транспортирование этих грузов на открытом подвижном составе, без упаковки.

4.4.4. Материалы животного и растительного происхождения, способные к воспламенению от тепла, выделяемого при химических и биологических процессах, а также при ударе или трении (классификационные шифры 4212, 4213), должны перевозиться только повагонными отправками или в контейнерах.

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

4.5. Класс 5.
Окисляющие вещества (ОК) и органические пероксиды (ОП)

4.5.1. Перевозка опасных грузов этого класса должна производиться в соответствии с Правилами перевозок грузов, другой нормативно-технической документацией.

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

4.5.3. Органические пероксиды, требующие регулирования температурного режима (классификационные шифры 5211, 5212, 5221, 5222), должны перевозиться в специализированных изотермических вагонах грузоотправителя или грузополучателя.

4.5.4. Остальные грузы подкласса 5.2, а также порожняя тара из-под них должны перевозиться только в собственных вагонах грузоотправителя (грузополучателя) или арендованных им.

4.5.5. Вагоны для перевозки органических пероксидов как в груженом, так и в порожнем состоянии должны транспортироваться в сопровождении специалистов грузоотправителя (грузополучателя).

4.6. Классы 6 и 8.
Ядовитые, едкие, коррозионные и инфекционные вещества

4.6.1. Перевозка опасных веществ этих классов должна осуществляться в соответствии с условиями, изложенными в Правилах перевозок грузов.

4.6.2. На котлы вагонов-цистерн, контейнеров-цистерн, предназначенных для перевозки ядовитых веществ и продуктов других классов опасности, обладающих ядовитыми свойствами, наносится знак опасности 6а в соответствии с ГОСТ 19433–88.

4.6.3. Пестициды, а также порожняя тара из-под них должны перевозиться в собственных вагонах грузоотправителя (грузополучателя) или арендованных им крытых вагонах. Вагоны должны быть окрашены владельцем (арендатором) в желтый цвет. На две-

рях вагонов наносятся надписи: над знаком опасности — «Пестициды», а под знаком — «Другими грузами не загружать».

4.6.4. 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. Материал котла таких вагонов-цистерн или внутреннее защитное покрытие должны надежно противостоять агрессивному действию перевозимого груза.

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

В случае самовольного налива грузоотправителем грузов класса 8 в вагон-цистерну, не предназначенную для перевозки этого продукта, станция отправления обязана возвратить цистерну грузоотправителю для слива, очистки и нейтрализации.

5. ТРЕБОВАНИЯ К ПОДВИЖНОМУ СОСТАВУ И СПЕЦИАЛЬНЫМ КОНТЕЙНЕРАМ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

5.1. Общие положения

5.1.1. Для перевозок опасных грузов по железным дорогам должны использоваться только предназначенные для этих целей технически исправные специализированные вагоны и контейнеры, принадлежащие объединениям, предприятиям и организациям, независимо от их форм собственности, или арендованные ими, а также универсальные вагоны и контейнеры парка МПС России (параметры вагонов-цистерн, предназначенных для перевозки опасных грузов, приведены в приложении 6).

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

Тип (модель) вагонов и контейнеров, в которых допускается перевозка опасных грузов, устанавливается в нормативно-технической документации на продукцию (государственные стандарты, технические условия) по согласованию с МПС России и Госгортехнадзором России.

5.1.2. Вагоны и контейнеры, предназначенные для перевозки опасных грузов, кроме знаков и надписей согласно альбому «Знаки и надписи на вагонах грузового парка железных дорог колеи 1520 мм», должны иметь маркировку, характеризующую транспортную опасность груза в соответствии с Правилами перевозок грузов, и отличительную окраску согласно нормативно-технической документации.

Порядок нанесения знаков опасности на вагоны и контейнеры устанавливает МПС России.

5.1.3. Вагоны и контейнеры, подаваемые под погрузку опасных грузов, должны быть в исправном техническом и коммерческом отношении, исключающем утечку или просыпание опасных грузов, а также очищены от ранее перевозимых грузов и обезврежены. Вагоны-цистерны и контейнеры-цистерны, на которые распространяется действие Правил устройства и безопасной эксплуатации сосудов, работающих под давлением, должны отвечать требованиям этих Правил.

5.1.4. Вагоны перед погрузкой опасных грузов должны пройти техническое обслуживание, а также осмотр в коммерческом отношении. Вагоны предъявляются к техническому обслуживанию и осмотру только в порожнем состоянии в день начала погрузки в них опасных грузов.

Техническое обслуживание, осмотр и определение пригодности экипажной части (колесных пар, буксовых узлов, рамы вагона, тормозных и ударно-тяговых устройств и др.) подвижного состава, подаваемого под погрузку опасных грузов, проводятся работниками вагонного хозяйства железных дорог.

Порядок подготовки и технического обслуживания (освидетельствования, осмотра) вагонов, подаваемых под погрузку опас-

ных грузов, на станциях, где по штату нет работников вагонного хозяйства, устанавливается начальником железной дороги.

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.

5.1.5. Учет предъявления к техническому освидетельствованию вагонов, подаваемых под погрузку опасных грузов, в том числе и вагонов, принадлежащих грузоотправителям (грузополучателям) или арендованных ими, производится в специальной отдельной книге формы ВУ-14.

Работник вагонного хозяйства должен сделать запись в этой книге о техническом состоянии вагона, проставить номер свидетельства о техническом состоянии котла, рабочего и конструктивного оборудования, выдаваемого грузоотправителем, и удостоверить эти записи своей подписью.

5.1.6. Вагоны, используемые для перевозки опасных грузов классов 1, 2, должны быть оборудованы колесными парами с подшипниками качения и композиционными тормозными колодками.

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

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

5.1.9. Конструкция и параметры специализированных контейнеров, предназначенных для перевозки опасных грузов, должны

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

соответствовать требованиям стандартов или технических условий на данную продукцию и обеспечивать безопасность перевозки.

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

5.1.11. Специализированные контейнеры грузоотправитель обязан загружать только теми опасными грузами, для перевозки которых они предназначены.

5.2. Техническое обслуживание, ремонт и эксплуатация вагонов и контейнеров, используемых для перевозок опасных грузов

5.2.1. Работники вагонного хозяйства магистрального и промышленного железнодорожного транспорта обязаны своевременно выполнять установленные виды технического обслуживания и ремонта вагонов и контейнеров, предназначенных для перевозки опасных грузов. Они должны обеспечивать:

техническое обслуживание вагонов, находящихся в сформированных составах или в транзитных поездах, а также порожних вагонов (собственных, арендованных, парка МПС) 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 (ТР-1);

текущий ремонт вагонов с отцепкой от транзитных и прибывших поездов или от сформированных составов (ТР-2);

деповской ремонт (ДР);

капитальный ремонт (КР).

5.2.2. Предприятия — владельцы (арендаторы) вагонов-цистерн обязаны проводить текущий и другие плановые ремонты котлов, арматуры, сливоналивных приборов вагонов-цистерн, кузовов специализированных крытых вагонов и контейнеров в объеме и в сроки, предусмотренные для каждой модели вагона предприятием-изготовителем или нормативно-технической документацией МПС России.

5.2.3. Владельцы вагонов-цистерн для перевозки опасных грузов обязаны вести учет осмотров, ревизий, ремонтов, 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.

5.2.4. Объем, методы и периодичность деповского и капитального ремонта специализированных вагонов и контейнеров для перевозки конкретного опасного груза должен быть указаны предприятиями-изготовителями в их паспортах и инструкциях по безопасной эксплуатации.

В случае отсутствия таких указаний деповской и капитальный ремонт вагонов и контейнеров должен производиться в соответствии с требованиями МПС России в установленные им сроки.

При отсутствии нормативов МПС России по срокам проведения деповского и капитального ремонта вагонов для перевозки опасных грузов они должны проводиться в соответствии с требованиями, изложенными в таблице.

Сроки проведения плановых видов ремонта

Тип подвижного состава	Деповской ремонт (ДР)			Капитальный ремонт (КР)	
	после постройки	после ДР	после КР	после постройки	после КР
Специализированные вагоны для перевозки опасных грузов	Через 2 года	Через 1 год	Через 2 года	Через 5 лет	Через 4 года

5.2.5. Вагоноремонтные предприятия могут производить своими силами и средствами ремонт подвижного состава, предназначенного для перевозки опасных грузов, при наличии соответствующей лицензии.

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

5.2.6. Узлы и детали экипажной части вагонов, предназначенных для перевозки опасных грузов, при деповском и капитальном ремонте должны проверяться методами неразрушающего контроля, о чем в специальном журнале вагоноремонтного предприятия 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 вагон наносится соответствующий знак, установленный МПС России.

Перечень узлов и деталей экипажной части вагонов, проверяемых методом неразрушающего контроля, устанавливается МПС России по согласованию с Госгортехнадзором России.

5.2.7. Предприятия — владельцы (арендаторы) подвижного состава для перевозок опасных грузов перед отправкой вагонов в деповской или капитальный ремонт обязаны произвести ремонт котла, рабочего и конструктивного оборудования вагонов-цистерн, кузовов вагонов и контейнеров в объеме, предусмотренном нормативными документами. О производстве плановых видов ремонта предприятие — владелец (арендатор) подвижного состава или вагоноремонтное предприятие, производившее ремонт, обязаны составить удостоверение по форме, указанной в приложении 3.

Удостоверение владельцем вагона передается вагоноремонтному предприятию, выполняющему плановый вид ремонта экипажной части, и является одним из основных документов для составления свидетельства о пригодности вагона для перевозки конкретного опасного груза.

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

5.2.8. 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 МПС России.

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

Сварочные работы при производстве всех видов ремонта должны выполняться сварщиками, выдержавшими испытания в соответствии с действующими правилами аттестации сварщиков[9] и имеющими удостоверения установленного образца.

5.2.10. Технологические процессы очистки, обмывки, дезинфекции, дегазации и других способов обезвреживания вагонов и контейнеров, в которых перевозятся опасные грузы, их узлов и деталей должны быть согласованы с местными органами санитарного надзора.

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

Все детали и узлы вагонов и контейнеров для перевозок опасных грузов, снятые при разборке, перед ремонтом обмывают от грязи в моечной машине (или выварочной ванне) или очищают способами, согласованными с местными органами санитарного надзора.

5.2.11.[10].

5.2.12. Запрещается:

ремонтировать котлы вагонов-цистерн, контейнеров-цистерн, их конструктивное и рабочее оборудование в груженом состоянии;

выполнять любые ремонтные работы с открытым огнем на загруженных или необезвреженных порожних вагонах-цистернах.

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 действующей нормативно-технической документации.

[9] Действуют Правила аттестации сварщиков и специалистов сварочного производства (ПБ 03-273–99), утвержденные постановлением Госгортехнадзора России от 30.10.1998 № 63. (*Примеч. изд.*)

[10] Подпункт исключен постановлением Госгортехнадзора России от 20.06.2002 № 29. (*Примеч. изд.*)

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

5.2.13. Запрещается ремонт котлов вагонов-цистерн, а также их рабочего и конструктивного оборудования, кузовов специальных вагонов и контейнеров для перевозок опасных грузов в неспециализированных вагоноремонтных предприятиях.

5.2.14. Запрещается использование для перевозки опасных грузов вагонов или контейнеров, у которых до срока плановых видов ремонта осталось менее 15 суток.

Запрещается использование собственных (арендованных) вагонов и контейнеров, выработавших нормативные сроки эксплуатации, установленные государственными стандартами или соответствующей нормативно-технической документацией[11].

Разрешение на дальнейшую эксплуатацию вагонов и контейнеров выдается МПС России и Госгортехнадзором России после выполнения плановых ремонтных работ и при наличии заключения о возможности продолжения их эксплуатации.

5.2.15. При обнаружении в пути следования у вагонов с опасными грузами неисправности или износа узлов и деталей экипажной части выше норм, установленных Правилами технической эксплуатации железных дорог[12], режим и порядок дальнейшего транспортирования до ближайшего пункта технического обслуживания вагонов, имеющего средства для устранения выявленных дефектов, производятся в установленном МПС России порядке.

5.2.16. Вагоноремонтные предприятия, производящие ремонт вагонов и контейнеров для перевозки опасных грузов, кроме документации, установленной требованиями МПС России, должны иметь:

утвержденный начальником службы вагонного хозяйства паспорт предприятия, в котором должны быть указаны род и модель ремонтируемых вагонов и род перевозимого в них опасного груза;

[11] Согласно Порядку продления срока безопасной эксплуатации технических устройств, оборудования и сооружений на опасных производственных объектах, утвержденному приказом Минприроды России от 30.06.2009 № 195, решение о продолжении эксплуатации технических устройств, оборудования и сооружений в пределах продленных сроков эксплуатации, их замене, ремонте или снижении рабочих параметров принимается руководителем эксплуатирующей организации. (*Примеч. изд.*)

[12] Действуют Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные МПС России 26.05.2000 № ЦРБ-756. (*Примеч. изд.*)

соответствующие виду производимого ремонта средства неразрушающего контроля деталей и узлов вагонов, а также заключение специальных служб (лабораторий) об их соответствии государственным стандартам;

средства измерений и заключение метрологической службы об их соответствии государственным стандартам;

заключение службы вагонного хозяйства железной дороги, содержащее сведения о том, что предприятие отвечает требованиям отраслевых стандартов ССБТ и может выполнять в полном объеме соответствующий вид ремонта заявленного рода и модели вагона или контейнера.

Предприятия должны быть укомплектованы квалифицированными специалистами и обслуживающим персоналом.

5.3. Техническое освидетельствование вагонов и контейнеров для перевозок опасных грузов

5.3.1.[10].

5.3.2. Вагоны и контейнеры при техническом освидетельствовании должны подвергаться наружному и внутреннему осмотрам, а вагоны-цистерны и контейнеры-сосуды в зависимости от вида ремонта (освидетельствования) пневматическим испытаниям на герметичность или гидравлическим испытаниям на прочность.

Объем, методы и периодичность технических освидетельствований котлов (кузовов) вагонов и контейнеров должны соответствовать требованиям нормативно-технической документации.

Техническое освидетельствование котлов вагонов-цистерн, в которых грузы перевозятся под давлением свыше 0,07 МПа (0,7 кгс/см^2) или в которых давление более 0,07 МПа (0,7 кгс/см^2) создается периодически для их опорожнения, производится в соответствии с Правилами устройства и безопасной эксплуатации сосудов, работающих под давлением.

5.3.3. Испытания на прочность и герметичность котлов вагонов-цистерн должны проводиться по действующей нормативно-

© Оформление ЗАО НТЦ ПБ, 2011

технической документации, утвержденной руководителем предприятия и согласованной с Главным управлением вагонного хозяйства МПС России.

Котел вагона-цистерны или контейнера-сосуда считается выдержавшим гидравлическое испытание, если не обнаружено:

течи, слезинок, потения в сварных соединениях и на обечайках и днище котла;

течи в разъемных соединениях;

видимых остаточных деформаций.

Котел вагона-цистерны или контейнера-сосуда считается выдержавшим пневматическое испытание на герметичность, если не произошло падения давления на манометрах, утечки воздуха через сварные швы или разъемные соединения.

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

5.3.4. Внеочередное техническое освидетельствование вагонов и контейнеров для перевозки опасных грузов должно быть проведено в следующих случаях:

после схода вагона с рельсов, повреждения вагонов и контейнеров вследствие аварийных происшествий 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 мес;

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

при замене наружного или внутреннего защитного покрытия вагона или контейнера;

по предписанию органов Госгортехнадзора России или ответственного работника по надзору за техническим состоянием подвижного состава предприятия-вагоновладельца.

5.3.5. Ответственность за своевременное и качественное техническое освидетельствование вагонов и контейнеров на предприятиях, в учреждениях, объединениях, организациях, имеющих

собственные вагоны; на ремонтно-испытательных пунктах, предприятиях-изготовителях, вагоноремонтных предприятиях несет руководитель соответствующего предприятия.

5.3.6. Выявленные в ходе технического освидетельствования котлов вагонов-цистерн и контейнеров дефекты подлежат устранению.

5.3.7. Результаты технического освидетельствования должны записываться в паспорт вагона или контейнера работником, производившим освидетельствование.

5.3.8. На вагонах для перевозки опасных грузов должны быть нанесены даты очередных плановых видов ремонта в соответствии с нормативно-технической документацией МПС России.

5.3.9. Предприятия — владельцы вагонов и контейнеров при проведении ремонта и технического освидетельствования котлов вагонов-цистерн, их рабочего и конструктивного оборудования должны нанести на котел вагона-цистерны надписи о дате проведения последующего технического освидетельствования. На вагонах-цистернах для перевозки опасных грузов класса 2 должны наноситься надписи о сроках проведения очередного внутреннего освидетельствования (осмотра) и гидравлических испытаний. Одновременно на этих вагонах должен быть указан условный номер предприятия, проводившего освидетельствование.

5.4. Требования к вагонам и контейнерам для перевозки опасных грузов, приобретаемым за границей

5.4.1. Вагоны, контейнеры для перевозки опасных грузов или их узлы и детали, приобретаемые за границей, должны соответствовать требованиям настоящих Правил, соответствующей нормативно-технической документации, установленной МПС России или согласованной с МПС России, а вагоны-цистерны и контейнеры, работающие под давлением, должны отвечать требованиям правил Госгортехнадзора России.

5.4.2. Новые модели вагонов и контейнеров для перевозки опасных грузов, приобретаемые за границей или следующие транзитом через территорию России, должны быть допущены к эксплуата-

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

ции МПС России по согласованию с Госгортехнадзором России на основании акта технической экспертизы, составленного по форме согласно приложению 4.

5.5. Требования к персоналу, обслуживающему специализированные вагоны и контейнеры для перевозок опасных грузов

5.5.1. К обслуживанию специализированных вагонов и контейнеров для перевозок опасных грузов могут быть допущены лица не моложе 21 года, прошедшие медицинское освидетельствование, обученные по соответствующей программе, аттестованные и имеющие удостоверение на право обслуживания специализированных вагонов и контейнеров.

5.5.2. Обучение и аттестация персонала, обслуживающего специализированные вагоны и контейнеры для перевозок опасных грузов, должны проводиться в учебных организациях, а также на курсах, специально создаваемых предприятиями (организациями) по программам, согласованным с региональной инспекцией по надзору на железнодорожном транспорте Госгортехнадзора России и управлением соответствующей железной дороги.

Индивидуальная подготовка персонала не допускается.

5.5.3. Обучение и аттестация персонала основных профессий, обслуживающего специализированные вагоны и контейнеры для перевозок опасных грузов, должны проводиться в порядке, установленном МПС России по согласованию с Госгортехнадзором России.

О проверке знаний обслуживающего персонала должен составляться специальный акт с указанием перечня работ, к которым каждый работник по обслуживанию специализированных вагонов и контейнеров допущен.

5.5.4. Периодическая проверка знаний персонала, обслуживающего специализированные вагоны и контейнеры, должна проводиться не реже 1 раза в 12 месяцев. Внеочередная проверка знаний проводится в следующих случаях:

при переходе на другие предприятия;

в случае внесения изменений в инструкцию по безопасному обслуживанию вагонов и контейнеров;

по предписанию органов Госгортехнадзора России или ответственного работника предприятия за контроль технического состояния и безопасной эксплуатации вагонов и контейнеров.

При перерыве в работе по специальности более 12 месяцев персонал, обслуживающий специализированные вагоны и контейнеры, после проверки знаний должен перед допуском к самостоятельной работе пройти стажировку для восстановления практических навыков. Результаты проверки знаний обслуживающего персонала оформляются протоколом за подписью председателя и членов комиссии с отметкой в удостоверении.

5.5.5. Допуск персонала к самостоятельному обслуживанию специализированных вагонов и контейнеров должен оформляться приказом по предприятию (учреждению).

5.5.6. Работники вагоноремонтных предприятий, связанные с техническим освидетельствованием транспортных средств для перевозки опасных грузов, должны пройти специальный курс обучения по программам, согласованным с органами Госгортехнадзора России, аттестацию и быть оформлены приказом по вагоноремонтному предприятию.

5.5.7. На предприятии (учреждении) должна быть разработана и утверждена руководителем предприятия (учреждения) инструкция по режиму работы и безопасному обслуживанию специализированных вагонов и контейнеров. Инструкция, с которой под расписку следует ознакомить обслуживающий персонал, должна находиться на рабочих местах.

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

6. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К СОДЕРЖАНИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ И СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ МАГИСТРАЛЬНОГО И ПРОМЫШЛЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И УСТРОЙСТВ СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ

6.1. Прочность, устойчивость и состояние всех элементов железнодорожного пути: земляного полотна, верхнего строения пути и искусственных сооружений, а также порядок их содержания должны отвечать требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог России (ПТЭ).

6.2. Предприятия, имеющие собственные подъездные пути и производящие операции с опасными грузами, должны иметь технический паспорт путевого хозяйства.

6.3. План и профиль подъездных путей промышленных предприятий, производящих операции с опасными грузами, должны подвергаться периодической инструментальной проверке не реже одного раза в 10 лет.

Продольные профили сортировочных горок, полугорок, маневровых вытяжек, подгорочных путей, железнодорожных станций должны проверяться в соответствии с Правилами технической эксплуатации железных дорог России.

6.4. Для обеспечения безопасного движения поездов и маневровой работы путь, искусственные сооружения, земляное полотно и путевые устройства на перегонах, станциях подъездных путей ветвевладельцев должны систематически осматриваться и проверяться ответственными работниками ветвевладельца. Все выявленные неисправности и нарушения должны быть зарегистрированы в специальном журнале и определены необходимые меры (с указанием сроков) для их устранения. Ответственность за устранение выявленных неисправностей и нарушений возлагается на руководителя предприятия-ветвевладельца.

6.5. Контрольно-измерительные приборы и инструменты должны подвергаться периодическому контролю и освидетельствованию в соответствии с действующей нормативно-технической документацией.

6.6. Пути отстоя вагонов, загруженных опасными грузами класса 1, 2, маршруты следования к ним, а также пути, выделенные для выполнения мероприятий, указанных в аварийных карточках, должны ежемесячно подвергаться осмотру комиссией под председательством начальников станций или их заместителей с регистрацией выявленных неисправностей в журнале осмотра пути, стрелочных переводов, устройств СЦБ и связи.

6.7. Нецентрализованные стрелки, расположенные на подъездных путях, по которым производится передвижение вагонов с опасными грузами, должны иметь закладки, обеспечивающие плотное прилегание остряков к рамным рельсам. Все стрелки должны быть оборудованы приспособлениями для возможности запирания их навесными замками. Ручные стрелки должны быть оборудованы стрелочными указателями.

6.8. Нормы содержания пути и стрелочных переводов на перегонах, станциях подъездных путей ветвевладельцев должны соответствовать требованиям ПТЭ, другой действующей нормативно-технической документации МПС России.

Запрещается эксплуатировать железнодорожные пути, имеющие ширину колеи менее 1510 мм и более 1550 мм.

6.9. Переезды (кроме технологических проездов) на подъездных путях, по которым перевозятся взрывчатые материалы, ядовитые вещества, вещества, обладающие токсичными свойствами, сжиженные или сжатые газы, должны быть регулируемые, при невозможности — должны быть приняты меры, обеспечивающие безопасное проследование вагонов, загруженных указанными грузами.

7. ТРЕБОВАНИЯ К ЛОКОМОТИВАМ ПАРКА МПС, СОБСТВЕННЫМ ЛОКОМОТИВАМ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ИЛИ АРЕНДОВАННЫМ ИМИ

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

© Оформление ЗАО НТЦ ПБ, 2011

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

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

удовлетворять требованиям государственных стандартов и ПТЭ;

иметь исправные автоматическую локомотивную сигнализацию, автостоп, скоростемер, дополнительные устройства безопасности, исключающие уход локомотива назад, поездную или маневровую радиосвязь, исправные искроулавливающие и (или) искрогасительные приборы и устройства пожаротушения, другие системы и устройства, обеспечивающие безопасность движения. Запрещается подача локомотивов, не оборудованных вышеуказанными техническими приборами и устройствами, под поезда, имеющие в своем составе вагоны, загруженные опасными грузами.

7.3. Электровозы и тепловозы должны оснащаться противопожарным оборудованием в соответствии с нормами, устанавливаемыми МПС России.

7.4. Запрещается выдача локомотивов, обслуживаемых в одно лицо, под поезда, имеющие в своем составе вагоны, загруженные взрывчатыми материалами, ядовитыми веществами, сжиженными газами.

7.5. Локомотивы промышленных предприятий, осуществляющие операции с опасными грузами, должны проходить технический осмотр и плановые виды ремонта согласно нормам, установленным МПС России. Локомотивы, имеющие право выхода на пути общего пользования, должны проходить весенний и осенний комиссионные осмотры технического состояния с участием представителей отделения железной дороги.

7.6. Локомотивные бригады магистрального и промышленного железнодорожного транспорта, участвующие в поездной и маневровой работе с вагонами, загруженными опасными грузами, должны быть обучены и испытаны на знание настоящих Правил.

8. ОРГАНИЗАЦИЯ ВЕДОМСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ ЗА ПЕРЕВОЗКОЙ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

8.1. На магистральном и промышленном железнодорожном транспорте должен осуществляться ведомственный контроль за обеспечением безопасности перевозок опасных грузов.

8.2. На предприятиях железных дорог МПС России ведомственный контроль должен осуществляться ревизорским аппаратом Министерства, железных дорог, отделений железных дорог, а также отраслевыми управлениями, службами, отделами.

8.3. Руководство промышленных предприятий (организаций) независимо от форм собственности, имеющих на балансе подвижной состав и специальные контейнеры для перевозки опасных грузов, а также владельцы приватных вагонов обязаны обеспечить содержание их в исправном состоянии и безопасные условия эксплуатации. В этих целях:

а) должны быть назначены приказами руководства предприятия ответственные за контроль технического состояния и безопасной эксплуатации специализированных вагонов и контейнеров, прошедшие в установленном порядке обучение и проверку знаний настоящих Правил, нормативно-технической документации МПС России, инструкций по обеспечению безопасности перевозок опасных грузов на подъездных путях предприятий;

б) должен быть назначен в необходимом количестве обслуживающий персонал, обученный и имеющий удостоверения на право обслуживания специализированных вагонов и контейнеров, а также установлен порядок осмотра, проверки действия арматуры, контрольно-измерительных приборов, предохранительных, блокировочных, запорных устройств и поддержания специализированных вагонов и контейнеров в исправном состоянии. Результаты осмотра и проверки должны записываться в специальный журнал;

в) должно быть обеспечено проведение технического освидетельствования специализированных вагонов и контейнеров в установленные сроки;

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

г) должен быть обеспечен порядок и периодичность проверки знаний руководящих работников и специалистов технической документации в соответствии с Типовым положением о порядке проверки знаний правил, норм и инструкций по технике безопасности руководящими работниками и специалистами, утвержденным Госгортехнадзором России[13];

д) должна быть организована периодическая проверка знаний персоналом инструкций по режиму работы и безопасному обслуживанию специализированных вагонов и контейнеров;

е) должны быть обеспечены специалисты правилами, руководящими указаниями и другими нормативно-техническими документами по безопасной эксплуатации специализированных вагонов и контейнеров, а персонал — инструкциями;

ж) должно быть обеспечено выполнение специалистами и обслуживающим персоналом правил и инструкций.

8.4. Специалист, ответственный за контроль технического состояния и безопасной эксплуатации специализированных вагонов и контейнеров, обязан:

а) осматривать специализированные вагоны и контейнеры в рабочем состоянии и проверять соблюдение установленных режимов при их эксплуатации (погрузка, разгрузка);

б) проводить техническое освидетельствование котлов вагонов-цистерн, кузовов специализированных вагонов и контейнеров;

в) осуществлять контроль за подготовкой и своевременным предъявлением вагонов-цистерн и специализированных контейнеров (сосуды, работающие под давлением и зарегистрированные в органах Госгортехнадзора России) для освидетельствования органами госгортехнадзора или специализированной организаци-

[13] Положение о порядке проверки знаний правил, норм и инструкций по безопасности у руководящих работников и специалистов предприятий, организаций и объектов, подконтрольных Госгортехнадзору России (РД 01-24–93), утвержденное постановлением Госгортехнадзора России от 19.05.1993 № 11, утратило силу на основании постановления Госгортехнадзора России от 11.01.1999 № 2. Действует Положение об организации работы по подготовке и аттестации специалистов организаций, поднадзорных Федеральной службе по экологическому, технологическому и атомному надзору (РД-03-19–2007), утвержденное приказом Ростехнадзора от 21.01.2007 № 37. (*Примеч. изд.*)

ей, имеющей разрешение (лицензию) Госгортехнадзора России, а также специализированных вагонов для освидетельствования и ремонта на вагоноремонтных предприятиях;

г) вести книгу учета освидетельствования специализированных вагонов и контейнеров, находящихся на балансе предприятия;

д) контролировать выполнение выданных им предписаний и предписаний органов госгортехнадзора;

е) контролировать своевременность и полноту проведения планово-предупредительных ремонтов специализированных вагонов и контейнеров, а также соблюдение настоящих Правил при проведении ремонтных работ;

ж) проверять соблюдение установленного настоящими Правилами порядка допуска рабочих, персонала к обслуживанию специализированных вагонов и контейнеров, а также участвовать в комиссиях по аттестации и периодической проверке знаний специалистов и обслуживающего персонала;

з) проверять выдачу соответствующих инструкций обслуживающему персоналу, а также наличие этих инструкций на рабочих местах;

и) проверять правильность ведения технической документации при эксплуатации и ремонте котлов вагонов-цистерн, их рабочего и конструктивного оборудования, кузовов специализированных вагонов и контейнеров;

к) участвовать в обследованиях и технических освидетельствованиях котлов вагонов-цистерн и специальных контейнеров, проводимых органами госгортехнадзора.

8.5. В случаях выявления неисправностей, а также нарушений настоящих Правил и инструкций при эксплуатации специализированных вагонов и контейнеров ответственный за контроль должен принять меры по устранению обнаруженных неисправностей или нарушений, а в случае необходимости потребовать вывода специализированного вагона и контейнера из эксплуатации.

8.6. Специалист предприятия, ответственный за контроль технического состояния и безопасной эксплуатации специализированных вагонов и контейнеров, имеет право:

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

представлять руководству предприятия (организации), а также руководству железной дороги (по месту приписки специализированных вагонов и контейнеров) предложения по устранению причин, порождающих аварийные происшествия и инциденты;

при выявлении среди обслуживающего персонала лиц, не прошедших обучение, а также лиц, показавших неудовлетворительные знания, потребовать отстранения их от обслуживания специализированных вагонов и контейнеров;

представлять руководству предприятия предложения по привлечению к ответственности специалистов и лиц обслуживающего персонала, нарушающих правила и инструкции.

8.7. Ответственность за исправное состояние и безопасную эксплуатацию специализированных вагонов и контейнеров предприятия (цеха, участка) должна быть возложена приказом на специалиста, которому подчинен персонал, обслуживающий специализированные вагоны и контейнеры. Фамилия, имя, отчество, номер и дата приказа о назначении ответственного лица должны быть сообщены в региональный орган Госгортехнадзора России.

8.8. Лицо, ответственное за исправное состояние и безопасную эксплуатацию специализированных вагонов и контейнеров, должно обеспечить:

содержание специализированных вагонов и контейнеров в исправном состоянии;

обслуживание специализированных вагонов и контейнеров обученным и аттестованным персоналом;

выполнение обслуживающим персоналом инструкции по режиму работы и безопасному обслуживанию специализированных вагонов и контейнеров;

проведение своевременных ремонтов и подготовку специализированных вагонов и контейнеров к техническому освидетельствованию;

обслуживающий персонал инструкциями, а также периодическую проверку его знаний;

своевременное устранение выявленных неисправностей.

8.9. Лицо, ответственное за исправное состояние и безопасную эксплуатацию специализированных вагонов и контейнеров, обязано:

а) осматривать специализированные вагоны и контейнеры: в порожнем состоянии перед погрузкой; в груженом состоянии после загрузки; в груженом и порожнем состоянии перед предъявлением специализированных вагонов и контейнеров железнодорожной станции для перевозки;

б) при предъявлении специализированных вагонов и контейнеров к перевозке на основании результатов осмотра должно выдавать работникам станции и вагонных депо железной дороги свидетельство по форме согласно приложению 2 о технической исправности вагона или контейнера, включая его арматуру, гарантирующее безопасность перевозки конкретного опасного груза;

в) ежедневно проверять записи в журнале с росписью в нем;

г) проводить работу с персоналом по повышению его квалификации;

д) участвовать в технических освидетельствованиях котлов вагонов-цистерн, специальных контейнеров (резервуаров), кузовов специализированных вагонов и контейнеров;

е) хранить паспорта специализированных вагонов и контейнеров, их техническое описание и инструкции предприятия-изготовителя по их эксплуатации. Вносить в эту документацию необходимые записи и изменения;

ж) вести учет наработки циклов загрузки специализированных вагонов и контейнеров.

9. ЛИКВИДАЦИЯ ПОСЛЕДСТВИЙ, РАССЛЕДОВАНИЕ И УЧЕТ АВАРИЙНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ

9.1. Порядок ликвидации последствий аварийных происшествий и инцидентов

9.1.1. Об аварийном происшествии или инциденте при перевозке опасных грузов сменный персонал предприятий магистрального

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

железнодорожного транспорта или локомотивная бригада должны сообщить дежурному по отделению железной дороги, а сменный персонал предприятий промышленного железнодорожного транспорта — в местные органы Госгортехнадзора России.

Сообщение должно содержать сведения об обстоятельствах аварийного происшествия или инцидента, наименовании груза и номер аварийной карточки, количестве опасного груза, его расположении в составе, а на электрифицированных участках — сведения о необходимости снятия напряжения.

9.1.2. Об аварийном происшествии оперативно-распорядительный отдел службы перевозок должен незамедлительно проинформировать региональные органы Госгортехнадзора России.

Региональные органы госгортехнадзора обязаны передать информацию об аварийном происшествии в центральный аппарат Госгортехнадзора России по форме согласно приложению 5.

9.1.3. В зависимости от тяжести последствий дежурный персонал отделений и управлений железных дорог должен вызвать с предприятия-грузоотправителя, грузополучателя или ближайшего предприятия, расположенного вблизи места аварии, аварийно-спасательную службу для ликвидации последствий аварийного происшествия, а если причинен вред жизни и здоровью людей, — бригаду скорой медицинской помощи. Если в зоне аварийной ситуации возникла угроза населению или заражения местности, дежурный по отделению дороги обязан сообщить об этом в комиссию по чрезвычайным ситуациям, другим причастным организациям.

9.1.4. Предприятия-грузоотправители (грузополучатели) должны иметь бригады, укомплектованные квалифицированными специалистами и рабочими, обученными способам и мерам ликвидации аварий при перевозке опасных грузов.

9.1.5. В планах проведения аварийно-спасательных работ на отделениях железных дорог и в управлениях железных дорог должны быть предусмотрены мероприятия по ликвидации аварий, намечены станции, на которых при необходимости могут перегружаться вагоны с опасными грузами.

9.1.6. Руководитель восстановительных работ совместно со специалистами причастных и заинтересованных организаций должен:

определить характер очага поражения;

оценить обстановку, определить границы опасной зоны, принять меры по ее ограждению и оцеплению;

выявить количество человек, подвергшихся воздействию опасных веществ, и организовать оказание им медицинской помощи;

разработать план ликвидации происшедшего заражения;

рассчитать количество сил и средств, необходимых для ликвидации последствий аварий, и порядок их использования;

поставить задачи отдельным спецподразделениям и установить очередность работ;

определить способы нейтрализации утраченных опасных грузов;

организовать контроль за полной нейтрализацией местности, объектов внешней среды, техники и транспорта;

организовать медицинское обеспечение и принять другие меры безопасности для участвующих в ликвидации последствий и проживающего вблизи населения.

Общее руководство за соблюдением требований безопасности осуществляет руководитель работ по ликвидации последствий аварийного происшествия.

9.1.7. Все меры первой помощи людям и действия по ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами должны осуществляться с учетом свойств этих грузов и соблюдением мер предосторожности, указанных в аварийной карточке на данный опасный груз.

9.1.8. Слив и выгрузка опасных грузов из поврежденных вагонов, контейнеров или тары на грунт, в водоемы запрещаются. Эти операции могут быть допущены только в исключительных случаях при наличии разрешения местных органов исполнительной власти и территориальных органов Минприроды России с последующим обезвреживанием мест сброса опасных грузов.

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

9.1.9. К восстановительным работам подразделения МПС России (восстановительные поезда, дистанции пути, энергоучастки и др.) могут приступить после устранения спецподразделениями угрозы жизни и здоровью людей в зоне аварии.

9.1.10. Возможность возобновления движения поездов через зону, в которой произошло аварийное происшествие, определяется работниками органов, производящих устранение последствий аварий после проведения анализов, характеризующих состояние окружающей среды.

9.2. Порядок расследования аварийных происшествий и инцидентов

9.2.1. Расследование аварийных происшествий и инцидентов при перевозке опасных грузов магистральным и промышленным железнодорожным транспортом, а также несчастных случаев должно проводиться в соответствии с Инструкцией по техническому расследованию и учету аварий на подконтрольных Госгортехнадзору России предприятиях и объектах[14].

9.3. Учет аварийных происшествий и инцидентов при перевозке опасных грузов по железным дорогам

9.3.1. Аварийные происшествия и инциденты учитываются на предприятиях магистрального (отделения дороги, управления дороги и МПС России) и промышленного железнодорожного транспорта в специальном журнале по форме согласно приложению № 3 Инструкции по техническому расследованию и учету аварий, не повлекших за собой несчастных случаев на подконтрольных Госгортехнадзору России предприятиях и объектах[14].

9.3.2. Управления железной дороги ежемесячно представляют сведения о состоянии безопасности, аварийных происшествиях и инцидентах с опасными грузами в местные органы Госгортехнадзора России (инспекциям по надзору на железнодорожном транспорте).

[14] Сведения о документе с таким названием не обнаружены. Действует Порядок проведения технического расследования причин аварий и инцидентов на объектах, поднадзорных Федеральной службе по экологическому, технологическому и атомному надзору, утвержденный приказом Минприроды России от 30.06.2009 № 191. (*Примеч. изд.*)

10. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ И ДРУГИХ НОРМАТИВНЫХ АКТОВ, ИЗДАННЫХ В ИХ РАЗВИТИЕ

10.1. За несоблюдение настоящих Правил виновные лица несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

© Оформление ЗАО НТЦ ПБ, 2011

Приложение 1

Основные термины и определения

Аварийные происшествия (аварии) при перевозке опасных грузов на железнодорожном транспорте — случаи нарушения безопасности перевозок опасных грузов, в результате которых:

произошел взрыв опасного груза в вагоне (независимо от последствий);

произошло возгорание или высвобождение из вагона или контейнера опасного груза с тяжелыми последствиями;

погибли люди, причинен вред их здоровью;

производилась эвакуация населения и (или) обслуживающего персонала из зоны аварий;

нанесен ущерб окружающей среде, произошло загрязнение источников водоснабжения;

поврежден до степени исключения из эксплуатации подвижной состав, предназначенный для перевозки опасных грузов.

Безопасное место на станции — участок путевого развития в границах станции, установленный технически-распорядительным актом станции, наиболее удаленный от главных путей, промышленных, общественных, жилых зданий и сооружений, подвижного состава, занятого людьми, животными и опасными грузами, оборудованный средствами пожаротушения и подъездной автомобильной дорогой.

Вагон-цистерна — вагон, кузовом которого является котел (емкость), предназначенный для перевозки и хранения газообразных, жидких и других веществ.

Вид опасности груза — признак, характеризующий особенность проявления опасного свойства груза в транспортном процессе, присущего одному из классов (подклассов) опасности.

Визуальный осмотр — выявление дефектов, неисправностей или неработоспособности в узлах и деталях (механические повреждения, трещины, свищи, коррозия и т.д.) без применения технических средств.

Грузоотправитель — предприятия, организации, которые представляют груз для перевозки и именуются отправителем в перевозочных документах.

Грузополучатель — организации или предприятия, которые получают груз.

Деповской ремонт (ДР) — обязательный вид ремонта, выполняемый для восстановления исправности и частичного восстановления ресурса вагона с заменой и (или) ремонтом отдельных узлов и деталей.

Зона аварии — зона, занятая поврежденным подвижным составом, развалом, россыпью, розливом груза, увеличенная по периметру на дополнительную полосу шириной не менее 15 метров, в пределах которой проводятся спасательно-восстановительные работы при строжайшем соблюдении всех необходимых мер предосторожности.

Инцидент — сходы, столкновения подвижного состава с опасными грузами, отцепки вагонов с этими грузами от поездов в пути следования по техническим и коммерческим неисправностям, возгорание или утечка (просыпание) опасного груза из вагона или контейнера без тяжелых последствий.

Испытание на герметичность — испытание котла при фактическом внутреннем давлении, равном максимальному рабочему давлению, но составляющем не менее 20 кПа (0,2 кгс/см^2).

Капитальный ремонт (КР) — обязательный вид ремонта, выполняемый для восстановления исправности и полного или близкого к полному восстановлению ресурса вагона с заменой и (или) ремонтом любых его узлов и деталей, включая базовые.

Конструктивное оборудование котла — элементы усиления, крепления и придания устойчивости, расположенные снаружи или внутри котлов.

Контейнер — единица транспортного оборудования многократного применения, предназначенная для перевозки и временного хранения грузов без промежуточных перегрузок.

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

Котел — емкость (для помещения и удержания грузов), на корпусе которой смонтированы детали и узлы рабочего и конструктивного оборудования.

Маркировка — определение см. по ГОСТ 17527–86[15], ГОСТ 14192–77[16].

Опасные грузы — вещества, материалы, изделия и опасные отходы, которые в силу присущих им свойств и особенностей могут при перевозке создать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей среде, привести к повреждению и (или) уничтожению материальных ценностей.

Опасная зона — зона, в пределах которой имеется угроза поражения от взрыва, пожара, отравления, ожогов.

Перевозка опасного груза — совокупность операций, которым подвергается груз в процессе его доставки от грузоотправителя до грузополучателя и включает в себя: подготовку груза и транспортных средств, прием груза к перевозке, его погрузку в транспортное средство, оформление перевозочных документов, транспортирование груза, перегрузку (перевалку) груза с одного вида транспорта на другой, транзитное хранение груза и его выгрузку.

Подвижной состав — железнодорожные вагоны, предназначенные для перевозки опасных грузов.

Рабочее оборудование котла — устройства налива, слива, вентиляции, безопасности, подогрева и теплоизоляции, а также измерительные приборы.

Серийный номер ООН — порядковый номер наиболее часто перевозимых опасных грузов, присвоенный Комитетом экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов.

Специализированные вагоны — к специализированным вагонам относят вагоны разных типов, имеющие специальную конструкцию (особые формы кузова, устройство, оборудование и приспособления), предназначенные для перевозки одной или

[15] Не действует на территории Российской Федерации. Действует ГОСТ 17527–2003 «Упаковка. Термины и определения». (*Примеч. изд.*)

[16] Заменен ГОСТ 14192–96 «Маркировка грузов». (*Примеч. изд.*)

нескольких групп грузов, близких по своим свойствам и предъявляющих особые требования к условиям перевозки, погрузки и выгрузки.

Тара — емкость для упаковки и транспортировки опасных грузов.

Текущий ремонт — ремонт, выполняемый для обеспечения или восстановления работоспособности вагона и состоящий в замене и (или) ремонте отдельных узлов и деталей.

Техническое обслуживание — комплекс операций по поддержанию работоспособности или исправности вагонов, находящихся в составах или транзитных поездах, а также порожних вагонов при подготовке к перевозкам без отцепки их от состава или группы вагонов.

Транспортное наименование груза — наименование груза по номенклатуре ИЮПАК или техническое наименование в соответствии с нормативно-технической документацией.

Транспортный пакет — определение см. по ГОСТ 21391–84.

Транспортное средство — подвижной состав, с помощью которого осуществляются перевозки опасных грузов.

Упаковочный комплект — средство или комплекс средств, обеспечивающие защиту опасного груза от повреждения и потерь, охрану жизни и здоровья людей, защиту окружающей среды от загрязнения в процессе перевозки.

Участники перевозки — юридические и физические лица, участвующие в перевозке опасных грузов: транспортные и экспедиторские организации и предприятия, грузоотправитель, грузополучатель, организация, осуществляющие охрану и (или) сопровождение груза в процессе транспортирования.

Экипажная часть вагона — рама вагона, автосцепное устройство, тормозное оборудование, тележки и колесные пары.

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

Приложение 2
Форма

СВИДЕТЕЛЬСТВО №_____
о техническом состоянии вагона (контейнера)
для перевозки опасных грузов

Настоящее свидетельство подтверждает, что вагон (контейнер) №_____ построен_____,
(дата и место постройки)
капитальный ремонт и техническое освидетельствование котла (сосуда) или кузова _____

_____
(дата, место или условный номер вагоноремонтного предприятия, а для вагонов-цистерн кроме этого указать дату и место производства технического освидетельствования котла)
деповской ремонт и техническое освидетельствование котла (сосуда) или кузова _____

_____
(дата, место или условный номер вагоноремонтного предприятия, а для вагонов-цистерн кроме этого указать дату и место производства технического освидетельствования котла)
по техническому состоянию кузова, котла (сосуда), включая рабочее и конструктивное оборудование, исправен и гарантируется безопасная перевозка _____

_____
(наименование опасного груза и номер по списку ООН)
железнодорожным транспортом.

Место печати «_____»_____ 19____ г.
(дата)
(_____)(_____)
(подпись) (Ф. И. О.)
(руководитель службы, цеха, участка, ответственный за техническое состояние вагона или контейнера)

_____
Действительно на одну перевозку.
_____

Приложение 3

Форма

Место углового штампа предприятия, организации с указанием полного юридического названия и почтового адреса

УДОСТОВЕРЕНИЕ №_____

о производстве капитального, деповского ремонта, технического освидетельствования котла (кузова), рабочего и конструктивного оборудования вагона (контейнера) для опасных грузов

Настоящее удостоверение выдано _____

_____

(указывается название предприятия, организации)

в том, что вагону № _____

_____

(указываются номер вагона, контейнера по номерации МПС России, год и место постройки)

род вагона (контейнера)_____,

номер модели_____, который используется для перевозок _____

(наименование опасного груза)

произведен _____ капитальный ремонт

(дата)

и техническое освидетельствование котла (резервуара) или кузова вагона (контейнера)_____

_____

(указать вид технического освидетельствования и давление испытания на прочность)

произведен _____ деповской ремонт

(дата)

и техническое освидетельствование котла или кузова вагона (контейнера) _____

_____

(указать вид технического освидетельствования и давление испытания на герметичность)

Ремонт кузова, котла вагона (контейнера), включая рабочее и конструктивное оборудование, выполнен в полном объеме и

© Оформление ЗАО НТЦ ПБ, 2011

удовлетворяет требованиям нормативно-технической документации.

Место печати «_____»_____ 19____ г.
(дата)

(_____)(_____)
(подпись) (Ф. И. О.)
(руководитель службы, цеха, участка, вагоноремонтного предприятия, производившего ремонт)

Примечание. Удостоверение составляется предприятием, производившим ремонт, в двух экземплярах, один выдается владельцу вагона (контейнера) или вагоноремонтному предприятию (производящему ремонт экипажной части), другой остается на предприятии (в организации), производившем ремонт.

Приложение 4
Форма

АКТ №_____
технической экспертизы нового вагона для опасных грузов

составлен _____ ж. д.

_____
(вагоноремонтное предприятие и наименование железной дороги)

_____
(число, месяц, год)

Вагон, заводской номер _____. Завод-изготовитель _____

Наименование вагона, для какого опасного груза предназначен _____

Номер проекта _____
Технические условия _____
Модель вагона _____
Тип вагона _____
Грузоподъемность, т _____
Масса вагона (тара), т _____
Нагрузка:
от оси колесной пары на рельсы, кН (тс) _____
на один погонный метр пути, кН/м (тс/м) _____
Скорость конструкционная, км/ч _____
Габарит _____
База вагона, мм _____
Длина, мм: _____
по осям сцепления автосцепок _____
по осям концевых балок рамы _____
Высота от уровня верха головок рельса, максимальная, мм _____
Количество осей, шт. _____
Модель 4-осной тележки _____
Тип автосцепки и марка стали _____

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

Наличие переходной площадки _____
Наличие ручного тормоза _____
Наличие стояночного тормоза _____
Тип воздухораспределителя _____
Тип регулятора рычажных передач _____
Тип авторежима _____
Тип поглощающего аппарата _____
Объем котла (кузова), $м^3$:
полный _____
полезный _____
Диаметр котла внутренний, мм _____
Длина котла наружная, мм _____
Толщина стенок котла (обечайка и днище) _____
Габаритные размеры кузова (наружные, внутренние) _____
Высота центра тяжести вагона, мм:
порожнего _____
груженого _____
Удельный объем, $м^3/т$ _____
Количество верхних люков (штук) _____
Наличие уклона котла к нижнему сливному прибору _____
Условное рабочее давление в котле (по регулировке предохранительного клапана), МПа ($кгс/см^2$) _____
Давление, создаваемое в котле при испытании сжатым воздухом на герметичность, МПа ($кгс/см^2$) _____
Давление, создаваемое в котле при гидравлическом испытании, МПа ($кгс/см^2$) _____
Материал котла (кузова), _____
сертификат №_____, кем выдан, когда_____
Материал рамы, сертификат № _____, кем выдан, когда _____
Количество секций котла, шт. _____
Наличие парообогревательной рубашки _____
Толщина изоляции, мм_____
Наличие теневой защиты _____

Наличие предохранительного клапана, заводской номер, модель, регулировочное давление, дата и место его испытания, номер удостоверяющего документа _____

_____

Наличие предохранительно-впускного клапана, модель, заводской номер, регулировочное давление, дата и место испытания, номер удостоверяющего документа_____

_____

Способ налива и слива (погрузки, разгрузки) _____

Количество лестниц, шт.:

наружных _____

внутренних _____

Калибровочный тип _____

Максимально допустимая температура загруженного продукта, °С _____

Дата, место нанесения внутреннего и (или) наружного защитного покрытия, материал защитного покрытия и номер документа, удостоверяющего качество покрытия _____

_____

Дата, место гидравлического испытания котла на прочность и номер документа, удостоверяющего прочностные характеристики

_____

Проверена комплектность (в комплект вагона входят индивидуальные ЗИПы по техническим условиям на конкретный тип вагона) _____

(перечислить комплектность)

К комплекту приложена эксплуатационная документация:

Технический паспорт _____

(номер)

Техническое описание и инструкции по эксплуатации вагона _

_____

Паспорт сосуда (№), работающего под давлением, с приложением к нему чертежей общего вида вагона-цистерны, котла и расчета его на прочность _____

_____

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

Паспорт, техническое описание и инструкция по эксплуатации на предохранительный клапан (или другие устройства безопасности), № _____

_____

Технической экспертизой на основе нормативно-технических документов установлено: вагон соответствует требованиям ГОСТ, техническим условиям на конкретный тип вагона и рабочим чертежам, утвержденным в установленном порядке.

Место печати (_____) _____
(подпись) (Ф. И. О.)

Начальник вагоноремонтного завода, депо

_____ _____
(подпись) (Ф. И. О.)

Приемщик вагонов

_____ _____
(подпись) (Ф. И. О.)

Владелец вагона

Примечание. Акт составляется в трех экземплярах: первый остается на предприятии (организации), производившем техническую экспертизу, второй и третий передаются владельцу вагона; второй экземпляр хранится в паспорте на вагон, третий передается в МПС России для получения разрешения на курсирование вагона по путям общего пользования.

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

Приложение 5
Форма

ДОНЕСЕНИЕ В ГОСГОРТЕХНАДЗОР РОССИИ
об аварийных происшествиях с опасными грузами, допущенных при перевозках по железным дорогам России

№ п/п	Дата, время (ч, мин)	Дорога, отделение дороги, перегон, станция. Инспекция Госгортехнадзора России и округ, на территории которого произошли авария или инцидент	Обстоятельства аварии, инцидента с опасными грузами (скорость движения состава, режим движения поезда, сведения о локомотивной бригаде, описание случая с отражением экологической обстановки и т.д.)	№ поезда, его индекс, вес, условная длина, местонахождение вагона с ОГ или РГ в составе, наличие приказа на РГ и его №	№ вагона (ов) или контейнера (ов), род груза, № аварийной карты ОГ или РГ, шифр прикрытия, наличие сопровождения, принадлежность вагона (предприятие, организация)	Дорога отпр., станция отпр., грузоотправитель и его принадлежность	Дорога назнач., станция назнач., грузополучатель	Последствия: а) утрата груза и его объем (вес); б) площадь загрязнения или поражения ($м^2$); в) перерыв в движении (ч, мин); г) количество задержанных поездов/ч; д) количество пострадавших: погибло_____ ранено _____(из них железнодорожников на рабочем месте)
1	2	3	4	5	6	7	8	9

В зависимости от обстоятельств случая дополнительно указать сведения по различным хозяйствам

<table>
<tr><td colspan="4">Вагонное хозяйство</td><td colspan="4">Путевое хозяйство</td><td colspan="2">Другие хозяйства</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">Сведения о вагоне (если вагон с ОГ явился причиной аварии или инцидента)</td><td colspan="2" rowspan="2">Количество и степень повреждения подвижного состава</td><td rowspan="2">Повреждено</td><td>пути</td><td></td><td rowspan="2">Повреждено</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>стрелочных переводов</td><td></td></tr>
<tr><td>Год и место постройки</td><td></td><td rowspan="3">Исключено из парка (ваг. конт.)</td><td rowspan="3">Всего, в том числе с ОГ, РГ</td><td></td><td colspan="2">Техническая характеристика (рельсы, шпалы, балласт)</td><td></td><td>Контактной сети (м),</td><td></td></tr>
<tr><td>Дата и место последнего планового ремонта и его вид</td><td></td><td></td><td colspan="2" rowspan="2">План: прямая, кривая (радиус, возвышение, длина перех. кривой)</td><td></td><td>опор, кол-во (шт.)</td><td></td></tr>
<tr><td>Станция приписки</td><td></td><td></td><td rowspan="3">Устройств связи и СЦБ</td><td rowspan="3"></td></tr>
<tr><td>Владелец или арендатор ПС</td><td></td><td rowspan="3">Подлежат капитальному ремонту (ваг. конт.)</td><td rowspan="3">Всего, в том числе с ОГ, РГ</td><td></td><td colspan="2">Профиль: подъем, спуск (уклон в %°)</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="2">Соответствие надписей знаков опасности на спец. подвижном составе роду перевозимого груза</td><td rowspan="2"></td><td></td><td colspan="2">Грузонапряженность</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">Пропущенный тоннаж</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="3">ПТО последнего технического освидетельствования, ремонта и расстояние (км) от него</td><td rowspan="3"></td><td rowspan="3">Деповскому ремонту (ваг. конт.)</td><td rowspan="3">Всего, в том числе с ОГ, РГ</td><td></td><td colspan="2">Последний вид ремонта и дата его проведения</td><td></td><td rowspan="3">Здания и сооружения ж. д. тр-та и других объектов (всех видов собственности)</td><td rowspan="3"></td></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">Последняя проверка техническими средствами</td><td>путеизмерительными</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>дефектоскопными</td><td></td></tr>
</table>

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

Расстояние от последнего действующего контрольного пункта «Диск», ПОНАБ (км)		Текущему ремонту	Всего, в том числе с ОГ, РГ		Владелец подъездного пути		Причиненный материальный ущерб (руб.) от возникшей аварии или инцидента	
					Неисправности IV и V степени			
Освидетельствование вагона (котла, кузова) под перевозку ОГ или РГ (где, когда, на каком предприятии)					Балльная оценка пути			
В соответствии с примеч. 2 к донесению					Наличие предупреждений и сроки их действия			

Начальник инспекции по надзору на железнодорожном транспорте:

_____
(подпись)

_____
(Ф.И.О.)

Примечания: 1. ОГ — опасный груз, РГ — опасный груз класса 1.

2. Если причиной аварийного происшествия с вагонами, загруженными опасным грузом, явилась неисправность экипажной части или котла, его рабочего или конструктивного оборудования, то конкретно указываются наименование детали вагона, послужившей причиной происшествия, дата и место ее изготовления, дата и место последнего планового вида ремонта (вид технического освидетельствования) и другие сведения, необходимые для установления причин аварийного происшествия.

3. Донесение составляется в двух экземплярах: один направляется в Госгортехнадзор России, другой остается в территориальном органе Госгортехнадзора России.

Приложение 6
Справочное
Таблица 1

ПАРАМЕТРЫ ВАГОНОВ-ЦИСТЕРН ДЛЯ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Параметры нефтебензиновых и спиртовых вагонов-цистерн

Наименование параметра	Параметры вагона-цистерны модели										
	15-Ц863	15-Ц864	15-869	15-871	15-1427	15-1428	15-1443	15-1500	15-1547	15-Ц859	15-1454
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Назначение (основной груз)	Бензин, нефть	Бензин, нефть	Бензин, светлые нефтепродукты	Нефть	Бензин	Бензин, светлые нефтепродукты	Бензин, светлые нефтепродукты	Светлые нефтепродукты	Бензин	Спирт	Спирт
Тип вагона-цистерны	712 (720)	713 (721)	732	794	731	730	730	798	747	770	770
Грузоподъемность, т	60	60	62	120	60	60	60	125	68/60	50	59
Масса вагона-цистерны (тара), т	23,1	23,9	25,3	48,8	23,4	24,7	23,2	51,0	24,8	22,83	23,2
Нагрузка:											
от оси колесной пары на рельсы, кН (тс)	204 (20,8)	206 (21,0)	216 (22,0)	207 (21,1)	205 (20,9)	207 (21,2)	204 (20,8)	216 (22)	228(23,2) 208(21,2)	178 (18,2)	201 (20,6)
на один погонный метр пути, кН/м (тс/м)	68(6,9)	66(6,7)	63(6,4)	78(8,0)	66(6,7)	69(7,0)	68(6,9)	81(8,3)	76(7,7) 69(7,1)	59,4 (6,06)	67,01 (6,84)

Количество осей	4	4	4	8	4	4	4	8	4	4	4
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Габарит	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ (02-Т)	1-Т	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ (02-Т)	1-Т	1-ВМ (0-Т)	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ (02-Т)
Высота центра тяжести вагона-цистерны:											
порожней, мм	—	—	1557	1445	1462	1434	1462	1542	1570	—	1462
груженой, мм	—	—	2416	2407	2415	2387	2415	2418	2530	—	2415
Параметры котла:											
объем полный, $м^3$	61,2	61,2	88,6	140,0	73,1	73,1	73,1	161,6	85,6	61,2	73,1
объем полезный, $м^3$	60,0	60,0	86,8	137,2	71,7	71,7	71,7	156,3	83,9	60	71,7
удельный объем, $м^3/т$	1,0	1,0	1,4	1,14	1,195	1,195	1,195	1,25	1,23/1,4	1,2	1,215
диаметр внутренний, мм	2800	2800	3000	3000	3000	3000	3000	3200	3200	2800	3000
длина наружная,мм	10 300	10 300	12 950	20 226	10 770	10 770	10 770	20 650	11 194	10 300	10 770
толщина листов обечайки:											
верхних, мм	—	—	9	9	9	9	9	9	9	—	9
средних (боковых), мм	—	—	9	9	9	9	9	9	10	—	9
нижнего, мм	—	—	11	12	11	11	11	12	11	—	11
толщина днищ, мм	—	—	10	10	10	10	10	12	12	—	10

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Материал котла	ВСт.3	ВСт.3	09Г2, 09Г2С, 09Г2Д, 09Г2СД	Ст09Г2, 09Г2С, 09Г2Д, 09Г2СД	Ст09Г2, 09Г2Д, 09Г2С, 09Г2СД	Ст09Г2, 09Г2Д, 09Г2С, 09Г2СД-12	Ст09Г2, 09Г2С, 09Г2Д, 09Г2СД	Ст09Г2, 09Г2С, 09Г4Д-84, 09Г2СД	Ст09Г2, 09Г2С, 09Г2Д, 09Г2СД	ВСт3	Ст09-Г2С
Год начала серийного производства	—	—	1978	1974	1984	1984	1972	1988	1988	—	1972
Год снятия с производства	—	—	1980	1988	—	—	—	—	—	—	—

Таблица 2

Параметры криогенных вагонов-цистерн

Наименование параметра	Параметры вагона-цистерны модели					
	8Г513	8Г513М	15-558С	15-147	ЖВЦ100М	ЖВЦ100М2
1	2	3	4	5	6	7
Назначение (основной груз)	Кислород, азот	Кислород, азот, аргон	Кислород, азот, аргон	Этилен	Винил	Винил
Грузоподъемность, т	36	36	55	31,3	7,35	7,35
Масса вагона-цистерны (тара), т	35,3	35,3	36,6	41,9	88,0	76,6
Нагрузка:						
от оси колесной пары на рельсы, кН (тс)	174,7 (17,82)	174,7 (17,82)	224,4 (22,9)	179,3 (18,3)	156,5 (15,96)	208,0 (21,21)
на один погонный метр пути, кН/м(тс/м)	55,6 (5,67)	55,6 (5,67)	60,9 (6,22)	48,7 (4,97)	36,6 (3,70)	32,0 (3,26)
Число осей	4	4	4	4	6	4
Габарит	02-ВМ(02-Т)	02-ВМ(02-Т)	02-ВМ(02-Т)	0-ВМ(01-Т)	1-Т	1-Т

1	2	3	4	5	6	7
Высота центра тяжести вагона-цистерны от головок рельсов, мм:						
порожней	1803	1803	1867	1956	2048	2266
груженой	2207	2207	2473	2276	2078	2317
Параметры сосуда:						
объем полный, $м^3$	33,75	33,75	44	65	119	119
диаметр внутренний, мм	2200	2200	2200	2600	2600	2600
удельный объем, $м^3/т$	0,94	0,94	0,8	2,08	16,2	16,2
толщина стенки, мм	18	18	18	18	18	18
материал	AMu	AMu	AMrS	AMrS	AMrS	AMrS
Параметры оболочки:						
диаметр внутренний, мм	2800	2800	2800	3000	3150	3150
длина наружная, мм	10417	10417	12584	13216	23600	23600
толщина стенки, мм	10	10	10	12	12	12
материал	Ст15	Ст15	Ст09Г2С	Ст09Г2С	Ст09Г2С	Ст09Г2С
Масса заправляемой жидкости, т	36 (кислород), 25,5 (азот)	36 (кислород и аргон), 25,5 (азот)	47 (кислород), 34 (азот), 55 (аргон)	31,3	7,35	7,35
Рабочее давление в сосуде, МПа ($кгс/см^2$)	0,25 (2,5)	0,25 (2,5)	0,5 (5)	0,5 (5)	0,6 (6)	0,6 (6)
Потери продукта от самоиспарения, %, сутки	0,3 по кислороду	0,3 по кислороду	0,26 по кислороду	0,26	1,0	0,8–1,0
Темп опорожнения, $м^3$/мин	0,7–1,0	0,7–1,0	0,5–0,8	—	—	—
Тип изоляции	Вакуумно-порошковая	Вакуумно-порошковая	Вакуумно-порошковая	Вакуумно-порошковая	Комбинированная	Комбинированная

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

Таблица 3

Параметры вагонов-цистерн для перевозки сжиженных газов

Наименование параметра	Параметры вагона-цистерны модели						
	15-1408	15-1440	15-1597	15-1619	15-1409	15-1556	15-1421
1	2	3	4	5	6	7	8
Назначение (основной груз)	Аммиак	Аммиак	Аммиак	Аммиак	Хлор	Хлор	Винилхлорид
Грузоподъемность, т	30,7	30,7	43,0	49,4	47,6	57,5	58,4
Масса вагона-цистерны (тара), т	35,7	33,5	36,8	40,0	29,8	28,1	28,9
Нагрузка:							
от оси колесной пары на рельсы, кН (тс)	163(16,6)	158(16,1)	196(20)	219(22,4)	189(19,3)	210(21,4)	214(21,8)
на один погонный метр пути, кН/м (тс/м)	54(5,5)	52(5,3)	65(6,6)	73(7,4)	63(6,4)	70(7,1)	71(7,3)
Габарит	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ (02-Т)	1-Т	1-Т	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ (02-Т)	1-Т
Параметры котла:							
объем полный, $м^3$	54	54	75,5	87	38	46	73
объем полезный, $м^3$	—	—	м	—	—	—	58
удельный объем, $м^3/т$	1,76	1,76	1,76	1,76	0,80	0,80	1,25
диаметр внутренний, мм	2600	2600	3000	3200	2200	2400	3000
длина наружная, мм	10680	10680	11270	11358	10456	10616	10759
толщина листов:							
цилиндрической части, мм	26	24	24	24	—	20	16
днищ, мм	32	26	25	25(+12)	—	22	16

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

1	2	3	4	5	6	7	8
материал	Ст09Г2С	Ст18G2A по польской норме PN-72/H-84018	Ст09Г2С-12	Ст09Г2С-12	Ст20К	Ст09Г2С-12	Ст09Г2С-12
рабочее давление, МПа (кгс/см^2)	2,0(20)	2,0(20)	—	2,0(20)	1,5(15)	1,5(15)	0,8(8,0)
испытательное давление, МПа (кгс/см^2)	3,0(30)	3,0(30)	—	3,0(30)	2,3(23)	2,25 (22,5)	1,2(12)
Высота центра тяжести вагона-цистерны от головок рельсов:							
порожней, мм	1793	1787	1978	—	—	1563	1717
груженой, мм	2161	2171	2407	—	—	2155	2381
Год начала серийного производства	1964	1978	1978	1990	1964	1975	1984*
Год снятия с производства	1979	1983	—	—	1976	—	—

* В 1984 г. изготовлено 19 шт. и больше не выпускались.

Продолжение таблицы 3

Наименование параметра	Параметры вагона-цистерны модели								
	15-1407	15-1519	15-1520	15-1602	15-15-69	901Р	902Р	903Р	908Р
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Назначение (основной груз)	Пропан	Пропан	Пентан	Пропан	Пропан	Пропан	Пропан	Пропан	Пропан
Грузоподъемность, т	22,9	43,0	40,0	30,7	44,9	22	22	32,1	43,75
Масса вагона-цистерны (тара), т	35,7	36,8	23,4	31,7	36,5	38	38	31	37
Нагрузка:									
от оси колесной пары на рельсы, кН (тс)	144 (14,7)	196(20)	155(15,8)	153 (15,6)	200 (20,4)	147(15)	147(15)	154,6 (15,8)	197,8 (20,19)

9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
на один погонный метр пути, кН/м (тс/м)	48(4,9)	65(6,6)	52(5,3)	51(5,2)	66(6,8)	48,9 (4,99)	48,9 (4,99)	51,45 (5,25)	69,95 (6,73)
Габарит	02ВМ (02-Т)	1-Т	1-Т	02ВМ (02-Т)	1-Т	02ВМ (02-Т)	02ВМ (02-Т)	02ВМ (02-Т)	1-Т
Параметры котла:									
объем полный, $м^3$	54	75,5	73,3	54,0	75,5	51	51	54	73,6
объем полезный, $м^3$	45	64,2	62,3	45,8	64,2	41,87	41,87	45,2	62,3
удельный объем, $м^3/т$	2,36	1,76	1,83	1,76	1,68	1,9	1,9	1,4	1,4
диаметр внутренний, мм	2600	3000	3000	2600	3000	2600	2600	2600	3000
длина наружная, мм	10648	11258	10790	10650	11258	10650	10650	10650	10980
толщина листов:									
цилиндрической части, мм	26	24	9/11*	22	23	28	28	24	24
днищ, мм	32	25	10	22	24	30	30	26	26
материал	Ст09Г2С	Ст09Г2С-12	Ст09Г2С-12	Ст18G2A	SLA33M0D	18G2C	18G2C	18Г2А	18Г2А
рабочее давление, МПа ($кгс/см^2$)	2,0(20)	2,0(20)	0,3(3,0)	2,0(20)	2,0(20)	2,0(20)	2(20)	2(20)	2(20)
испытательное давление, МПа ($кгс/см^2$)	3,0(30)	3,0(30)	0,55(5,5)	3,0(30)	3,0(30)	3(30)	3(30)	3(30)	3(30)
Высота цетра тяжести вагона-цистерны от головок рельсов:									
порожней, мм	—	1978	1448	1760	—	—	—	—	—
груженой, мм	—	2407	2244	2170	—	—	—	—	—
Год начала серийного производства	1963	1981	1982	1983	1983	1961	1961	1965	1985
Год снятия с производства	1972	—	—	1985	1984	1965	1965	1985	—

* Верхние и средние листы обечайки котла имеют толщину 9 мм, нижний — 11 мм.

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

Таблица 4

Параметры вагона-цистерны с парообогревательным кожухом (рубашкой)

Наименование параметра	Параметры вагона-цистерны модели					
	15-Ц855	15-Ц856	15-Ц857 с тормозной площадкой	15-897	15-1402	15-1424
1	2	3	4	5	6	7
Назначение (основной груз)	Олеум	Олеум	Олеум	Вязкие нефтепродукты	Олеум	Олеум
Тип вагона-цистерны	—	—	—	704	—	—
Грузоподъемность, т	56	50	50	61	60	66/70
Масса вагона-цистерны (тара), т	23,84	24	24,7	23,3	21,7	21,4/21,6
Нагрузка:						
от оси колесной пары на рельсы, кН (тс)	195,8(19,96)	181,5(18,5)	183,4(18,7)	204(20,8)	200,17(20,425)	214,3(21,85) 224,6(22,9)
на один погонный метр пути, кН/м (тс/м)	65,14(6,64)	60,4(6,16)	58,8(6)	67,7(6,9)	66,64(6,8)	71,3(7,27) 74,75(7,62)
Число осей	4	4	4	4	4	4
Габарит	0-ВМ(01-Т)	0-ВМ(01-Т)	0-ВМ(01-Т)	02-ВМ(02-Т)	02-ВМ(02-Т)	02-ВМ(02-Т)
Высота центра тяжести от головок рельсов вагона-цистерны:						
порожней, мм	—	—	—	1438	1202	1021
груженой, мм	—	—	—	2307	2000	1746
Параметры котла:						
объем полный, $м^3$	29,0	26,0	26,0	62,2	32,68	38,5

1	2	3	4	5	6	7
объем полезный, м³	—	—	—	61,1	32,0	35,18
диаметр внутренний, мм	2000	1890	1890	2800	2000	2200
длина наружная, мм	9380	10 000	10 000	10 520	10 562	10 508
толщина листов:						
верхних				8	9	8
средних (боковых)				8	9	8
нижнего				11	11	11
днищ				10	12	10
материал	Ст09Г2, 09Г2Д, 09Г2С, 09Г2СД-12	Ст09Г2, 09Г2Д, 09Г2С, 09Г2СД-12	Ст09Г2, 09Г2Д, 09Г2С, 09Г2СД-12	Ст09Г2С	Ст09Г2, 09Г2Д, 09Г2С, 09Г2СД	Ст09Г2, 09Г2Д, 09Г2С, 09Г2СД-12
удельный объем, м³	0,52	0,52	0,52	1	0,533	0,533/0,50
рабочее давление, МПа (кгс/см²)	0,25 (2,5)	0,25 (2,5)	0,25(2,5)	0,15(1,5)	0,25(2,5)	0,25(2,5)
Год начала серийного производства	—	—	—	1964	1968	1981
Год снятия с производства	—	—	—	1976	1979	—

Продолжение табл. 4

Наименование параметра	Параметры вагона-цистерны модели						
	15-1432	15-1566	15-1608	15-1525	15-1412	15-1413	15-898
8	9	10	11	12	13	14	15
Назначение (основной груз)	Ядохимикаты	Вязкие нефтепродукты	Уксусная кислота	Желтый фосфор	Желтый фосфор	Патока	Фенол

8	9	10	11	12	13	14	15
Тип вагона-цистерны	—	—	—	—	—	778	—
Грузоподъемность, т	63	67	68,5	70	59,0	62	62
Масса вагона-цистерны (тара), т	24,8	24,47	24,5	22	21,4	21,42	23,2
Нагрузка:							
от оси колесной пары на рельсы, кН (тс)	215,6(22)	224(22,9)	228(23,25)	225,6(23)	197,2(20,1)	204,6(20,86)	209(21,3)
на один погонный метр пути, кН/м (тс/м)	71,54(7,3)	74,6(7,61)	75,9(7,74)	75(7,65)	65,6(6,69)	68,18(6,95)	69,5(7,09)
Число осей	4	4	4	4	4	4	4
Габарит	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ (02-Т)	1-ВМ (0-Т)	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ (02-Т)
Высота центра тяжести от головок рельсов вагона-цистерны:							
порожней, мм	1385	1525	1573	1310	1235	1356	1443
груженой, мм	2168	2378	2477	2134	1972	2176	2312
Параметры котла:							
объем полный, $м^3$	47,59	73,1	73,1	46	38,7	46,11	62,4
объем полезный, $м^3$	44,54	70	65,2	41,4	34,83	43,8	57,8
диаметр внутренний, мм	2400	3000	3000	2400	2200	2400	2800
длина наружная, мм	11 400	10 770	10 850	10 590	10 494	10 510	10 520
толщина листов:							
верхних	10	9	8	8	8	9	8
средних (боковых)	10	9	8	8	8	9	8

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

8	9	10	11	12	13	14	15
нижнего	10	11	11	10	10	11	11
днищ	10	10	11	10	10	10	10
материал	СтЭП-567 (0Х15Н-65М16В)	Ст09Г2С	ВСт3сп2+ +12Х18Н-10Т	ВСт3сп2 (09Г2С)+ +12Х18Н10Т	ВСт3сп2+ +12Х18Н10Т	Ст09Г2, 09Г2Д, 09Г2С, 09Г2СД-12	Ст09Г2, 09Г2Д, 09Г2С, 09Г2СД-12
удельный объем, $м^3$	0,71	1,04	0,95	0,59	0,59	0,706	0,932
рабочее давление, МПа ($кгс/см^2$)	0,15(1,5)	0,147(1,5)	0,2(2)	0,25(2,5)	0,25(2,5)	0,147(1,5)	0,15(1,5)
Год начала серийного производства	1979	1976	1988	1984	1969	1963	1964
Год снятия с производства	—	—	—	—	1984	1987	1986

Таблица 5

Параметры вагона-цистерны с термоизоляцией

Наименование параметра	Параметры вагона-цистерны модели									
	15-1532	15-1480	15-1482	15-1417	15-1565	15-1527	15-1552	15-1576	15-889	15-1578
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Назначение (основной груз)	Пек	Сера	Сера	Паста сульфонола	Сульфонол	Бензол	Капролактам	Амил	Суперфосфорная кислота	Суперфосфорная кислота
Тип вагона-цистерны	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Грузоподъемность, т	63	56,6	67	53,7	62	62,3	50	53,5	120	120
Масса вагона-цистерны (тара), т	27,5	24,7	25,8	27,2	26	26,4	26	26,7	53	53

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Нагрузка:										
от оси колесной пары на рельсы, кН (тс)	221,7 (22,62)	199,23 (20,35)	227,4 (23,2)	198,16 (20,22)	215,8 (22,0)	217,6 (22,18)	188,2 (19,2)	196,5 (20,05)	212 (21,63)	212 (21,63)
на один погонный метр пути, кН/м (тс/м)	73,8 (7,53)	66,25 (6,76)	75,6 (7,72)	65,95 (6,73)	71,8 (7,32)	72,4 (7,38)	62,6 (6,39)	65,4 (6,67)	87 (8,87)	87 (8,87)
Число осей	4	4	4	4	4	4	4	4	8	8
Габарит	1-ВМ (0-Т)	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ (02-Т)	1-Т	1-ВМ (0-Т)	1-Т	1-ВМ (0-Т)	02-ВМ (02-Т)	1-Т	1-Т
Высота центра тяжести вагона-цистерны от головок рельсов:										
порожней, мм	1654	1363	1459	—	1562	1620	1679	—	1446	1446
груженой, мм	2404	—	2134	—	2626	2430	2313	—	2270	2270
Параметры котла:										
объем полный, м^3	54,4	31,8	38,5	61,17	55,2	72,76	55,2	44,35	63	63,1
объем полезный, м^3	51,7	—	37,6	59,67	55	71,34	49,5	36,0	62,9	
диаметр внутренний, мм	2600	2000	2200	2800	2600	3000	2600	2417	2300	2300
длина наружная, мм	11300	—	11030	10300	11300	11060	11300	10010	16100	16100
толщина листов, мм:										
верхних	9	8	8	8	8	9	8	8	7	8
средних (боковых)	9	8	8	8	8	9	8	8	7	8
нижнего	11	11	11	11	10	11	10	10	7	8
днищ	10	11	10	11	10	10	10	11	7	9
материал	Ст09Г2, 09Г2Д, 09Г2С, 09Г2СД-12	Ст09Г2+ +12Х18Н10Т или ВСт3сп2+ +12Х18Н10Т	ВСт3сп2+ +12Х18Н10Т	ВСт3сп5	Ст308Х22-Н6Т	Ст09Г2С-12	Ст08Х22Н6Т	Ст08Х18Н10Т	СтTTST52	СтZINCDU 25-20 (УРАНУСЬ)

© Оформление ЗАО НТЦ ПБ, 2011

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
удельный объем, $м^3$	0,82	—	0,56	1,11	0,89	1,15	0,99	0,673	0,524	0,526
рабочее давление, МПа ($кгс/см^2$)	0,2(2) при транспортировке	0,2(2) при транспортировке	—	0,06(0,6) при транспортировке	0,07(0,7) при транспортировке	0,06(0,6)	0,2(2) при транспортировке	0,35 (3,5)	0,065 (0,65)	0,065 (0,65)
Максимально допустимая температура загружаемого продукта, °С	300–250	135–150	135–150	—	50	10–20	95	—	85	85
Рабочая температура в котле, °С	–50–+300	–50–+50	–50–+50	—	20–50	—	40–100	—	—	—
Толщина изоляции, мм	190	200	—	100	—	—	150–190	190–200	180–200	200
Год начала серийного производства	1973	1971	1980	1965	1980	1986	1973	—	1977	1963
Год снятия с производства	—	1980	—	1978	—	—	—	—	1978	1984

Таблица 6

Параметры вагонов-цистерн для перевозки кислот и жидких химических продуктов

Наименование параметра	Параметры вагона-цистерны модели									
	15-1401	15-1548	15-1601	15-1403	15-1554	15-1404	15-1426	15-1487	15-1406 (ЖКЦ-39)	15-1514
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Назначение (основной груз)	Серная кислота	Улучшенная серная кислота	Улучшенная серная кислота	Соляная кислота	Соляная кислота	Слабая азотная кислота	Слабая азотная кислота	Слабая азотная кислота	Кислотный меланж	Меланж

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Тип вагона-цистерны	760	762	762	—	—	—	—	—	—	764
Грузоподъемность, т	60	67	77	52,2	62,0	61,5	64,5	66,5	57,3	62,0
Масса вагона-цистерны (тара), т	20,9	20,3	22,2	22,4	21,7	21,0	22,3	21,5	22,4	21,9
Нагрузка:										
от оси колесной пары на рельсы, кН (тс)	198 (20,2)	214 (21,8)	243 (24,8)	183 (18,7)	205 (20,9)	202 (20,6)	216 (22,0)	216 (22,0)	195 (19,92)	201 (20,5)
на один погонный метр пути, кН/м (тс/м)	66(6,7)	71(7,3)	81(8,3)	61(6,2)	68(7,0)	67(6,9)	72(7,3)	72(7,3)	66(6,8)	67(6,8)
Габарит	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ	02-ВМ (02-Т)
Параметры котла:										
объем полный, $м^3$	32,7	38,5	46,0	46,0	54,1	46,9	48,8	51,9	39,5	44,8
объем полезный, $м^3$	32,0	37,0	42,5	44,8	52,8	44,5	46,6	48,1	37,3	40,0
удельный объем, $м^3/т$	0,53	0,55	0,55	0,86	0,85	0,72	0,72	0,72	0,65	0,65
диаметр внутренний, мм	2000	2200	2400	2410	2600	2400	2400	2600	2214	2417
длина наружная, мм	10 484	10 410	10 510	10 430	10 610	10 560	11 120	10 140	10 686	10 110
толщина листов, мм:										
верхнего/среднего/нижнего	10/10/12	8/8/10	—	—	9/9/11	8/9/11	8/8/11	8/8/10	25/25/25	9/9/11
днищ	12	10	—	—	11	11	11	10	28	12
материал	ВСт3сп5	Ст12-Х18Н1-0Т, 20К+ 10Х17Н1-3М2Т 10Х17Н1-3М2Т	Ст09Г2+ 06Х17-НМ2, Д3Р, Н7-М2Д3Р	ВСт3сп5	Ст09Г2, 09Г2Д, 09Г2С, 09Г2СД	Ст12Х1-8Н10Т, 08Х18Н-10Т	Ст12Х18-Н10Т	Ст12Х1-8Н10Т, 08Х18Н-10Т	Алюми-ний АДО	Ст0Х18-Г8Н12Т (К0-3)
рабочее давление, МПа ($кгс/см^2$)	0,25 (2,5)	0,25 (2,5)	0,25 (2,5)	0,3 (3,0)	0,2 (2,0)	0,15 (1,5)	0,2 (2,0)	0,2 (2,0)	0,2 (2,0)	0,2 (2,0)

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
испытательное давление, МПа (кгс/см²)	0,4 (4,0)	0,4 (4,0)	0,55 (5,5)	0,4 (4,0)	0,55 (5,5)	0,68 (6,8)	—	0,45 (4,5)	0,5 (5,0)	0,9 (9,0)
Высота центра тяжести вагона-цистерны от головки рельса, мм:										
порожней	1163	1140	1181	—	1338	1288	—	1289	—	—
груженой	1998	2045	2170	—	2222	2072	—	2254	—	—
Год начала серийного производства	1963	1971	—	1964	1975	1963	1980	1983	1963	1971
Год снятия с производства	1978	—	—	—	—	1983	—	—	—	1976

Продолжение табл. 6

Наименование параметра	Параметры вагона-цистерны модели									
	15-859	15-1568	15-1414	15-1572	15-Ц854	ЖКЦ-34	ЖКЦ-35(I)	ЖКЦ-35(II)	15-1416 (ЖГЦ-60)	15-1570 (ЖГЦ-73)
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
Назначение (основной груз)	Ацетальдегид	Ацетальдегид	Этиловая жидкость	Метанол	Серная кислота	Крепкая азотная кислота	Крепкая азотная кислота	Крепкая азотная кислота	Гептил	Гептил
Тип вагона-цистерны	—	—	—	766	760	—	—	—	—	—
Грузоподъемность, т	46,1	53,2	60,7	57,0	60,0	50	50	50	45,6	54,4
Масса вагона-цистерны (тара), т	23,9	25,9	22,2	23,5	21,9	21	21,8	20,7	25,1	25,05
Нагрузка:										
от оси колесной пары на рельсы, кН (тс)	172 (17,5)	194 (19,8)	203 (20,7)	197 (20,1)	201 (20,5)	174 (17,75)	176 (17,95)	173,4 (17,67)	173,4 (17,7)	194,9 (19,9)
на один погонный метр пути, кН/м (тс/м)	57 (5,8)	65 (6,6)	68 (6,9)	66 (6,7)	67 (6,8)	57,9 (5,9)	58,5 (6,0)	57,7 (5,9)	57,7 (5,9)	64,8 (6,6)

12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
Габарит	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ (02-Т)	1-Т	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ (02-Т)	02-ВМ (02-Т)
Параметры котла:										
объем полный, $м^3$	63,4	73,2	38,7	73,2	32	34,5	34,5	34,5	61,2	73,2
объем полезный, $м^3$	57,1	65,8	36,8	71,7	—	33	33	33	57,0	68,0
удельный объем, $м^3/т$	1,24	1,24	0,61	1,26	0,53	0,66	0,66	0,66	1,25	1,25
диаметр внутренний, мм	2800	3000	2200	3000	2000	2200	2200	2200	2800	3000
длина наружная, мм	10 690	10 770	10 490	10 770	10 550	9410	9410	9410	10 334	10 770
толщина листов, мм:										
верхнего/среднего/нижнего	9/9/11	9/9/11	9/9/11	9/9/11	—	18/18/22	20/20/20	18/18/22	9/9/11	9/9/11
днищ	10	10	10	10	—	20	20	20	10	10
материал	Ст09Г2С	Ст09Г2, 09Г2Д, 09Г2С, 09Г2СД-12	Ст09Г2С, 09Г2СД, 09Г2С-12, 09Г2Д	Ст09Г2Д, 09Г2, 09Г2С, 09Г2СД-12	ВСт3сп5	Алюминий А1	Алюминий АД1	Алюминий АД1	ВСт3сп	Ст09Г2С
рабочее давление, МПа ($кгс/см^2$)	0,3 (3,0)	0,3 (3,0)	0,35 (3,5)	0,25 (2,5)	0,25 (2,5)	0,2	0,2 (2)	0,2 (2)	0,25 (2,5)	0,25 (2,5)
испытательное давление, МПа ($кгс/см^2$)	0,87 (8,7)	0,85 (8,5)	0,9 (9,0)	0,55 (5,5)	0,4 (4,0)					0,6 (6)
Высота центра тяжести вагона-цистерны от головки рельса, мм:										
порожней	—	1570	1261	1475	—	—	—	—	—	—
груженой	—	2375	2051	2385	—	—	—	—	—	—
Год начала серийного производства	1963	1976	1972	1984	—	—	—	—	—	—
Год снятия с производства	1975	—	—	—	—	—	—	—	—	—

© Оформление. ЗАО НТЦ ПБ, 2011

По вопросам приобретения
нормативно-технической документации
обращаться по тел./факсам:
(495) 620-47-53, 984-23-56, 984-23-57, 984-23-58, 984-23-59
E-mail: gost.e-ecolog.ru

Подписано в печать 19.01.2011. Формат 60×84 1/16.
Гарнитура Times. Бумага офсетная.
Печать офсетная. Объем 8,375 печ. л.
Заказ № 11.
Тираж 100 экз.

Подготовка оригинал-макета и печать
Закрытое акционерное общество
«Научно-технический центр исследований
проблем промышленной безопасности»
105082, г. Москва, Переведеновский пер., д. 13, стр. 14

gost.e-ecolog.ru