

**ФАКУЛЬТЕТ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

**Кафедра управління вантажною і комерційною роботою**

**А.Л. Обухова, Д.В. Каньовська**

**ПЕРЕВЕЗЕННЯ НА ОСОБЛИВИХ УМОВАХ**

*Конспект лекцій*

**Частина 1**

**Харків - 2014**

Обухова А.Л., Каньовська Д.В. Перевезення на особливих умовах: Конспект лекцій. – Харків: УкрДАЗТ, 2014. – Ч. 1. – 64 с.

Даний конспект лекцій розкриває тему «Перевезення вантажів на особливих умовах залізничним транспортом». Наведено основні особливості організації перевезень вантажів, які за своїми технічними та технологічними особливостями вимагають особливих умов організації підготовки та перевезення залізничним транспортом. Даний конспект лекцій може використовуватися як допоміжний матеріал при проведенні лекційних і практичних занять з дисципліни «Перевезення на особливих умовах» і теоретичне джерело при написанні дипломної роботи за відповідними темами.

Рекомендовано для студентів спеціальності «Організація перевезень і управління на транспорті» (залізничний транспорт) всіх форм навчання та слухачів ІППК.

Іл. 6, табл. 2, бібліогр.: 10 назв.

Конспект лекцій розглянуто та рекомендовано до друку на засіданні кафедри управління вантажною та комерційною роботою 4 лютого 2013 р., протокол № 10.

Рецензент

проф. Є.С. Альошинський

А.Л. Обухова, Д.В. Каньовська

ПЕРЕВЕЗЕННЯ НА ОСОБЛИВИХ УМОВАХ

Конспект лекцій

Частина 1

Відповідальний за випуск Обухова А.Л.

Редактор Ібрагімова Н.В.

---

Підписано до друку 05.03.13 р.  
Формат паперу 60x84 1/16. Папір писальний.  
Умовн.-друк.арк. 3,0. Тираж 30. Замовлення №  
Видавець та виготовлювач Українська державна академія залізничного транспорту,  
61050, Харків-50, майдан Фейербаха, 7.  
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 2874 від 12.06.2007 р.

## Зміст

Вступ.....	5
Тема 1. Перевезення вантажів на особливих умовах. Загальна характеристика особливостей.....	6
Тема 2. Міжнародне та національне законодавство у сфері перевезення небезпечних вантажів.....	11
2.1 Міжнародне законодавство з питань перевезення небезпечних вантажів.....	12
2.2 Національне законодавство з питань перевезення небезпечних вантажів.....	18
Тема 3. Правила перевезення небезпечних вантажів залізничним транспортом у внутрішньому і міжнародному сполученні.....	19
3.1 Угода про міжнародне залізничне сполучення СМГС)...	20
Тема 4. Особливості перевезення небезпечних вантажів. Їх класифікація. Особливості перевезення в різних видах сполучення.....	23
4.1 Правила перевезення небезпечних вантажів у внутрішньому сполученні.....	23
4.2 Класифікація небезпечних вантажів і підготовка їх до перевезення.....	26
Тема 5. Обов'язки та відповідальність працівників залізничного транспорту щодо перевезення небезпечних вантажів.....	30
Тема 6. Загальні вимоги до рухомого складу для перевезення небезпечних вантажів. Супроводження вантажів. Страхування відповідальності.....	32
6.1 Вимоги до вагонів і контейнерів, які використовуються для перевезення небезпечних вантажів.....	32
6.2 Супроводження та охорона небезпечних вантажів.....	34
6.3 Страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів.....	38
Тема 7. Маркування. Тара та упаковка для перевезення небезпечних вантажів. Сумісне перевезення різних небезпечних вантажів.....	40

7.1 Нанесення маркування, що ідентифікує і характеризує вид та ступінь небезпеки.....	40
7.2 Тара та упаковка для перевезення небезпечних вантажів.....	45
7.3 Можливості сумісного завантаження різних небезпечних вантажів в один вагон або контейнер.....	46
Тема 8. Порядок проведення маневрової роботи, формування та пропускання поїздів з вагонами, завантаженими небезпечними вантажами.....	47
Тема 9. Правила безпеки та порядок ліквідації наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх залізничним транспортом.....	55
Список літератури.....	63

## Вступ

Дисципліна “Перевезення на особливих умовах” спрямована на отримання знань, вмінь і придбання практичних навичок у сфері перевезення вантажів на особливих умовах залізничним транспортом, особливостей виконання комерційних операцій при таких перевезеннях.

Наприкінці вивчення курсу студенти будуть знати про сучасні проблеми в галузі технології перевезення вантажів на особливих умовах, стан і перспективи розвитку перевезень територією України небезпечних вантажів, негабаритних і великовагових вантажів, швидкопсувних вантажів та інше, принципи організації таких перевезень та особливості побудови вантажних тарифів на такі перевезення залізничним транспортом.

Крім того, будуть вміти встановлювати умови перевезення вантажів на особливих умовах, визначати розрахункову негабаритність вантажів, можливість та умови пропускання негабаритних і великовагових вантажів, вибирати тип рухомого складу для перевезення конкретного швидкопсувного вантажу.

А також будуть мати уявлення про взаємодію підрозділів залізничного транспорту з питань перевезення вантажів на особливих умовах, про порядок ліквідації наслідків аварійних ситуацій при перевезенні вантажів на особливих умовах залізницями.

## **Тема 1. Перевезення вантажів на особливих умовах. Загальна характеристика особливостей**

Перш ніж почати розгляд конкретних груп вантажів, які за своїми властивостями можуть бути віднесені до вантажів, що потребують особливих умов при перевезенні, необхідно з'ясувати, що саме характеризує перевезення на особливих умовах загалом. У випадках, якщо властивості вантажу або їх стан, або пропоновані вантажовідправником умови перевезень не передбачені Правилами перевезень вантажів залізничним транспортом (Правила), перевізник з вантажовідправниками у відповідних договорах можуть встановлювати особливі умови перевезень таких вантажів і відповідальність сторін за їх перевезення і збереження.

При цьому вантажовідправник перед укладенням з перевізником договору перевезення вантажу на особливих умовах повинен узгодити дані умови з вантажоодержувачем.

Перевезення вантажів на особливих умовах можуть здійснюватися перевізником у таких випадках:

- для вантажів, перевезення яких не передбачено правилами перевезення вантажів залізничним транспортом;
- при перевезенні імпортованих швидкопсувних вантажів, що перевозяться через порти, призначенням на станції України;
- для вантажів, перевезення яких здійснюється з невідповідністю тари, упаковки і стану вантажу вимогам стандартів, технічних умов або при застосуванні нових видів тари та упаковки;
- при перевезенні швидкопсувних вантажів на термін вище граничного терміну перевезення, встановленого правилами перевезень залізничним транспортом швидкопсувних вантажів;
- при перевезенні з використанням залізничного рухомого складу контейнерів, у яких відповідними правилами перевезень вантажів залізничним транспортом не передбачається перевезення окремих видів вантажів;
- інших випадків, не передбачених правилами перевезень вантажів залізничним транспортом.

Це те, що стосується особливих умов перевезення вантажів, якщо стан вантажу, його властивості чи умови перевезення не передбачені Правилами. Проте існує ще ряд вантажів, які за своїми умовами транспортування вимагають особливої уваги. Це можуть бути небезпечні, негабаритні, великовагові, довгомірні та швидкопсувні вантажі або випадки виникнення необхідності перевезення тварин, птиці та інших вантажів, які підлягають державному ветеринарно-санітарному контролю.

Згідно зі Статутом залізниць України та Правилами перевезення небезпечних вантажів останнім надається таке визначення: **небезпечні вантажі (НВ)** – це речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які через присутні їм властивості за наявності певних факторів можуть у процесі транспортування, під час проведення вантажних робіт і збереження призвести до вибуху, пожежі, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів транспорту, заподіяння матеріальних втрат і шкоди навколишньому середовищу, а також загибелі, травмування, отруєння, опіків, захворювання людей, тварин.

Крім того, Правилами перевезення небезпечних вантажів також наведено визначення інших видів вантажів, які за своїми властивостями належать до небезпечних.

**Небезпечні відходи** – відходи, що мають такі фізичні, хімічні, біологічні чи інші небезпечні властивості, які становлять чи можуть становити значну небезпеку для навколишнього природного середовища і здоров'я людини та які потребують спеціальних методів і засобів поводження з ними.

**Військові вантажі** – вантажі, відправниками і (або) одержувачами яких є Міністерство оборони України, Міністерство внутрішніх справ України, Служба безпеки України.

**Газ** – речовина (суміш речовин), що при температурі 50 °С має тиск пари вищий, ніж 300 кПа або є повністю газоподібною за температури 20 °С і нормального тиску 101,3 кПа.

**Рідина** – речовина (суміш речовин), яка при температурі 50 °С має тиск пари не вищий, ніж 300 кПа; при температурі 20 °С і тиску 101,3 кПа не є цілком газоподібною; при тиску

101,3 кПа має температуру плавлення чи початку плавлення не вище, ніж 20 °С.

Іншим вантажам, що належать до вантажів, які перевозяться на особливих умовах, надаються такі визначення.

**Перевезення вантажів негабаритних і надважких** – найбільш складний вид перевезень, що вимагає наявності спеціального рухомого складу, дотримання правил перевезень. Ось неповний перелік вантажів, які можна віднести до поняття негабаритних і надважких: будівельна, дорожня, сільськогосподарська техніка, котельне устаткування, блоки очисних споруд, яхти, промислові блоки, трансформатори.

Причин перевезення таких «предметів» кілька. Іноді кліматичні чи економічні умови роблять неможливим збирання демонтованого для транспортування обладнання на місці призначення - майже в 3 рази дешевше доставити реактор з заводу-виробника на атомну станцію в зібраному вигляді, ніж збирати його по частинах. Крім того, сучасні технології вимагають заводського збирання, коли є небажаним будь-яке механічне втручання в один раз зібране обладнання.

Вантаж є **негабаритним**, якщо його розміри (включаючи упаковку і кріплення) перевищують контур основного габариту навантаження при розташуванні вантажу на вагоні (зчепі), який знаходиться на прямій горизонтальній ділянці колії, а поздовжня вертикальна площина симетрії цього вагона (зчепу) збігається з віссю залізничної колії або геометричні виноси цього вантажу в кривих перевищують геометричні виноси розрахункового вагона у цих кривих. (Розрахунковий вагон – це вагон з довжиною рами 24 м і базою 17 м, максимальний геометричний винос якого складає 105 мм за умови встановлення цього вагона у кривій радіусом 350 м з колією, яка не має підвищення зовнішньої рейки.)

**Великоваговий вантаж** – вантаж, у якого маса й довжина або навантаження на раму (підлогу) вагона перевищують допустимі величини, встановлені главою 1 додатка 14 до СМГС для універсального рухомого складу.

**Довгомірний вантаж** – вантаж, відношення довжини якого до бази рухомого складу перевищує значення 1,41.



Номенклатура великогабаритних великовагових вантажів різноманітна. Окремі найменування вантажів можна розглядати як специфічні для конкретних виробництв, наприклад для енергетики, – це котли, трансформатори, турбо- і гідрогенератори, конденсатори, парогенератори і т. д.; для нафтової, газової, хімічної, мікробіологічної промисловості – це реактори, сепаратори, конвертери і т. д.

До особливостей вантажу можна віднести і варіанти ексцентричного розташування центра ваги. Складність організації процесу транспортування великовагових і довгомірних вантажів полягає не тільки у великих числових значеннях кожного параметра, але і в такій особливості, як відсутність достатньої тісноти зв'язків між параметрами, що позначається на виборі раціонального типу рухомого складу.

Складність даних видів перевезення також доповнюється тим, що послуги з перевезення негабаритних і великовагових вантажів мають включати:

- розроблення оптимальної схеми доставки;
- підбір рухомого складу;
- розроблення додаткового обладнання для перевезення нестандартного товару;
- оптимізацію строків і вартості;
- повний контроль за пересуванням вантажів;
- послуги з організації митного оформлення;
- отримання необхідних дозволів у країнах, через які будуть перевозитись вантажі.

Наступний вид вантажів, що потребують особливих умов при перевезенні, це *швидкопсувні вантажі*. До швидкопсувних належать вантажі, які при перевезенні залізничним транспортом вимагають захисту (охолодження, вентилявання, обігрів) від дії на них високих або низьких температур зовнішнього повітря.

Перелік ШПВ, що перевозяться залізницею, граничні терміни перевезення їх залежно від технологічної обробки та типу вагона наведено в Правилах перевезення швидкопсувних вантажів Збірника №10 Правил перевезень і тарифів залізничного транспорту України. Спосіб перевезення ШПВ, тип вагона або контейнера визначаються відправником залежно від характеру вантажу та кліматичних умов на всьому шляху його перевезення.

Головною умовою під час перевезення й зберігання цих продуктів є збереження якості продукту, тобто якість продукції – це сукупність властивостей, що обумовлюють придатність даної продукції відповідати певним потребам відповідно до призначення. Для перевезення швидкопсувних вантажів застосовуються спеціальні автотранспортні засоби, які дозволяють підтримувати певний температурний режим і вологість усередині кузова.

Останній вид перевезення на особливих умовах – це перевезення тварин, птиці та інших вантажів, які підлягають державному ветеринарно-санітарному контролю.

Тварини, птиця, харчові сирі тваринні продукти, сировина тваринного походження, біологічні, хіміко-фармацевтичні препарати та інші вантажі перевозяться залізницею всіма видами відправок з дозволу та під контролем спеціалістів структурних підрозділів державного ветеринарно-санітарного контролю на державному кордоні і транспорті Державного департаменту ветеринарної медицини Міністерства аграрної політики України.

Відповідно до Закону України “Про ветеринарну медицину” та Митного кодексу України *підконтрольними ветеринарній медицині* є:

- усі види тварин (домашні, дикі, зоопаркові, циркові, лабораторні), хутрові звірі, кролі, домашня, дика птиця, бджоли, жива риба і рибопродукти, раки, жаби, молюски, сперма, ікра риби, інкубаторні яйця;

- продукти тваринного походження і харчові вироби з них (м'ясо, молоко, яйця, мед та ін.);

- сировина тваринного походження для переробки (сирі шкіри і хутро, необроблена вовна, пух, пір'я, роги, кістки та ін.);

- готові харчові продукти тваринного походження (консерви м'ясні, рибні, сири, масло вершкове, маргарин, ковбасні вироби, м'ясні копченості) у непорушеній упаковці, виготовлені відповідно до стандартів і нормативів на підприємствах держав та експортерів;

- корми тваринного походження (м'ясна, рибна, кров'яна, кісткова мука, комбіновані і живі корми для риб);

- корми рослинного походження (фуражне зерно, комбікорми, коренеплоди, бульбоплоди, сіно, солома);

- інші продукти, предмети і матеріали, які можуть бути збудниками заразних хвороб, мікробні віруси, ветеринарні препарати та медикаменти, предмети колекціонування тваринного походження незалежно від відомчої підпорядкованості і форми власності.

До *підкарантинної та підконтрольної продукції* відносять насіння, рослини, частини рослин, продукцію рослинного походження, транспортні засоби, тару, упаковку та будь-які матеріали, за допомогою яких можуть поширюватись карантинні об'єкти.

Крім того, є ще декілька видів контролю - екологічний і радіологічний.

**Екологічний контроль** здійснюється Державною екологічною інспекцією Міністерства екології і природних ресурсів. Державна екологічна інспекція зобов'язана забезпечити здійснення екологічного контролю в пунктах пропускання через державний кордон.

**Радіологічний контроль.** В Україні не створена окрема служба з радіологічного контролю. Основна відповідальність за проведення радіологічного контролю покладена на органи Міністерства екології та природних ресурсів.

Радіаційний контроль здійснюється з метою контролю щодо додержання вимог чинного законодавства при переміщенні через державний кордон радіоактивних речовин (РР) і ядерних матеріалів (ЯМ). Радіаційний контроль всіх вантажів, що перетинають державний кордон України, у тому числі й транзитних, є обов'язковим.

## **Тема 2. Міжнародне та національне законодавство у сфері перевезення небезпечних вантажів**

Велика кількість аварій під час перевезення небезпечних вантажів різними видами транспорту, часто з дуже важкими наслідками, змусили міжнародне співтовариство і національні органи влади в окремих державах розробити нормативно-правові акти, що регламентують перевезення таких вантажів.

Перевезення небезпечних вантажів з мінімальним ризиком можливе тільки за умови дотримання встановлених вимог. Перевезення деяких небезпечних вантажів заборонено зовсім.

Вимоги до забезпечення безпеки під час перевезення небезпечних вантажів застосовуються з метою зведення до мінімуму розкрадань або неналежного застосування небезпечних вантажів, у результаті чого може виникнути загроза здоров'ю і життю людей, майну або навколишньому середовищу.

Таким чином, необхідність розроблення нормативно-правових актів, що регламентують перевезення небезпечних вантажів, обумовлена такими завданнями:

- захист та охорона людей;
- захист навколишнього середовища та матеріальних цінностей.

При цьому нормативно-правові акти, що регламентують перевезення небезпечних вантажів, повинні розроблятися із застосуванням таких принципів:

- а) економічна прийнятність;
- б) нейтральність у конкурентному відношенні для всіх суб'єктів перевезення небезпечних вантажів;
- в) необхідність міжнародного схвалення норм і гармонізація з міжнародними угодами;
- г) застосовність щодо різних видів транспорту.

## **2.1 Міжнародне законодавство з питань перевезення небезпечних вантажів**

Розроблення рекомендацій з перевезення небезпечних вантажів для всіх видів транспорту здійснюється Комітетом експертів з перевезення небезпечних вантажів Економічної і Соціальної Ради Організації Об'єднаних Націй.

У світлі технічного прогресу, появи нових речовин і матеріалів, потреб сучасних транспортних систем і, перш за все, необхідності забезпечення безпеки людей, майна та навколишнього середовища Комітетом були розроблені *Рекомендації з перевезення небезпечних вантажів у формі «Типових правил перевезення небезпечних вантажів»*. Вони призначені для урядів і міжнародних організацій, що займаються

регламентацією перевезень небезпечних вантажів, однак не застосовуються до перевезень небезпечних вантажів навалом, насипом або наливом, які в більшості країн регулюються спеціальними правилами.

Дані правила ще називають Помаранчевою книгою. Типові правила є Головним джерелом всього законодавства у сфері перевезення небезпечних вантажів всіма видами транспорту.

Типові правила є рекомендаційним документом. Розроблення Рекомендацій здійснюється Комітетом експертів з перевезення небезпечних вантажів і є узгодженим на глобальному рівні системою класифікації та маркування хімічних речовин Економічної і Соціальної Ради Організації Об'єднаних Націй. На їх основі міжнародні організації та національні органи влади різних держав розробляють нормативні документи, що регламентують перевезення небезпечних вантажів.

На сьогодні діє 16-та редакція Типових правил з перевезення небезпечних вантажів.

Ще одним дуже важливим документом є ***Рекомендації ООН з перевезення небезпечних вантажів: Керівництво з випробувань і критеріїв***, які доповнюють Рекомендації ООН: Типові правила і Узгоджену на глобальному рівні систему класифікації небезпеки та маркування хімічної продукції. Даний документ містить критерії, методи випробувань і процедури, які використовуються для класифікації небезпечних вантажів. У першу чергу він корисний організаціям, які займаються класифікацією небезпечних вантажів. Керівництво з випробувань і критеріїв розробляється Комітетом експертів з перевезення небезпечних вантажів.

На сьогодні діє п'яте видання Керівництва з випробувань і критеріїв.

Наступний документ, вимоги якого практично без змін переносяться в міжнародні регламенти у сфері перевезення небезпечних вантажів, – це ***Правила безпечного перевезення радіоактивних матеріалів (ПБПРМ)***.

Статут Міжнародного агентства з атомної енергії (МАГАТЭ) уповноважив Агентство встановити норми безпеки для охорони здоров'я і зведення до мінімуму небезпеки для життя і майна. У результаті у 2009 р. були сформульовані та

видані Правила безпечного перевезення радіоактивних матеріалів.

Метою даних Правил є встановлення вимог, які повинні виконуватися для забезпечення безпеки і захисту осіб, майна та навколишнього середовища від впливу випромінювання в процесі перевезення радіоактивного матеріалу. Вимоги ПБПРМ є обов'язковими для виконання.

Крім того, система міжнародного регулювання перевезень небезпечних вантажів є досить складною і включає велику кількість конвенцій та угод, основними з яких є:

1 **Міжнародна Конвенція про охорону людського життя на морі (МК ОЛЖМ)**, яка була прийнята на Міжнародній конференції з охорони людського життя на морі 1 листопада 1974 р. Дані правила застосовуються тільки до суден, що здійснюють міжнародні рейси.

2 **Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів (МК МПНВ)**. Кодекс було введено Асамблеєю Міжнародною морською організацією 27 вересня 1965 р. Він є рекомендованим для використання в країнах, що підписали Міжнародну конвенцію з охорони життя людини на морі. На даний час МК МПНВ є загальноприйнятим міжнародним документом.

Кодекс є міжнародними правилами транспортування та зберігання НВ всіх категорій з метою забезпечення охорони морського середовища та безаварійної роботи флоту. Розроблено на основі Міжнародної класифікації небезпечних вантажів, включеної до Конвенції з охорони життя людини на морі (1965 р., перероблена в 1974 р.). МК МПНВ містить правила для перевезення 1250 найменувань НВ, не враховуючи вибухових речовин. Застосовується до перевезень НВ на судах, що здійснюють міжнародні рейси, тобто рейси з країни, в якій застосовується Конвенція з охорони життя людини на морі, до порту за межами цієї країни і навпаки. Має рекомендований статус.

3 **Технічні інструкції з безпечного перевезення небезпечних вантажів по повітря (ТІБПНВП)**, опубліковані в 2006 р. Міжнародною організацією цивільної авіації.

Небезпечні вантажі можуть безпечно перевозитися повітряним транспортом за умови прийняття певних принципів. Такі принципи використовувалися при розробленні Технічних інструкцій. Вони спрямовані на спрощення перевезення і одночасно забезпечення такого рівня безпеки, при якому небезпечні вантажі можуть перевозитися, не піддаючи повітряне судно або пасажирів, що перебувають у ньому, небезпеці за умови виконання всіх вимог. До того ж використання системи Організації Об'єднаних Націй забезпечує сумісність різних видів транспорту при міжнародних перевезеннях таким чином, що партія вантажу може перевозитися кількома видами транспорту без додаткової зміни класифікації та упаковки.

Небезпечні вантажі в загальному випадку поділяються на різні класи чи категорії відповідно до безпеки, яку вони представляють. В інструкціях наводиться докладний перелік окремих товарів, де вказується клас або категорія, до яких належить кожен товар, його прийнятність для перевезення по повітрю і умови перевезення. Тобто також, як і в Правилах перевезення небезпечних вантажів, у даній інструкції міститься інформація про класифікацію небезпечних вантажів, інструкція з упакування, обов'язки вантажовідправника, номенклатура пакувальних комплектів, маркування, вимоги і випробування пакувальних матеріалів та інша інформація.

#### ***4 Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПОГ = ADR).***

У рамках даної Угоди 49 держав узгодили загальні правила перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом через їх межі та через їх території.

Європейська Угода була удосконалена 30 вересня 1957 р. і вступила в силу 29 січня 1968 р. Текст самої Угоди був змінений Протоколом про внесення поправок і вступив в силу у 19 квітня 1985 р.

Відповідно до Угоди були видані Додатки А та В. Додаток А містить вимоги, що стосуються упаковки та маркування вантажів, а Додаток В – вимоги, що стосуються конструкції, обладнання та руху транспортного засобу, що перевозить вантаж.

У 1992 р. робоча група з перевезення НВ прийняла рішення про зміни структури Додатків А та В на основі пропозицій

Міжнародного Союзу автомобільного транспорту. Головною метою даних змін було зробити вимоги більш зрозумілими та більш зручними для користувачів, з тим щоб їх можливо було застосовувати не тільки при міжнародних перевезеннях, але і при внутрішніх перевезеннях в усіх європейських країнах на основі національного законодавства. Крім того, було прийнято необхідним більш чітко сформулювати обов'язки різних учасників транспортного ланцюга і провести розмежування між правовими вимогами Угоди та європейськими або міжнародними стандартами.

**5 Правила міжнародного перевезення небезпечних вантажів по залізницях (МПНВ).**

**6 Додаток 2 Правила перевезень небезпечних вантажів до Угоди про міжнародне вантажне сполучення (СМГС).**

Безпосередньо Угода про міжнародне вантажне сполучення діє з 1 листопада 1951 р. Угодою встановлюється пряме міжнародне залізничне сполучення для перевезень вантажів між залізницями. Правила перевезення небезпечних вантажів наведені у Додатку 2, де вказується класифікація НВ, принципи класифікації та спеціальні положення, що стосуються окремих класів.

**7 Правила перевезень небезпечних вантажів залізницями,** затверджені на 15 засіданні Ради із залізничного транспорту держав-учасниць Співдружності 5 квітня 1996 р., введені до дії у 1997 р.

Правила поширюються на перевезення небезпечних вантажів по залізницях держав-учасниць Співдружності і є обов'язковими для працівників залізничного транспорту, відправників та одержувачів небезпечних вантажів, портів і пристаней, а також для транспортно-експедиційних підприємств, які здійснюють обслуговування вантажовідправників і вантажоодержувачів.

**8 Правила перевезень рідких вантажів наливом у вагонах-цистернах і вагонах бункерного типу для перевезення нафтобітуму,** погоджені на нараді уповноважених представників залізничних адміністрацій (17-18 березня 2009 р.).

Ці Правила визначають порядок та умови перевезення залізничним транспортом вантажів (у тому числі небезпечних)



наливом у вагонах-цистернах і вагонах бункерного типу для перевезення нафтобітуму на мережі залізниць держав-учасниць Співдружності і є обов'язковими для працівників залізничного транспорту, вантажовідправників і вантажоодержувачів, а також для транспортно-експедиційних підприємств, які обслуговують відправників і одержувачів.

### ***9 Базельська Конвенція про контроль за транскордонним перевезенням небезпечних відходів і їхнім видаленням.***

Першою спробою вироблення глобального підходу до вирішення проблем, пов'язаних з управлінням небезпечними відходами, стала Програма Монтевідео 1981 р., яка призвела до прийняття в 1985 р. керівних положень і принципів екологічно раціонального видалення небезпечних відходів і проведення згодом переговорів щодо глобальної Конвенції про контроль за транскордонним перевезенням небезпечних відходів.

Ці переговори закінчилися прийняттям Конвенції про контроль за транскордонним перевезенням небезпечних відходів і їхнім видаленням Конференцією повноважних представників у Базелі (Швейцарія) 22 березня 1989 р. Тоді Конвенцію підписали представники 53 урядів. Конвенція набула чинності 5 травня 1992 р.

Загальна мета Конвенції - захистити здоров'я людей і навколишнє середовище від несприятливих наслідків виробництва небезпечних відходів, їх транскордонного перевезення та регулювання. Конвенція ґрунтується на двох основних стовпах:

- глобальній системі контролю за транскордонним перевезенням відходів;

- екологічно обґрунтованому використанні відходів.

Базельська конвенція має на меті регламентації транскордонного перевезення відходів за допомогою, зокрема, системи попереднього повідомлення про намір експортувати небезпечні відходи та інші відходи та вимоги, згідно з якою сторони повинні дати письмову згоду (так зване "попередньо обґрунтовану згоду") до того, як такі відходи можуть бути ввезені транзитом або імпортовані в райони, що знаходяться під їхньою національною юрисдикцією.

На відміну від Типових правил, всі ці документи є обов'язковими для виконання при здійсненні міжнародних перевезень небезпечних вантажів по території держав, які ратифікували відповідні конвенції та угоди.

## **2.2 Національне законодавство з питань перевезення небезпечних вантажів**

Основними нормативно-правовими документами, що регламентують перевезення небезпечних вантажів на території України, є:

### **1 Закони у сфері перевезення небезпечних вантажів:**

- Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів»;
- Закон України «Про приєднання України до Європейської угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПОГ)».

### **2 Постанови Кабінету Міністрів України з питань перевезення небезпечних вантажів:**

- Правила дорожнього руху;
- Порядок і правила проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів;
- Порядок проведення спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів;
- Положення про головні засади організації перевезення радіоактивних матеріалів.

### **3 Накази, положення з питань перевезення небезпечних вантажів:**

- Правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів;
- Правила ядерної та радіаційної безпеки при перевезенні радіоактивних матеріалів.

Відповідно до Закону України “Про перевезення небезпечних вантажів” законодавство з питань перевезення НВ складається з цього Закону, інших законів України, міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, а також інших нормативно-правових актів, що визначають умови перевезення НВ, вимоги до типів та

обладнання транспортних засобів, порядку підготовки, перепідготовки, навчання, підвищення та підтвердження кваліфікації працівників, зайнятих перевезенням НВ, порядку одержання дозволів на здійснення зазначених перевезень.

Дія цього Закону поширюється на такі види діяльності:

- державне управління та державне регулювання безпеки у сфері перевезення НВ;
- виконання робіт і надання послуг, пов'язаних з перевезенням НВ;
- забезпечення міжнародних зобов'язань у сфері перевезення НВ.

Дія цього Закону не поширюється на перевезення НВ на територіях підприємств, установ та організацій, де ці вантажі виготовляються або утворюються, використовуються або заховуються, та інші передбачені законом випадки.

Основними завданнями законодавства з питань перевезення НВ є:

- визначення основних принципів і напрямів державної політики у сфері перевезення НВ;
- визначення правових засад державного управління та державного регулювання безпеки у сфері перевезення НВ;
- установлення прав, обов'язків і відповідальності суб'єктів перевезення НВ.

### **Тема 3. Правила перевезення небезпечних вантажів залізничним транспортом у внутрішньому і міжнародному сполученні**

Міжнародні перевезення небезпечних вантажів залізничним транспортом здійснюються відповідно до “Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении”, “Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам”, Регламенту про міжнародне залізничне перевезення небезпечних вантажів (далі - RID) (дільницями залізниць з шириною колії 1435 мм) і міжнародних договорів України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

### 3.1 Угода про міжнародне залізничне сполучення (СМГС)

Згідно з цією Угодою між країнами-учасницями (Азербайджанська Республіка, Республіка Білорусь, Болгарія і Молдова, Грузія, Україна та інші) було встановлено пряме міжнародне залізничне сполучення для перевезення вантажів.

Угода має обов'язкову силу для залізниць, відправників та одержувачів вантажів і діє незалежно від державної приналежності сторін договору перевезення.

Відповідно до здійснення перевезень небезпечних вантажів в Угоді наведено Правила перевезення небезпечних вантажів, що наведені в Додатку 2 та видаються окремо.

У Додатку 2 зазначені:

а) небезпечні речовини та вироби, перевезення яких дозволяється, включаючи пов'язані з ним умови:

- класифікацію, класифікаційні критерії та методи випробувань;

- використання тари та її маркування, а також вимоги до спільної упаковки;

- використання цистерн, їх наповнення і маркування;

- процедури відправлення, оформлення перевізних документів;

- вимоги до виготовлення і випробувань тари та цистерн;

- вимоги до використання вагонів і контейнерів включаючи їх навантаження-розвантаження, заборону спільної навантаження;

б) небезпечні вантажі, перевезення яких забороняється.

Учасники перевезення НВ повинні вживати належних заходів безпеки з метою уникнення виникнення аварійної ситуації, яка може призвести до матеріального збитку, травмування людей і забруднення навколишнього середовища.

При виникненні аварійної ситуації залежно від її характеру і масштабу учасники повинні негайно повідомити про це відповідні аварійно-рятувальні служби і надати їм необхідну

інформацію для прийняття належних заходів з ліквідації аварійної ситуації.

Обов'язки учасників перевезення:

- **відправник НВ** зобов'язаний пред'являти до перевезення тільки вантажі, які відповідають вимогам Додатка 2. У випадку, якщо відправник користується послугами інших підприємств (відповідальний за навантаження, пакувальник і т. п.), то він повинен переконатися в тому, що вони дотримуються вимог.

У випадку, коли від імені відправника виступає третя особа, відправник зобов'язаний надати йому письмові дані про властивості НВ і необхідні документи для виконання своїх обов'язків.

У частині зазначення найменування вантажу, правильності та повноти відомостей, що вносяться в накладну, максимально допустимої маси вантажного місця та маси вантажу відправник зобов'язаний дотримуватися розпорядження з перевезення НВ.

При недотриманні вказаних розпоряджень відправник несе відповідальність за всі наслідки, що випливають з цього.

- у частині дотримання загальних заходів безпеки **перевізник** при прийманні НВ до перевезення і в процесі перевезення повинен:

а) упевнитися в тому, що НВ, які пред'являються до перевезення, відповідають Правилам, зазначеним у Додатку 2;

б) упевнитися в тому, що перевізні документи оформлені відправником відповідно до вимог СМГС;

в) упевнитися в тому, що вагон чи контейнер не має явних дефектів, не протікає і не має тріщин, а також належним чином обладнаний і т. д.;

г) переконатися у тому, що дата чергового випробування (рухомого складу) вагонів-цистерн, вагонів-батарей, вбудованих цистерн, знімних цистерн, переносних цистерн і контейнерів-цистерн не прострочена;

д) упевнитися в тому, що на вагони, контейнери нанесені відповідні знаки безпеки та маркування.

Якщо перевізник виявляє якість порушення вимог, він не повинен приймати такий вантаж до перевезення.

Якщо в процесі перевезення виявиться порушення, яке може поставити під загрозу безпеку перевезення, транспортування

вантажу має бути припинено. У цьому випадку перевізник діє з вантажем відповідно до вимог СМГС і внутрішнім законодавством.

Перевізник повинен забезпечити керуючому використовуваною залізничною інфраструктурою можливість у будь-який момент часу отримання негайного і необмеженого доступу до інформації, яка необхідна керуючому залізничною інфраструктурою;

- **одержувач** зобов'язаний своєчасно прийняти вантаж, якщо не існує непереборних причин, і переконатися після розвантаження в тому, вимоги Правил, що стосуються його, є виконаними.

Якщо одержувач користується послугами інших підприємств (розвантажувач, підприємства з очищення, станція знезараження і т. д.), він повинен вжити належних заходів для забезпечення дотримання ними вимог.

При здійсненні контрейлерних перевезень транспортний засіб і НВ, що в ньому перевозиться, повинні відповідати положенням Європейської угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПОГ).

Крім того, до контрейлерного перевезення не допускаються такі речовини:

- вибухові речовини класу 1;
- самореактивні речовини класу 4.1, що вимагають регулювання температури;
- органічні пероксиди класу 5.2, що вимагають регулювання температури;
- сірки триоксид із чистотою 99,95 % або вище без додавання інгібітора, що перевозиться у цистернах.

Якщо вагон з НВ на будь-якій ділянці шляху переміщається водним транспортом, то на цій ділянці застосовуються національні або міжнародні правила, що діють на даному виді транспорту.

У разі здійснення мультимодальних перевезень НВ за участю морського або повітряного транспорту пакування, контейнери, а також вагони, завантажені пакуваннями з однаковим НВ і які не повною мірою відповідають вимогам Правил щодо пакування, сумісного пакування, маркування або

розміщення знаків-табло і табличок оранжевого кольору, проте відповідають вимогам “Международного кодекса морской перевозки опасных грузов” або “Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху”, допускаються до перевезення залізничним транспортом за умови дотримання таких вимог:

а) маркування пакувань здійснене відповідно до вимог “Международного кодекса морской перевозки опасных грузов” або “Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху”;

б) сумісне пакування здійснене відповідно до вимог “Международного кодекса морской перевозки опасных грузов” або “Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху”;

в) контейнери, переносні цистерни, контейнери-цистерни або вагони, які повністю завантажені пакуваннями з однаковим небезпечним вантажем, замарковані згідно з “Международным кодексом морской перевозки опасных грузов”.

#### **Тема 4. Особливості перевезення небезпечних вантажів. Їх класифікація. Особливості перевезення в різних видах сполучення**

##### **4.1 Правила перевезення небезпечних вантажів у внутрішньому сполученні**

Перевезення НВ, крім Правил перевезення небезпечних вантажів (Правила), регулюється внутрішнім законодавством України. При здійсненні внутрішнього сполучення діє Закон України “Про перевезення небезпечних вантажів”. Цей Закон визначає правові, організаційні, соціальні та економічні засади діяльності, пов’язаної з перевезенням НВ залізничним, морським, річковим, автомобільним та авіаційним транспортом.

До перевезення залізницями на умовах Правил допускаються:

- небезпечні вантажі, зазначені в Переліку небезпечних вантажів;

- порожні вантажні одиниці і транспортні засоби, що не очищені з-під НВ.

**Підготування небезпечного вантажу до перевезення** – здійснення класифікації та ідентифікації продукції, а також підготовки вантажних одиниць, транспортних засобів (випробовування/освідчення, маркування) до перевезення та розміщення в них продукції.

На кожне відправлення НВ відправник повинен надати станції відправлення накладну, заповнену відповідно до Правил оформлення перевізних документів. До накладної відправник повинен додавати відповідні дозволи і сертифікати, установлені законодавчими актами України.

У накладній вантажовідправник проставляє штампелі червоного кольору щодо:

- безпеки;
- мінімальних норм прикриття;
- умов розпуску із сортувальної гірки.

Для вантажів, які перевозяться у тарі зі скла, порцеляни, фарфору, повинен проставлятися штампель “З гірки спускати обережно”.

Ці відмітки проставляють працівники станції на документи, які оформляються залізницею.

При перевезенні небезпечних вантажів, існує таке поняття, як “прикриття”.

**Прикриття** – це мінімальна кількість вагонів, які відділяють вагони, завантажені НВ, від локомотивів і вагонів з людьми у поїзді: перша цифра – від головного локомотива (якщо дріб, то чисельник – від паровоза на твердому паливі, знаменник – від електровоза, тепловоза або паровоза на рідкому паливі); друга цифра – від підштовхуючого локомотива на твердому паливі, зі знаком “\*” – від усіх підштовхуючих локомотивів; третя цифра – від вагонів з людьми; четверта цифра – від локомотива на твердому паливі при маневрах; знак “0” – прикриття не потрібно.

Прикриттям можуть виступати вагони з безпечними вантажами або порожні вагони і цистерни з-під безпечних вантажів.



Крім зазначених у Правилах документів відправник надає Укрзалізниці паспорт безпеки, характеристику вантажу й аварійну картку на НВ за встановленою формою. У необхідних випадках на вимогу Укрзалізниці надаються інші додаткові документи (державні стандарти, технічні умови на продукцію, відомості про тип або модель вагона-цистерни, висновок заводу-виробника цистерни щодо можливості використання даного типу цистерни для перевезення вантажу тощо).

Для кожного небезпечного вантажу у Правилах визначені умови перевезення: вид відправки, рід вагона, спосіб перевезення (у вантажних одиницях, навалом, наливом у цистернах (контейнерах-цистернах)), ідентифікаційний номер, класифікаційний шифр, методи пакування, номер знака безпеки, вимоги до формування вагонів у поїзд та розпуску із сортувальної гірки, пояснення щодо класифікації окремих небезпечних вантажів, звільнення від дотримання вимог цих Правил тощо.

Порожні вантажні одиниці (за винятком вантажних одиниць для вантажів 7 класу) і транспортні засоби, що не очищені з-під небезпечних вантажів, допускаються до перевезення на умовах, які визначені для вантажу, що перевозився в них.

Відповідно до кожного НВ є таке поняття як ідентифікаційний номер, класифікаційний шифр, тобто всі НВ, які надаються до перевезення, мають бути належним чином класифіковані, ідентифіковані, упаковані та промарковані.

**Маркування** – текст, умовні позначення й графічні зображення (рисунок, піктограми), які містять відомості про НВ, вантажну одиницю, транспортний засіб.

**Класифікаційний шифр** – умовний числовий код, наданий НВ, що характеризує його транспортну безпеку.

Класифікація, ідентифікація та маркування НВ мають бути наведені в нормативному документі на продукцію (стандарті або технічних умовах), а також у перевізних документах на вантаж і в паспорті безпеки речовини відповідно до міждержавного стандарту.

Якщо в нормативному документі на продукцію класифікація, ідентифікація та/або маркування НВ не відповідають вимогам законодавства, відправник перед наданням вантажу до перевезення повинен звернутися до компетентного

органу, який встановлює класифікацію, ідентифікацію та/або маркування небезпечних вантажів згідно з документами, прийнятими Комітетом експертів з перевезення небезпечних вантажів Економічної і Соціальної Ради ООН (КЕ ООН), і відповідні умови перевезення. НВ, не зазначені за конкретними найменуваннями у Переліку, повинні бути класифіковані за визначеними КЕ ООН показниками й критеріями.

Залежно від властивостей, транспортної небезпеки та ступеня небезпеки небезпечні вантажі можуть надаватися до перевезення:

- у пакуваннях (окремими вантажними одиницями) або сформованими в транспортні пакети;

**Пакування** – завершений продукт операції пакування, що складається з транспортної тари;

- у контейнерах (у вантажних одиницях або насипом);
- наливом у цистернах, контейнерах-цистернах, багатоелементних газових контейнерах;
- навалом або насипом у транспортних засобах.

Транспортна тара, контейнери, цистерни (контейнери-цистерни), вагони, які надаються для перевезення НВ, повинні відповідати вимогам законодавства.

## **4.2 Класифікація небезпечних вантажів і підготовка їх до перевезення**

У Правилах перевезення небезпечних вантажів надано Перелік небезпечних вантажів за номерами ООН та Алфавітний перелік небезпечних вантажів.

Кожному НВ, зазначеному в Переліку, визначені його класифікація та ідентифікація, а також методи пакування та спосіб перевезення.

Класифікація НВ визначається:

- 1) класом (підкласом);
- 2) додатковим видом небезпеки;
- 3) групою пакування (ступінь небезпеки).

Ідентифікація небезпечного вантажу визначається:

- номером ООН (UN);
- транспортним найменуванням (найменуванням вантажу).

Класифікація НВ (віднесення до класу, категорії та групи пакування) здійснюється відповідно до ДСТУ 4500-3 “Вантажі небезпечні. Класифікація” залежно від виду та ступеня їхньої потенційної небезпеки за показниками і критеріями.

Показники та критерії класифікації НВ, що наведено в додатку 1 до Правил, подано в таблиці 1.

Таблиця 1 – Класи небезпечних вантажів

Клас	Підклас	Найменування підкласу
1		Вибухові матеріали і речовини
	1.1	Речовини та вироби, які характеризуються небезпекою вибуху масою
	1.2	Речовини та вироби, які характеризуються небезпекою розкидання, але не створюють небезпеку вибуху масою
	1.3	Речовини та вироби, які характеризуються небезпекою загоряння, а також незначною небезпекою вибуху чи незначною небезпекою розкидання або тим та іншим, але не характеризуються небезпекою вибуху масою
	1.4	Речовини та вироби, які не становлять значної небезпеки
	1.5	Речовини дуже низької чутливості, які характеризуються небезпекою вибуху масою
	1.6	Вироби надзвичайно низької чутливості, які не характеризуються небезпекою вибуху масою
2		Гази
	2.1	Зайmistі гази
	2.2	Незайmistі нетоксичні гази
	2.3	Токсичні гази
3		Легкозайmistі рідини
4.1		Легкозайmistі тверді речовини
4.2		Речовини, здатні до самозаймання
4.3		Речовини, які виділяють зайmistі гази, взаємодіючи з водою
5.1		Речовини, що окиснюють
5.2		Органічні пероксиди
6.1		Токсичні речовини
6.2		Інфекційні речовини
7		Радіоактивні матеріали
8		Корозійні (їдкі) речовини
9		Інші небезпечні речовини і вироби

НВ залежно від властивостей характеризуються одним або кількома видами небезпеки. Клас (підклас) НВ, які характеризуються тільки одним видом небезпеки, визначається цим видом небезпеки.

Категорія НВ (крім тих, що віднесені до класу 1, класу 6.2 та класу 7) визначається залежно від додаткової небезпеки. НВ, які характеризуються одним видом небезпеки, належать до категорії “без додаткових видів небезпеки”. Категорії для кожного класу (підкласу) наведені в класифікаційних таблицях додатка 1 до Правил.

Група пакування для НВ (крім тих, що віднесені до класу 1, класу 2 та класу 7) визначається з метою встановлення вимог до пакування залежно від ступеня небезпеки вантажу (таблиця 2.)

Таблиця 2 – Відповідність групи пакування ступеню небезпеки НВ

Ступінь небезпеки вантажу	Група пакування
Високий	I
Середній	II
Низький	III

Розчин або суміш, що містить одну небезпечну речовину, наведену в Переліку, та одну або декілька безпечних речовин, потрібно ідентифікувати за номером ООН та транспортним найменуванням, установленими для цієї небезпечної речовини, за винятком випадків, коли:

а) суміш або розчин уже наведені під конкретним найменуванням у Переліку небезпечних вантажів;

б) спеціальними приписами визначено, що номер ООН зазначено тільки для чистої речовини;

в) клас (підклас) небезпеки, фізичний стан або група пакування розчину чи суміші є іншим у відповідної небезпечної речовини;

г) заходи, які мають бути вжиті у надзвичайних ситуаціях для розчину або суміші та ідентифікованої речовини за номером ООН, суттєво відрізняються.

Речовина (розчин чи суміш) або виріб, не зазначені за конкретними найменуваннями, ідентифікуються за допомогою одного з конкретних узагальнених найменувань і відповідного йому номера ООН, наведених у Переліку до Правил, залежно від властивостей вантажу та його класифікації.

Якщо ідентифікація вантажу за конкретним узагальненим найменуванням і відповідним йому номером ООН неможлива, виробник (відправник) повинен звернутися до компетентного органу.

Відходи, що відповідають показникам і критеріям, установленим для НВ, належать до одного з класів. Їм надають кодний номер, установлений нормативним документом, що регламентує класифікацію НВ.

Відходи, що містять тільки один компонент, який є небезпечним, розглядаються як цей небезпечний вантаж. Якщо концентрація цього компонента така, що відходи є небезпечними внаслідок його властивостей, то їх необхідно класифікувати за показниками та критеріями відповідного класу.

Відходи, що містять два або більше компонентів, які є небезпечними, належать до того класу (підкласу), який найбільше відповідає характеристикам і властивостям цих компонентів.

До перевезення в обмежених кількостях не допускаються такі НВ:

- 1) вибухові речовини класу 1;
- 2) займисті, їдкі, окиснювальні і токсичні гази класу 2 (за винятком газів в аерозольному пакуванні);
- 3) десенсибілізовані вибухові речовини класу 3;
- 4) самореактивні та десенсибілізовані вибухові речовини класу 4.1;
- 5) самозаймисті речовини класу 4.2, а також вантажі інших класів, що характеризуються додатковим видом небезпеки класу 4.2;
- 6) органічні пероксиди класу 5.2 (за винятком набору хімреактивів);
- 7) інфекційні речовини класу 6.2;
- 8) радіоактивні матеріали класу 7;
- 9) НВ високого ступеня небезпеки (група пакування I).

## **Тема 5. Обов'язки та відповідальність працівників залізничного транспорту щодо перевезення небезпечних вантажів**

Суб'єкти перевезення НВ мають керуватися Правилами перевезення небезпечних вантажів щодо:

- 1) класифікації та ідентифікації вантажу;
- 2) вимог до підготування вантажу до відправлення;
- 3) вибору способу перевезення вантажу;
- 4) вантажних одиниць, у яких допускається перевезення вантажу, а також вимог до їх випробування та маркування;
- 5) вимог до оформлення перевізних документів;
- 6) вимог до підготування та проведення вантажних операцій;
- 7) розміщення і кріплення вантажів;
- 8) вимог до приймання небезпечних вантажів до перевезення;
- 9) вимог до транспортних засобів, які надаються для перевезення небезпечних вантажів;
- 10) вимог до спеціального навчання, підвищення кваліфікації, технічного навчання осіб, задіяних у процесі перевезення небезпечних вантажів.

Суб'єкти перевезення НВ залежно від фізико-хімічних властивостей і ступеня небезпеки вантажів повинні вживати належних заходів, що гарантують безпеку перевезення.

У разі виникнення ситуацій, які можуть спричинити загрозу безпеці перевезення НВ, суб'єкти перевезення повинні негайно повідомити про це аварійно-рятувальні служби, центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту з перевезення небезпечних вантажів і надати їм інформацію, яка необхідна для вживання відповідних заходів.

Суб'єкти перевезення НВ несуть відповідальність відповідно до чинного законодавства за недотримання встановлених вимог при перевезенні цих вантажів.

Зобов'язання перевізника небезпечних вантажів:

- переконатися, що НВ, який надається до перевезення, відповідає Правилам;

- переконатися, що перевізні документи, які надаються для перевезення, оформлені відповідно до Правил;
- забезпечувати перевезення НВ у встановленому порядку визначеними транспортними засобами та переконатися, що вагон, цистерна або контейнер, призначені для перевезення саме цих вантажів, не мають дефектів, тріщин, течі вантажу та відповідним чином обладнані;
- переконатися, що термін чергового випробування цистерни, контейнера-цистерни не закінчився;
- переконатися, що маркування, нанесені на транспортному засобі (вагоні, цистерні, контейнері, контейнері-цистерні тощо), відповідають Правилам;
- перевозити та передавати вантажоодержувачу НВ у встановлений термін, забезпечуючи його належне зберігання під час перевезення;
- у відповідних випадках здійснювати заходи фізичного захисту й охорону НВ;
- забезпечувати проведення спеціального і технічного навчання, підвищення кваліфікації осіб, які здійснюють перевезення НВ;
- надавати в установленому порядку необхідну інформацію про перевезення НВ іншим суб'єктам перевезення та компетентним органам;
- здійснювати в установленому порядку страхування відповідальності у разі настання негативних наслідків під час перевезення НВ, відшкодовувати витрати та збитки, заподіяні внаслідок порушення ним законодавства з питань перевезення небезпечних вантажів.

Підприємство транспорту, що здійснює вантажні операції та транзитне зберігання небезпечних вантажів, зобов'язане:

- переконатися, що вантаж надано до перевезення в належному стані і він підготовлений до перевезення відповідно до вимог Правил;
- переконатися, що вантажні одиниці, контейнери, вагони відповідають вимогам Правил і належним чином промарковані;
- перевірити наявність необхідної документації;
- розробити комплекс організаційно-технічних заходів, що забезпечують безпеку проведення вантажних операцій або зберігання НВ;

- забезпечити проведення спеціального і технічного навчання, підвищення кваліфікації працівників, які здійснюють навантаження/розвантаження та складування НВ;
- забезпечити здійснення вантажних операцій або складування НВ працівниками, які пройшли технічне навчання з безпеки праці при транспортуванні таких вантажів;
- розробити план аварійних дій і навчити персонал заходам ліквідації аварії та її наслідків;
- виконати вимоги Правил, інших нормативних актів у частині, що стосується приймання вантажу; підготовки і проведення вантажних операцій (у тому числі укладення вантажних одиниць у контейнери, транспортні засоби, наливання/зливання небезпечного вантажу) і належної підготовки засобів, що використовуються для здійснення вантажних операцій;
- забезпечити зберігання НВ, охорону праці; пожежну безпеку; санітарно-епідеміологічну безпеку і охорону навколишнього природного середовища;
- в установленому порядку здійснити знешкодження та утилізацію залишків НВ.

## **Тема 6. Загальні вимоги до рухомого складу для перевезення небезпечних вантажів. Супроводження вантажів. Страхування відповідальності**

### **6.1 Вимоги до вагонів і контейнерів, які використовуються для перевезення небезпечних вантажів**

Конструкція та параметри вагонів і контейнерів, які використовуються для перевезення небезпечних вантажів, повинні відповідати вимогам стандартів і технічних умов, забезпечувати зберігання вантажу та безпеку перевезення.

На станціях відправлення і призначення вантажів власні (орендовані) вагони мають перебувати на під'їзних коліях.

Вагони і контейнери, які подаються під навантаження небезпечних вантажів, повинні бути справними, придатними для



перевезення відповідного вантажу, очищеними від залишків вантажу і сміття, засобів кріплення, а у відповідних випадках – продезінфікованими. Придатність їх у комерційному плані визначається відправником.

Забороняється подавати під навантаження небезпечних вантажів вагони і контейнери без технічного огляду та визнання їх придатними для перевезення вантажів. Огляд вагонів і контейнерів здійснюється у порожньому стані у день подачі під завантаження.

Не допускається подавати під навантаження небезпечних вантажів вагони, у яких до планового ремонту залишилося менше 15 діб.

Технічний огляд і визначення придатності ходових частин, колісних пар, буксового вузла, рами вагона, гальмівних і ударно-тягових пристроїв власного рухомого складу або орендованого провадиться працівниками вагонного господарства залізниць за письмовою заявкою відправника, яка подається начальнику станції. Огляд таких вагонів здійснюється на коліях станцій при подаванні їх на під'їзну колію.

Технічний огляд і визначення придатності кузовів спеціалізованих вагонів, контейнерів, а також їх арматури та обладнання здійснюються відправником.

Перед кожним навантаженням небезпечного вантажу у власний або орендований вагон чи контейнер-цистерну відправник зобов'язаний пред'явити працівникам станції свідоцтво про технічний стан вагона чи контейнера-цистерни, включаючи його арматуру й обладнання, що гарантує безпеку перевезення цього вантажу.

У спеціалізованих (спеціальних) вагонах, які належать відправнику (одержувачу) чи орендовані ним, дозволяється перевозити тільки ті небезпечні вантажі, для яких ці вагони призначено. Такі вагони повинні бути приписані до станцій постійного навантаження (розвантаження).

Після розвантаження і очищення спеціалізованих (спеціальних) і орендованих вагонів від вантажів, які в них перевозилися, вони можуть бути використані для перевезення порожньої тари з-під цих небезпечних вантажів.

Навантаження і розвантаження спеціалізованих та орендованих вагонів проводяться на під'їзних коліях.

Спеціалізовані (спеціальні) вагони відправника (одержувача) повинні бути обладнані пристосуваннями для кріплення вантажів, а також оснащені всіма засобами згідно з інструкціями про експлуатацію таких вагонів.

Під знаком небезпеки на всю ширину дверей наноситься чорною фарбою напис: "Іншими вантажами не завантажувати" або "Завантажувати тільки на станції приписки" (висота літер 10 см).

Приписані до пунктів навантаження власні та орендовані вагони після вивантаження та очищення від залишків вантажів, які в них перевозяться відповідно до Правил, одержувач повинен направити разом з обладнанням на станцію їх приписки за перевізними документами та пломбами або запірнопломбувальними пристроями (ЗПП).

Усі роботи з навантаження, вивантаження, знешкодження (дегазації) вагонів проводяться відправниками (одержувачами). У разі направлення таких вагонів у ремонт вони повинні знешкоджуватися, промиватися відправником (одержувачем).

Не допускається наявність слідів і залишків небезпечних вантажів на зовнішній поверхні вагонів або контейнерів.

Підготовка вагонів (контейнерів) у протипожежному плані під перевезення конкретного вантажу здійснюється відправником. При цьому перевіряється відповідність вимог сумісності матеріалів, які застосовуються при ущільненні вагонів (контейнерів), і вантажу, що перевозиться.

## **6.2 Супроводження та охорона небезпечних вантажів**

Провідники, які супроводжують небезпечні вантажі, повинні знати службову інструкцію щодо супроводження даного вантажу, розроблену та затверджену відправником, небезпечні властивості вантажу, заходи надання першої допомоги, заходи безпеки в аварійних ситуаціях і стежити під час перевезення за дотриманням умов і заходів безпеки, установлених для цього вантажу.

Відправник повинен забезпечити провідників і особовий склад охорони необхідними засобами індивідуального захисту і спецодягом, аптечкою, комплектом інструментів, первинними засобами пожежогасіння, дегазації, а також необхідними допоміжними матеріалами та інструкціями щодо дій у разі виникнення аварійної ситуації.

У разі виявлення під час перевезення вагонів з вибуховими матеріалами (ВМ), які відповідно до Правил повинні супроводжуватися фахівцями відправника (одержувача), але прямують без провідників, їх необхідно затримати на станції до прибуття представника відправника (одержувача). Зазначені вагони встановлюють на спеціальних коліях, визначених ТРА. Вагони з іншими небезпечними вантажами встановлюють на станційних коліях згідно з установленою ТРА спеціалізацією.

У разі виявлення під час перевезення несправності вагона (контейнера), через яку він не може прямувати за призначенням, вагон відчіплюють від поїзда, подають на спеціально виділену колію, де він і перебуває під охороною провідника. Якщо групу вагонів супроводжує один провідник, то від поїзда відчіплюють усю групу. Усунення несправності здійснюється під наглядом провідника у встановленому Укрзалізницею порядку.

Особливості охорони і супроводження вагонів з ВМ:

а) вагони з ВМ (під час перевезення і на стоянках) повинні бути під безперервною озброєною охороною вартових військових варт (нарядів) Міноборони, МВС, СБУ, воєнізованої охорони відправника (одержувача) або залізниці і супроводжуватися (за необхідності) фахівцями. Перевезення вказаних вантажів без охорони заборонено.

При виявленні на станції вагона з ВМ без супроводу і охорони його треба негайно взяти під охорону і передати варті воєнізованої охорони залізниці;

б) варта для охорони військових вантажів під час перевезення виділяється відповідно від військових частин Міноборони, МВС і СБУ.

Порядок охорони та обов'язки осіб, які охороняють такі вантажі, визначаються відповідно до чинного законодавства;

в) охорону та супровід ВМ, які потребують нагляду під час перевезення, здійснюють за участю фахівців, виділених відправниками (одержувачами).

Для супроводу і охорони ВМ призначаються фахівці відправника (одержувача), які знають Правила і властивості вантажу, заходи безпеки при його перевезенні, правила надання першої медичної допомоги, мають навички з усунення можливих несправностей тари, відповідних вузлів спеціального рухомого складу та контейнерів і склали іспити в обсязі цих Правил та інструкцій, які регламентують порядок супроводження конкретного вантажу. Зазначених фахівців, а також охорону, що супроводжує ВМ, відправник забезпечує інструкцією, а також засобами індивідуального захисту та надання першої медичної допомоги, пожежогасіння, сигналізації, електричними акумуляторними ліхтарями, комплектом інструментів, запасом прокладного матеріалу і приладдя для усунення несправностей тари тощо.

Фахівці, які супроводжують ВМ, мають пройти за місцем роботи (служби) попередньо інструктаж і перевірку знань щодо вимог безпеки при перебуванні на залізничних коліях, у тому числі електрифікованих. Про перевірку знань фахівцеві видається посвідчення або витяг із журналу інструктажу (протоколу перевірки знань);

г) охорона ВМ, за винятком випадків, передбачених підпунктами “б” та “в” Правил, покладається на воєнізовану охорону залізниці.

ВМ, які підлягають супроводу воєнізованою охороною, приймаються під охорону одночасно з прийманням залізницею вагонів із зазначеними вантажами від відправника. Приймання під охорону вагонів, завантажених цими вантажами на під’їзних коліях, і здавання їх здійснюються в місцях приймання-здавання вагонів, установлених договором про експлуатацію під’їзної колії або договором про подачу і забирання вагонів;

д) після закінчення навантаження ВМ, які підлягають охороні вартами (нарядами), відправник зобов’язаний здати начальнику варті (наряду) або начальнику транспорту вагони за пломбами (ЗПП) відправника з описом номерів вагонів.

При відправленні вагонів на одну станцію призначення, але на адресу різних одержувачів описи вагонів складають окремо на вагони кожного одержувача;

е) відправник перед здаванням вагонів з ВМ під охорону варти або начальнику транспорту, а також фахівцям, які супроводжують вантаж, зобов'язаний стерти з вагонів транспорту написи зроблені крейдою, докладно проінструктувати особовий склад варт та інших осіб, які супроводжують вантаж:

- про особливості охорони вагонів з ВМ під час перевезення і на зупинках, а також у разі відчеплення вагонів;

- заходи пожежної та особистої безпеки, про порядок прикриття вагонів з ВМ, недопустимість проїзду сторонніх осіб у вагонах для варти, а також про Правила поведінки при перебуванні на залізничних коліях і у вагонах;

- порядок допуску до вагонів, що охороняються, працівників залізниці для технічного обслуговування, ремонту вагонів, проведення маневрової роботи та в інших необхідних випадках;

- порядок дій в аварійних ситуаціях;

ж) вагони з ВМ, які охороняються воєнізованою охороною залізниці, після прибуття на станцію призначення охороняються нею до моменту приймання від залізниці цих вагонів одержувачем.

Охорона зазначених вагонів з ВМ з моменту приймання вагонів від залізниці здійснюється засобами одержувача, який повинен забезпечити безперервну і надійну охорону цього вантажу.

Несправні вагони з ВМ, які подаються на колії для ремонту або для перевантаження вантажу, повинні бути під охороною.

Необхідність супроводження фахівцями вагонів і контейнерів, завантажених радіаційними вантажами, до пункту призначення визначається відправником.

### **6.3 Страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів**

З метою забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю і здоров'ю фізичних осіб, навколишньому природному середовищу, майну фізичних і юридичних осіб під час перевезення небезпечних вантажів проводиться обов'язкове страхування відповідальності суб'єктів перевезення НВ на випадок настання негативних наслідків під час перевезення НВ.

До початку діяльності, пов'язаної з перевезенням НВ, укладається договір страхування. Зразок типового договору наведено в Додатку 2 до Порядку і правил проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів, що застосовуються відповідно до Законів України “Про страхування” і “Про перевезення небезпечних вантажів”.

Суб'єктами страхування відповідальності суб'єктів перевезення НВ є страхувальники, страховики і треті особи, яким заподіяна шкода під час перевезення НВ.

**Страхувальники** – це суб'єкти перевезення НВ, а саме:

- відправник НВ – зазначена в перевізних документах юридична (резидент і нерезидент) або фізична особа (громадянин України, іноземець, особа без громадянства), яка готує та подає цей вантаж для перевезення;

- перевізник НВ – юридична (резидент і нерезидент) або фізична особа (громадянин України, іноземець, особа без громадянства), яка здійснює перевезення НВ;

- одержувач НВ – зазначена в перевізних документах юридична (резидент і нерезидент) або фізична особа (громадянин України, іноземець, особа без громадянства), яка одержує НВ від перевізника.

Страхувальником може виступати особа, що виконує експедиторські функції в разі згоди на це перевізника.

**Страховиками** є юридичні особи – резиденти України, які отримали в установленому порядку ліцензію на проведення страхування відповідальності суб'єктів перевезення НВ.

**Треті особи** – фізичні та юридичні особи, яким заподіяна шкода у зв'язку з настанням негативних наслідків під час перевезення НВ.

**Об'єктом страхування** відповідальності суб'єктів перевезення НВ є майнові інтереси, що не суперечать законодавству, пов'язані з відшкодуванням страхувальником заподіяної ним шкоди життю, здоров'ю фізичних осіб, навколишньому природному середовищу, майну фізичних і юридичних осіб під час перевезення НВ у порядку, визначеному законодавством.

**Страховими ризиками**, з настанням яких виникає цивільно-правова відповідальність страхувальника, є шкода, заподіяна життю, здоров'ю фізичних осіб, навколишньому природному середовищу, майну фізичних і юридичних осіб під час перевезення НВ.

**Страховий випадок** – будь-яка подія під час перевезення НВ, внаслідок якої заподіяна шкода життю, здоров'ю фізичних осіб, навколишньому природному середовищу, майну фізичних і юридичних осіб і виникла цивільно-правова відповідальність страхувальника щодо відшкодування цієї шкоди.

Усі майнові претензії чи позови щодо збитків, завданих однією подією, вважаються одним страховим випадком.

Відповідальність страховика починається з початком діяльності суб'єкта перевезення, пов'язаної з перевезенням небезпечного вантажу від місця його виготовлення до місця призначення, з підготовкою вантажу, тари, транспортних засобів та екіпажу, з прийманням вантажу, здійсненням вантажних операцій і короткотерміновим зберіганням вантажу на всіх етапах перевезення, і закінчується після завершення процесу перевезення.

## **Тема 7. Маркування. Тара та упаковка для перевезення небезпечних вантажів. Сумісне перевезення різних небезпечних вантажів**

### **7.1 Нанесення маркування, що ідентифікує і характеризує вид та ступінь небезпеки**

Кожна вантажна одиниця або транспортний засіб з небезпечним вантажем, підготовлені до перевезення, повинні мати маркування, виконане та нанесене відповідно до вимог державного стандарту “Вантажі небезпечні. Маркування”.

Крім того, кожне пакування з НВ, яке вкладається у транспортний пакет, контейнер або транспортний засіб, повинно мати встановлене для нього маркування. Маркування, нанесене на транспортний пакет, контейнер, транспортний засіб не замінює маркування, встановленого для пакування.

Пакування або транспортні засоби, які не очищені від НВ чи містять тару, не очищену від НВ, повинні мати маркування, яке відповідає вимогам Правил і було застосоване до останнього НВ, який був розміщений у них.

Вантажна одиниця, транспортний засіб, що містять НВ різних найменувань, повинні мати маркування, яке повною мірою характеризує вантаж кожного найменування.

Разом з тим на вантажній одиниці, транспортному засобі не потрібно повторювати однакових елементів маркування (однакові написи, знаки безпеки, знаки-табло безпеки тощо).

Маркування повинно бути чітким, видимим і витримувати вплив погодних умов без істотного зниження його якості на період транспортування вантажу та не повинно закривати інше маркування, нанесене на вантажні одиниці, контейнери, цистерни або транспортні засоби.

Маркування наноситься на очищену поверхню фарбою через трафарет, у вигляді етикеток, виготовлених друкарським способом, переважно на самоклеїній плівці або у вигляді табличок.

Якщо вантажна одиниця має неправильну форму або малі розміри, допускається маркування наносити на ярлик, який повинен бути міцно прикріплений до вантажної одиниці.



Елементи маркування наносяться безпосередньо поряд один з одним.

Знаки (знаки-табло) небезпеки відповідно до кожного виду небезпеки повинні розташовуватися по горизонталі поруч один з одним. Знак (знаки-табло) додаткового виду небезпеки наноситься праворуч від знака основного виду небезпеки.

На пакування, транспортний пакет наносяться:

- знак небезпеки;
- номер ООН;
- транспортне найменування;
- класифікаційний шифр;
- попереджувальний знак;
- маніпуляційний знак.

**Знак небезпеки** повинен мати форму ромба, поставленого на вершину з мінімальними розмірами 100 x 100 мм. Паралельно кромці знака на відстані 5 мм від неї по всьому периметру повинна бути смуга того самого кольору, що і зображений символ (рисунок 1).



Рисунок 1 – Приклад знака небезпеки: підклас 1.4

Допускається зменшувати розмір знака небезпеки тільки в тих випадках, коли габаритні розміри вантажної одиниці не дають змоги наносити знак небезпеки зі сторонами наведеного розміру, наприклад у разі нанесення знаків на нециліндричну (що звужується) частину газових балонів.

Знак небезпеки поділяється умовною горизонтальною діагоналлю на дві половини – верхню й нижню:

а) у верхній половині знака небезпеки вказуються:

- 1) номер підкласу;
- 2) слова “Подільний матеріал” – на знаку небезпеки, установленому для подільних радіоактивних матеріалів;

- 3) символ небезпеки;
- б) у нижній половині знака небезпеки зазначається:
- 1) під умовною горизонтальною діагоналлю вказуються:
    - номер підкласу та група сумісності (для НВ підкласів 1.1, 1.2 і 1.3);
    - група сумісності (для НВ підкласів 1.4, 1.5 і 1.6);
  - 2) у нижньому куті вказуються номер класу.
- На залізничні транспортні засоби наносяться:
- 1) знак-табло (знаки-табло небезпеки) відповідно до кожного виду небезпеки вантажу (рисунок 2).



Рисунок 2 – Приклад знака-табло: знак-табло для радіоактивних матеріалів класу 7

Розмір не менше 250x250 мм з лінією завтовшки 2 мм, яка проведена паралельно кромці знака на відстані 12,5 мм від неї; у верхній половині знака лінія повинна бути того самого кольору, що й символ, а в нижній половині вона повинна бути того самого кольору, що й цифра, зазначена в нижньому куті знака;

За допомогою цифр заввишки не менше 25 мм вказувати номер класу або підкласу (для небезпечних вантажів класу 1 також групу сумісності) небезпечного вантажу, який перевозиться, способом, що визначений для відповідного знака небезпеки;

2) інформаційна табличка з ідентифікаційним номером небезпеки та номером ООН.

Інформаційні таблички виготовляються оранжевого кольору розміром 400x300 мм. Вони повинні мати чорне обрамлення завширшки 15 мм. Горизонтальна лінія посередині таблички повинна мати ширину 15 мм (рисунок 3).

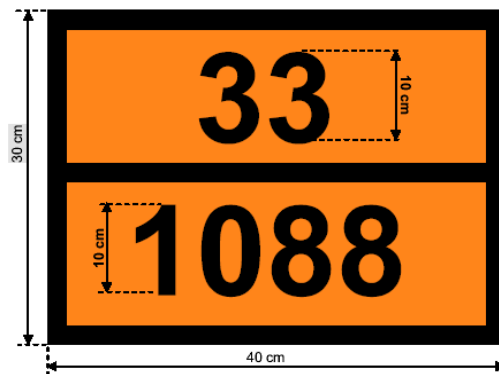


Рисунок 3 – Приклад інформаційної таблички

На інформаційній табличці у верхній частині зазначається ідентифікаційний номер небезпеки, а в нижній частині номер ООН. У разі відсутності ідентифікаційного номера небезпеки в інформаційній табличці зазначають тільки номер ООН. У цьому разі розміри таблички можуть бути зменшені.

Інформаційні таблички можна замінити самоклеюною етикеткою або нанести їх на вантажно-транспортні одиниці будь-яким іншим рівноцінним незмивним способом;

3) попереджувальний знак (якщо це потрібно для вантажу). Цистерни, контейнери-цистерни, переносні цистерни, спеціально обладнані контейнери, що містять речовину, яку перевозять або надають до перевезення в рідкому стані за температури не нижче 100 °С або в твердому стані за температури не нижче 240 °С, маркують з кожного боку цистерни та з кожного торцевого боку контейнера-цистерни і переносної цистерни попереджувальним знаком “Підвищена температура” відповідно до наведеного нижче рисунка. Знаки виготовляються білого кольору зі сторонами не менше 250 мм, символ і обрамлення – червоного кольору (рисунок 4);



Рисунок 4 – Приклад маркування: “Підвищена температура”

4) номер аварійної картки.

Технічні вимоги до нанесення номера аварійної картки:

а) номер аварійної картки зазначається на білій табличці, яка розташовується на транспортних засобах поряд із знаком-табло небезпеки. Номер аварійної картки, перед яким зазначають літери АК, наносять цифрами заввишки не менше 70 мм затовшки не менше 10 мм на білій табличці розміром не менше 400x120 мм з лінією того самого кольору, що й символ, завтовшки 10 мм (рисунок 5);



Рисунок 5 – Приклад маркування номера аварійної картки

б) номер аварійної картки допускається безпосередньо вказувати всередині знака-табло небезпеки. Номер аварійної картки, перед яким зазначають літери АК, наносять цифрами заввишки не менше 65 мм, затовшки не менше 10 мм на білому фоні (рисунок 6);



Рисунок 6 – Приклад розміщення номера аварійної картки всередині знака-табло небезпеки

5) транспортне найменування (для цистерн, контейнерів-цистерн);

6) маркування: “Спускати з гірки обережно”, “Не спускати з гірки”;

7) трафарет приписки для спеціальних і спеціалізованих вагонів;

8) спеціальні трафарети на цистернах: “Х” – для хімічних вантажів, “Нафта” або “Мазут” (“Т”) – для темних нафтопродуктів, “Бензин” (“С”) або “Бензин-нафта” (“СТ”) – для світлих нафтопродуктів.

## **7.2 Тара та упаковка для перевезення небезпечних вантажів**

НВ надаються до перевезення тільки у тих видах і типах тари (транспортної тари, складеної тари, комбінованих пакуваннях), які визначені в інструкціях з пакування та які відповідним чином випробувані і мають установлене для них за результатами випробовувань маркування.

НВ повинні пакуватися тільки в доброякісну тару, яка має бути достатньо міцною, щоб витримувати удари й навантаження, що виникають під час перевезення, зокрема при перевантаженні (з транспортного засобу на транспортний засіб або на склад), а також у разі будь-якого переміщення з піддона або вилучення з транспортного пакета з метою подальшої ручної або механізованої обробки.

Тара повинна бути сконструйована й закрита таким чином, щоб за звичайних умов перевезення не відбувалося будь-якої втрати вмісту в результаті вібрації, зміни температури, вологості або тиску (наприклад унаслідок перепаду висоти).

Випробовування тари та її маркування (крім посудин, що працюють під тиском) здійснюється випробувальними лабораторіями. Результати випробовувань і відомості про організацію (підприємство), яка здійснювала випробовування, мають бути внесені до протоколів випробовувань, які повинні зберігатися у власника тари.

Кожна одиниця транспортної тари перед наповненням і наданням до перевезення перевіряється відправником щодо:

- можливості її застосування для вантажу згідно з інструкцією з пакування;
- наявністю маркування та відповідного сертифіката;
- відсутності корозії, забруднення або будь-яких інших пошкоджень.

НВ у пакуваннях, які за своїми розмірами та властивостями можуть бути сформовані в транспортні пакети, повинні надаватися відправником до перевезення у транспортних пакетах відповідно до Правил перевезення вантажів у транспортних пакетах.

Формування небезпечних вантажів у пакети повинне здійснюватися відправником. Відправник зобов'язаний сформувати пакети згідно з вимогами нормативних документів або технічних умов транспортування вантажу. За надійність конструкції транспортного пакета відповідальність несе відправник.

Пакетовані НВ транспортуються без переформування пакета під час перевезення від відправника до одержувача.

### **7.3 Можливості сумісного завантаження різних небезпечних вантажів в один вагон або контейнер**

Пакування з різними знаками безпеки не повинні завантажуватися в один вагон або контейнер сумісно, якщо сумісне завантаження не дозволяється відповідно до таблиці 5 (“Сумісне завантаження в один вагон або контейнер”), яка наведена в Правилах перевезення небезпечних вантаж.

Заборона сумісного завантаження пакувань стосується також сумісного завантаження у вагони пакувань і малих контейнерів, а також сумісного завантаження великотоннажних контейнерів малими контейнерами.

Відповідно до Правил перевезень небезпечних вантажів залізницями, затверджених на п'ятнадцятому засіданні Ради з залізничного транспорту держав-учасниць Співдружності, забороняється завантаження в один вагон або контейнер небезпечних вантажів з різними, а також деяких небезпечних вантажів з однаковими класифікаційними шифрами, не дозволених до сумісного перевезення, відповідно до Додатка 4.

Як виняток, дозволено сумісне перевезення повагонними відправками легкозаймистих рідин класу 3 та кислот підкласу 8.1, що входять до комплексу медичного, ветеринарного та лабораторного майна.

Легкозаймісті рідини повинні бути упаковані в герметичну тару (вміст скляної тари не повинен перевищувати 1 л) і розміщені в щільні дерев'яні ящики з гніздами на всю висоту тари. Ящики за необхідності повинні мати горизонтальні прокладки, амортизатори. Вільний простір у гніздах і під кришкою ящиків заповнюється негорючим прокладковим матеріалом.

Скляна тара з кислотами повинна бути закупорена притертими скляними пробками, закріпленими запобіжними ковпаками, і розміщена в окремі щільні дерев'яні ящики з гніздами. Гнізда ящиків обкладають м'яким негорючим матеріалом. Використання паперу, дерев'яної стружки, тирси, соломи та інших горючих і легкозаймістих матеріалів при пакуванні кислот не допускається.

Маса бруutto ящика не повинна перевищувати 50 кг.

При завантаженні у вагон місця з кислотами встановлюються у протилежний бік від ящиків з легкозаймістими рідинами та горючими матеріалами. Всі місця повинні бути щільно встановлені один до одного та міцно закріплені.

## **Тема 8. Порядок проведення маневрової роботи, формування та пропускання поїздів з вагонами, завантаженими небезпечними вантажами**

Поїзди, до складу яких включені вагони з вибуховими матеріалами (ВМ), на всьому шляху повинні перебувати під постійним контролем поїзного диспетчера, чергових по станції, а поїзди з вантажами Міноборони, МВС, СБУ – також ЗКУ, ВСП МВС, які мають вживати заходів щодо забезпечення своєчасного і безпечного прямування таких поїздів.

ВМ перевозяться у вантажних поїздах одиничними вагонами, групами вагонів і маршрутами з постановкою відповідного прикриття, формування яких провадиться у межах норм за масою і довжиною, передбачених графіком руху поїздів. Дозволяється включати вагони з ВМ у великовагові поїзди.

Машиніст поїзного локомотива після одержання перевізних

документів до відправлення поїзда зі станції повинен переконатися за натурним листом про наявність і розміщення вагонів з ВМ у складі поїзда. При супроводі поїзда складачем поїздів він повинен повідомити машиніста про наявність таких вагонів у поїзді за даними натурального листа.

За наявності в поїзді вагонів з ВМ до номера поїзда додаються букви “ВМ”. Номер поїзда з указаними буквами повинен проставлятися у журналі руху поїздів, на графіку здійсненого руху у поїзного диспетчера, у письмових дозволах і попередженнях, які видаються машиністу локомотива, у натурних листах та інших документах, пов’язаних з прийманням і відправленням поїздів.

При передачі повідомлень на сусідню станцію поїзному диспетчеру про такі поїзди черговий по станції повинен також назвати номер поїзда з додаванням слів “з вибуховим матеріалом”.

Перед відправленням з дільничних і сортувальних станцій поїзда, у складі якого є вагони з ВМ, поїзний диспетчер повинен повідомити про це станції на шляху прямування і диспетчерів сусідніх диспетчерських дільниць реєстрованим диспетчерським наказом.

Про очікуване прибуття поїзда черговий по станції повинен повідомити працівників пункту технічного обслуговування, комерційного огляду, воєнізованої охорони залізниці та інших працівників, на яких покладається обробка поїзда і вагонів з ВМ під час перебування поїзда на станції.

Поїзди, у складі яких є вагони з ВМ, повинні прийматися на спеціально виділені колії, зазначені у ТРА станції.

Не допускається залишати поїзди з ВМ без локомотивів на проміжних станціях. У виняткових випадках поїзди з ВМ дозволяється тимчасово залишати на проміжній станції без локомотива за рішенням начальника дирекції залізничних перевезень (начальника залізниці), який має вжити необхідних заходів до прискорення відправлення його за призначенням.

Маневровий локомотив, який подається на станцію для проведення маневрової роботи з вагонами, завантаженими ВМ, обов’язково повинен обладнуватися радіозв’язком, а складач поїздів – мати справну портативну радіостанцію.



Черговий по станції, маневровий диспетчер або черговий по гірці за необхідності проведення маневрів з вагонами, завантаженими ВМ, мають повідомити про це складача поїздів, а останній – свого помічника і машиніста локомотива порядком і засобами, встановленими місцевою інструкцією про порядок роботи з вагонами, завантаженими ВМ (далі – місцева інструкція).

Якщо в перевізних документах на вагони з ВМ або на вагони зі складу військового транспорту є штампель “З гірки не спускати”, то маневри з ними повинні провадитися осаджуванням або “зніманням” локомотивом з боку підгіркового парку з дотриманням норм прикриття з особливою обережністю, без поштовхів і різких зупинок. Швидкість з’єднання вагонів з ВМ при їх зчепленні з іншими вагонами або з локомотивом не повинна перевищувати 3 км/год. Пропускання цих вагонів через сортувальну гірку має виконуватися тільки з локомотивом.

Після постановки на сортувальні колії ці вагони повинні негайно огороджуватися з боку гірки або маневрової витяжки двома охоронними гальмовими “башмаками”, які укладаються на обидві рейки через 25 м один від одного таким чином, щоб загальна відстань від огороджуваних вагонів з ВМ до гальмового “башмака”, який розміщений першим від сортувального пристрою, була не менше 50 м.

Наступні відчепи, що прямують на ці колії, повинні бути зупинені до місця розміщення охоронних гальмових “башмаків” з накопиченням групи, яка складається не менш ніж з 10 вагонів. Нормальний режим розпуску вагонів або їх спрямування при маневрах поштовхами на такі колії може відновлюватися тільки в тому випадку, якщо вагони з ВМ (або вагони транспорту) прикриті цією групою вагонів, попередньо з’єднаною з ними. Якщо відстань від вагонів з ВМ або вагонів транспорту до кінця паркової гальмівної позиції з боку гірки або витяжки менше 50 м, то наступні відчепи на ці колії повинні направлятися тільки за допомогою осаджування.

Вагони з ВМ, що не мають у перевізних документах штампеля “З гірки не спускати”, допускаються до розпуску із сортувальних гірок і проведення маневрів поштовхами. Швидкість співудару таких вагонів при зчепленні з іншими вагонами не повинна перевищувати 5 км/год.

У процесі розпуску черговий по гірці (оператор розпорядчого поста) або гірковий складач повинен інформувати операторів виконавчих постів, регулювальників швидкості руху вагонів, чергових стрілочних постів про відчепи з вагонами, завантаженими ВМ. Усі працівники, які беруть участь у розпуску з гірки таких відцепів, а також при розпуску будь-якого відчепа на колії, де є вагони з ВМ, повинні бути пильними і забезпечувати безпеку розпуску та збереження рухомого складу.

Швидкість насування, а також сила гальмування на гальмових позиціях повинні регулюватися з урахуванням створення необхідних інтервалів між відчепами і додержанням установлених швидкостей при співударі цих вагонів з іншими. Такого самого порядку і заходів безпеки треба додержуватися із зазначеними вагонами і при проведенні маневрів поштовхами.

Не допускається передача машиністом керування локомотивом помічнику машиніста при проведенні маневрів з вагонами, завантаженими ВМ.

Місця стоянки, порядок закріплення і огороження вагонів з ВМ поза поїздами, крім випадків перебування їх під накопиченням на сортувальних коліях, установлюються технічно-розпорядчим актом станції (далі – ТРА станції) відповідно до вимог Інструкції з руху поїздів, Інструкції з сигналізації на залізницях України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 08.07.95 р. № 259, і місцевої інструкції.

Вагони з нарядом охорони або фахівцями відправника (одержувача) ставляться на ту саму або суміжну колію на відстані не більше 50 м від вагонів з ВМ. Закріплення вагонів на станційних і вантажно-розвантажувальних коліях провадиться у порядку і за нормами, установленими ТРА станції.

Подача, забирання вагонів з ВМ на під'їзних коліях провадиться, як правило, тепловозами або паровозами на рідкому паливі.

У разі подачі, забирання вагонів паровозами на твердому паливі вагони повинні бути обладнані іскрогасильними пристроями і при виконанні цих робіт повинні вживатися заходи пожежної безпеки.

Перед подачею вагонів під навантаження ВМ маневровий

диспетчер (черговий по станції) у порядку, установленому місцевою інструкцією про порядок роботи з вагонами, завантаженими ВМ, повинен переконатися в тому, що вагони оглянуті і визнані придатними у технічному плані для перевезення таких вантажів.

У місцевих інструкціях з обслуговування під'їзних колій, на яких провадиться робота з вагонами, завантаженими ВМ, повинні визначатися маршрути подачі і забирання таких вагонів, швидкість руху маневрового состава з ними, порядок прямування через переїзди і порядок охорони маршрутів, а також інші заходи, необхідні для забезпечення безпеки залежно від місцевих умов.

У натурному листі на поїзд, у складі якого є вагони з ВМ, оператор станційного технологічного центру або черговий по станції у графі "Особливі відмітки" проти номера кожного вагона з таким вантажем на підставі перевізних документів має зробити відмітки, встановлені Інструкцією зі складання натурального листа поїзда форми ДУ-1.

Забороняється робити на вагонах з ВМ будь-які помітки і написи крейдою про станції навантаження і вивантаження, а також про характер вантажу.

На всіх сортувальних і дільничних станціях, станціях навантаження, вивантаження, перевантаження, перестановки вагонів з однієї колії на іншу, а також на інших станціях за переліком, установленим начальником залізниці, разом з ТРА станції повинна розроблятися (У) місцева інструкція про порядок роботи з вагонами, завантаженими небезпечними вантажами класу 1, затверджена начальником залізниці з урахуванням місцевих умов.

У цій інструкції повинні бути висвітлені такі питання:

1) порядок повідомлення працівників станцій, пунктів технічного обслуговування і комерційного огляду вагонів, локомотивних депо, підрозділів воєнізованої охорони залізниці, спеціалістів, варт, нарядів охорони і команд, які супроводжують і охороняють вантажі, про приймання і відправлення поїздів, проведення маневрів та інших операцій з вагонами, завантаженими ВМ;

2) порядок приймання, пропускання, підготовки і відправлення поїздів, а також проведення маневрової роботи з вагонами, завантаженими ВМ;

- 3) порядок документування видачі на маневри локомотивів із справними іскрогасниками та іскровловлювальними засобами;
- 4) порядок вимикання автогальм при проведенні маневрової роботи;
- 5) порядок виконання операцій з технічного обслуговування і комерційного огляду поїздів і вагонів, завантажених ВМ;
- 6) порядок обліку перебування на станції вагонів з ВМ та їх ідентифікування, за необхідності, з аварійними картками;
- 7) заходи безпеки в разі несприятливих погодних умов і ускладнення в роботі (туман, заметіль, злива, ураганний вітер, замети, відмова технічних засобів тощо);
- 8) порядок передавання інформації працівникам станції при виникненні аварійних ситуацій та їх дії у цій ситуації;
- 9) позначення вагонів з ВМ у нормативних документах і маркування транспортних засобів знаками–табло безпеки;
- 10) подавання команд при проведенні маневрової роботи та інші необхідні відомості;
- 11) порядок виконання маневрової роботи з вагонами з ВМ на сортувальних гірках у разі дозволу або заборони розпуску з гірок;
- 12) місце відстою вагонів з ВМ, які перебувають поза поїздами або під накопиченням;
- 13) порядок видачі письмових нарядів на проведення робіт з ВМ;
- 14) виконання вимог охорони праці в разі перелічених робіт;
- 15) виконання інших місцевих особливостей, які установлюються залізницями.

Між сортувальними і дільничними станціями вагони з ВМ можуть перевозитися усіма вантажними поїздами відповідно до плану формування. Такі вагони з проміжних станцій на найближчі дільничні чи сортувальні станції і у зворотному напрямку можуть перевозитися зі збірними, вивізними поїздами або диспетчерськими локомотивами, а між станціями вузла і передвузловими станціями – передавальними і вивізними поїздами.

Збірний поїзд, до якого включені вагони з ВМ, повинен обслуговуватися складацькою бригадою.

Забороняється перевезення ВМ у поїздах:

- пасажирських і поштово–багажних (крім перевезень табельної зброї і боєприпасів до неї, військових варт і команд міністерств оборони, внутрішніх справ, служби безпеки і нарядів воєнізованої охорони залізниць);
- з'єднаних;
- з негабаритними вантажами верхнього третього, нижнього третього і більших ступенів, бокового четвертого і більших ступенів негабаритності;
- тих, що перевищують довжину, установлену графіком руху;
- які обслуговуються машиністами в одну особу.

Не допускається постановка вагонів з ВМ у поїзди ближніх призначень, якщо за планом формування для відправлення цих вагонів передбачені більш дальні поїзди.

Чергові по дирекції, старші диспетчери служби перевезень, станційні і маневрові диспетчери при плануванні поїзної роботи повинні спеціально розглядати можливість першочергового відправлення вагонів з ВМ, які прибувають на станцію, меншою кількістю поїздів.

За окремими напрямками перевезення ВМ можуть здійснюватися узгодженими поїздами. Зазначені поїзди включаються до графіка руху при перевезенні однією залізницею – начальником залізниці, двома і більше залізницями – Головним управлінням перевезень Укрзалізниці за погодженням із залізницями, які беруть участь у перевезенні.

Вагони з ВМ, які підлягають супроводженню нарядами воєнізованої охорони залізниць, ставляться у поїзд однією групою, при цьому вагони одного призначення не повинні роз'єднуватися при перевезенні. Наряд охорони повинен перебувати від вагона, що охороняється, або групи вагонів не далі як зап'ять вагонів.

Для проїзду наряду охорони може використовуватися перехідна площадка, спеціально виділений і обладнаний вагон або неробоча кабіна локомотива поїзда. В останньому випадку стрілець повинен бути попередньо проінструктований машиністом цього локомотива про порядок проїзду на локомотиві.

Вагони з ВМ, що перевозяться у супроводі фахівців або військових варт відправника (одержувача), ставляться у поїзд однією групою. Прикриття цих вагонів один від одного або від інших вагонів поїзда може здійснюватися вагонами з безпечними вантажами або порожніми вагонами і цистернами.

У поїзди, у яких перевозиться військовий транспорт з ВМ, можуть ставитися вагони з ВМ, які не належать до зазначеного транспорту.

Секції спеціального рухомого складу і транспорт, сформовані за визначеними технологічними схемами (зчепами), передбаченими нормативно-технічною документацією на ВМ, роз'єднувати при перевезенні без дозволу фахівців або начальника військової варті, які їх супроводжують, забороняється.

Необхідність прикриття між вагонами для проїзду фахівців і варті та вагонами з ВМ у складі таких секцій і зчепів визначається відправником на підставі нормативної документації. Постанова такого прикриття у рефрижераторних секціях і зчепках, якщо це передбачено нормативною документацією, не виконується. У цьому разі у накладній проставляється штампель “Секція. Не роз'єднувати”.

Вагони з провідниками, фахівцями, вартами (нарядами) охорони, виділеними для супроводження і охорони вантажів, можуть ставитися у поїзд як у передній частині, так і за вагонами з ВМ.

Вагони з легкозаймистими рідинами на станції формування ставляться у поїзд за вагонами з ВМ (рахуючи від голови поїзда).

Вагони з ВМ за наявності у перевізних документах штампеля “Прикриття” при постановці в поїзди і проведенні маневрової роботи повинні мати прикриття не менше мінімальних норм.

Порожні або навантажені платформи, а також транспортери можуть використовуватися для прикриття з постановкою не ближче другого вагона від вагонів з ВМ.

## **Тема 9. Правила безпеки та порядок ліквідації наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх залізничним транспортом**

Першочергові заходи і порядок дії при ліквідації аварійних ситуацій з ВМ у процесі перевезення їх залізницями встановлюються Правилами безпеки та порядку ліквідації наслідків аварійних ситуацій з НВ при перевезенні їх залізничним транспортом.

Відповідно до виникнення надзвичайної ситуації при перевезенні НВ можуть вживатися такі терміни.

**Аварійна ситуація** – умови, які відмінні від умов нормального перевезення вантажів, пов'язані із загорянням, витіканням, розсипанням НВ, пошкодженням тари або рухомого складу з НВ, і які можуть призвести чи призвели до вибуху, пожежі, отруєння, опромінення, захворювань, опіків, обморожень, загибелі людей і тварин, небезпечних для природного середовища наслідків, а також випадки, коли в зоні аварії на залізниці виявилися вагони, контейнери або вантажні місця з НВ.

**Аварійно-відбудовні роботи** – комплекс заходів, які здійснюються спеціальними підрозділами залізничного транспорту і спрямовані на остаточну ліквідацію наслідків аварійної ситуації.

**Аварія** – небезпечна подія техногенного характеру, що стає причиною загибелі людей, або створює на об'єкті чи окремій території загрозу життю та здоров'ю людей, призводить до руйнування будівель, споруд, обладнання і транспортних засобів, порушення виробничого або транспортного процесу або завдає шкоди довкіллю.

**Безпечне місце** – на перегоні – місце за межами населених пунктів, тунелів, мостів, віадуків та інших споруд; на станції – місце на окремій колії, яке найбільш віддалене від головної колії, будинків, споруд, вагонів, зайнятих людьми і НВ.

**Вогнище** – місце початкового виникнення пожежі.

**Гігієнічні нормативи** – обов'язкові для виконання нормативні документи, що визначають критерії безпеки та (або) нешкідливості для людини факторів навколишнього середовища.

**Горіння** – екзотермічна реакція окислення речовин, яка супроводжується виділенням диму та (або) виникненням полум'я і (або) свіченням.

**Долікарська допомога** – сукупність заходів, спрямованих на первинний захист людей від дії уражальних факторів, які здійснюються до втручання лікаря.

**Ліквідація наслідків аварійної ситуації** – комплекс організаційно-технічних заходів, спрямованих на запобігання загрози людям, на захист довкілля, збереження вантажу, рухомого складу, споруд, відновлення руху поїздів і маневрових робіт у можливо короткий термін.

**Надзвичайна ситуація** – порушення нормальних умов життя і діяльності людей на об'єкті або території, спричинене аварією, катастрофою, стихійним лихом або іншими факторами, що призвели (можуть призвести) до загибелі людей, тварин і рослин, значних матеріальних збитків і (або) завдали шкоди довкіллю.

**Нейтралізація** – складова частина заходів з ліквідації наслідків аварійних ситуацій, пов'язана із видаленням, розсіюванням, перетворенням у безпечні форми НВ, їхніх парів, продуктів горіння і розкладання.

**Небезпечна зона** – зона аварії, у межах якої є загроза ураження від вибуху, пожежі, отруєння, опромінення, опіків, обмороження людей і тварин.

**Оповіщення** – доведення сигналів і повідомлень органів управління про загрозу та виникнення надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру, аварій, катастроф, епідемій, пожеж тощо до центральних і місцевих органів виконавчої влади, підприємств, установ, організацій і населення.

**Пожежа** – неконтрольоване горіння поза спеціальним вогнищем, що розповсюджується в часі і просторі.

**Пожежна небезпека** – можливість виникнення та (або) розвитку пожежі.

**Спалахування** – займання, що супроводжується появою полум'я.

**Санітарні та протиепідемічні заходи** – діяльність, спрямована на створення безпечних для здоров'я умов побуту, праці, навчання, відпочинку та інших сфер життя і діяльності



людини, запобігання виникненню та поширенню інфекційних хвороб.

Локомотивні бригади, до залучаються до перевезення НВ, проходять навчання та перевірку знань щодо Правил безпеки та порядку ліквідації наслідків аварійних ситуацій і порядку постановки їх у поїзд вагонів з небезпечними вантажами.

Дії працівників залізничного транспорту і формувань, залучених до ліквідації наслідків аварійної ситуації, мають бути оперативними, відповідати характеру і масштабу аварійної ситуації, проводитися з урахуванням властивостей вантажів (пожежовибухонебезпечність, токсичність, корозійність, здатність до окиснення тощо), заходів безпеки та профілактики.

У разі виникнення аварійних ситуацій на перегоні машиніст локомотива негайно вживає заходів щодо захисту членів локомотивної бригади від можливого впливу НВ та сповіщає про аварійну ситуацію у встановленому порядку через поїзний радіозв'язок або іншим можливим видом зв'язку поїзного диспетчера і чергових по станціях, які обмежують перегін. У цьому разі машиніст локомотива і його помічник розкривають пакет із перевізними документами.

Повідомлення містить опис характеру аварійної ситуації, відомості про наявність потерпілих, найменування вантажу, номер аварійної картки і номер ООН вантажу (за їх наявності в перевізних документах), кількість НВ в зоні аварійної ситуації, а на електрифікованих ділянках - повідомлення щодо необхідності зняття напруги з контактної мережі.

Після передачі повідомлення про аварійну ситуацію локомотивна бригада вживає заходів за вказівкою поїзного диспетчера згідно з аварійною карткою на даний НВ.

Основні властивості і види НВ, а також заходи безпеки та застороги при ліквідації наслідків аварійних ситуацій наведені в аварійних картках.

**Аварійна картка (АК)** – документ установленної форми, що регламентує первинні оперативні дії працівників залізничного транспорту і спецформувань, причетних до ліквідації наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх магістральним залізничним транспортом.

Аварійна картка має графи та розділи:

- номер ООН небезпечного вантажу;
  - найменування вантажу;
  - ступінь небезпеки;
  - розділ “Основні властивості та види небезпеки” зазначає основні властивості, вибухо- та пожежонебезпеку вантажу та безпеку для людини;
  - розділ “Небезпека для людини” зазначає клас небезпеки речовини: I - вдихання, II - ковтання, III - потрапляння на шкіру, IV - потрапляння в очі; можливий смертельний наслідок; під час горіння та вибуху небезпечні для життя людини; можливі опіки, осколкові поранення, контузії, отруєння газоподібними продуктами (зазначається найменування);
  - розділ “Засоби індивідуального захисту” зазначає тип протигазу, респіратора, захисного костюма тощо;
  - розділ “Необхідні дії” має частини, де визначаються дії загального характеру у разі витоків, розливу та розсипу вантажу, при пожежі. У діях загального характеру зазначається: вивести сторонніх, триматися з навітряного боку, уникати низьких місць, ізолювати небезпечну зону в радіусі ... м, у зону аварії входити повністю одягненому в захисний одяг, у зону аварії входити в захисних засобах, не палити, потерпілим надати першу допомогу і т. д.;
  - розділ “Нейтралізація” зазначає дії щодо зменшення впливу наслідків аварійної ситуації на довкілля, технічні засоби, а саме: для розсіювання (ізоляції, осадження) газу використовувати розпилену воду; місце розливу промити великою кількістю води; місце розсипу ізолювати сухим піском; розсипи зібрати і спалити і таке інше.
  - розділ “Заходи першої допомоги” наводить дії щодо захисту людей від впливу наслідків аварійної ситуації: звільнити потерпілих з-під уламків, відвести (винести) з осередку ураження в безпечне місце з навітряного боку; очистити потерпілого й засоби індивідуального захисту від забруднень; свіже повітря, спокій, тепло, чистий одяг і таке інше.
- При цьому необхідно відвести вагон у безпечне місце, ізолювати небезпечну зону в радіусі 200 м, вивести сторонніх; до небезпечної зони входити в захисних засобах; додержуватися правил пожежної безпеки; не палити; усунути джерела вогню та

іскор; триматися навітряного боку; уникати низьких місць; постраждалим надати першу допомогу; відправити людей з осередку ушкодження на медобстеження.

У разі витікання, розливу або розсипу вантажу необхідно припинити рух поїздів і маневрову роботу в небезпечній зоні; не доторкатися розлитої або розсипаної речовини; усунути течу з дотриманням запобіжних заходів; перекачати вміст у справну, суху, захищену від корозії ємкість; розливи захистити земляним валом; не допускати потрапляння речовини у водоймища, підвали, каналізацію; засипати сухим інертним матеріалом; зібрати в сухі ємкості; повідомити у державну санітарно-епідеміологічну службу на залізничному транспорті (СЕС); у разі пожежі не наближатися до ємкостей, що горять; Гасити порошками з максимальної відстані. **Не використовувати воду!**

Також керуються трафаретами, знаками безпеки на вагонах, контейнерах або тарі для визначення загального характеру НВ.

У разі виникнення аварійних ситуацій з НВ, які супроводжуються провідниками або фахівцями вантажовласника, усунення наслідків аварійних ситуацій (відбудовні роботи, гасіння пожежі, надання долікарської допомоги) виконуються за їх участю.

Ліквідацію наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами, відбудовні та пожежні поїзди здійснюють за своїми тактико-технічними можливостями. У разі потреби до відбудовного або пожежного поїзда причіплюється вагон з медичним обладнанням і персоналом для надання медичної допомоги.

Особовий склад поїздів і працівників залізниць, залучений до ліквідації наслідків аварійних ситуацій, забезпечується засобами індивідуального захисту та навчається правилам користування ними.

Про всі затримки й аварійні ситуації з поїздами, з якими сталася аварійна ситуація, поїзний диспетчер повинен повідомляти чергового по дирекції залізничних перевезень і разом з ним негайно вживати заходів до якнайшвидшої ліквідації наслідків і просування затриманих поїздів.

Черговий по дирекції залізничних перевезень повідомляє

про те, що трапилося, начальника дирекції, змінного заступника начальника оперативно-розпорядчого відділу служби перевезень залізниці, ЗКУ і ВСП МВС (щодо вантажів Міноборони, МВС, СБУ).

Якщо в зоні аварійної ситуації виявилася велика кількість небезпечного вантажу (вагон, групи вагонів або велика кількість упаковок небезпечного вантажу) або виникла аварійна ситуація, то черговий по ДН сповіщає про це в місцеві органи виконавчої влади.

Для оперативного керівництва з ліквідації аварійної ситуації створюються оперативні групи в ДН під керівництвом першого заступника начальника ДН, в управліннях залізниць - першого заступника начальника управління залізниці (керівника робіт) за участю служб перевезення, комерційної, локомотивного господарства та безпеки руху поїздів і відповідних відділів ДН за умови обов'язкового проведення з ними цільового інструктажу щодо роботи з небезпечними вантажами і забезпечення їх засобами індивідуального захисту. Допуск до роботи оформляється нарядом-допуском, як на роботи з підвищеною небезпекою.

Для ліквідації наслідків аварійної ситуації керівник робіт у необхідних випадках залучає фахівців відправника (одержувача) з їхніми засобами, які після отримання інформації від залізниці в найкоротший термін прибувають на місце аварійної ситуації.

Відновлення наскрізного руху, розчищення завалів, підймання рухомого складу, розбирання вагонів здійснює залізниця. Гасіння пожеж здійснюють підрозділи Державної пожежної охорони.

Рішення про направлення відбудовного і пожежного поїздів, а також інших аварійно-відбудовних підрозділів на аварійно-відбудовні роботи в межах ДН приймає черговий по ДН, у межах залізниці - старший дорожній диспетчер оперативно-розпорядчого відділу служби перевезень з наступною доповіддю головному ревізору залізниці та його заступнику з відбудовних засобів. Рішення про направлення відбудовних поїздів з інших залізниць приймає головний диспетчер Головного управління перевезень з наступною доповіддю головному ревізору з безпеки руху поїздів та автотранспорту Укрзалізниці.

Роботи з локалізації забруднень (заражень) проводяться відповідно до рекомендацій, які містяться в розділах аварійної картки щодо дотримання заходів пожежної і особистої безпеки і включають:

- перекачування залишків НВ з пошкодженої ємкості в придатну;
- відкачування рідини, що розлилася, з низинних ділянок місцевості;
- відкачування зараженої небезпечними речовинами води з місць її накопичення;
- засипання сипким матеріалом залишків рідини, що розлилася, для всмоктування ним небезпечної речовини;
- збирання розсипів і виймання верхнього шару зараженого ґрунту, засипання місць виїмки незараженим ґрунтом;
- обвалування ділянок розливу; спорудження загат, прокладання ям, котлованів, пасток, ставків-відстійників з метою збирання (накопичення) небезпечної речовини;
- спорудження відвідних каналів, загороджувальних поперечних каналів на схилі, будівництво тимчасових самопливних лотків, прокладання жолобів, труб для каналізації стоку небезпечної речовини;
- влаштування дренажу зараженої ділянки території;
- будівництво гідротехнічних споруд уздовж водостоку з метою захисту його від небезпечної речовини в період сильних дощів або швидкого сніготанення;
- створення водяної завіси при інтенсивному випаровуванні газу (парів) із метою ізоляції частини території;
- переорювання зараженої території;
- створення споруд, що утримують наноси в річищі ріки, водоймищ для затримки зараженого мулу.

Зливання і вивантаження НВ з пошкоджених цистерн або вагонів на ґрунт, у водоймища і таке інше забороняється.

У разі виникнення аварійної ситуації з поїздом, в якому є в наявності вантажі із радіоактивними матеріалами, працівники залізничного транспорту інформують причетні служби і спеціалістів та вживають заходів:

- з виведення з потенційно небезпечної зони людей, у тому

числі потерпілих, на відстань не менш ніж 100 - 200 м з навітряного боку, якщо інші обставини не потребують більших відстаней (після уточнення радіаційної обстановки відстань слід змінити відповідно до ситуації);

- надання потерпілим долікарської допомоги;
- позначення зони радіаційної транспортної аварії попереджувальними знаками і сигналами припинення руху в радіусі не менш ніж 10 м від її зовнішньої межі;
- припинення проходження людей і пропускання рухомого складу через зону аварії, що викликала радіоактивне забруднення, до ліквідації наслідків аварійної ситуації.

При проведенні робіт з ліквідації наслідків аварії, що викликала радіоактивне забруднення, час перебування людей у зоні цієї аварії і режими їхнього радіаційного захисту визначаються за участю представника СЕС залежно від рівнів випромінювання і радіоактивного забруднення.

Доступ у зону радіаційної транспортної аварії дозволяється для осіб, що беруть участь в аварійно-відбудовних роботах.

## Список літератури

- 1 Про транспорт [Електронний ресурс]: закон України від 10. 11. 1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 1994. - № 51. - 446 с.
- 2 Про залізничний транспорт [Текст]: закон України від 4. 07. 1996 р. № 273/96-ВР // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 1996. - № 40. – 183 с.
- 3 Про перевезення небезпечних вантажів [Текст]: закон України від 6. 04. 2000 р. № 1644-III // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2000. - № 28. – 222 с.
- 4 Про об'єкти підвищеної небезпеки [Текст]: закон України від 18. 01. 2001 р. № 2245-III // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2001. - № 15. – 73 с.
- 5 Про страхування [Текст]: закон України від 7. 03. 1996 р. № 85/96-ВР // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 1996. - № 18. – 78 с.
- 6 Про державний контроль за міжнародними передачами товарів військового призначення та подвійного використання [Текст]: закон України від 20. 02. 2003 р. № 549-IV // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2003. - № 23. – 148 с.
- 7 Статут залізниць України [Текст]: [Нормат.-правовий акт: затв. Кабміном України 6. 04. 1998 р. № 457]. – Київ: Транспорт України, 1998. - 84 с.
- 8 Правила технічної експлуатації залізниць України [Текст]: Офіційне видання: затв. наказом Мінтрансу України від 20. 12. 1996 р. № 411; зареєстровано в Міністерстві юстиції України 25. 02. 1997 р. № 50/1854. – К.: Транспорт України, 1997. – 256 с.
- 9 Про заходи щодо організації перевезень небезпечних вантажів [Текст]: наказ Укрзалізниці від 5. 03. 2001 р. № 126-Ц // Транспорт. – 2001. - № 3. – С. 13.
- 10 Порядок і правила проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів [Текст]: офіц. текст: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 1. 06. 2002 р. № 733.
- 11 Інструкція з організації відбудовних робіт при ліквідації

наслідків транспортних подій на залізницях України [Текст]: офіц. текст: затв. наказом Міністерства транспорту України 27.04. 2001 р. № 258 ; зареєстровано в Міністерстві юстиції України 17. 05. 2001 р. за № 422/5613.

12 Правила безпеки та порядок ліквідації наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх залізничним транспортом [Текст]: офіц. видання: затв. наказом Міністерства транспорту України від 16. 10. 2000 р. № 567; зареєстровано в Міністерстві юстиції України 23. 11. 2000 р. за № 857/5078.

13 Про приєднання України до Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) [Текст]: закон України від 2. 03. 2000 р. № 1511-III // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2000. - № 13. – 116 с.

14 Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС).В введено в дію з 1.11.1951 р. та перевидаєно зі змінами і доповненнями на 01.03.2000 р., додаток 2 “Правила перевозок опасных грузов”.

15 Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам. Утверждены на пятнадцатом заседании Совета по железнодорожному транспорту 5 апреля 1996 года.

16 Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) 09.05.1980, Конвенція, Міжурядова організація міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ).

17 До регламенту про міжнародні залізничні перевезення небезпечних вантажів (RID)”[Текст]: посібник [затв. наказ. Укрзалізниця від 11.01. 2006 р. №013-Ц.] – К.: Укрзалізниця, 2006. – 240 с.

18 Інструкція з перевезення негабаритних і великовагових вантажів залізницями України [Текст]: офіц. текст: затверд. наказом Міністерства транспорту України від 23. 11. 2004 р. № 1026; [зареєстровано в Міністерстві юстиції України 24. 12. 2004 р. за № 1640/10239.](#) - К.: Мінтрансв’язку України, 2005. – 182 с.





