

ВІДБІР ТА ПІДГОТОВКА вагонів і контейнерів для перевезення окремих небезпечних та легкогорючих вантажів

1. Відбір вагонів і контейнерів перед навантаженням

1.1. Криті вагони та контейнери, надані для перевезення вантажів, віднесених до номерів ООН 1325, 1327, 1350, 1363, 1364, 1365 та 3360, а також легкогорючих вантажів, вказаних у таблиці 1 цього додатка, мають бути технічно справними, без щілин та з непошкодженим дахом. Отвори, люки у даху та стінах вагонів повинні мати справні ковпаки (кришки), які щільно закриваються.

1.2. Придатність вагонів та контейнерів для перевезення вищезазначених вантажів встановлює відправник. Відправник може відмовитись від навантаження вантажів у вагон чи контейнер при наявності у ньому несправностей, які можуть спричинити займання вантажу під час перевезення.

Щільність кузова перевіряють зсередини вагона чи контейнера при зачинених дверях і люках. Огляд вагонів та контейнерів у темний час доби проводять у добре освітленому місці. При перевірці справності кузова вагона особливу увагу приділяють місцям сполучення опалубки даху з дерев'яною обшивкою бокових стін, фрамуг - з обшивкою торцевих стін, а у вагона з перехідною площадкою - також на місце сполучення опалубки даху з обшивкою торцевої стіни, яка виходить на гальмівну площадку. Щілини, виявлені при огляді кузова вагона або контейнера парку залізниці, мають бути усунені працівниками вагонного господарства залізниці. Усунення таких щілин у власних (орендованих) вагонах або контейнерах здійснюється відправником.

Результати огляду вагонів реєструються у спеціальній книзі (форма ВУ-14), яка ведеться окремо для таких вантажів. У графі 5 книги після номерів вагонів зазначається під навантаження якого вантажу вагони призначаються.

При оформленні пам'ятки про користування контейнерами відправник повинен зробити у лівій верхній частині відмітку про придатність даного контейнера для перевезення конкретного вантажу.

Закриття щілин у дверних і люкових отворах вагонів і контейнерів провадиться відправником.

1.3. При навантаженні вантажів засобами залізниці придатність вагонів та контейнерів, закриття щілин у вагонах та контейнерах проводить залізниця.

1.4. Закриття щілин у дверних і люкових отворах вагонів або контейнерів, призначених для перевезення матеріалів рослинного або тваринного походження, що мають класифікаційні шифри 4212 та 4213, та сірки, а також легкогорючих вантажів, наведених у пункті 5 цього додатка, за винятком вантажів, позначених (*), провадиться толем, рубероїдом, цупким картоном або іншими аналогічними матеріалами. Для щільного прилягання цей матеріал прикріплюють дерев'яними планками на цвяхах або іншим чином. Закриття щілин провадиться зсередини вагона. Двері, через які провадиться навантаження, ущільнюються ззовні.

При перевезенні безпечних вантажів у решітчатому або паперовому пакуванні з використанням легкогорючих матеріалів (тканина, рогожа, стружка, солома, папір тощо) підготовка вагонів (контейнерів) здійснюється аналогічно.

Вантажі, зазначені у пункті 5 цього додатка, за винятком вантажів, позначених (*), надані до перевезення у щільній тарі (дощатій, фанерній, картонній), відвантажують без закриття

щілин у дверних та люкових отворах вагонів та контейнерів.

1.5. Закриття конструктивних щілин у дверних і люкових отворах вагонів та контейнерів перед завантаженням вантажів, позначених спеціальним положенням СW54 додатка 2 до цих Правил і (*) у пункті 5 цього додатка, провадиться папером на рідкому склі, дерев'яними рейками з застосуванням войлочних прокладок або склотканиною на клейовій основі.

Способи закриття щілин наведені у пункті 2 цього додатка.

Перед завантаженням каракуля відправник повинен оббити (обклеїти) склотканиною зсередини весь кузов.

Після закриття щілин відправник (а при завантаженні засобами залізниці - залізниця) повинен повторно оглянути вагон чи контейнер зсередини при зачинених дверях та люках.

Після завантаження двері вагона, для щільнішого прилягання до зовнішньої рами дверного отвору, закріплюються ззовні трьома дерев'яними клинами, які забиваються між нижньою обв'язкою дверей та направляючими кронштейнами.

1.6. При перевезенні вантажів, зазначених у пункті 5 цього додатка, віднесених до номерів ООН 1327 та 3360, а також безпечних вантажів у решітчатому або паперовому пакуванні з використанням легкогорючих матеріалів у відповідних графах відправник повинен проставити відмітки "Легкогорючий", "Прикриття 3/0-0-1-0".

{Пункт 1.6 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства інфраструктури № 138 від 08.06.2011}

2. Порядок закриття щілин у критих вагонах папером, змащеним рідким склом

2.1. Для закриття щілин цим способом застосовується папір лантуховий за ГОСТ 2228-81 або крафт-обгортковий за ГОСТ 8273-75 масою не менше 60 г/кв.м.

Рідке скло (силікат натрію технічний, ГОСТ 13078-81), яке застосовується як клей і одночасно вогнестійка сполука, наноситься пензлем на всю поверхню однієї сторони паперу, який приклеюється.

Нанесення рідкого скла безпосередньо на поверхню кузова вагона що заклеюється, із застосуванням паперу, не змащеного рідким склом, забороняється.

Поверхня, на яку наклеюється папір, має бути попередньо очищена від пилу.

2.2. Усунення отворів у стінах вагона і щілин у місцях сполучення опалубки покрівлі з обшивкою бокових стін, фрамуг з обшивкою торцевих стін, а у вагонів з ручним гальмом також у місцях сполучення опалубки покрівлі з обшивкою торцевої стіни, яка виходить на гальмівну площадку, проводиться заклеюванням їх смугами паперу шириною 15 см. Смуги наклеюються симетрично відносно щілини по всій її довжині з виходом за кінці не менше ніж на 5 см.

При заклеюванні щілин великої довжини складеними смужками кінці смуг у місцях з'єднання повинні накладатися одна на одну на 5 - 10 см.

2.3. Перед усуненням щілин у люках кришка люка щільно закривається і запирається на запори, які закріплюються дротом.

Для забезпечення більш щільного прилягання кришки люка до рами вона ув'язується за кільце дротом, кінці якого закручуються навколо цвяха, який забивається у верхню планку рамки люка.

На аркуш паперу розміром 50x80 см наноситься з однієї сторони рідке скло так, щоб була покрита вся площа паперу, після чого цей аркуш накладається на люковий отвір і

приклеюється до обшивки стіни (рис. 2.1).

Забороняється залишати поверхню паперу зі сторони люка не покритою рідким склом.

2.4. Перед закриттям пічного отвору перевіряється щільність прилягання кришки і скоби.

Аркуш розміром 70x70 см покривається з однієї сторони рідким склом і приклеюється до ізоляційного кожуха каркаса пічного отвору (рис. 2.2).

2.5. Закриття неробочих дверей вагона провадиться в такому порядку: двері вагона щільно закриваються, запираються дверною накладкою і закріплюються зовні дерев'яними клинками.

Щілини між дверима і зовнішньою рамою дверного отвору заклеюються зсередини вагона смугами шириною 15 см по всьому периметру дверного отвору.

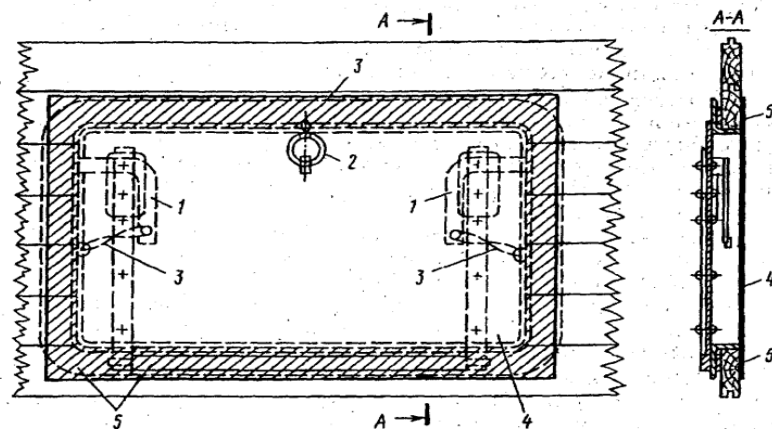


Рис. 2.1 Закриття люкового отвору папером:
1 – запор люка; 2 – кільце; 3 – дротова закрутка; 4 - папір;
5 - місце приклеювання паперу (заштриховано)

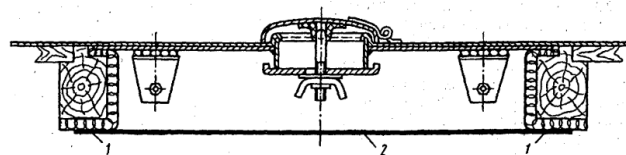


Рис. 2.2 Закриття пічного отвору папером:
1 - місце приклеювання; 2 - папір

2.6. Щілини у дверних отворах робочих дверей вагона усуваються після його завантаження. На паперову смугу шириною 20 см з одного краю вздовж смуги на ширину 5 см наноситься рідке скло, потім смуга складається вдвоє без перегину і краї склеюються так, щоб у середині частини смуги утворився валик.

Такі склеєні паперові смуги заготовлюються в кількості, достатній для наклеювання по периметру дверного отвору.

Підготовлені смуги з валиками промащуються рідким склом з одного боку склеєного краю на ширину 5 см і приклеюються до дверних вертикальних стояків та верхнього дверного бруса вагона так, щоб смуги на всю ширину валика виступали за зовнішню раму дверного отвору (рис. 2.3). У місцях з'єднання валики не повинні мати розривів, для чого край одного валика вставляється в край другого валика на 3 - 5 см.

Після склеювання валиків на них наноситься рідке скло.

Приклеювання валика до підлоги вагона здійснюється після його завантаження.

Після закінчення завантаження робочі двері вагона обережно закриваються, щоб не пошкодити (не зім'яти) валики, які повинні щільно прилягати до дверей, закріплені клинками.

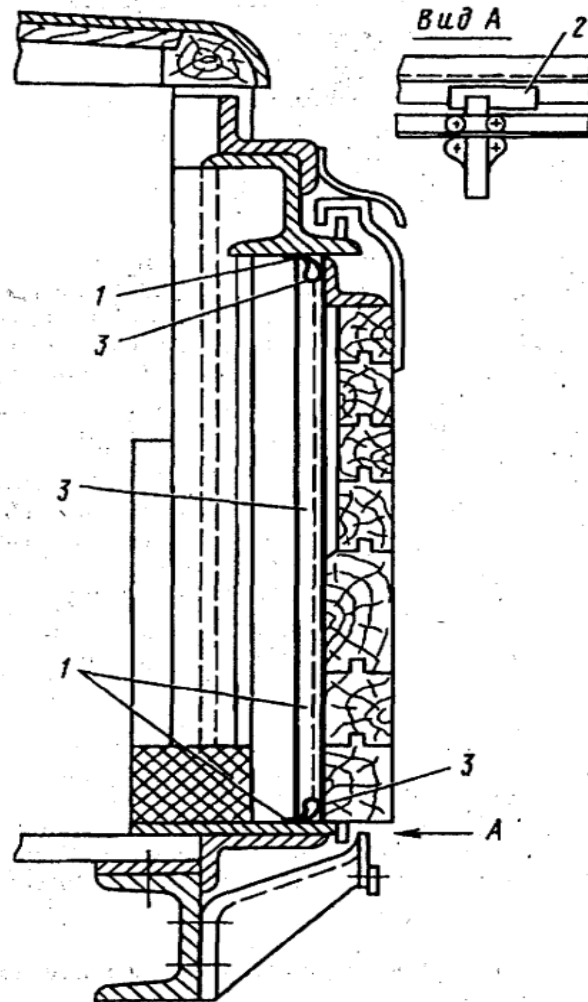


Рис. 2.3. Закриття щілин у робочих дверях вагона папером:
1 - місце приклеювання; 2 - дерев'яний клин; 3 - валик із паперу

3. Порядок закриття нещільностей у контейнерах

3.1. Нещільності у контейнерах закриваються папером на рідкому склі або склотканиною на клеєвій основі.

3.2. Закриття нещільностей у стінах контейнера папером здійснюється в порядку, встановленому пунктами 1 і 2 цього додатка.

Щілини у дверних отворах і між стулками дверей закриваються паперовими валиками, виготовленими згідно з підпунктом 2.6 цього додатка.

Валики приклеюються зсередини контейнера до правого та лівого середніх стояків, до покрівлі та підлоги контейнера.

Крім того, валики приклеюються зсередини контейнера на місці з'єднання лівої та правої

стулок дверей до вертикального бруска лівої стулки дверей (рис. 2.4).

Вентиляційні отвори заклеюються аркушем паперу розміром 130x130 мм, промазаним рідким склом.

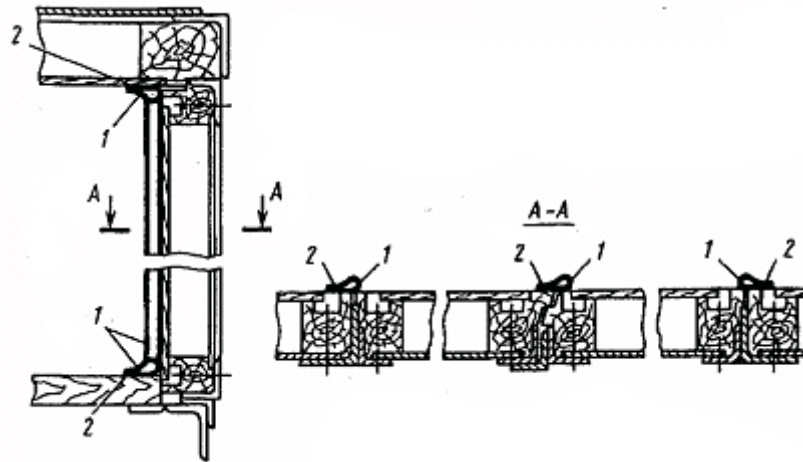


Рис. 2.4. Закриття щілин папером у дверному отворі контейнера:
1 - валик із паперу; 2 - місце приклеювання

3.3. Закриття нещільностей у контейнерах склотканиною на клеєвій основі провадиться у порядку, зазначеному в пункті 4 цього додатка.

4. Порядок забивання щілин і нещільностей у критих вагонах склотканиною на клеєвій основі

4.1. Для закриття щілин використовується склотканина за ГОСТ 19907-83 (будь-яких марок не розрідженої структури) і три види клею, виготовленого на основі:

коагулюму в бензолі і полімеру К-9 (20:80);

полімеру К-9 і рідкого скла (70:30);

коагулюму в бензолі, полімеру К-9 і рідкого скла (10:70:20).

Для приготування клею можуть застосовуватися й інші в'язучі матеріали, які відповідають вимогам пожежної безпеки.

Поверхня, на яку наклеюється склотканина, повинна бути попередньо очищена від пилу.

4.2. Закриття люка бокової стіни та пічного отвору склотканиною провадиться таким же чином, як і папером.

4.3. Закриття нещільностей дверного отвору і порога дверного отвору провадиться підготовленими смугами склотканини шириною 20-25 см, які приклеюються:

у місці сполучення стояка і дверей з брусом із стулкою дверей (рис. 2.5);

у місці сполучення підлоги із стулкою і дверей і порогом дверного отвору (рис. 2.6).

4.4. Закривання щілин бокової стінки провадиться шляхом наклеювання смуг склотканини шириною 10-12 см на місці з'єднання покрівлі із стулкою і боковою стінкою по всій довжині нещільностей з виходом за кінці не менше ніж на 3-5 см.

4.5. Закривання щілин верхньої частини дверного отвору вагона (рис. 2.7) провадиться після його завантаження з наклейкою склотканини на місцях з'єднання об'язки покрівлі з поздовжньою балкою стіни над дверним отвором і стулки дверей з рейкою.

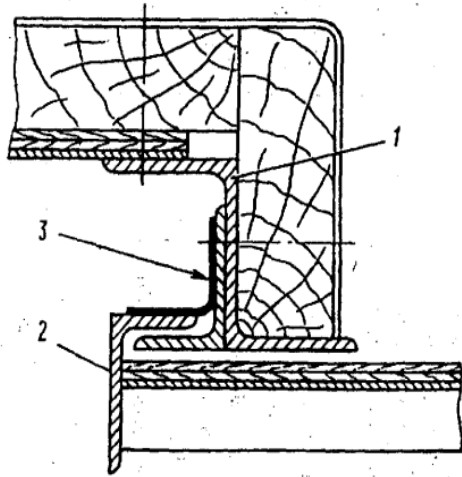


Рис. 2.5. Закриття щілин дверного отвору:
1 - дверний стоек з брусом; 2 - стулка дверей; 3 - склотканина

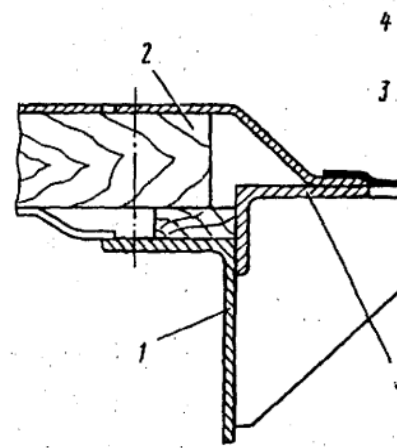


Рис. 2.6. Закриття щілин порога д
1 - поздовжня балка рами
2 - підлога; 3 - склотканина; 4 - стулка дверей

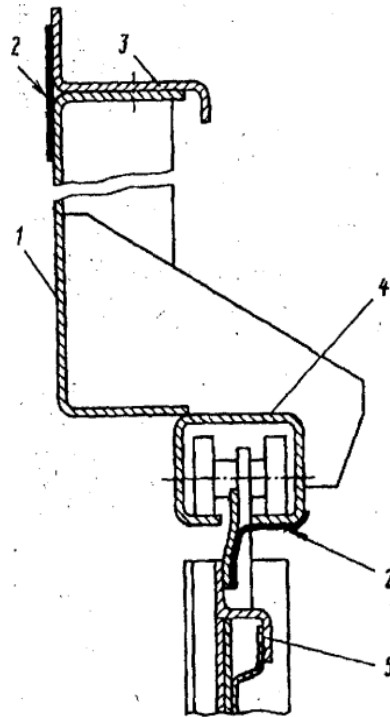


Рис. 2.7. Закриття щілин у верхній частині дверного отвору
1 - балка бокової стіни над дверним отвором;
2 - склотканина; 3 - обв'язка покрівлі поздовжня; 4 - рейка; 5 - стулка дверей

4.6. Закриття зазору між стулками дверей (рис. 2.8) здійснюється наклеюванням смуг склотканини шириною до 20 см по всій довжині зазору.

4.7. Закриття зазору між обв'язкою покрівлі і торцевою стінкою (рис. 2.9) провадиться наклеюванням смуг склотканини шириною до 20 см по всій довжині зазору.

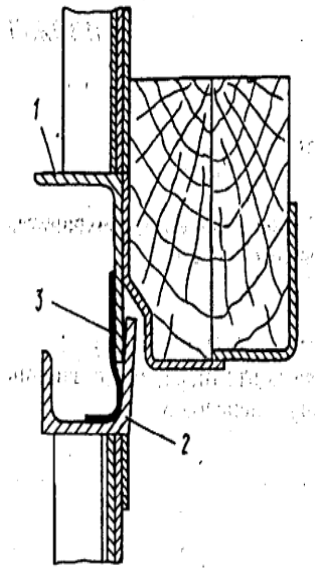


Рис. 2.8. Закривання зазору між стулками дверей:
 1 - стулка дверей з брусом ліва;
 2 - стулка дверей права;
 3 - склотканина

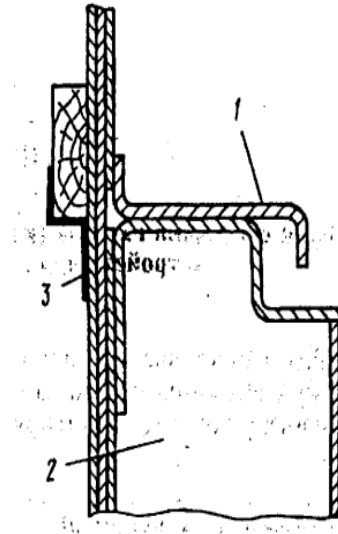


Рис. 2.9. Закривання зазору між обв'язкою по
 1 - обв'язка покрівлі поперечна;
 2 - стінка торцева; 3 - склотканина

5. Перелік вантажів, які потребують відбору та підготовки вагонів і контейнерів перед навантаженням

Таблиця 1

Таблиця 1	Найменування вантажу	Но
	Борошно з деревини	
	Вата бавовняна, льяна, медична, целюлозна, шовкова, шерстяна	
	Вироби з паперу та картону	
	*Вироби килимові	
	*Вироби текстильні, галантерейні (різні тканини, одяг, і т. ін.)	
	*Вироби трикотажні	
	Вироби, сплетені зі стружки, соломи, трави, очерету, лози, тростини, кори, лику	
	*Вироби хутряні	
	*Вироби швейної та текстильної промисловості, окрім брезентових та з клейонки	
	Відходи льяні, пенькові, пір'я, пуху, трикотажу, бавовняні, целюлоїду, целюлози	
	Волокна рослинного походження	

Волокно бавовняне	
Волокно для текстильних виробів	
Вугілля деревне	
Вуглець технічний	
Гранітоль взуттєвий	
Джут, джутова тканина, вироби з джутової тканини	
Джут-волокно	
Дранка плетена і штукатурна	
*Каракуль вичинений	
*Килими різноманітні	
Кінці і обрізки бавовняні й паперові, ганчір'я, макулатура	
Кора деревна та вироби з неї (кулі, мочало, рогожа і т. ін.)	
Літаки, вертольоти, планери (незапаковані й запаковані) та інші авіаційні засоби транспортування	
Лоза	
Луб сухий	
Лучина (соломка) для сірників, коробок, штор та виробів з них	
Лушпиння	
Лушпиння бавовни	
Льон	
Льон чесаний	
Макулатура	
Меблі м'які	
Очеси бавовняні	
Пакля	
Пенька чесана	
Пір'я, пух і вироби з них	

Планери	
Плити деревноволокнисті та деревностружкові ізоляційні	
Повсть та вироби із повсті	
*Постачання речове (у випадках відвантаження під цією назвою обмундирування, текстильних виробів)	
Прядиво для текстильних виробів	
Прядиво різне	
Сажа біла	
Сировина лікарська різна	
Сіно пресоване	
Сіно, полова або солома	
Солома пресована	
Стружка деревна різна	
Тирса	
*Тканини різні, окрім брезентових гумованих	
Торф і торф'яна продукція	
*Трикотаж	
Трут деревний	
Тютюн листяний	
Фотоплівка на нітроцелюлозній основі	
Хмиз	
*Хутра	
*Хутровина	
Целюлоза	
Шпон	
Щити будівельні із соломи, лози, очерету	

Щіпа	

{Додаток 16 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку № 1135 від 05.11.2009, наказами Міністерства інфраструктури № 138 від 08.06.2011, № 177 від 21.03.2012}