

## КАПЕЛЬНАЯ ТЕЧЬ ВАГОНОВ-ЦИСТЕРН

Анализируя донесения (информации) об инцидентах (авариях) при перевозке опасных грузов, и материалов технического расследования инцидентов следует отметить, что за последнее время резко увеличилось количество инцидентов, связанных с перевозкой опасных грузов железнодорожным транспортом. Так, только за первый квартал текущего года, на РУП «Гомельское отделение Белорусской железной дороги» произошло четыре чрезвычайных ситуации. Следует отметить, что во всех четырёх случаях - течь нефтепродуктов через нижний клапан цистерны.

В трех случаях течи через нижние клапаны цистерн были устранены на месте персоналом локомотивных бригад путём поджатия крышки нижнего сливного прибора, в одном случае течь устранена через верхнюю загрузочную горловину путем зажатия внутреннего клапана до упора на один оборот.

Увеличение количества течей свидетельствует о неудовлетворительной подготовке вагонов под налив (неплотная посадка внутреннего клапана нижнего сливного прибора, ослабление крепления клапана нижнего сливного прибора, неудовлетворительная подготовка вагонов под налив на промывочно – пропарочных станциях, установка в универсальный сливной прибор уплотнительных колец с истекшим сроком годности, некачественный деповской ремонт вагонов-цистерн и др.).

Ухудшение качества подготовки вагонов под налив отмечают и ревизоры по безопасности движения РУП «Гомельское отделение Белорусской железной дороги». В 2019 году на РУП «Гомельское отделение Белорусской железной дороги» проведено техническое расследование восемнадцати инцидентов при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом, однако определить «слабые места» при наливе, а также коммерческом и техническом осмотрах вагонов не удаётся. Также необходимо обратить внимание на то, что течи цистерн с опасными грузами произошли спустя непродолжительное время после их отправления грузополучателю.

Ответственность по всем случаям утечек нефтепродуктов по итогам трех месяцев текущего года лежит на грузоотправителе. Причина – предоставление вагонов, не обеспечивающих безопасность движения при перевозке опасных грузов.

Ситуация, которая сложилась, требует существенных изменений в технологическом процессе от первого этапа, прибытия и подачи вагонов на грузовой фронт, до последнего – оформления документов. Во время погрузки следует рассмотреть вопрос изменения технологии в плане закрывания крышки нижнего сливного прибора, чтобы исключить возможность течи. Налив предполагается проводить с открытой крышкой прибора до наполнения котла на одну треть. На следующем этапе оформление вагонов в коммерческом плане должно происходить только после технического осмотра на станционных путях.

Согласно правилам перевозок грузоотправитель выдаёт свидетельство, которое должно гарантировать обеспечение безопасности движения на всём протяжении поездки, а именно, исправное техническое состояние котла и запорной арматуры. Приёмосдатчики станции определяют исключительно коммерческую пригодность вагона к отправлению. Поэтому руководителям необходимо повысить требования к работникам, осуществляющим осмотр и выдающим свидетельство.