

Окраску и грунтовку поверхностей стальных пролетных строений надо выполнять только летом, в сухую погоду.

Слои краски, нанесенные на предварительно загрунтованную поверхность, принимают в количестве не меньше двух для всех легко проветриваемых элементов и соединений, в которых не может скопиться влага, а в остальных местах – три слоя. Чтобы краска не стекала с окрашиваемых вертикальных поверхностей при температуре наружного воздуха около  $+25^{\circ}$ , количество олифы, добавляемой в краску при ее разведении, уменьшают на 4–5 % для грунтовки и первого слоя и на 8–10 % для второго слоя. Во избежание сморщивания слоя краски температура окрашиваемой поверхности и краски должна быть примерно одинаковой. Для этого готовую краску перед употреблением выдерживают некоторое время на воздухе. Поверхности, нагреваемые солнцем, рекомендуется окрашивать в вечернее время.

При окраске вручную краску в ведре необходимо перемешивать примерно 1 раз в 5–10 мин (перемешивать кистью не допускается). Нанесенную на поверхность краску необходимо растушевать кистью сначала в горизонтальном, а потом в вертикальном направлениях (или наоборот) с таким расчетом, чтобы слой ее был по возможности тонким и ровным. В толстом слое краски при просыхании на вертикальных поверхностях часто образуются подтеки, складки, а иногда и трещины.

В последнее время для окраски конструкций со сплошными балками начали применять установки безвоздушного распыления типа УБРХ-1М. Краска в них при выходе из сопла пистолета не распыляется, а подается на окрашиваемую поверхность под большим давлением и равномерно распределяется без потерь, которые свойственны воздушному распылению. Производительность установок безвоздушного распыления 400–500 м<sup>2</sup>/ч, для ее питания необходимо давление 2–5,5 кгс/см<sup>2</sup> и расход воздуха до 3,8 м<sup>3</sup>/мин. Пневмогидравлический насос высокого давления развивает давление на краску до 190 кгс/см<sup>2</sup> до выхода ее из сопла.

По окончании окрасочных работ в книге искусственных сооружений указывают дату окраски, способы очистки и окраски, тип примененных лакокрасочных материалов для грунтовочных и покровных слоев, погодные условия, результаты контроля качества красок и работ и другие данные.

При окраске нужно руководствоваться соответствующими правилами техники безопасности.

Контроль качества работ по окраске элементов стальных мостов начинается с подготовки поверхностей и до окончания окраски; проверяют и качество красок. Перед нанесением первого из верхних слоев должно быть проверено качество шпаклевки щелей и местных углублений. В процессе окраски необходимо следить, чтобы:

1) образовавшаяся пленка перед употреблением краски была снята, а краска размешана до полной однородности и процежена; 2) краска была нанесена тонкими ровными слоями без пропусков и потеков и точно соответствовала заданному образцу краски; 3) через нанесенный слой краски не просвечивались металл, грунтовка или нижележащий слой краски; 4) последующие слои наносились примерно через сутки и только после просыхания слоя, проверки качества окраски и приемки его по акту.

Общую приемку окраски моста проводят спустя двое суток после нанесения последнего слоя.

Качество окраски проверяют следующими способами:

1) высыхание – при нажиме пальцем не должно оставаться отпечатка, пленка не должна давать отлипа; 2) эластичность пленки – при срезании пленки острым ножом должна получиться эластичная стружка, которая не слипается и не крошится; 3) наружные дефекты – внешним осмотром; 4) укывистость пигмента – внешним осмотром, при этом через краску не должен просвечивать металл, грунт или нижележащий слой краски.

УДК 625.8

## **ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОЙ РЕГЛАМЕНТАЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

*И. С. ГАРЕЛИК*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

В современном мире уровень развития любого государства во многом определяется состоянием его безопасности во всех сферах экономики, в том числе, и транспортной. Безопасность транспортной деятельности, связанная с перевозкой грузов, пассажиров и багажа, функционированием и развитием транспортной инфраструктуры является важной многоаспектной составляющей в повыше-

нии надежности перевозок и выполнении иных транспортных работ и услуг, а также служит определяющим фактором устойчивого развития всего транспортного комплекса.

Правовому исследованию отдельных вопросов безопасности в области транспортной деятельности посвящены работы таких ученых, как Б. Н. Дудышкин, В. Н. Салеев, С. С. Сулакшин, М. В. Вилисов, А. В. Жукова, А. Н. Тимченко, Е. А. Хрусталева и др. В статьях указанных авторов раскрывается сущность, формулируются различные определения понятия транспортной безопасности, дается классификация безопасности по различным основаниям, рассматриваются виды, цели обеспечения транспортной безопасности, исследуются иные проблемные вопросы. Выводы и предложения, изложенные в данных работах, не носят комплексного характера и не в полной мере отвечают современным требованиям гражданско-правового регулирования безопасности транспортной деятельности.

Проблемам правовой регламентации безопасности транспортной деятельности уделяется пристальное внимание всеми государствами. Так, в соответствии с частью второй пункта 7 Концепции согласованной транспортной политики государств – участников СНГ на период до 2010 года, утвержденной Решением Совета глав правительств СНГ от 15 сентября 2004 года регламентировано, что безопасное и устойчивое функционирование транспортной системы государств – участников СНГ прямо влияет на экономическую, военную, технологическую, экологическую и социальную безопасность как на национальном уровне, так и в рамках СНГ в целом.

Согласно Закону от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», транспортной безопасностью является состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. При этом, обеспечение транспортной безопасности представляет собой реализацию определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства.

Законодательство Республики Беларусь в области безопасности транспортной деятельности находится в стадии формирования и актуальной представляется проблема о направлениях и формах его совершенствования и развития. В связи с принятием Закона Республики Беларусь от 9 ноября 2009 года «О внесении изменений и дополнений в Закон Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности» введено новое определение термина. «Безопасность транспортной деятельности – это состояние транспортной деятельности, при котором обеспечена минимальная вероятность возникновения опасности для жизни, здоровья и имущества граждан Республики Беларусь, иностранных граждан и лиц без гражданства, имущества юридических лиц Республики Беларусь, иностранных и международных юридических лиц (организаций, не являющихся юридическими лицами), Республики Беларусь, ее административно-территориальных единиц, иностранных государств, а также для окружающей среды».

При этом, следует отметить, что понятие правовой категории «безопасность транспортной деятельности», является юридической новеллой в национальном законодательстве. Проблематика правовой регламентации безопасности транспортной деятельности в отечественной науке исследована в недостаточной степени.

Анализируя транспортное законодательство, следует отметить, что отдельные вопросы безопасности при осуществлении транспортной деятельности воздушным, железнодорожным, автомобильным, морским, речным видами транспорта регламентированы указами Президента Республики Беларусь, кодексами, законами Республики Беларусь и постановлениями государственных органов, правовые нормы которых имеют неодинаковую юридическую силу.

С учетом изложенного, возникает потребность разработки и принятия единого нормативного правового акта, регулирующего отношения в области безопасности транспортной деятельности в виде 199 проекта Закона Республики Беларусь «О безопасности транспортной деятельности» (далее – Закон). Форма принятия данного нормативного правового акта объясняется тем, что согласно части пятой статьи 2 Закона Республики Беларусь от 10 января 2000 года «О нормативных правовых актах Республики Беларусь», «закон – нормативный правовой акт, закрепляющий принципы и нормы регулирования наиболее важных общественных отношений», которыми и являются отношения в области безопасности транспортной деятельности.

По нашему мнению, Закон должен определить основные понятия и их определения, урегулировать вопросы основных направлений, требований и мер по обеспечению безопасности транспортной деятельности, государственного управления в области безопасности транспортной деятельно-

сти, определить полномочия органов государственного управления и местных исполнительных и распорядительных органов. Кроме того, Закон должен содержать такие общие положения, как выявление и оценка отрицательных факторов, влияющих на уровень безопасности, и меры, направленные на уменьшение факторов риска в области безопасности транспортной деятельности, информационное обеспечение, анализ состояния и мониторинг безопасности, права, обязанность и ответственность субъектов транспортной деятельности, надзор и контроль в области безопасности транспортной деятельности и иные вопросы.

С учетом изложенного, в заключение необходимо отметить, что обеспечение правовой регламентации безопасности транспортной деятельности – одно из приоритетных направлений развития и совершенствования законодательства в области транспортной деятельности. Правовые нормы, касающиеся вопросов безопасности транспортной деятельности, которые будут изложены в вышеуказанном нормативном правовом акте, должны быть впоследствии включены в общую часть Транспортного кодекса Республики Беларусь. Создание эффективной правовой базы транспортного законодательства, с учетом норм безопасности транспортной деятельности, позволит обеспечить государственно-правовую систему защиты прав и законных интересов граждан, общества и государства в целом.

#### Список литературы

1 О внесении изменений и дополнений в Закон Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности»: Закон Республики Беларусь, 9 ноября 2009 г. // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2009. – № 2/1604.

2 О нормативных правовых актах Республики Беларусь: Закон Республики Беларусь, 10 января 2000 г. (с изменениями и дополнениями) // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2000 – № 7, 2/136; 2002 – № 7, 2/830.

УДК 504

## ЭКОЛОГИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

*В. А. ГОЛЕШОВ, М. А. КРЫЛОВ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Интуитивное представление о железных дорогах как наиболее щадящем природу виде транспорта рождается от простых мысленных сравнений: электровоз, тянущий 50 вагонов – или, допустим, 500 автомобилей; дошедшая до вашего района ветка метро – или 300 автобусов. Но, продолжив этот мысленный эксперимент и вообразив только горы из миллионов шпал, которые нужно заменить и куда-то деть, вы представите, как непросто железной дороге оставаться в образе чистого, зеленого вида транспорта.

Средние коэффициенты эмиссии парниковых газов в грузовых перевозках для железнодорожного транспорта являются наиболее низкими по сравнению с другими видами транспорта. Это все – начальные условия, так сказать, «онтологические козыри» ж. д., почти интуитивно постигаемые, не освобождающие, однако, от постоянной экологической работы в отрасли.

А результаты этой работы таковы (данные за 2019 год):

– выброс загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников сократился на 6,4 тыс. т, или на 8,7 %;

– водопотребление снижено на 8,9 млн куб. м (на 9,4 %) – до 86,12 млн куб. м. Сброс загрязненных сточных вод сократился на 2 млн куб. м, (22 %), составив 6,9 млн кубов.

– 40 % образующихся отходов утилизируется и обезвреживается, остальные 60 % передается сторонним организациям;

– реализуется проект по разделному сбору отходов, передано на утилизацию 1,9 тыс. т отходов бумаги, стекла и пластика.

Последние пункты особенно интересны, они подтверждают мировой тренд: сортированные, обработанные отходы могут стать доходами.

Но что же делать с теми представимыми «эверестами» отработанных шпал? Железобетонные шпалы перерабатывают на металлолом и бетонный щебень трех фракций – 330 тыс. шпал в год.

Сложно с деревянными: крезот (памятный терпкий запах) и другие пропитки – это 3-й класс опасности. Их утилизация пока – сжигание, пиролиз (обработка при высоких температурах без