

РУКОВОДСТВО ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

УТВЕРЖДЕНО Директором Департамента автомобильного транспорта*К.Васильевым 08.02.96 г.

* Брак оригинала. - Примечание изготовителя базы данных.

Руководство по организации перевозки опасных грузов автомобильным транспортом разработано специалистами Государственного научно-исследовательского института автомобильного транспорта (НИИАТ) в соответствии с Правилами перевозки опасных грузов автомобильным транспортом*, Европейским соглашением о международной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), Правилами дорожного движения, Уставом автомобильного транспорта, Общими правилами перевозки грузов автомобильным транспортом.

* Утверждены Минтрансом России приказом N 73 от 08.08.95 г. Зарегистрированы Минюстом России N 997 от 18.12.95 г.

"Руководство" является практическим пособием для работников автомобильного транспорта, связанных с перевозкой опасных грузов; грузоотправителей и грузополучателей; инженерно-технических работников, занимающихся производством опасных грузов: учебных заведений.

Настоящее "Руководство", являясь комментарием к Правилам перевозки опасных грузов автомобильным транспортом, разъясняет принципы и порядок их применения.

Введение

Широкий, постоянно меняющийся ассортимент опасных грузов, а также большие объемные и весовые показатели их перевозок во внутреннем и международном сообщении являются специфическим видом перевозок на автомобильном транспорте.

Наряду с непрерывным совершенствованием всех звеньев технологий перевозочного процесса в центре внимания специалистов автомобильного транспорта остаются вопросы безопасности движения и предотвращения аварий с опасными грузами.

Особенно важное значение имеет экологический аспект перевозок опасных грузов. Воздействие опасных веществ, перевозимых различными видами транспорта, на окружающую среду может вызвать необратимые изменения и даже гибель флоры и фауны. Особенно ощутимые отклонения от экологического равновесия вызывают происшествия - инциденты (аварии) с опасными грузами. Например, загрязнение рек и морских побережий при разливе нефтепродуктов, гибель или заболевание животных при попадании химических веществ в сточные воды, уничтожение лесных массивов в результате пожара, возникшего при перевозке легковоспламеняющихся веществ, и т.д.

Ущерб, наносимый народному хозяйству авариями при перевозке опасных грузов, влечет за собой: гибель и заболевания людей; поражение окружающей среды (экологический ущерб); повреждение технических средств и разрушение дорог, промышленных объектов, жилых зданий; повреждение транспортных узлов (железнодорожных и автомобильных станций, портов, пристаней и аэропортов), архитектурно-исторических памятников и природных заповедников, а также мест отдыха. Поэтому многие страны и международные организации уже разработали различные системы организационных мер по ликвидации аварийных ситуаций при перевозках таких грузов.

В ряде стран уже многие годы действуют правила безопасности при аварийных ситуациях с опасными грузами, основным элементом которых являются аварийные карточки и знаки опасности, наносимые на транспортные средства. Существуют информационные центры, обеспечивающие квалифицированную консультацию при авариях с опасными грузами, что позволяет более эффективно ликвидировать последствия аварийных ситуаций.

Для того, чтобы предотвратить возможный ущерб от перевозок опасных грузов, необходимо решить ряд

практических задач, направленных на повышение безопасности перевозок. Условно их можно подразделить на следующие: организация перевозочного процесса; регламентация перевозок; управление перевозками; ликвидация последствий аварий.

Организация перевозочного процесса включает в себя мероприятия по техническому оснащению перевозок (подвижной состав, тара и средства механизации погрузочно-разгрузочных работ), безопасному движению по маршруту и обучению обслуживающего персонала.

Особого внимания требует к себе регламентация перевозок - разработка единых норм и правил перевозок опасных грузов, что позволит осуществить их стандартизацию и унификацию.

Задачами управления перевозками являются маршрутизация, выбор подвижного состава и специализация подразделений по перевозке опасных грузов и обеспечение информации об опасности.

Ликвидация последствий аварий - позволит эффективно осуществлять мероприятия по тушению пожаров, дезактивации, дегазации, дезинфекции, первой медицинской помощи, эвакуации населения и восстановлению разрушенных и поврежденных дорог, техники и промышленных объектов.

Общая характеристика опасных грузов и их классификация

Как известно, к опасным грузам относятся любые вещества, материалы, отходы производственной и иной деятельности, которые в силу присущих им свойств и особенностей могут при перевозке создавать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей природной среде, привести к повреждению или уничтожению материальных ценностей.

По характеру и способам переработки грузы, в т.ч. опасные, могут быть условно разделены на три группы: тарно-упаковочные, навалочные и наливные.

Наиболее массовыми считаются тарно-штучные грузы, насчитывающие более двенадцати тысяч наименований продукции промышленности и сельского хозяйства, перевозимой в крытых транспортных средствах и хранимой в крытых складах. Тара, в которой перевозятся тарно-штучные грузы, весьма разнообразна и может быть жесткой (ящики, бочки, баллоны), полужесткой (коробки, корзины) и мягкой (мешки, кули).

Отмечается быстрый рост контейнерных перевозок. Это обусловлено большим преимуществом их по сравнению с доставкой тарно-штучных грузов мелкими отправками в крытых транспортных средствах. Наряду с универсальными контейнерами широко применяются специальные контейнеры различных типов для перевозки цемента, минеральных удобрений и т.д.

Переработка сыпучих грузов, среди которых основное место занимают пестициды, минеральные удобрения, вещества общепромышленного значения, осуществляется грузчиками, весовщиками, водителями погрузочно-разгрузочных механизмов.

Пестициды делятся на средства уничтожения сорной растительности (гербициды), вредных насекомых (инсектициды), круглых червей (нематоциды), грызунов (зооциды), моллюсков и слизней (лимациды), возбудителей грибковых болезней (фунгициды), бактерий (бактерициды). К пестицидам относятся также средства предуборочного обезлиствления (дефолианты) и высушивания (дессиканты) растений, удаления излишних цветков и завязей (дефлоранты), регуляторы роста и развития растений (гиберремины), отпугивающие вещества (репелленты).

По химическому строению ядохимикаты делятся на хлорорганические, фосфорорганические, элементоорганические (ртутьорганические, мышьякосодежащие, медьсодержащие и т.п.). Большинство ядохимикатов перевозится в затаренном виде (в мешках, контейнерах, барабанах), что имеет важное гигиеническое значение, так как практически устраняется контакт рабочих с пестицидами.

Значительный объем перевозимых сыпучих химических грузов составляют минеральные удобрения. Они делятся на фосфорные, азотные, калийные и микроудобрения. Примерами фосфорных удобрений являются суперфосфат, преципитат, томасшлак, фосфоритная мука; азотных - селитры (аммиачная, натриевая, калиевая, кальциевая), сульфат аммония, аммиачная вода, карбамид; калийных - хлористый калий, сильвинит, каннит, калийные соли кислот; микроудобрений - удобрения бор-, медь-, марганец-, цинк-, молибденосодержащие.

Большая часть удобрений не затаривается и перевозится навалом. Лишь некоторые удобрения (азотные,

микроудобрения), выпускаемые промышленностью в виде гранул, чешуек, жидких растворов, перевозятся в мешках, контейнерах, сосудах.

Значителен перечень грузов общепромышленного назначения: сыпучие строительные материалы, такие как алебастр, асбест, известь, мел, цемент и т.п.

Особое место среди перевозимых грузов занимают опасные грузы, опасные свойства которых давно вынуждают все государства строго регламентировать порядок обращения с ними в процессе перевозки, хранения и использования.

Имеется и международное регулирование этих вопросов. Европейское Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (АДР/ДОПОГ), принятое странами Западной Европы в 1957 году, является основополагающим документом, регламентирующим международную перевозку опасных грузов. Цель данного документа - создание на основе международного опыта единообразной системы требований к перевозке опасных грузов и эффективного контроля за их соблюдением, повышение безопасности дорожных перевозок опасных грузов. Европейские страны, подписавшие это Соглашение, разрабатывают свои национальные правила по перевозке опасных грузов, не противоречащие основным требованиям АДР/ДОПОГ, вносящие, однако, в них необходимые коррективы, связанные с особенностями перевозок опасных грузов в данной стране. В 1994 году Постановлением Правительства Российской Федерации от 3 декабря N 76 Российская Федерация присоединилась к данному Соглашению и в настоящее время формируется нормативно-правовая база по перевозке опасных грузов в нашей стране.

В "Рекомендациях по перевозке опасных грузов" (Издание ООН на русском языке, Нью-Йорк, 1987 г.) сказано относительно сферы их применения, сущности, целей и значения: они предназначаются правительствам и международным организациям, занимающимся регламентацией перевозок опасных грузов. Помимо других аспектов, рекомендации включают принципы классификации и определения классов, перечень основных опасных грузов, общие требования к упаковке, процедуры испытаний, маркировку, знаки опасности или надписи, характеризующие опасность, а также транспортно-сопроводительные документы. Кроме того, в них содержатся специальные предписания, относящиеся к конкретным классам грузов.

Названные Рекомендации Комитета экспертов ООН по перевозке опасных грузов содержат наиболее полную классификацию и краткое определение опасных грузов.

Класс 1 - взрывчатые вещества

Класс 1 включает:

а) взрывчатые вещества (вещество, которое само по себе не является взрывчатым, но может образовать взрывоопасную атмосферу газа, пара или пыли, в класс 1 не включаются*), за исключением тех, которые слишком опасны для транспортировки или с точки зрения вида основной опасности относятся к другому классу;

б) взрывчатые изделия, кроме устройств, содержащих взрывчатые вещества в таком количестве или такого характера, что их непреднамеренное или случайное воспламенение или возникновение инициирующего действия при перевозке никак не проявится внешне по отношению к устройству в виде разбрасывания, огня, дыма, нагрева, громкого шума;

в) вещества и изделия, не упомянутые выше в подпунктах а) и б), которые изготовлены с целью достижения практического взрывного или пиротехнического эффекта.

* Соответствует оригиналу. - Примечание "КОДЕКС".

1.1. Перевозка особо чувствительных взрывчатых веществ или взрывчатых веществ настолько активных, что они подвержены спонтанной реакции, запрещается.

1.11. В рекомендациях (ООН) используются следующие определения:

а) взрывчатое вещество - это твердое или жидкое вещество (или смесь веществ), которое само по себе способно к химической реакции с выделением газов такой температуры и давления и с такой скоростью, что это вызывает повреждение окружающих предметов. Пиротехнические вещества, даже если они не выделяют газов, относятся к взрывчатым;

б) пиротехническое вещество - это вещество или смесь веществ, предназначенная для производства эффекта в виде тепла, огня, звука, газа или дыма или их комбинаций в результате самоподдерживающейся

изотермической химической реакции, протекающей без детонации;

в) взрывчатое изделие - это изделие, содержащее одно или несколько взрывчатых веществ.

1.III. Класс 1 подразделяется на пять подклассов:

Подкласс 1.1. Вещества и изделия, которые характеризуются опасностью взрыва в массе (взрыв в массе - это такой взрыв, который практически мгновенно распространяется на весь груз взрывчатых веществ).

Подкласс 1.2. Вещества и изделия, которые характеризуются опасностью разбрасывания, но не создают опасность взрыва в массе.

Подкласс 1.3. Вещества и изделия, которые характеризуются опасностью загорания, а также либо незначительной опасностью взрыва, либо незначительной опасностью разбрасывания, либо тем и другим, но создают опасность взрыва в массе:

а) которые выделяют значительное количество лучистой теплоты;

б) которые, возгораясь друг за другом, характеризуются незначительным взрывчатым эффектом или разбрасыванием, или тем и другим.

Подкласс 1.4. Вещества и изделия, которые не представляют значительной опасности.

К этому подклассу относятся вещества и изделия, представляющие лишь незначительную опасность в случае воспламенения или возникновения инициирующего действия при перевозке. Результаты проявляются в основном внутри упаковки, при этом не ожидается выброс осколков значительных размеров или выброс на значительное расстояние. Внешний пожар не должен служить причиной мгновенного взрыва почти всего содержимого упаковки.

Примечание. Вещества и изделия данного подкласса относятся к группе совместимости, если они упаковываются или конструируются таким образом, что любые опасные эффекты, возникающие в результате случайного срабатывания, ограничиваются данной упаковкой, а при повреждении упаковки в случае пожара весь эффект взрыва или разбрасывания ограничивается в такой степени, что почти не препятствует принятию противопожарных или других экстренных мер в непосредственной близости от упаковки.

Подкласс 1.5. Вещества очень малой чувствительности, представляющие опасность взрыва в массе.

К этому подклассу относятся взрывчатые вещества, которые обладают настолько низкой чувствительностью, что существует очень малая вероятность их инициирования или перехода от горения к детонации при нормальных условиях перевозки. Минимальным требованием к ним является отсутствие взрыва при внешнем огневом испытании.

Примечание. Вероятность перехода от горения к детонации значительно больше при перевозке таких веществ в больших количествах на транспортном средстве.

Подкласс 1.6 - изделия, содержащие исключительно нечувствительные к детонации вещества, не взрывающиеся массой и характеризующиеся низкой вероятностью случайного инициирования;

Примечание: взрывчатые смеси газов, паров и пыли не рассматриваются как взрывчатые вещества.

I.IV. Уникальный характер класса 1 заключается в том, что тип упаковочного комплекта нередко имеет решающее значение с точки зрения включения данного опасного груза в определенный подкласс.

Класс 2 - Газы: сжатые, сжиженные или растворенные под давлением

Веществами класса 2 считаются вещества, отвечающие хотя бы одному из следующих условий:

абсолютное давление паров при температура 50 °С равно или 300 кПа (3 бар)*;

критическая температура ниже 50 °С.

* Соответствует оригиналу. - Примечание "КОДЕКС".

По физическому состоянию газы делятся на:

сжатые, критическая температура которых ниже минус 10 °С;

сжиженные, критическая температура которых равна или выше минус 10 °С, но ниже 70 °С;

сжиженные, критическая температура которых равна или выше 70 °С;

растворенные под давлением;

глубокоохлажденные сжиженные газы, например, жидкий воздух, кислород и т.п.;

аэрозоли и разовые баллоны со сжатым газом, попадающие под действие специальных предписаний.

По своим химическим свойствам вещества и изделия класса 2 подразделяются на подклассы:

подкласс 2.1 - невоспламеняющиеся газы (аргон, азот, воздух);

подкласс 2.2 - навоспламеняющиеся ядовитые газы (фтор, фторид бора, аммиак, бромметан);

подкласс 2.3 - легковоспламеняющиеся газы (водород, метан, бутан, циклопропан, пропан, изобутан);

подкласс 2.4 - легковоспламеняющиеся ядовитые газы (окись углерода, хлорэтан, хлорметан, сероводород);

подкласс 2.5 - химически неустойчивые;

подкласс 2.6 - химически неустойчивые ядовитые.

Класс 3 - легковоспламеняющиеся жидкости

Легковоспламеняющимися являются жидкости или смеси жидкостей, а также жидкости, содержащие твердые вещества в растворе или суспензии (например, краски, политуры, лаки и т.п., кроме веществ, классифицируемых иначе в соответствии с их опасными свойствами), которые выделяют пары, легко воспламеняющиеся при испытании в закрытом сосуде при температурах не выше 61 °С или при испытании в открытом сосуде при температурах не выше 65,6 °С.

Подкласс 3.1 - легковоспламеняющиеся жидкости с низкой температурой вспышки и жидкости, имеющие температуру вспышки в закрытом тигле ниже минус 18 °С или имеющие температуру вспышки в сочетании с другими опасными свойствами, кроме легковоспламеняемости (бензин моторный неэтилированный, бензол, ацетон, газولين).

Подкласс 3.2 - легковоспламеняющиеся жидкости со средней температурой вспышки - жидкости с температурой вспышки в закрытом тигле от минус 18 до плюс 23 °С (жидкости гидротормозные, жидкость Арктика, жидкость Холод-40, лаки кремнийорганические, масла ацетоновые, масла сивушные).

Подкласс 3.3 - легковоспламеняющиеся жидкости с высокой температурой вспышки - жидкости с температурой вспышки от 23 до 61 °С включительно в закрытом тигле (лаки, латексы, лигроин, разбавители, растворители, топливо дизельное, топливо печное бытовое, уайт-спирит).

Классе 4 - легковоспламеняющиеся твердые вещества, вещества, способные к самовозгоранию, вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой

К классу 4 относятся легковоспламеняющиеся вещества и материалы (кроме классифицированных как взрывчатые), способные во время перевозки легко загораться от внешних источников воспламенения, в результате трения, влаги, самопроизвольных химических превращений, а также при нагревании.

Этот класс включает:

Подкласс 4.1 - легковоспламеняющиеся твердые вещества, не относящиеся к взрывчатым веществам, которые в условиях, встречающихся во время перевозки, способны легко загораться либо могут вызвать пожар, либо способствовать возникновению пожара в результате трения (вата хлопковая, железо карбонильное, капролактан, кино- и фотопленка на нитроцеллюлозной основе (исключая отходы), кинофильмы, нафталин плавленный, очесы хлопчатобумажные, пакля, спички безопасные зажигательные).

Подкласс 4.2 - вещества, способные к самовозгоранию. Вещества, способные к самопроизвольному нагреву при нормальных условиях перевозки или способные нагреваться при взаимодействии с воздухом, а затем воспламеняться (ветошь промасленная; волокна животного или растительного происхождения, промасленные; железо губчатое, отходы; жмыхи; мука рыбная; опилки и стружки металлические, обмасленные; отходы целлулоида, отходы хлопка, пропитанные маслом; отходы шерсти, влажные; цемент металлический; цирконий).

Подкласс 4.3 - вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой. Вещества, которые при взаимодействии с водой способны самопроизвольно воспламеняться или выделять легковоспламеняющиеся газы в опасных количествах (алюминий кремнистый, порошок непокрытый; алюминия гидрид; амальгама натрия; калия анид; калия гидрид; калия сплавы; кальций фосфористый; кальция гидрид; натрия гидрид; натрия сплавы; олово монофосфид; цинк порошок или пыль).

Класс 5 - окисляющие вещества и органические пероксиды

Вещества, которые способны легко выделять кислород, поддерживать горение, а также могут в соответствующих условиях или в смеси с другими веществами вызывать самовоспламенение и взрыв.

Этот класс включает:

Подкласс 5.1 - окисляющие вещества. Вещества, которые, сами по себе не обязательно являясь самовоспламеняющимися, могут, главным образом путем выделения кислорода, вызвать воспламенение других веществ или способствовать этому (аммоний хромовокислый, алюминий азотнокислый, висмут азотнокислый, двуокись марганца, двуокись свинца; калий азотнокислый; кальций марганцевокислый; магний азотнокислый; натрий азотнокислый; перекись водорода, твердая; перекись калия; перекись кальция; селитра аммиачная; серебро азотнокислое).

Подкласс 5.2 - органические пероксиды. Вещества, которые в большинстве случаев горючи, могут действовать как окисляющие вещества и опасно взаимодействовать с другими веществами. Многие из них легко загораются и чувствительны к удару и трению (перекись бензоила, паста флегматизированная; перекись дикумина, перекись ларуоила, технически чистая).

Класс 6 - ядовитые (токсичные) и инфекционные вещества

Ядовитые (токсичные) и инфекционные вещества, способные вызывать смерть, отравление или заболевание при попадании внутрь организма или при соприкосновении с кожей и слизистой оболочкой.

Этот класс включает:

Подкласс 6.1 - ядовитые (токсичные) вещества ("токсичные" имеет то же значение, что и "ядовитые"). Вещества, способные вызвать смертельный исход или тяжелое повреждение или причинить серьезный вред здоровью человека при приеме внутрь, вдыхании или при их контакте с кожным покровом. Ядовитые (токсичные) сжатые газы могут быть отнесены также и к классу 2 - "Газы", как это имеет место в некоторых кодексах (ацетон циангидрид стабилизированный; бария цианид; бензил бромид; бромиды ртути, бромацетон, бруцил, дезинфицирующие средства; калий фторид; кислота мышьяковая жидкая; кислота мышьяковая твердая).

Подкласс 6.2 - инфекционные вещества. Вещества, содержащие жизнеспособные микроорганизмы или их токсины, которые являются инфекционными или считаются способными вызвать заболевания животных или людей (свежие сухожилия, обрезки свежих шкур и т.д.; свежие рога и копыта, кости; отходы производства мездрового клея, прессованные: здоровая, предохраняемая от разложения моча; навоз; фекальные вещества; порожняя тара и мешки, брезенты).

Класс 7 - радиоактивные вещества

Радиоактивным считается любое вещество, удельная активность которого превышает 70 кБк/кг (2 кКи/г). В данном контексте удельная активность на единицу радионуклидов, активность на единицу массы данного вещества.

Рекомендации, касающиеся перевозки радиоактивных веществ, разработаны международным агентством по атомной энергии (МАГАТЭ) при консультации с Организацией Объединенных Наций, соответствующими специализированными учреждениями и государствами - членами МАГАТЭ.

Класс 8 - коррозионные вещества

К этому классу относятся вещества, которые по своему химическому воздействию могут вызвать серьезные повреждения живой ткани при контакте с нею или, в случае утечки или просыпания, могут вызвать повреждение или даже разрушение других грузов и транспортных средств; они могут также обладать и другими опасными свойствами.

Этот класс включает:

Подкласс 8.1 - кислоты (кислота азотная, концентрации выше 75%; кислота азотная, концентрации 75% и ниже; кислота муравьиная; кислота серная; кислота соляная; кислота уксусная, ледяная и концентрированная более 90%; кислота фосфорная).

Подкласс 8.2 - щелочи (едкий натрий; окись калия; окись натрия; едкий калий; щелочные отходы; растворы аммиака, содержащие свыше 10%, но не более 35% аммиака; сульфид аммония; этилендиамин).

Подкласс 8.3 - разные едкие и коррозионные вещества (растворы гипохлорид калия и растворы гипохлорида натрия, содержащие более 5%, но менее 16% активного хлора; водные растворы перекиси водорода, содержащие 8% и более, но менее 20% перекиси водорода; формальдегид в водных растворах, например, формалин).

Класс 9 - прочие опасные вещества

Вещества с относительно низкой опасностью при транспортировании, не отнесенные ни к одному из предыдущих классов, но требующие применения к ним определенных правил перевозки и хранения.

Этот класс включает:

Подкласс 9.1 - твердые и жидкие горючие вещества и материалы, которые по своим свойствам не относятся к 3-му и 4-му классам, но при определенных условиях могут быть опасными в пожарном отношении (горючие жидкости с температурой вспышки от плюс 61 °С до плюс 100 °С в закрытом сосуде, волокна и другие аналогичные материалы) (битумы вязкие, битумы жидкие, битумы твердые, гудрон, мазуты, нефтяное сырье для производства олифы).

Подкласс 9.2 - вещества, становящиеся едкими и коррозионными при определенных условиях (углеаммиакат, аммиакат, удобрение жидкое азотное).

Порядок выдачи лицензии на перевозку опасных грузов

В целях обеспечения безопасности перевозок опасных грузов автомобильным транспортом и во исполнение постановления Правительства РФ от 26.02.92 N 118 "Положение о лицензировании перевозочной, транспортно-экспедиционной и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса, ремонтом и техническим обслуживанием транспортных средств на автомобильном транспорте Российской Федерации", от 24.12.94 N 1418 "О лицензировании отдельных видов деятельности" и приказа Российской транспортной инспекции от 1.08.94 N 18 лицензированию подлежит деятельность организаций независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности, а также предпринимателей, осуществляющих городские, пригородные, междугородные, межреспубликанские и международные перевозки опасных грузов.

Срок действия лицензии на перевозку опасных грузов устанавливается до одного года. Допускается выдача лицензии на разовую перевозку опасных грузов на конкретный срок, испрашиваемый заявителем.

1. Пакет документов, необходимый для получения лицензии на перевозку опасных грузов, включает в себя:

1.1. Заявку на получение лицензии с обязательным указанием класса, подкласса и наименования опасного груза, на перевозку которого испрашивается лицензия;

перечень подвижного состава, предназначенного для перевозок опасного груза;

технический паспорт на подвижной состав, предназначенный для перевозок опасного груза;

копию свидетельства о регистрации организации с отметкой налоговой инспекции (с предъявлением подлинника);

приказ о назначении лица, ответственного за эксплуатацию автотранспорта и организацию перевозок;

копию документа, подтверждающего профессиональную пригодность руководителя организации или уполномоченных им для руководства лицензируемой деятельностью (диплом об окончании специального учебного заведения или документ, подтверждающий работу по специальности не менее 5 лет);

копию свидетельства об аттестации исполнительных руководителей и специалистов, связанных с безопасностью движения, на право занятия ими этих должностей с предъявлением подлинника (совместный приказ министерства транспорта РФ и министерства труда РФ от*.

* Брак оригинала. - Примечание "КОДЕКС".

список водителей с указанием их непрерывного стажа работы в качестве водителей транспортных средств категорий С и Е (не менее 3 лет) и данными, подтверждающими прохождение ими специальной подготовки по утвержденной программе для водителей, осуществляющих перевозку опасных грузов;

сертификат на соответствие работ по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей, перевозящих опасные грузы, и их специального оборудования требованиям безопасности для жизни, здоровья, имущества граждан и окружающей среды;

свидетельство о допуске автотранспортного средства к перевозке опасного груза конкретного класса и наименования, выдаваемое органами ГАИ (Инструкция по обеспечению безопасности перевозок опасных грузов автомобильным транспортом, приказ МВД СССР от 23.09.85 N 181);

паспорт безопасности вещества (материала);

полис страхования гражданской ответственности перевозчика от возможного ущерба имущественным интересам третьих лиц.

1.2. Для получения лицензии на перевозку опасных грузов подкласса 6.1 (ядовитые вещества) помимо документов, указанных в п.1.1, требуются временные разрешения, выдаваемые Министерством здравоохранения Российской Федерации.

1.3. Для получения лицензии на перевозку опасных грузов класса 7 (радиоактивные материалы) помимо документов, указанных в п.1.1, требуются временные разрешения, выдаваемые Госатомнадзором России:

в соответствии с Положением о порядке выдачи временных разрешений Госатомнадзора России на деятельность по производству, обращению и использованию радиоактивных веществ и изделий на их основе (утверждено приказом Госатомнадзора России от 25.05.93 г. N 53, зарегистрировано Минюстом России 28.05.93 г., рег. N 263);

в соответствии с Положением о порядке выдачи временных разрешений Госатомнадзора России на проведение работ с применением оборудования, приборов и аппаратуры, содержащих радиоактивные вещества и изделия на их основе, и проведение контроля за радиационной обстановкой (утверждено постановлением Госатомнадзора России от 17.09.93 г. N 9, зарегистрировано Минюстом России 04.10.93 г., рег. N 356).

Российская транспортная инспекция организует экспертную оценку представленных сведений с целью проверки фактического наличия и достаточности условий, необходимых для осуществления деятельности по перевозке опасных грузов.

Выдача лицензии на перевозку опасного груза (или уведомление об отказе в ее выдаче) осуществляется Российской транспортной инспекцией в 30-дневный срок со дня регистрации заявки. В лицензии обязательно указывается класс, подкласс и наименование опасного груза, на перевозку которого выдана лицензия.

Лицензионные условия.

Владелец лицензии обязан выполнять требования законодательных актов и нормативно-методических

материалов, перечисленных в приложении 1, а также других действующих на территории Российской Федерации документов, регламентирующих лицензируемую деятельность.

Лицензия на перевозку опасного груза выдается только после уплаты заявителем лицензионного сбора.

Владелец лицензии на перевозку опасных грузов не имеет права передавать ее другому юридическому или физическому лицу.

Основание и порядок, по которому может быть приостановлено действие или аннулирована лицензия на перевозку опасных грузов, определены постановлением Правительства Российской Федерации от 24.12.94 N 1418 "О лицензировании отдельных видов деятельности", а также "Положением о лицензировании перевозочной, транспортно-экспедиционной и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса, ремонтом и техническим обслуживанием транспортных средств на автомобильном транспорте в Российской Федерации" от 26.02.92 г. N 118.

Российская транспортная инспекция применяет санкции за нарушение лицензионных условий в соответствии со ст. 157-3 Кодекса об административных нарушениях.

Приостановление или аннулирование лицензии на перевозку опасных грузов в Российской Федерации с применением административных мер может производиться Российской транспортной инспекцией в соответствии с "Инструкцией по организации в органах Российской транспортной инспекции производства по делам административных правонарушений" (утверждена приказом Министерства транспорта РФ от 26.04.93 г. N 28, зарегистрировано Минюстом РФ 20.07.93 г.).

О приостановлении действия или аннулировании лицензии ее владелец информируется в письменном виде не позднее 7 дней со дня принятия решения. В 10-дневный срок после уведомления об аннулировании лицензии ее владелец обязан сдать лицензию и лицензионные карточки в орган, выдавший лицензию.

Контроль за соблюдением требований, предъявляемых к владельцу лицензии, осуществляется органами контроля Российской лицензионной палаты, Российской транспортной инспекцией, органами государственного надзора (Госавтоинспекцией, Госатомнадзором, Госгортехнадзором, Госсанэпиднадзором, Минприроды РФ).

Жалобы на действия сотрудников Российской транспортной инспекции рассматриваются начальником Российской транспортной инспекции, на действия отделений Российской транспортной инспекции - Российской транспортной инспекцией, на действия Российской транспортной инспекции - Министерством транспорта РФ.

О результатах рассмотрения жалоб сообщается заявителю не позднее 20 дней с момента их поступления.

Действия Российской транспортной инспекции могут быть обжалованы также в судебные органы в установленном порядке.

Порядок заключения договоров

Договор на перевозку опасных грузов наряду с общепринятыми положениями (уточненный объем перевозок, сроки перевозки, пункты погрузки-разгрузки и режимы их работы, дорожные условия, наличие средств механизации погрузочно-разгрузочных работ, порядок расчетов и т.д.) должен содержать ряд следующих специфических моментов, характерных для этого вида перевозок:

полный перечень физико-химических характеристик, определяющих опасные свойства перевозимого груза;

порядок переоборудования транспортных и грузоподъемных средств;

порядок создания аварийной бригады по ликвидации последствий инцидентов в случае их возникновения;

мероприятия по организации специальной обработки транспортных средств и одежды обслуживающего персонала;

мероприятия по организации сопровождения опасных грузов экспедиторами и охраной;

план подготовки (обучение или инструктаж) водителей и обслуживающего персонала;

порядок обеспечения средствами индивидуальной защиты водителей и обслуживающего персонала;

порядок изготовления элементов системы информации об опасности.

Данный перечень работ, как правило, по условиям договора возлагается на грузоотправителя-грузополучателя, но не исключается выполнение отдельных мероприятий силами и средствами автотранспортной организации при согласовании этих вопросов с его представителями.

Помимо договоров, перевозки опасных грузов могут осуществляться на основании разовых заказов клиентуры. При этом необходимо выполнение всех вышеперечисленных мероприятий по обеспечению безопасности.

При перевозках особо опасных грузов, когда требуется проведение значительных работ по обеспечению безопасности как у грузоотправителя и грузополучателя, так и в автотранспортной организации, следует между этими организациями заключать трехсторонние договоры, регулирующие весь сложный комплекс взаимоотношений.

Все работы, определяемые спецификой перевозок опасных грузов, фиксируются в разделе "Условия перевозок" договора в пункте "Дополнительные условия" и, кроме того, при необходимости составляется пояснительная записка, содержащая детальное описание дополнительных мероприятий и заверенная полномочными представителями грузополучателя, грузоотправителя и автотранспортной организации.

Порядок и сроки рассмотрения и подписания договора на перевозку опасных грузов, а также составления протокола разногласий в случае возникновения взаимных претензий по договору осуществляются в соответствии с действующими нормативными положениями (Уставом автомобильного транспорта и правилами перевозок грузов). Необходимость выполнения каких-либо дополнительных условий договора на перевозку опасных грузов обуславливается их свойствами, применяемой упаковкой и характером маршрута перевозки.

При оформлении договора на его первой странице в правом верхнем углу делают отметку красным цветом "Опасный груз", а в перечне физико-химических свойств перевозимого груза, средств индивидуальной защиты и ликвидации последствий инцидента повторяют содержание аварийной карточки системы информации об опасности. Конкретные опасные свойства груза определяют потребность в других дополнительных мероприятиях.

Необходимость переоборудования транспортных и грузоподъемных средств оговаривается в договоре с приведением конкретного перечня работ и его исполнителей (грузоотправитель, грузополучатель, АТО).

Наиболее сложным и ответственным элементом договора является создание аварийной бригады из специально обученного персонала и оснащение ее различными средствами ликвидации последствий инцидентов и контроля за состоянием техники и окружающей среды в местах погрузки-разгрузки и хранения опасных грузов. В договоре необходимо отразить количественный состав аварийной бригады и функциональное назначение каждого ее члена, а также условия оплаты труда внештатных сотрудников организации, привлекаемых к работе аварийной бригады (медицинский персонал, дозиметрист и др.). Независимо от доли участия в процессе перевозки аварийных бригад все расходы по их содержанию несет клиент автомобильного транспорта.

Деятельность аварийной бригады также охватывает мероприятия по специальной обработке (деактивации, дегазации и дезинфекции) транспортных средств и одежды обслуживающего персонала. Поэтому в договоре определяются места проведения специальной обработки и необходимое для этого оснащение.

Как правило, перевозки опасных грузов выполняют в сопровождении представителей грузоотправителя-грузополучателя, а в отдельных случаях и охраны (если сопровождение или охрана предусмотрены правилами или инструкцией на перевозку), что должно находить свое отражение в договоре, с указанием лица, ответственного за выделение сопровождающего персонала или (и) охраны.

Большое значение имеет обучение или инструктаж водителей и обслуживающего персонала. В этой связи договор должен содержать порядок и согласованные места проведения занятий по специальной подготовке работников, участвующих в перевозке опасных грузов.

В договоре необходимо предусмотреть мероприятия по обеспечению водителей и обслуживающего персонала средствами индивидуальной защиты в зависимости от свойств перевозимых опасных грузов, а также порядок изготовления и использования элементов системы информации об опасности (аварийные карточки, информационные таблицы и карточки СИО, окраска транспортных средств и предупреждающие надписи в местах погрузки-разгрузки и хранения). Все включенные в договор дополнительные условия проводятся в сроки, утвержденные договором на перевозку опасных грузов.

Для осуществления перевозок грузоотправитель на основании заключенного договора представляет в автотранспортную организацию заявку в общеустановленные сроки. В левом верхнем углу заявки ставится надпись красным цветом "Опасный груз".

Грузоотправитель опасных грузов в соответствии с положением договора предъявляет все необходимые транспортные документы, подготавливает груз к перевозке и осуществляет погрузку, а также проверяет у водителя прибывшего транспортного средства документы, удостоверяющие его право на осуществление данной перевозки.

При погрузочных (разгрузочных) операциях силами и средствами автотранспортной организации территория грузоотправителя (грузополучателя) должна быть соответствующим образом подготовлена, а также выделены места для мелкого ремонта и специальной обработки грузоподъемных машин и механизмов.

В сроки, установленные договором, грузоотправитель предъявляет к перевозке опасные грузы, а автотранспортная организация принимает его в обусловленных объемах.

Автотранспортная организация обязана:

строго соблюдать все действующие на данном виде перевозок регламентирующие акты и нормативы по обеспечению их безопасности;

разрабатывать маршрут перевозки;

контролировать обучение и инструктаж водителей и обслуживающего персонала (как правило, автотранспортная организация сама организует обучение, инструктаж и прием экзаменов общественной комиссией);

обеспечивать водителей всеми необходимыми транспортносопроводительными документами;

выделять транспортные и грузоподъемные средства, удовлетворяющие требованиям безопасности или специально переоборудованные для этих целей;

осуществлять первичную (до прибытия аварийной бригады) ликвидацию последствий инцидентов;

осуществлять мероприятия по выполнению требований системы информации об опасности.

Автотранспортная организация, грузоотправитель и грузополучатель при невыполнении условий договора по перевозке опасных грузов и нанесении ущерба окружающей среде, здоровью и имуществу людей в результате возникновения происшествия-инцидента с опасными грузами несут ответственность, определяемую степенью их виновности.

Возмещение ущерба производится в соответствии с договором и действующим законодательством в установленном порядке.

Руководители организаций, ответственные за перевозку лица и обслуживающий персонал, виновные в нарушении правил перевозки опасных грузов и безопасной эксплуатации технических средств, несут административную и уголовную ответственность.

При инциденте, на месте его возникновения, составляют акт согласно Правилам перевозки грузов автомобильным транспортом, который служит основанием для устранения разногласий при определении размеров материальной ответственности.

Грузоотправитель-грузополучатель несет ответственность за неточности и неполноту информации в транспортно-сопроводительных документах (аварийная карточка, сертификат и товарно-транспортная накладная), за нарушение техники безопасности при выполнении погрузочно-разгрузочных работ и во время действия аварийной бригады, а также за несоблюдение дополнительных условий договора.

Ответственность автотранспортной организации за невыполнение перевозок по договору или разовому заказу, просрочку в доставке груза и его несохранность, наступает в соответствии с Правилами перевозок опасных грузов, Уставом автомобильного транспорта и действующим законодательством. Основанием для начисления штрафов за нарушения, не связанные с возникновением инцидентов, являются отметки в товарно-транспортной накладной и путевом листе.

Товарно-транспортная накладная оформляется как грузоотправителем и грузополучателем, так и представителем автотранспортной организации с обязательным наличием подписей всех заинтересованных сторон. Отметки в путевом листе делает работник ГАИ в случае нарушений водителем Правил дорожного движения или Правил перевозок опасных грузов.

Договор перевозки опасных грузов является основанием для оплаты перевозок, а также осуществления расчетов за выполнение дополнительных услуг, определяемых спецификой перевозки конкретного вида опасного груза.

Оформление транспортно-сопроводительных документов

Важное значение в организации перевозок опасных грузов имеет транспортно-сопроводительная документация, которая выполняет следующие функции:

является связующим информационным звеном между автотранспортной организацией, грузоотправителем и грузополучателем;

позволяет осуществлять контроль за техническим состоянием транспортных средств и состоянием здоровья обслуживающего персонала;

устанавливает технологию ликвидации последствий инцидента с конкретным видом опасного груза;

является основой для проведения расчетов за перевозку и решение вопросов о взаимной имущественной ответственности;

определяет утвержденный маршрут перевозки опасных грузов.

Данные функции транспортно-сопроводительной документации охватывают все фазы перевозочного процесса, обеспечивая четкое выполнение коммерческих операций при перевозках опасных грузов.

К группе транспортно-сопроводительных документов относятся:

товарно-транспортная накладная;

путевой лист;

сертификат (о проведении подготовительных работ к перевозке опасных грузов);

свидетельство о допуске водителя транспортного средства к перевозкам опасных грузов;

свидетельство о допуске транспортного средства к перевозке опасных грузов (соответствие технического состояния требованиям Правил дорожного движения и Правил перевозок опасных грузов);

аварийная и информационная карточки системы информации об опасности.

Товарно-транспортная накладная предназначена для учета движения товарно-материальных ценностей и расчетов за их перевозку автомобильным транспортом. Накладная состоит из двух разделов - товарного и транспортного. Перевозки опасных грузов предъявляют ряд требований к каждому из этих разделов при их заполнении у грузоотправителя.

Товарный раздел на опасный груз заполняют, указывая в графе 6 номера веществ по списку ООН и класс (подкласс) опасного груза, а на верхнем свободном поле делая отметку красным цветом "Опасный груз".

В транспортный раздел той же формы вносят следующие специальные пометки:

в графе 1 повторяется запись товарного раздела (номер вещества ООН, его класс);

в графе 2 записывают дату выдачи сертификата на опасный груз;

в графе 12 раздела погрузочно-разгрузочных операций фиксируют дополнительные операции по

обеспечению безопасности работ (применение специальных грузозахватных приспособлений, анализ груза на определение степени опасности, контроль за состоянием окружающей среды и т.д.);

в строке "Транспортные услуги" указывают все дополнительные операции по перевозке опасных грузов, проводимые автотранспортной организацией в соответствии со статьей договора на перевозку (экспедирование, погрузка-разгрузка, выделение автомобиля прикрытия, охрана и т.д.).

В товарно-транспортной накладной запрещается делать исправления, связанные с переадресовкой опасного груза. Все вопросы переадресовки решаются до начала перевозки при выполнении всех необходимых требований по безопасности перевозочного процесса и в этом случае выписывается новая товарно-транспортная накладная.

Путевой лист является основным первичным учетным документом, который при выдаче его водителю транспортного средства, перевозящего опасные грузы, заполняется с учетом особенностей данного вида грузовых перевозок.

В графы 21 и 22 заносят маршрут перевозки в соответствии с требованиями обеспечения безопасности, а на верхнем свободном поле лицевой стороны делают отметку красным цветом "Опасный груз". В разделе "Особые отметки" фиксируют номер опасного вещества по списку ООН.

Если нет возможности разместить маршрут перевозки опасного груза в отведенных для этой цели графах, его помещают на отдельном бланке как приложение к путевому листу (форма 3) и заверяют подписью диспетчера и печатью автотранспортной организации.

Сертификат, получаемый экспедитором клиента или по договоренности водителем транспортного средства у грузоотправителя, является дополнением к товарно-транспортной накладной и сдается грузополучателю после окончания перевозки. Сертификат определяет качественные характеристики опасного груза, подготовленного к перевозке грузоотправителем.

Одним из важнейших транспортно-сопроводительных документов является свидетельство о допуске водителя транспортного средства к перевозке опасных грузов. Свидетельство (форма 1) выдается водителю после прохождения инструктажа или обучения по специальной программе, учитывающих особенности конкретного вида или группы опасных веществ, предъявленных к перевозке в соответствии с положениями договора и планового задания автотранспортной организации. В свидетельстве фиксируется дата проведения медицинского осмотра водителей для определения состояния их здоровья, возможного участия в перевозке груза в зависимости от его опасных свойств.

Форма 1

1	2
ДОПОГ - СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПОДГОТОВКЕ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ	Фамилия
	Имя (имена)
	Дата рождения
	Гражданство
	Подпись владельца
Свидетельство N	Выдано
Отличительный знак страны, выдавшей свидетельство	Дата
	Подпись 4/
	Продлено до
Действительно в отношении веществ класса (классов) 1/ 2/	Кем
1	Дата
2	Подпись 4/
4.1, 4.2, 4.3	
5.1, 5.2	
6.1, 6.2	
7	4/ И/или печать (или штамп) органа, выдавшего удостоверение

8

9

До (дата) 3/

1/ Ненужное зачеркнуть

2/ Относительно действия в отношении других классов см. стр.3

3/ Относительно возобновления см. стр.2

3

4

ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ В ОТНОШЕНИИ ДРУГИХ КЛАССОВ 5/

Только для национальных правил

1, 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, Дата
6.1, 6.2, 7, 8, 9

Подпись и/или

штамп

1, 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, Дата
6.1, 6.2, 7, 8, 9

Подпись и/или

штамп

1, 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, Дата
6.1, 6.2, 7, 8, 9

Подпись и/или

5/ Вычеркнуть ненужные классы

Органами ГАИ выдается свидетельство о допуске транспортного средства к перевозке опасных грузов (форма 2), удостоверяющее, что данный автомобиль оборудован и находится в техническом состоянии, отвечающем требованиям безопасности перевозок.

Форма 2

СВИДЕТЕЛЬСТВО О ДОПУЩЕНИИ К ПЕРЕВОЗКЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

1. СВИДЕТЕЛЬСТВО N _____ ,

удостоверяющее, что указанное ниже транспортное средство отвечает условиям, предписанным Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), для допущения его к международной дорожной перевозке опасных грузов.

2. Завод-изготовитель и тип транспортного средства
3. Регистрационный номер (если таковой имеется) и номер шасси
4. Наименование транспортного предприятия, перевозчика или владельца и его адрес
5. Описанное выше транспортное средство было подвергнуто осмотру, предписанному в маргинальном номере 10 282 приложения В к ДОПОГ, и отвечает требованиям, предъявленным для допущения его к международной дорожной перевозке опасных грузов, предусмотренных в следующих классах, пунктах и подпунктах (в случае необходимости указать название вещества или идентификационный номер вещества):
6. Замечания
7. Действительно до

Печать выдавшего свидетельство учреждения в:

Дата:

Подпись:

8. Срок действительности продлен до: Печать выдавшего свидетельство учреждения в:
Дата:
Подпись:
9. Срок действительности продлен до: Печать выдавшего свидетельство учреждения в:
Дата:
Подпись:
10. Срок действительности продлен до: Печать выдавшего свидетельство учреждения в:
Дата:
Подпись:
11. Срок действительности продлен до: Печать выдавшего свидетельство учреждения в:
Дата:
Подпись:

ПРИМЕЧАНИЕ 1: На каждое транспортное средство должно выдаваться отдельное свидетельство, если только не предусмотрено иного, например для класса 1.

ПРИМЕЧАНИЕ 2: Настоящее свидетельство должно быть возвращено выдавшему его учреждению после прекращения эксплуатации транспортного средства; если транспортное средство перешло к другому транспортному предприятию, перевозчику или владельцу, указанному в пункте 4; после истечения срока действительности свидетельства; и если существенно изменилась одна, или более одной, основная характеристика транспортного средства.

Кроме перечисленных документов, на транспортном средстве должна находиться (у экспедитора или водителя) аварийная карточка системы информации об опасности. Информационными карточками СИО, содержащими краткие предписания по ликвидации последствий инцидентов в зависимости от применяемого кода экстренных мер, снабжаются все сотрудники ГАИ, контролирующие выполнение перевозок опасных грузов. Все транспортно-сопроводительные документы, используемые на перевозках опасных грузов (кроме путевого листа и товарно-транспортной накладной), являются одной из отличительных черт организации этого перевозочного процесса.

При перевозке транспортно-сопроводительные документы находятся в кабине водителя (аварийная карточка должна находиться непосредственно у экспедитора или водителя) в месте, позволяющем обеспечивать их сохранность даже в результате возникновения инцидента. Повторение практически во всех документах номера вещества по списку ООН не случайно. Это позволяет провести полную идентификацию перевозимого груза в любых инцидентных ситуациях без участия обслуживающего персонала и приступить к ликвидации последствий инцидента.

После выполнения перевозок все транспортно-сопроводительные документы, кроме сертификата, сдают диспетчеру автотранспортной организации. Учет путевых листов и товарно-транспортных накладных проводится в соответствии с требованиями общих правил перевозок грузов и Устава автомобильного транспорта.

Свидетельство о допуске транспортного средства к перевозке опасных грузов сдают механику, отвечающему за его техническое состояние и переоборудование; Информационную таблицу транспортного средства - инженеру по безопасности дорожного движения (технике безопасности), назначенному приказом руководителя автотранспортной организации на этот вид перевозок.

Работа грузоподъемных машин и механизмов при перевозках опасных грузов происходит в условиях мест погрузки-разгрузки, оборудованных соответствующим образом.

Кроме рассмотренных транспортно-сопроводительных документов водителю транспортного средства рекомендуется иметь адреса и телефоны автотранспортной организации, грузоотправителя, грузополучателя, дежурных частей ГАИ, расположенных по маршруту движения.

Организация движения по маршруту

Первым этапом организации движения по маршруту является разработка и согласование маршрута. Разработка осуществляется специалистами автотранспортной организации с участием представителей грузоотправителей и грузополучателей. Согласование маршрута с органами ГАИ необходимо проводить при: перевозках особо опасных грузов; прохождении маршрута по горной местности и дорогам IV и V категорий; возникновении сложных метеорологических условий (гололед, снегопад и т.д.) и условий недостаточной видимости (ограничение видимости до 300 м); перевозке опасных грузов колонной транспортных средств в составе более трех автомобилей. Следует отметить, что согласование по сложным метеорологическим и топографическим условиям конкретного района перевозки опасных грузов выполняется крайне редко. Как правило, эти условия учитываются в разрабатываемых маршрутах движения и выбираемых технологических процессах транспортирования.

Маршруты перевозок согласовываются с подразделениями Госавтоинспекции, на территории которых находятся автотранспортные предприятия, осуществляющие перевозки опасных грузов, или в которых временно состоят на учете транспортные средства, перевозящие опасные грузы:

при прохождении маршрута в пределах одного района, города - с подразделением Госавтоинспекции органа внутренних дел данного района, города;

при прохождении маршрута в пределах одного субъекта Российской Федерации - с подразделением Госавтоинспекции МВД, ГУВД, УВД данного субъекта Российской Федерации;

при прохождении маршрута по автомобильным дорогам нескольких субъектов Российской Федерации - с подразделениями Госавтоинспекции МВД, ГУВД, УВД соответствующих субъектов Российской Федерации.

Маршрут согласовывают с органами ГАИ РФ при представлении:

свидетельства о допуске транспортного средства к перевозке опасных грузов;

разработанного маршрута по установленной форме (форма 3).

для "особо опасных грузов" дополнительно - специальную инструкцию на перевозку опасного груза, представленную грузоотправителем (грузополучателем), и разрешение на транспортировку грузов, выданное органами МВД Российской Федерации по месту нахождения грузоотправителя (грузополучателя).

Форма 3

Бланк маршрута перевозки опасного груза

СОГЛАСОВАНО

Начальник ГАИ (района,
города, области, края,
республики)

(фамилия, инициалы,
подпись, печать)

" ____ " _____ 19 ____ г.

СОГЛАСОВАНО

Представитель
грузоотправителя

" ____ " _____ 19 ____ г.

Маршрут перевозки опасного груза

Наименование груза	Знаки опасности
Класс опасного груза по ГОСТ 19433-88	
Код экстренных мер (КЭМ)	
N вещества по списку ООН	

Общий вес груза на одном транспортном средстве _____ т.

Количество транспортных средств, перевозящих груз одновременно _____ авт.

Особые условия движения

1. Скорость движения на перегонах.
2. Прикрытие (на всем маршруте, на отдельных участках).
3. Сопровождение (на всем маршруте, на отдельных участках).
4. Движение ночью (разрешено, запрещено)

Форма 3
(оборотная сторона)

Маршрут движения

1	Адрес и телефон грузоотправителя	
2	Адрес и телефон грузополучателя	
3	Адреса пунктов и телефоны аварийной службы, через которые проследуют транспортные средства	
4	Адреса промежуточных пунктов, куда в случае необходимости можно сдать груз	
5	Места стоянок	
6	Места заправки топливом	

Руководитель автотранспортной организации

(подпись и печать)

"__" _____ 19 __ г.

Данные документы представляются не позднее, чем за 10 суток до начала перевозки. Срок действия согласованного маршрута устанавливается конкретно для каждого вида опасного груза, но, как правило, не более чем на 6 месяцев.

В случае возникновения обстоятельств, требующих изменения согласованного маршрута, автотранспортная организация обязана согласовать новый разработанный ею маршрут на перевозку опасных грузов в тех подразделениях ГАИ МВД России, где производилось согласование первоначального маршрута.

В этом случае автотранспортная организация оповещает о сроках проведения транспортировки и всех непредвиденных изменениях, возникших на пути следования опасного груза, соответствующие подразделения ГАИ МВД России, расположенные по маршруту.

При выборе маршрута следует избегать его прохождения через крупные населенные пункты. Если необходимо осуществлять перевозки внутри городов и поселков, вблизи маршрута не должны находиться зрелищные, культурно-просветительные, учебные, дошкольные, лечебные и другие учреждения, являющиеся местами скопления людей. Прокладывая маршрут, надо по возможности устраивать объезды крупных промышленных объектов народного хозяйства или принимать дополнительные меры предосторожности, например, регулирование движения отрядами добровольной народной дружины.

Особым предметом заботы являются архитектурные памятники и природные заповедники, поэтому при разработке маршрутов перевозки опасных грузов исключается прохождение транспортных средств через эти районы.

На междугородном маршруте обязательно должны быть предусмотрены места стоянок для отдыха и принятия пищи, удаленные не менее чем на 200 м от жилых строений и от всех перечисленных выше объектов с обязательным съездом с проезжей части. В этих местах при необходимости делают дозаправку топливом с передвижной автозаправочной станции. В общем случае автомобили, предназначенные для перевозок опасных грузов, имеют запас хода не менее 500 км или оборудуются дополнительными баками. Заправка этих автомобилей с грузом на станциях общего назначения категорически запрещена, так как это значительно

увеличивает вероятность инцидента.

Важной частью обеспечения безопасности перевозок является организация движения транспортных средств по маршруту, которая предполагает: выбор скоростных режимов движения; порядок стоянок для отдыха и в случае аварии автомобиля; проверку крепления перевозимого груза в кузове; движение колонны транспортных средств и многие другие вопросы, предусмотренные Правилами перевозок опасных грузов автомобильным транспортом.

Допустимую скорость движения транспортных средств, перевозящих опасные грузы, устанавливают органы ГАИ при согласовании маршрута перевозки. При отсутствии же каких-либо ограничений на выбор скоростных режимов передвижения скорость устанавливают в соответствии с требованиями Правил дорожного движения. При ограничении скорости на автомобиле устанавливают знак ограничения скорости.

Перевозка опасных грузов колонной транспортных средств требует соблюдения следующих интервалов между автомобилями:

при движении по горизонтальному участку дороги - не менее 50 м;

при движении на подъемах и спусках (например, при прохождении маршрута в горных районах) - не менее 300 м.

Старший колонны (ответственное за перевозку лицо из числа представителей грузоотправителя-грузополучателя) обязан находиться в кабине первого автомобиля, а в последнем автомобиле с грузом следует одно из лиц охраны, если она предусмотрена при данной перевозке.

Одним из специальных элементов организации перевозок опасных грузов является сопровождение транспортных средств, которое осуществляется автомобилями ГАИ или автомобилями прикрытия, выделенными автотранспортной организацией (в зависимости от содержания договора на перевозку сопровождение может осуществляться транспортными средствами грузоотправителя-грузополучателя). Необходимость и вид сопровождения определяются ГАИ при согласовании маршрута перевозки, но при перевозках опасных грузов колонной транспортных средств сопровождение обязательно.

Сопровождение патрульным автомобилем ГАИ назначается для колонн в составе десяти и более транспортных средств, перевозящих особо опасные грузы, или при необходимости проведения дополнительных мероприятий по регулированию движения.

В большинстве случаев сопровождение осуществляется автомобилем прикрытия, который движется впереди со смещением в левую сторону относительно ряда движения с тем, чтобы его габарит по ширине выступал за габариты сопровождаемых транспортных средств. Автомобили прикрытия в целях информации других участников движения о перемещении транспортных средств, обладающих повышенной опасностью, оборудуют проблесковыми маячками желтого цвета. Следует отметить, что включение маячков не дает права преимущественного проезда. Движение остальных автомобилей в данное время осуществляется с включенными фарами ближнего света.

Кроме автомобиля прикрытия, в перевозках опасных грузов колонной в составе пяти и более транспортных средств участвуют резервные порожние автомобили, предназначенные для перегрузки на них перевозимых опасных грузов при отказе основных транспортных средств. Резервные автомобили движутся в конце колонны.

Порядок движения автомобилей прикрытия и патрульных автомобилей ГАИ, а также другие мероприятия по безопасности движения указываются в разделе "Особые условия движения" маршрута перевозки.

Важным звеном организации перевозок опасных грузов является применение транспортных элементов системы информации об опасности (СИО). Основным назначением этих элементов СИО является предупреждение водителей других транспортных средств о необходимости повышенного внимания при разъезде с автомобилями, перевозящими опасные грузы, и работников органов ГАИ, осуществляющих контроль за техническим состоянием транспортных средств и соблюдением маршрута перевозки, о перемещении в их районе опасных грузов.

Предписывающая часть транспортных элементов СИО определяет действия водителей, обслуживающего персонала, работников органов МВД РФ и других специальных служб при первичной ликвидации последствий инцидента, возникшего при перевозке опасных грузов.

В настоящее время на территории РФ действует единая система информации об опасности при перевозках

опасных грузов автомобильным транспортом, состоящая из:

информационных таблиц для транспортных средств (рис. 1);

аварийной карточки системы информации об опасности для определения мероприятий по ликвидации последствий инцидента (форма 4);

специальной окраски и надписей на транспортных средствах;

информационной карточки системы информации об опасности для расшифровки кода экстренных мер КЭМ, указанного на информационной таблице (форма 5).

Информационная таблица, устанавливаемая на транспортное средство, для обозначения класса перевозимого груза

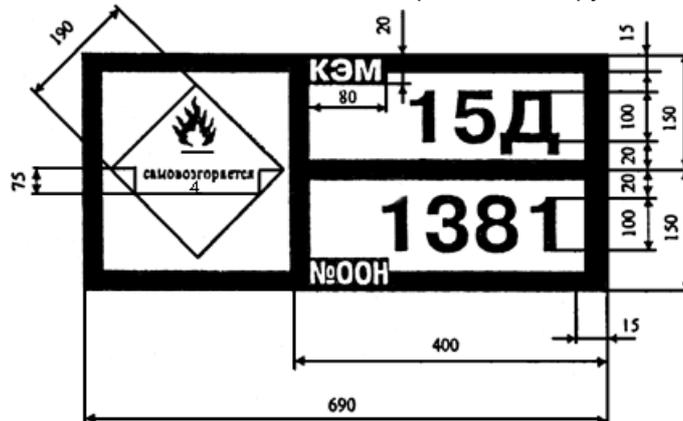


Рис. 1

Форма 4

Аварийная карточка системы информации об опасности

Наименование груза	Класс опасного груза	Код экстренных мер	N по списку ООН
Синонимы			
Физические свойства	Знаки опасности		
Температура кипения, °С			
Температура плавления, °С			
Летучесть (упругость пара)			
Плотность паров (по воздуху)			
Плотность (по воде)			
Растворимость в воде			

Пожаро- и взрывоопасность

Температура вспышки (воспламенения), °С	Температура самовоспламенения, °С	Область воспламенения паров	Пределы воспламенения, °С	
			нижний	верхний

Опасность для человека

ПДК, мг/м ³	ЛД ₅₀ , мг/кг (при попадании внутрь)	ЛД ₅₀ , мг/м ³ , (через кожу)	ЛБ ₅₀ , мл/м ³
Пути поступления в организм			

Токсическое действие	
Воздействие на кожу и слизистые оболочки	Прочие виды опасности
Экологическая безопасность	

Форма 4
Оборотная сторона

Огнетушительные средства

Рекомендуемые		Запрещаемые
при пожаре	при загорании	
Меры первой помощи		
При вдыхании		
При остановке дыхания		
При попадании в глаза, на кожу		
При проглатывании		
Индивидуальные средства защиты		
Органов дыхания		
Глаз		
Кожи		
Способы и средства обезвреживания		
(Подпись и печать) Начальник организации грузоотправителя		

Форма 5

Информационная карточка системы информации об опасности

Российская Федерация			
Перевозка опасных грузов			
Система информации об опасности			
Обозначение транспортных средств			
	**	*	

1	Применять сухие вещества Воду не применять!		
2	Применять водяные струи		
3	Применять распыленную воду или тонкие струи		
4	Применять пену		
5	Предотвратить попадание веществ в сточные воды		
Д	Дыхательный аппарат и защитные перчатки		
П	Дыхательный аппарат и защитные перчатки только при пожаре		
К	Полный защитный комплект одежды и дыхательный аппарат		
Э	Необходима эвакуация людей		
*	код экстренных мер при пожаре или утечке		
**	знак опасности по ГОСТ 19433-88		
***	N ООН		

Информационные таблицы СИО изготавливают организации, производящие опасные вещества, и представляют автотранспортным организациям для установки спереди и сзади транспортного средства перпендикулярно его продольной оси, но не перекрывая номерных знаков и внешних световых приборов и не выступая за габариты транспортного средства. Устройства для крепления таблиц должны обеспечивать их надежную фиксацию. Информационные таблицы изготавливают из огнестойких материалов. Габаритные размеры информационных таблиц СИО должны соответствовать чертежу (см. рис.1). При изготовлении и окраске таблиц

рекомендуется соблюдение следующих требований:

общий фон таблиц белый;

фон граф КЭМ и N ООН оранжевый;

рамка таблицы, линий разделений граф, цифры и буквы текста выполняются черным цветом;

наименование граф (КЭМ, N ООН) и надпись в знаке опасности "Самовозгорается" выполняются белым цветом;

рамка знака опасности наносится черным цветом на расстоянии 5 мм от кромок знака линией, имеющей толщину не менее 5 мм;

толщина букв в графах КЭМ и N ООН не менее 15 мм, на знаке опасности не менее 3 мм;

толщина рамки и разделительных линий таблицы равна 10 мм написание буквенно-цифрового кода экстренных мер осуществляется в любом порядке букв и цифр.

Краски, применяемые при изготовлении таблиц, должны быть светоотражающими и стойкими к воздействию перевозимых опасных грузов.

Аварийная карточка СИО заполняется по единой форме в организации-изготовителе грузов и прилагается в дополнение к путевому листу. Аварийная карточка должна находиться на транспортном средстве, перевозящем опасные грузы, или на автомобиле прикрытия. При сопровождении опасного груза представителем грузоотправителя (грузополучателя) аварийная карточка находится у него.

Информационная карточка СИО выполняется на плотной бумаге размером 130 мм на 60 мм. На лицевой стороне карточка имеет расшифровку информационных таблиц СИО, на оборотной стороне приведены образцы знаков опасности. Цифрами обозначен КЭМ при пожаре и утечке, а также информация о возможности попадания веществ в сточные воды. Буквами обозначен КЭМ при защите людей. Выбор букв делается по начальным буквам наиболее характерных слов применяемого кода:

Д - необходимы дыхательный аппарат и защитные перчатки;

П - необходимы дыхательный аппарат и защитные перчатки только при пожаре;

К - необходимы полный защитный комплект одежды и дыхательный аппарат;

Э - необходима эвакуация людей.

В случае возникновения инцидента при перевозке опасных грузов мероприятия по ликвидации его последствий осуществляются согласно указаниям аварийной карточки СИО или кода экстренных мер по информационной таблице СИО. Полная идентификация перевозимого опасного груза осуществляется по номеру ООН, имеющемуся в информационной таблице и аварийной карточке СИО, а также в заявке на перевозку этого груза.

Кузова транспортных средств, автоцистерны, прицепы и полуприцепы-цистерны, постоянно занятые на перевозках опасных грузов, должны быть окрашены в установленные для этих грузов опознавательные цвета и иметь соответствующие надписи:

при перевозке метанола транспортное средство (цистерну) окрашивают в оранжевый цвет с черной полосой и делают оранжевой краской надпись по обечайке "Метанол - яд!";

при перевозке аммиака цвет транспортного средства любой и надпись "Аммиачная вода. Огнеопасно";

при перевозке веществ, выделяющих при взаимодействии с водой легковоспламеняющиеся газы, транспортное средство окрашивают в синий цвет и наносят надпись "Огнеопасно";

при перевозке самовозгорающихся веществ нижнюю часть транспортного средства (цистерны) окрашивают в красный цвет, верхнюю - в белый и наносят надпись черного цвета "Огнеопасно";

при перевозке легковоспламеняющихся веществ транспортное средство (цистерны) окрашивают в

оранжевый цвет и наносят надпись "Огнеопасно";

при перевозке веществ, поддерживающих горение, транспортное средство (цистерну) окрашивают в желтый цвет и наносят двойную надпись "Огнеопасно"/"Едкое вещество";

при перевозке едких веществ транспортное средство (цистерну) окрашивают в желтый цвет с черной полосой по обечайке, на которую наносят надпись желтым цветом "Едкое вещество".

Высота букв надписей, наносимых на транспортные средства, перевозящие опасные грузы, должна быть не менее 150 мм, черного цвета, кроме оговоренных особо случаев.

Организация СИО возлагается на автотранспортные организации при техническом содействии грузоотправителей-грузополучателей, предусмотренном договором на перевозку опасных грузов, качественная характеристика которых приводится в сертификате (форма 6).

Форма 6

Штамп организации-
грузоотправителя опасных
грузов

"__" _____ 19 __ г.

Почтовый адрес

Сертификат

Выдано

_____ (полное наименование грузоотправителя)

в том, что:

1. Все грузовые места, содержащие опасные вещества, упакованы в соответствии с существующими стандартами, технологическими условиями и правилами.

2. Качество опасного груза и тары соответствует стандартам и обеспечивает сохранность и безопасность перевозки.

3. Грузовые места запломбированы (опечатаны) и замаркированы в соответствии с правилами перевозки, надписи и марки соответствуют содержимому грузовых мест.

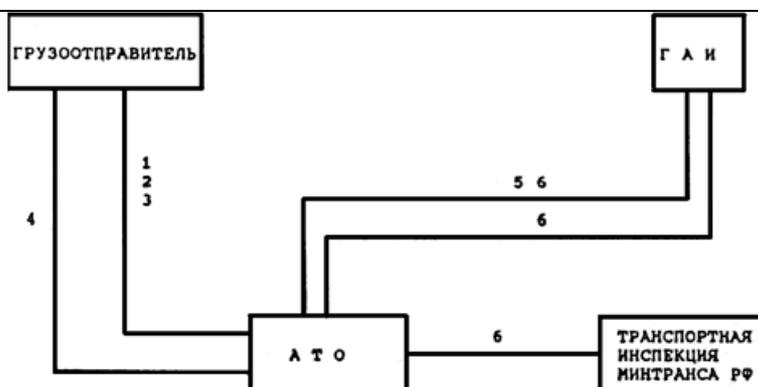
За правильность выполнения положений сертификата несем полную ответственность.

Подпись грузоотправителя

Данная СИО является первым этапом (транспортным элементом) создания единой системы информации об опасности.

Кроме перевозок непосредственно опасных грузов транспортными средствами перевозится порожняя тара из-под них на тех же основаниях, что и находившийся в ней опасный груз, с соблюдением всех требований и правил безопасности. В товарно-транспортной накладной на перевозку неочищенной порожней тары делается отметка с наименованием ранее перевозимого опасного груза и его номер по списку ООН (рекомендуется эти данные заносить красным цветом). Порожнюю тару из-под опасных грузов очищают грузоотправители-грузополучатели. Перевозку полностью очищенной тары, о чем делается отметка в товарно-транспортной накладной "Тара очищена" (красным цветом), осуществляют на общих основаниях как неопасный груз.

Схема документооборота при перевозке опасных грузов, не относящихся к классу особо опасных, приведена на рис.2.

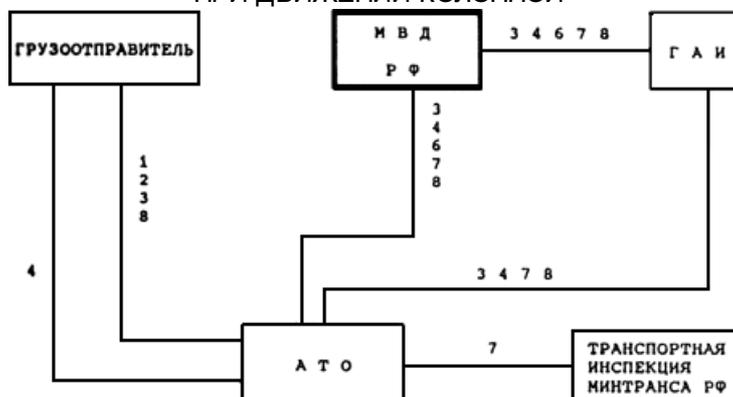


- 1 Заявка
- 2 ТТН
- 3 Аварийная карточка СИО
- 4 Маршрут перевозки
- 5 Свидетельство о допуске транспортного средства
- 6 Лицензия

Рис.2

Схема документооборота при перевозке особо опасных грузов приведена на рис.3.

ПЕРЕВОЗКА ОСОБО ОПАСНЫХ ГРУЗОВ В СЛОЖНЫХ ДОРОЖНЫХ УСЛОВИЯХ ПРИ ДВИЖЕНИИ КОЛОННОЙ



- 1 Заявка
- 2 ТТН
- 3 Аварийная карточка СИО
- 4 Маршрут перевозки
- 5 Разрешение на перевозку
- 6 Свидетельство о допуске транспортного средства
- 7 Лицензия
- 8 Специальная инструкция на перевозку ОГ

Рис.3

Важным моментом организации движения опасных грузов по маршруту является действие аварийной бригады при возникновении инцидента. Аварийные бригады создаются на предприятиях грузоотправителя-грузополучателя опасных грузов и обеспечивают ликвидацию последствий инцидентов и аварий. В исключительных случаях, согласно договору на перевозку, аварийные бригады могут создаваться в автотранспортных организациях. Обязательно обучение приемам первичной ликвидации последствий инцидентов других групп обслуживающего персонала независимо от их ведомственной принадлежности. Работники аварийных бригад проходят специальную подготовку и действуют на месте инцидента в соответствии с планом мероприятий, разработанным для каждого вида перевозимых опасных грузов. В этом плане указываются порядок действий, перечень необходимого имущества и инструмента, а также технология работ по специальной обработке (дезактивация, дегазация, дезинфекция), необходимой для конкретного опасного груза. Основными действиями аварийной бригады являются:

обнаружение и удаление поврежденной тары или рассыпанного (разлитого) опасного груза;

оказание первой медицинской помощи пострадавшим при инциденте;

обеспечение в случае необходимости эвакуации водителей и обслуживающего данную перевозку персонала;

проведение дезактивации, дегазации и дезинфекции верхней одежды обслуживающего персонала, транспортных средств и зараженной местности;

оповещение местных органов МВД РФ, грузоотправителя-грузополучателя о случившемся инциденте.

Устранение неисправностей тары с опасными грузами на территории автотранспортных организаций и грузовых станций не допускается. Ремонтные работы проводятся аварийной бригадой в специально отведенных местах, как правило, на территории грузоотправителя-грузополучателя. Работу по ремонту резервуаров и контейнеров, использовавшихся для перевозки опасных грузов, выполняют только после анализа воздушной среды их внутреннего пространства.

Большое значение приобретают мероприятия, направленные на обеспечение безопасности перевозок опасных грузов в международном сообщении. В истекшие годы проделана значительная работа по организации эффективного взаимодействия автомобильного транспорта России с транспортом других стран.

Международные перевозки опасных грузов осуществляются в соответствии с принятыми международными соглашениями и правилами. Наиболее всеобъемлющим документом, регламентирующим эти перевозки, является Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), Таможенные операции с опасными грузами выполняются в соответствии с общими требованиями Таможенной конвенции. Следует отметить, что упаковка экспортных опасных грузов, помимо требований правил перевозки опасных грузов, должна отвечать требованиям ГОСТ 10.74-74, а импортных грузов - требованиям ДОПОГ.

Все рассмотренные выше мероприятия по организации перевозок опасных грузов должны выполняться при соблюдении общих правил перевозок грузов автомобильным транспортом, действующих в России. Для каждого класса опасных грузов в зависимости от их физико-химических свойств действуют специальные предписания, касающиеся обеспечения безопасности перевозок. Так, перевозка взрывчатых веществ осуществляется при соблюдении, помимо правил перевозки, "Специальных требований по обеспечению безопасности при перевозке опасных грузов класса I автомобильным транспортом" (Утв. Госкомоборонпромом 21.07.94 г).

При международных перевозках взрывчатых веществ транспортное средство с этими веществами должно быть остановлено не ближе 50 м от пограничного таможенного поста, после чего экспедитор, сопровождающий груз, сообщает о своем прибытии представителям таможенной службы.

Взрывчатые вещества, содержащие жидкие нитроэфиры и имеющие температуру замерзания ниже температуры окружающей среды, перевозят в транспортных средствах, имеющих дополнительное утепление кузова; если такового утепления нет, продолжительность перевозки не должна превышать 1 ч.

Иногда при перевозке взрывчатых и легковоспламеняющихся веществ на пути следования транспортных средств встречаются очаги пожаров, возникающих в результате дорожно-транспортных происшествий, стихийных бедствий, аварий в организациях или по другим аналогичным причинам. В этом случае запрещается проезд транспортного средства, перевозящего опасный груз, ближе 300 м от данных объектов, а также ближе 80 м от "факелов" на нефтегазовых промыслах. Застигнутое грозой в пути транспортное средство с опасными грузами этих классов следует остановить, принять меры по грозозащите, проверить надежность касания земли (на длине 200 мм) троса, соединенного с металлическим штырем, установленным на кузове. Автомобиль при этом должен

быть остановлен на расстоянии не менее 200 м от жилых и производственных строений и лесных массивов, а также на расстоянии не менее 50 м от других стоящих транспортных средств. На время остановки автомобиля с ВВ весь обслуживающий персонал, кроме охраны, должен удалиться от него на расстояние не менее 200 м.

Перевозка транспортных средств со взрывчатыми веществами на паромов через реки должна осуществляться при отсутствии на пароме других транспортных средств и людей. Переправа на морских паромах должна происходить при соблюдении соответствующих мер безопасности с обязательным выделением для автомобилей с ВВ специальных мест (боксов, отсеков).

Газы сжатые, сжиженные и растворенные под давлением перевозят при соблюдении "Правил устройства и безопасной эксплуатации сосудов, работающих под давлением". Особые меры предосторожности следует соблюдать при газосбросе из автомобилей-цистерн в случаях, предусмотренных технологией перевозки. Таким примером являются перевозки жидкого водорода. Газосброс выполняют в специально отведенных местах при выключенном двигателе на транспортном средстве и надежном заземлении коммуникаций газосброса. Давление в цистерне при этом должно снижаться со скоростью не более 0,01 МПа (0,1 кгс/см²) в 1 мин. Направление газосброса выбирают по направлению ветра, в сторону от транспортного средства. Посторонним лицам запрещается находиться ближе 50 м от места газосброса.

Легковоспламеняющиеся жидкости, обладающие свойством переокисляться (эферы и некоторые гетероциклические кислородные вещества), допускаются к перевозке автомобильным транспортом при содержании в них перекиси не более 0,3%. Большая группа грузов (аптекарские, москательные, парфюмерные) относится к легковоспламеняющимся веществам при наличии в них горючих веществ, имеющих температуру вспышки ниже 100 °С.

При перевозке веществ, выделяющих легковоспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой (подкласс 4.3), в товарно-транспортной накладной делается отметка (помимо прочих отметок) "Загорается от воды".

Особую опасность представляют перевозки высокотоксичных и сильнодействующих инфекционных веществ. Осуществляются такие перевозки при наличии вооруженной охраны. Допускается сопровождение невооруженной охраны только при внутригородских перевозках.

Инфекционные вещества перевозят при наличии вентиляции закрытых кузовов и проведении предварительной обработки кузова транспортного средства дезинфицирующими растворами и дезодорантами. В зимнее время допускается перевозка в открытых кузовах.

Радиоактивные вещества разрешается перевозить с другими грузами, кроме непроявленных кино-, фото- и рентгеновских пленок.

Радиационные упаковки I, II и III транспортных категорий допускаются к перевозке на транспортных средствах без дополнительного защитного оборудования. При этом мощность дозы излучения в кабине водителя не должна превышать 2 мбэр/ч, а суммарное время пребывания водителя в пути с радиационным грузом должно быть не более 250 ч в год. Обеспечение указанных условий достигается регулированием количества перевозимых упаковок: для I транспортной категории - без ограничений, а для II и III транспортных категорий количество упаковок выбирается из расчета суммарного транспортного индекса, равного 50. При этом радиоактивные грузы помещают в задней части кузова или в багажнике легкового автомобиля.

Для перевозок радиационных упаковок обязательно сопровождение экспедитора или наличие кузова типа "фургон" с замковым устройством, обеспечивающим надежное закрытие дверей. В течение всей перевозки экспедитору или водителю транспортного средства необходимо периодически (на реке чем через 2 ч) проверять правильность размещения и надежность крепления груза в кузове.

Для безопасного проведения таможенных операций при международных перевозках радиоактивных грузов необходимо:

таможенные формальности выполнять как можно быстрее;

не вскрывать радиационные упаковки, если характеристики и описание груза соответствуют требованиям таможенной конвенции;

при необходимости вскрывать упаковки только в местах, обеспечивающих защиту персонала и других находящихся на таможне людей от радиоактивных излучений;

все работы по контролю международных перевозок радиоактивных грузов осуществлять при сотрудничестве

с представителями МАГАТЭ.

Организация погрузочно-разгрузочных работ

К перевозке опасные грузы принимают только после подготовки их на предприятии грузоотправителя в соответствии с требованиями Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом.

Данная подготовка включает в себя: упаковку, маркировку, подгруппировку по грузополучателям и оформление товарно-транспортных документов. На партию опасных грузов, предназначенных для перевозки на одном транспортном средстве, грузоотправителем выделяется сертификат, подтверждающий выполнение всех подготовительных операций.

Водитель транспортного средства, прибывшего на загрузку опасными грузами, предъявляет представителю грузоотправителя путевой лист и свидетельство о своем допуске к перевозке опасных грузов. После всех подготовительных мероприятий экспедитор (в отдельных случаях водитель) принимает груз по массе или количеству мест, обязательно контролируя наличие маркировки его знаками опасности в соответствии с требованиями аварийной карточки СИО. Общий объем представленных грузоотправителем к перевозке опасных грузов по одному сертификату не должен превышать грузоподъемности транспортного средства.

Погрузочно-разгрузочные работы выполняются силами и средствами грузоотправителя-грузополучателя при соблюдении требований Правил перевозки опасных грузов. В отдельных случаях автотранспортная организация по договору с грузоотправителем-грузополучателем сама осуществляет погрузочно-разгрузочные работы с опасными грузами.

Во время погрузки-разгрузки опасных грузов двигатель у автомобиля должен быть выключен, а водитель должен находиться вне установленной зоны проведения этих работ. Исключением являются случаи, когда работа двигателя необходима для привода грузоподъемных или сливных механизмов. Водители транспортных средств, ожидающих погрузки-разгрузки, не должны оставлять транспортные средства даже на короткое время без присмотра.

Не допускается скопление людей в местах, отведенных под погрузку-разгрузку опасных грузов. Перегрузочные площадки, предназначенные для работ с опасными грузами, оборудуют средствами пожаротушения и ликвидации последствий инцидентов в зависимости от класса опасного груза. При этом одновременно может осуществляться погрузка (разгрузка) не более одного транспортного средства.

Порядок выполнения погрузочно-разгрузочных работ устанавливается технологией, разработанной с учетом мероприятий по обеспечению безопасности. Особое внимание уделяется защите обслуживающего персонала путем правильной технической эксплуатации средств индивидуальной защиты.

Другое необходимое оборудование мест погрузки-разгрузки различными вспомогательными приспособлениями (козлы, стойки, щиты, трапы, настилы и т.д.), как правило, осуществляется грузоотправителем-грузополучателем.

В автомобиле опасные грузы укладывают и закрепляют с таким расчетом, чтобы во время транспортирования избежать потерь груза, передвижения его в кузове и обеспечить максимальную безопасность водителя и экспедитора в случае инцидента.

При погрузке-разгрузке опасных грузов необходимо учитывать метеорологические условия. Нельзя проводить погрузочно-разгрузочные операции со взрывчатыми и легковоспламеняющимися веществами во время грозы, а с веществами, образующими при взаимодействии с водой легковоспламеняющиеся газы, - и во время дождя. При гололеде необходимо места погрузки-разгрузки посыпать песком или обрабатывать веществами, вызывающими таяние снега и льда.

Некоторые виды тары или опасных грузов требуют очень осторожного обращения. Различные стеклянные бутылки должны перемещаться в специальных тележках или в корзинах после предварительной проверки прочности их дна и ручек. Переноска таких видов тары с грузом на спине, плече или перед собой категорически запрещается.

Кузова транспортных средств должны быть очищены от остатков ранее перевозимых грузов и различных упаковочных материалов (опилки, солома, стружка и другие органические вещества). Особенно важно выполнение этого требования при перевозках взрывчатых, горючих, окисляющих, едких и коррозионных веществ,

а также органических перекисей.

Опасные грузы, обладающие свойством полимеризации, погружаются на транспортные средства только после принятия мер по их стабилизации (меры, препятствующие реакции полимеризации). Контроль за выполнением этого требования осуществляется по товарно-транспортной накладной, в которой делается соответствующая отметка.

Перед погрузкой опасных грузов, находящихся в емкостях или съемных цистернах, необходимо проводить их внешний осмотр. Запрещается выполнять погрузочные операции с емкостями, облитыми в процессе их заполнения опасными веществами. Заполнение цистерн и слив из них опасных грузов, находящихся в жидком состоянии, осуществляются насосами, специально предназначенными для данной группы веществ. Для снижения испарения опасных жидкостей заливочный шланг опускают на дно цистерны, а при наличии в них токсичных веществ применяют "воздушный" шланг, по которому воздух с парами заливаемой жидкости попадает в специальный резервуар. Примером использования "воздушного" шланга является перекачка аммиачной воды, что значительно снижает загрязнение окружающей среды.

Обслуживание агрегатов и систем, обеспечивающих заполнение, слив и контроль уровня жидкости в цистернах, проводится при соблюдении следующих требований:

люки следует открывать плавно, без рывков и ударов с применением искробезопасного инструмента;

при автоматической заливке опасных грузов водитель должен постоянно находиться у пульта аварийной остановки насоса;

обязательна проверка наличия маркировки о контроле предохранительных клапанов;

различная арматура (шланги, разъемные соединения) допускается к применению только после контроля их технического состояния.

Перевозка опасных грузов в контейнерах осуществляется при выполнении ряда требований к размещению этих грузов внутри контейнера. Операции погрузки-разгрузки опасных грузов в контейнер проводят таким образом, чтобы:

обеспечить надежное крепление и невозможность перемещения грузов внутри контейнера при транспортировке, погрузке-разгрузке и хранении;

не повредить внутреннюю обивку контейнера;

максимально использовать полный объем контейнера.

Сами контейнеры с опасными грузами во время погрузки-разгрузки следует предохранять от ударов, резких толчков и повреждений наружной поверхности другими грузами. Необходимо строго соблюдать запрещение на бросание, волочение и кантование контейнеров.

После загрузки контейнеров опасными грузами их опломбируют и маркируют знаками опасности. Грузы, прибывшие в неповрежденных контейнерах, грузополучатели принимают без контроля содержимого и проверки массы.

Для некоторых видов тары с опасными грузами необходимо учитывать ряд особенностей при выполнении погрузочно-разгрузочных операций. Бочки с взрывчатыми веществами укладывают в транспортное средство в лежачем положении с направлением оси обечайки перпендикулярно направлению движения. Желательно размещать упаковки с ВВ в кузове таким образом, чтобы свести к минимуму их перемещение по кузову при погрузке или разгрузке.

При погрузке-разгрузке высокотоксичных и сильнодействующих инфекционных веществ необходима организация надежной охраны, исключающая допуск в пункт погрузки-разгрузки посторонних лиц.

Упаковки с радиоактивными веществами после их разгрузки требуют обязательного радиометрического контроля радиоактивной загрязненности транспортного средства или контейнера.

Особое внимание необходимо при погрузке-разгрузке в одно транспортное средство (контейнер) различных классов опасных грузов и грузов общего назначения (неопасных). В общем случае эти вопросы регламентируются Правилами перевозок опасных грузов. Если возникла необходимость в совместной перевозке

опасных грузов с другими грузами в сочетаниях, не предусмотренных таблицами совместимости, эти вопросы решаются представителями грузоотправителя и автотранспортного предприятия в каждом конкретном случае.

Не менее важным моментом является проведение погрузочно-разгрузочных работ вручную с привлечением для этого грузчиков грузоотправителя-грузополучателя. При погрузке-разгрузке опасных грузов ручным способом грузчики обеспечиваются необходимыми средствами индивидуальной защиты и проходят специальный инструктаж по конкретному виду опасных грузов, представленных к перевозке.

Выполняя погрузочно-разгрузочные операции с опасными грузами, грузчики должны руководствоваться следующими основными предписаниями:

строго соблюдать требования маркировки и предупредительных подписей на упаковках;

не осуществлять сброс груза с плеча, за исключением грузов класса 9 в мешках;

не применять вспомогательные перегрузочные приспособления, способные повредить тару;

не волочить и не кантовать упаковки;

курить только в специально отведенных местах;

крепить грузы только в кузове транспортного средства с помощью инструмента, не дающего при работе искр;

обязательно обеззараживать одежду и средства индивидуальной защиты после окончания всех работ.

Большое значение, с точки зрения безопасности, имеет правильная организация временного хранения опасных грузов на складах и грузовых станциях автомобильного транспорта. В отдельных случаях допускается хранение грузов на транспортных средствах в специально выделенных и оборудованных местах на территории автотранспортной организации или грузовой станции, а также вне ее при обеспечении круглосуточной охраны. Общий срок хранения опасных грузов в организациях автомобильного транспорта не должен превышать 24 ч.

Все складские помещения и площадки для хранения должны оборудоваться техническими средствами и отвечать требованиям обеспечения безопасности хранения опасных грузов.

Укладка упаковок с опасными грузами в местах хранения производится на расстоянии 0,7 м от стен или перегородок и не менее 2,0 м между штабелями. Ширина проездов между штабелированными опасными грузами выбирается в зависимости от применяемых средств механизации погрузочно-разгрузочных работ, но не менее 3,5 м.

Склады, предназначенные для хранения опасных грузов, оборудуются средствами связи, а внутри и снаружи помещений или на стойках у грузовых площадок наносятся надписи, предупреждающие об опасности: "Опасно!", "Курить строго воспрещается", "В случае пожара звонить по телефону N...", "Внимание радиоактивность" и т.д.

При хранении опасных грузов обязательна организация круглосуточной охраны. Исключение составляют грузы класса 9.

Хранение радиационных упаковок осуществляется при соблюдении требования не превышения суммы их транспортных индексов более 50 для одного места хранения и не уменьшения расстояний между такими местами менее 6 м.

В случае возникновения инцидента с опасными грузами при временном хранении его в автотранспортных организациях и грузовых станциях первичную ликвидацию последствий инцидентов проводит персонал, обслуживающий места хранения, а для полной ликвидации последствий привлекаются аварийные бригады грузоотправителя-грузополучателя и различные спецслужбы (подразделения МВД, санитарная инспекция).

Специальная подготовка водителей и обслуживающего персонала

Эффективное проведение организационно-технических мероприятий по обеспечению безопасности перевозочного процесса с опасными грузами в значительной мере определяется четкими и правильными действиями водителей и обслуживающего персонала, а также работников, осуществляющих контроль за перевозками. Вопросы безопасности перевозок, определяемые "человеческим" фактором, решаются при помощи

комплекса мероприятий по специальной подготовке персонала, участвующего в организации, контроле и осуществлении перевозочного процесса.

Специальная подготовка состоит из:

требований к водителям и обслуживающему персоналу;

требований к работникам служб контроля безопасности перевозок;

мероприятий, обеспечивающих безопасность перевозочного процесса;

методов обучения различных групп персонала; исследований условий труда на перевозках опасных грузов.

Первые две части специальной подготовки определяются опасными свойствами перевозимых грузов и применяемыми технологическими процессами перевозки. Исходя из этих требований формируются комплексы мероприятий по безопасности перевозок для каждого класса (подкласса, категории) опасных грузов. В следующей части специальной подготовки осуществляется: разработка программ по обучению конкретных групп персонала и методик обучения их с применением различных систем обучения и контроля исследований условий труда, составляющих последнюю часть специальной подготовки; контроль соответствия применяемых технологических процессов перевозки требованиям безопасности, а в случае необходимости подготовка рекомендаций по их изменению и внесению коррективов в специальную подготовку водителей и обслуживающего персонала.

Обучение водителей и организация курсов повышения квалификации по перевозке опасных грузов осуществляются в соответствии с приказом Департамента автомобильного транспорта N 26 от 24.05.95 г.

Водители транспортных средств, перевозящих опасные или особо опасные грузы, должны:

соблюдать Правила дорожного движения, Общие правила перевозки грузов и Правила перевозок опасных грузов;

пройти обучение по специальной программе, превышающей один месяц. В остальных случаях они проходят инструктаж по правилам перевозки конкретного вида опасных грузов;

пройти медицинский осмотр и систематически наблюдаться в течение всего времени осуществления перевозок. Отметка о прохождении медицинского осмотра делается в свидетельстве о допуске водителя к перевозке опасных грузов;

иметь непрерывный стаж работы не менее 3 лет и удостоверение на право управления транспортным средством соответствующей категории.

Управляя транспортным средством, перевозящим опасные грузы, водитель должен избегать резких маневров и торможений, не обгонять транспортные средства, движущиеся со скоростью более 30 км/ч, не курить в транспортном средстве и не оставлять его без надзора.

Строго запрещается перевозить одновременно с опасными грузами другие грузы, не предусмотренные транспортно-сопроводительной документацией, а также посторонних лиц.

Водителям запрещается уклоняться от установленного маршрута перевозок опасных грузов и режимов движения. При вынужденной (аварийной) стоянке транспортного средства водитель должен действовать в соответствии с полученными инструкциями (установить знаки аварийной остановки, знаки запрещения остановки с зоной действия 200 м и сигнальные фонари красного цвета).

При поломке автомобиля и невозможности устранения неисправности водитель должен вызвать машину технического обеспечения перевозок и не покидать транспортное средство до ее прибытия, окончания всех ремонтных работ и доставки груза по назначению или обратно к грузоотправителю. О месте своей вынужденной стоянки с опасными грузами необходимо сообщить в органы МВД РФ, контролирующие данную перевозку.

При возникновении инцидента водитель обязан:

не допускать посторонних лиц к месту инцидента;

сообщить о случившемся в ближайший орган МВД РФ;

при необходимости вызвать скорую медицинскую помощь;

вызвать аварийную бригаду;

оказать первую медицинскую помощь пострадавшим;

в соответствии с указаниями аварийной карточки и полученными инструкциями принять меры по первичной ликвидации последствий инцидента;

по прибытии на место инцидента представителей специальных служб (ГАИ МВД РФ, санитарной инспекции, скорой помощи, пожарной охраны, представителей объединения "Изотоп" и т.д.) проинформировать их о принятых мерах, виде опасности и предъявить по их требованию транспортно-сопроводительные документы.

Операторы грузоподъемных машин, предназначенных для производства погрузочно-разгрузочных работ с опасными грузами, должны пройти медицинский осмотр, соблюдать требования Правил безопасности, иметь соответствующую профессиональную квалификацию, стаж работы и быть обученными действиям по ликвидации последствий инцидента, кроме того, они должны осуществлять постоянный контроль за техническим состоянием рабочего органа грузоподъемной машины и его тормозных систем, а также оказывать помощь в работе аварийной бригады.

Все группы обслуживающего персонала, в том числе экспедиторы, охрана, дозиметристы, кладовщики и грузчики, должны иметь свидетельства, удостоверяющие их право на проведение работ, связанных с перевозкой опасных грузов. Свидетельство действительно при предъявлении документа, подтверждающего личность сотрудника, на имя которого оно выписано.

Члены аварийной бригады после выполнения работ по ликвидации последствий инцидента проходят, помимо плановых, дополнительное медицинское освидетельствование. Одной из основных обязанностей сотрудников аварийной бригады является содержание в технически исправном и готовом к применению состоянии средств индивидуальной защиты и средств по ликвидации последствий инцидента, а также приборов, контролирующих загрязнение опасными грузами окружающей среды.

Контроль за перевозками опасных грузов по утвержденному маршруту осуществляется должностными лицами МВД РФ. Действия этих лиц при возникновении дорожно-транспортного происшествия с автомобилем, перевозящим опасные грузы, определяются должностными и специальными инструкциями.

Заполняя учетную карточку дорожно-транспортных происшествий, сотрудники ГАИ в графе "Особые отметки" указывают класс (подкласс) опасного груза, код экстренных мер и номер вещества по списку ООН.

Рассмотренные функции персонала, участвующего в осуществлении и контроле за перевозкой опасных грузов, обуславливают комплекс мероприятий по обеспечению безопасности перевозочного процесса. Эффективная деятельность различных групп персонала в соответствии с перечисленными требованиями возможна только в результате практической реализации следующих мероприятий:

контроля за состоянием здоровья водителей и обслуживающего персонала;

контроля за соблюдением требований Правил и инструкций по перевозке опасных грузов;

организации обучения правилам проведения работ с опасными грузами;

анализа инцидентов и пропаганды передового опыта работы с опасными грузами;

научной организации труда различных групп персонала.

Состояние здоровья водителей и обслуживающего персонала проверяют во время периодических медицинских осмотров, проводимых в автотранспортных организациях или по договоренности у клиента. Основными задачами контроля состояния здоровья являются:

отбор персонала, который отвечает требованиям по состоянию здоровья, физическому и психическому;

выявление хронических заболеваний и последствий травм, которые могут обостриться в результате даже незначительного (по сравнению со здоровыми людьми) воздействиями опасных грузов.

Опыт показывает, что не каждый здоровый водитель или представитель различных групп обслуживающего персонала способен эффективно осуществлять работы с опасными грузами на различных фазах перевозочного процесса. Поэтому психофизиологический профессиональный отбор приобретает важное значение.

Существует большое многообразие методов психофизиологического отбора по различным специальностям. Все эти методы вполне применимы для отбора водителей и обслуживающего персонала, привлекаемых к перевозкам опасных грузов. При этом следует учитывать специфику этих перевозок, которая выражается в повышении степени опасности и, как следствие, в изменении психофизиологических функций людей, занятых на этих перевозках.

Наибольшее число методов отбора относится к области безопасности дорожного движения, где они условно разделяется на три группы.

1. Отбор по одному-двум психофизиологическим параметрам.
2. Отбор при помощи систем, имитирующих деятельность водителя на тренажерах.
3. Отбор при помощи научно обоснованных комплексных методов.

Предварительное и периодическое медицинское освидетельствование водителей, перевозящих опасные грузы, происходит в обычном порядке, согласно действующему в настоящее время Приказу МЗ СССР N 555 от 29.09.89 г.

В упомянутом приказе все водители перед приемом на работу проходят обязательный предварительный медицинский осмотр.

Периодический медицинский осмотр водители-профессионалы проходят согласно Приложению 2 к Приказу МЗ СССР N 555 - 1 раз в 3 года.

Предварительные и периодические медосмотры проводятся лечебно-профилактическими организациями, оказывающими водителям медицинскую помощь (по месту жительства, либо по месту работы, в том числе ведомственными поликлиниками или специализированными медико-санитарными частями).

Предварительный медицинский осмотр проводится в случаях, когда водитель впервые поступает на работу. В случае, если он имел водительский стаж 3 года, поступает в автотранспортную организацию, перевозящую опасные грузы, то согласно действующему законодательству это расценивается как переход на другую работу по той же специальности (профессии), с аналогичными условиями труда, т.е. является продолжением его трудовой деятельности. В этих случаях проводится только периодический медицинский осмотр в установленные сроки.

Основным лицом, проводящим предварительные и периодические медицинские осмотры, является участковый врач-терапевт, в предварительных медицинских осмотрах обязательно участвуют невропатолог, офтальмолог, отоларинголог, хирург и психиатр.

При проведении периодических медицинских осмотров участие врачей-специалистов определяется врачом-терапевтом в соответствии с медицинскими показаниями.

При проведении периодических медосмотров вопрос пригодности к работе водителя решается в каждом отдельном случае индивидуально с учетом особенностей функционального состояния организма, характера и выраженности патологического процесса, возраста, стажа работы.

Водителям, прошедшим предварительный и периодический медицинские осмотры и признанными пригодными к работе, выдается заключение установленного образца - форма 083/У-89 (форма 7), подписанное главным врачом лечебно-профилактической организации, врачом-терапевтом и скрепленное печатью. В это заключение вписываются также группа крови и резус-фактор водителя.

Министерство здравоохранения

Приложение 1

к Инструкции по проведению обязательных предварительных при поступлении на работу и периодических медицинских осмотров трудящихся и медицинских осмотров водителей индивидуальных средств

(наименование учреждения)

Код формы по ОКУД _____

Код учреждения по ОКПО _____

Медицинская документация форма N 083/У-89

Утверждена Минздравом СССР 29 сентября 1989 г. N 555

МЕДИЦИНСКАЯ СПРАВКА N _____

(для представления в Госавтоинспекцию)

ФАМИЛИЯ _____

ИМЯ _____

ОТЧЕСТВО _____

ГОД РОЖДЕНИЯ _____

МЕСТО РАБОТЫ _____

Проходил медицинское освидетельствование

" ___ " _____ 19 __ г.

Форма 7
(оборотная сторона)

ЗАКЛЮЧЕНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ КОМИССИИ:

1. Годен (негоден) к управлению троллейбусом, трамваем.
2. Годен (негоден) к управлению мотоциклом, мотороллером, мотонартами, мопедом (категория А).
3. Годен (негоден) к управлению автомобилями (без права работы по найму), полная масса которых не превышает 3500 кг и число сидящих мест которых, помимо сидения водителя, не превышает 8 (категория В).
4. Годен (негоден) к управлению автомобилями (с правом работы по найму), полная масса которых не превышает 3500 кг и число сидящих мест которых, помимо сидения водителя, не превышает 8 (категория В).
5. Годен (негоден) к управлению автомобилями без ограничения массы (категория С), автобусами без ограничения вместимости пассажиров (категория Д).
6. Годен (негоден) к управлению автомобилем с ручным управлением.
7. Годен (негоден) к управлению мотоколяской.
8. Годен (негоден) к управлению тракторами и другими самоходными сельскохозяйственными машинами, (ненужное подчеркнуть).

Очередное переосвидетельствование в 19 ____ г.

в 19 ____ г.

в 19 ____ г.

в 19 ____ г.

Группа крови _____

Резус-фактор _____

В случае изменения характера заключения вносится дополнительная запись.

Место
для
фотокарточки

Главный врач МСЧ (поликлиники)

Место печати лечебно-
профилактического учреждения

Врач-терапевт цехового
(территориального) врачебного участка

(Каждое переосвидетельствование заверяется подписью и печатью).

Предварительные медицинские осмотры проводятся за счет средств предприятия или личных средств кандидата в водители. Периодические - бесплатно, за счет средств обязательного медицинского страхования. Основанием является Приказ Минздрава России N 146 от 21.06.93 г. и письмо Минздрава России Министерству транспорта РФ N 01-5/530 от 01.11.93 г.

Общие требования к автомобильным транспортным средствам и их оснащению

Подвижной состав автомобильного транспорта имеет разнообразные универсальные и специализированные транспортные средства, которые участвуют в различных видах перевозок грузов народного хозяйства, в том числе опасных грузов. Специфика перевозок опасных грузов накладывает на транспортные средства дополнительные требования по обеспечению безопасности перевозочного процесса. В первую очередь это касается тормозной системы, рулевого управления, топливной аппаратуры и системы электропитания автомобиля. Следует особенно тщательно контролировать эффективность торможения, отсутствие утечки горючего в топливной системе и другие параметры, требующие регулировки, чтобы обеспечить заданные режимы работы различных систем транспортного средства.

Не допускается перевозка опасных грузов на транспортных средствах, техническое состояние которых не удовлетворяет требованиям инструкций заводов-изготовителей, "Правил дорожного движения" и "Правил перевозок опасных грузов автомобильным транспортом". При использовании прицепов их количество в автопоезде не должно превышать одной единицы. Все транспортные средства, занятые на перевозках опасных грузов, оборудуют металлической заземлительной цепочкой, касающейся земли на длине 200 мм, для защиты от статического электричества.

Кузова транспортных средств, перевозящих грузы навалом, не должны иметь механических повреждений и при их изготовлении или покрытии применяют материалы, не взаимодействующие с грузом. Кузова типа фургон обязательно должны иметь надежные замковые устройства, обеспечивающие высокую надежность закрытия дверей кузова во время транспортирования и позволяющие их опломбировать.

При перевозке опасных грузов в автомобилях, крытых брезентом, необходимо, чтобы брезент был сделан из огнестойких материалов или имел огнестойкую пропитку и был надежно закреплен со всех сторон, закрывая борта кузова не менее чем на 200 мм.

Все транспортные средства, перевозящие опасные грузы, должны иметь следующее минимальное оснащение независимо от класса груза: огнетушитель, содержащий вещества, инертные по отношению к перевозимому грузу; портативный огнетушитель для тушения пожара в двигателе, содержащий вещества, по крайней мере, не способствующие горению перевозимых грузов; набор аварийных инструментов, изготовленных из материалов, не дающих искры или имеющих искрогасящее покрытие; противооткатные упоры в количестве не

менее одного, соответствующие диаметру колеса; один фонарь красного цвета, постоянно горящий или мигающий, имеющий автономное питание; знак аварийной остановки; аптечку и средства первичной нейтрализации опасных веществ. Рекомендуется также иметь на транспортном средстве на случай возникновения инцидента, при котором нежелательна остановка других автомобилей в непосредственной близости от места происшествия, два знака, запрещающих остановку, с зоной действия 200 м. Знаки выставляют по обеим сторонам дороги на расстоянии 100 м спереди и сзади транспортного средства.

При применении системы информации об опасности (СИО) подвижной состав оборудуют специальными приспособлениями для крепления информационных таблиц СИО (две таблицы - спереди и сзади транспортного средства).

Общие требования по техническому состоянию и оснащению распространяются на все виды подвижного состава независимо от специальных требований по каждому классу опасных грузов.

Требования по обеспечению безопасности (безынцидентности) перевозок взрывоопасных грузов определяют дифференцированный подход к техническому состоянию и конструкции транспортных средств. Такой подход позволит осуществлять выбор подвижного состава в соответствии с оптимальной технологией перевозок в целях достижения максимальной безынцидентности. Технологические процессы перевозки взрывоопасных грузов выбирают с учетом требований к транспортным средствам, сгруппированным в зависимости от опасных свойств конкретных взрывчатых веществ, принимаемых к перевозке автомобильным транспортом.

Группировка требований по категориям к подвижному составу предложена в Европейском соглашении о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ). Транспортные средства подразделяют на две категории:

А - автомобили, двигатели которых работают на жидком топливе с температурой вспышки ниже 55 °С;

Б - автомобили, двигатели которых работают на жидком топливе с температурой вспышки, равной или превышающей 55 °С. Категория Б, в свою очередь, подразделяется на три группы, каждая из которых по мере возрастания номера группы определяет дополнительные требования к транспортным средствам, помимо содержащихся в предыдущей группе.

Группа 1Б - транспортные средства, не имеющие прицепа или с прицепом, отвечающие следующим требованиям: наличие надежной, быстро соединяемой или разъединяемой сцепки; применение тормозных устройств, срабатывающих при обрыве сцепки.

Группа 2Б - транспортные средства, у которых выхлопная труба глушителя выносится в сторону радиатора с наклоном выпускного отверстия к земле; топливный бак удаляется от двигателя, выхлопной трубы и электропроводки и располагается таким образом, чтобы при утечке из него топлива оно попадало на землю; топливный бак отделяют перегородкой от аккумуляторной батареи и защищают от механических повреждений кожухом со стороны днища и стенок; оборудование кабины водителя делается из невоспламеняющихся материалов.

Группа 3Б - транспортные средства, у которых имеется кузов типа "фургон", расположенный на расстоянии не менее 15 см от кабины водителя и изготовленный из огнестойких или имеющих огнестойкое покрытие материалов, эквивалентных по своим свойствам перегородке из асбестового картона толщиной 5 мм, заключенного между металлическими стенками, или материалов, применяемых для изготовления кузова и не дающих искр.

Для автомобилей, временно занятых на перевозках взрыво- и огнеопасных грузов, допускается применение искрогасительной сетки на выпускном отверстии глушителя.

Особые требования при перевозках взрывчатых и огнеопасных грузов предъявляются к электрическому оборудованию транспортных средств:

номинальное напряжение не должно превышать 24 В;

электропроводка должна быть рассчитана таким образом, чтобы полностью исключить ее нагрев;

обязательно должно быть обеспечено предохранение электросети от повышенных нагрузок предохранителями или автоматическими выключателями заводского изготовления (запрещается применение "самодельных" предохранителей);

электропроводка должна иметь надежную изоляцию, прочно крепиться на транспортном средстве с учетом защиты от механических повреждений и нагрева выхлопной системы;

оболочка электропроводов должна быть бесшовной и стойкой к коррозионным процессам;

нельзя использовать для освещения кузова электрические лампы с резьбой;

внутри кузова не должно быть никаких нарушений электропроводки.

Кроме перечисленных требований, рекомендуется предусмотреть отключения аккумулятора от электросети с приводом из кабины водителя. Все лампы, установленные в специальные углубления потолка или бортов, необходимо предохранять от механических повреждений прочной сеткой или решеткой.

Опасные грузы, помещенные в баллонах, бочках и других емкостях, имеющих башмаки (устройства для вертикальной установки емкостей на торцевую часть), перевозят в кузовах, имеющих специально оборудованные гнезда или крепления и барьеры, обеспечивающие надежную фиксацию емкостей во избежание соударений и падений.

Сосуды с переохлажденными газами (жидкие кислород, гелий, воздух и т.п.) перевозят только в вертикальном положении на транспортных средствах с закрытыми кузовами, надежно защищающими их от воздействия солнечных лучей. На баллоны устанавливают кольца из резины или веревки диаметром не менее 25 мм для предохранения от ударов.

Для баллонов небольших вместимостей (до 55 л) применяют поддоны, оборудованные соответствующими прокладками и скрепляющими лентами.

Емкости, перевозимые в горизонтальном положении (на цилиндрической поверхности), укладываются в кузов автомобиля на деревянные подкладки, имеющие выемки с радиусом, соответствующим диаметру емкостей, или раскрепляют с помощью клиньев и фиксирующих устройств. Причем баллоны укладывают поперек кузова вентилями в одну сторону, но не более чем в три ряда.

Сосуды объемом до 150 л укладывают на бок вдоль продольной или поперечной оси автомобиля, но первый ряд от кабины укладывают вдоль продольной оси автомобиля, причем пробки сосудов направляют внутрь кузова. Крепят сосуды теми же способами, что и баллоны.

Специализация подвижного состава по классам опасных грузов

Основным видом специализированного подвижного состава, применяемого для перевозок опасных грузов, являются автомобильные цистерны. Они позволяют обеспечивать безопасные режимы перевозки опасных грузов в жидком и газообразном состоянии. В используемых автоцистернах поддерживается необходимое давление. Они отличаются высокой степенью герметичности. Особые условия перевозок опасных грузов предъявляют специальные требования к конструкции и оснащению автомобильных цистерн. Поэтому при проектировании транспортных средств (цистерн) следует учитывать требования, которые касаются материалов, применяемых для изготовления цистерн, конструктивных особенностей, оборудования для погрузки-разгрузки и испытаний опытных и серийных образцов.

Общие требования к автоцистернам (емкостью не менее 500 л) независимо от класса опасного груза содержат следующие положения:

материалы, применяемые для изготовления цистерн, не должны поддаваться воздействию опасных веществ, способствовать их разложению и не образовывать с ними вредных и опасных соединений;

прочностные характеристики автоцистерн должны учитывать динамические нагрузки, возникающие при перевозках, а также позволять выдерживать без нарушения герметичности лобовые удары при дорожно-транспортных происшествиях;

крепление цистерн на базовых автомобилях должно быть надежным, исключаям всякую возможность перемещения относительно рамы базового автомобиля;

заправочное оборудование цистерн должно предохраняться от механических повреждений и иметь надежные системы закрытия, исключаящие утечки и проливы перевозимых опасных веществ;

дренажные и газосбрасывающие устройства должны исключать возможность выплескивания через них жидких веществ.

Минимум установленного на автомобилях-цистернах оборудования включает в себя: вентиль для заполнения и слива (выпуска) перевозимых веществ; вентиль отбора паров перевозимых веществ; вентиль для выравнивания давления и выпуска (сброса) паров из верхней части цистерны; предохранительный клапан; манометр; устройство контроля уровня жидкости.

Маркировка цистерн, по рекомендациям Комитета экспертов ООН, должна содержать следующие сведения: страну-изготовителя или марку, регистрационный номер, год изготовления, пробное и рабочее давление в паскалях, объем в литрах, дату первоначального гидравлического испытания, шифр ООН конструкции цистерны, материал цистерны, облицовочный материал, дату последнего испытания, наименование и номер ООН перевозимого вещества, массу брутто цистерны, массу самой цистерны.

Сжатые, сжиженные (кроме переохлажденных) и растворенные под давлением газы перевозят в автоцистернах, конструкции и оснащение которых, помимо общих требований, отвечают специальным требованиям, имеющим много идентичного с требованиями к объемам, служащим первичной упаковкой.

При изготовлении цистерн для грузов класса 2 не рекомендуется использовать алюминиевые сплавы ввиду сложности достижения необходимой герметичности при сварке обечаек большого диаметра. Стальные цистерны, испытываемые давлением свыше 5,9 МПа, при сдаче в эксплуатацию проходят обязательный дефектоскопический контроль сварных швов. Расчет трубопроводов проводится по величине испытательного (пробного) давления.

Все цистерны объемом свыше 2000 л оборудуют предохранительными клапанами не более двух на цистерну. Цистерны меньшего объема изготавливают с предохранительными пластинами (мембранами) или плавкими элементами одноразового действия.

В отдельных случаях разрешается применять цистерны без предохранительных устройств при соблюдении требований по обеспечению их взрывобезопасности при интенсивном нагреве (будучи полностью охваченными огнем) в течение 30 мин. Предохранительные клапаны срабатывают при давлении, равном 0,9-1,0 от пробного давления.

Их пропускная способность определяется из расчета, что площадь поперечного сечения выбирается не менее 20 см² на каждые 30 см³ емкости цистерны.

Сжиженные газы, критическая температура которых равна или выше 70 °С, перевозят в автомобильных цистернах, имеющих термоизоляцию. Термоизоляцию выполняют в виде наружной обшивки, имеющей слой изоляционных материалов, например, насыпные материалы типа "аэрогель" или "перлит". Рекомендуется использовать вакуумную или воздушную прослойку толщиной около 4 см.

Сжатые, сжиженные и растворенные под давлением газы, обладающие огнеопасными свойствами, перевозят в цистернах, отвечающих ряду дополнительных требований. В эту группу газов входят:

сжатые газы: окись углерода, водород, метан, водяной газ, синтетический газ, бытовой газ, сжатый нефтяной газ (высококалорийный газ);

сжиженные газы: сжиженный нефтяной газ, сероводород, пропан, циклопропан, пропилен, бутан, изобутан, бутadiен, бутилен, изобутилен, окись метила (диметиловый эфир), окись метила и винила (метилвиниловый эфир), хлорид метила, хлорид этила, хлорциан, хлорид винила, бромид винила, монометиламин (метиламин), диметиламин, триметиламин, моноэтиламин (этиламин), окись этилена, метиловый меркаптан, этан, этилен;

переохлажденные сжиженные газы: метан, этан и их смеси, а также этилен;

газы, растворенные под давлением, - ацетилен.

В основном требования пожаробезопасности распространяются на различное технологическое оборудование автомобильных цистерн.

Все отверстия цистерн диаметром свыше 1,5 мм, кроме оборудованных предохранительными клапанами, должны быть снабжены устройствами, препятствующими проникновению через них перевозимых газов (для случая, когда отверстие необходимо только для залива опасного груза, достаточно применения обратных

клапанов). Уровень заливки необходимо контролировать по измерительным приборам, отличным по своему действию от прозрачных трубок, работающих по принципу сообщающихся сосудов, и приборов поплавкового типа. Термометры не должны погружаться в газ непосредственно через отверстие в стенке цистерны. Необходимо предусмотреть дистанционное измерение температуры с выводом показаний на наружную стенку цистерны или в кабину водителя.

Транспортное средство должно иметь сзади по всей ширине цистерны бампер, в достаточной степени предохраняющий от ударов сзади. Расстояние между задней стенкой цистерны и задней частью бампера должно составлять не менее 100 мм (это расстояние отмеряется от крайней задней точки стенки цистерны или от выступающей арматуры, соприкасающейся с перевозимым веществом).

Трубопроводы и вспомогательное оборудование, установленные в верхней части резервуара, должны быть защищены от повреждений в случае опрокидывания. Такая защитная конструкция может быть изготовлена в форме усиливающих колец, защитных колпаков, поперечных или продольных элементов, форма которых должна обеспечить эффективную защиту.

Трубопроводы выполняют цельнотянутыми или электросварными.

Применяемые на цистернах насосы, компрессоры и счетчики-расходомеры рассчитывают на то же рабочее давление, что и цистерны, и устанавливаются в местах, исключающих их механическое повреждение. Электроприводы этих приборов имеют взрывобезопасное исполнение.

Двигатель и выхлопную трубу оборудуют специальными приспособлениями или располагают таким образом, чтобы избежать нагревания груза.

Особое внимание уделяют защите цистерны от статического электричества при заливке и опорожнении цистерн. Для этой цели используют заземлительные устройства на корпусе и арматуре цистерны.

Автоцистерны, используемые на перевозках легковоспламеняющихся жидкостей, условно подразделяют на три типа:

А - цистерны, оборудованные вентиляционным приспособлением и предохранительным клапаном (давление срабатывания клапана не превышает $2,5 \times 10^4$ Па) с пламяотсекателями и по своей конструкции не предусматривающие герметичного закрытия, но не допускающие вытекания жидкости;

В - цистерны, имеющие предохранительные клапаны с давлением срабатывания $1,5 \times 10^5$ Па и вентиляционное устройство с пламяотсекателями;

С - герметически закрывающиеся цистерны, отвечающие требованиям, предъявляемым при перевозке сжатых, сжиженных и растворенных под давлением газов.

В соответствии с требованиями ДОПОГ при международных перевозках на цистернах делается надпись, определяющая, к какому типу она относится, например, "ДОПОГ, тип А".

Для легковоспламеняющихся жидкостей, давление пара которых при температуре 50°C не превышает $1,1 \times 10^5$ Па, и в зимнее время для автомобильного топлива, давление пара которого при температуре 50°C не превышает $1,5 \times 10^5$ Па, рекомендуется применять цистерны всех трех типов. Соответственно для жидкостей, давление пара которых при температуре 50°C не превышает $1,75 \times 10^5$ Па, применяют цистерны типа В и С, а для жидкостей с давлением пара более $1,75 \times 10^5$ Па - тип цистерн С.

В последние годы в мировой практике перевозок легковоспламеняющихся веществ все более широкое распространение находят цистерны из стеклопластиков (армированных пластмасс). Основным преимуществом этих цистерн является низкая теплопроводность, что значительно повышает безопасность перевозок. Кроме того, небольшая удельная масса и повышенная прочность стеклопластиков позволяют уменьшить собственную массу цистерны и увеличить грузоподъемность транспортного средства. Наряду с этим цистерны из стеклопластиков имеют высокую коррозионную стойкость и применимы для перевозок опасных грузов классов 5 и 8. В эксплуатации эти цистерны просты, удобны и не требуют для этих целей дополнительных затрат. Все описанные характеристики цистерн из армированных пластмасс делают их одними из наиболее перспективных технических средств для перевозки опасных грузов.

При перевозке в цистернах из армированных пластмасс легковоспламеняющихся жидкостей с температурой

вспышки не выше 55 °С особое внимание уделяют защите цистерн от статического электричества.

Для этого необходимо соблюдать следующие требования:

все металлические части цистерны и транспортного средства, а также электропроводящие покрытия корпуса должны быть электрически взаимосвязаны;

электрическое сопротивление между каждой электроподводящей частью и шасси не должно превышать 10⁶ Ом;

электрическое сопротивление разряду на землю поверхностей цистерны, предназначенных для передвижения обслуживающего персонала, не должно превышать 10⁸ Ом, для остальных поверхностей - 10⁹ Ом.

Соблюдение всех вышеописанных требований при проектировании, а также при эксплуатации цистерн из армированных пластмасс позволит значительно повысить безопасность перевозок многих видов опасных грузов.

Некоторые виды опасных грузов требуют определенных температурных режимов перевозки, например, органические перекиси (подкласс 5.12). На этих перевозках можно применять автомобили с изотермическими кузовами и автомобили-рефрижераторы при условии соответствия их технических характеристик общим требованиям, предъявляемым к транспортным средствам, перевозящим опасные грузы, и следующим дополнительным требованиям:

обеспечить необходимые температурные режимы в течение всего времени перевозки независимо от температуры окружающей среды;

предохранять кабину водителя от проникновения в нее паров перевозимых веществ;

осуществлять контроль температурных режимов из кабины водителя;

вентиляция кузова должна не вызывать нарушения температурного режима и не допускать попадания вредных паров в окружающую среду;

применяемые хладоагенты должны быть невоспламеняющимися (допускается в отдельных случаях применение жидких кислорода или воздуха);

рефрижераторные установки должны функционировать независимо от работы двигателя.

Значительную опасность представляют перевозки радиоактивных веществ, что предопределяет требования к специализации подвижного состава автомобильного транспорта. Основную защитную функцию при перевозке этих грузов несут упаковочные комплекты, и поэтому специализация транспортных средств требует применения следующего дополнительного оборудования:

защитного свинцового экрана у переднего борта автомобиля (для радиационных упаковок III и IV транспортных категорий);

поддона из нержавеющей стали или пластика;

приспособления для крепления радиационных упаковок;

брезента для покрытия кузова;

металлического ящика с замком для перевозки малогабаритных радиационных упаковок;

аварийного инструмента, средств индивидуальной защиты и ликвидации последствий инцидентов;

шести знаков радиационной опасности на подставках;

средств пожаротушения (в кузове и кабине автомобиля).

Защитные экраны изготавливают из свинцовых листов толщиной 5 мм, обшитых с двух сторон нержавеющей сталью. Экран целесообразно располагать на расстоянии 50-70 см от кабины водителя, а в образовавшемся

отсеке хранить ящик аварийного комплекта.

Создание и широкое применение специализированного подвижного состава на перевозках опасных грузов с учетом конкретных свойств перевозимых веществ и условий эксплуатации позволит значительно повысить эффективность работы автомобильного транспорта и безопасность перевозочного процесса в данной области специализированных перевозок грузов.

Требования к погрузочно-разгрузочным машинам и механизмам

Важным звеном перевозок опасных грузов являются погрузочно-разгрузочные операции. Безопасность выполнения этих операций обуславливается правильной организацией погрузки-разгрузки и, в первую очередь, правильным выбором грузоподъемных машин и механизмов. Общие требования, предъявляемые к погрузочно-разгрузочным механизмам и машинам, можно разделить на две группы: конструктивные и эксплуатационные.

К конструктивным требованиям относят:

соответствие компоновки агрегатов и узлов грузоподъемных машин требованиям безопасности для конкретного класса опасных грузов;

повышение запасов прочности рабочих органов (усилением их при проектировании или снижением грузоподъемности машин при эксплуатации);

обеспечение безопасного диапазона рабочих скоростей подъема,

опускания, поворота и т.д.;

применение при изготовлении рабочих органов материалов или покрытий, не дающих при работе искр и обладающих высокой химической стойкостью;

обеспечение защиты обслуживающего персонала от воздействия опасных грузов в результате конструктивных решений;

возможность осуществления перегрузочных работ при взаимодействии с другими видами транспорта.

Эксплуатационные требования к погрузочно-разгрузочным машинам включают в себя:

удобство управления при соблюдении требований безопасности;

возможность плавного изменения скоростных режимов погрузки-разгрузки;

применение электрооборудования во взрывобезопасном исполнении;

обеспечение работ в требуемом диапазоне температур;

оснащение грузоподъемных машин средствами ликвидации последствий инцидентов;

применение специального обозначения или окраски механизмов, работающих с опасными грузами.

В большинстве случаев при погрузке-разгрузке опасных грузов используют технические средства общего назначения, переоборудованные в соответствии с перечисленными требованиями. Различные модели автопогрузчиков должны отвечать требованиям, применяемым и для транспортных средств. Это касается, в частности, расположения выхлопной трубы, топливного бака, работы электросистемы и т.д. При этом следует учитывать расположение груза на рабочих органах относительно вышеперечисленных узлов и систем базового автомобиля. Чаще всего требования к дооборудованию автопогрузчиков и автокранов минимальны и не требуют большого объема подготовительных работ.

Различные виды грузоподъемных машин и механизмов с электрическим приводом, как правило, пригодны, с точки зрения безопасности, только для использования на работах с ограниченной номенклатурой опасных грузов или требуют существенного дооборудования.

Все технические средства, применяемые на погрузочно-разгрузочных работах с опасными грузами, кроме

перечисленных требований, должны отвечать требованиям противопожарной инспекции и Госгортехнадзора с подтверждением грузоподъемности кранов и лебедок. Причем лебедки механизмов подъема груза и изменения вылета стрелы должны оборудоваться двумя тормозами или их грузоподъемность должна быть уменьшена до 75% от номинальной. На всех грузоподъемных машинах, механизмах и приспособлениях (тележки, транспортеры, рольганги, носилки, лебедки и т.д.) должно иметься надежное ограждение, предохраняющее опасные грузы от падений, а на различных крюковых приспособлениях обязательно наличие замковых устройств, обеспечивающих надежную фиксацию соответствующих такелажных узлов упаковки.

При перевозках опасных грузов в контейнерах или в пакетированном виде целесообразно применять различные виды автомобилей-самопогрузчиков, получающих все более широкое распространение в различных отраслях экономики и прежде всего на автомобильном транспорте общего пользования.

Контейнерные перевозки опасных грузов обеспечивают высокую степень механизации погрузочно-разгрузочных работ, что обеспечивается применением различных автоматических и полуавтоматических грузозахватных приспособлений, например, типа "Средер". Эти грузозахватные приспособления должны иметь устройства, сигнализирующие о надежности захвата фитингов контейнера, или необходим аналогичный контроль со стороны такелажников.

Повышение уровня механизации погрузочно-разгрузочных работ особенно актуально при перевозках опасных грузов. Освобождение людей от ручного труда на этом виде перевозок позволяет значительно повысить безопасность всего перевозочного процесса, так как именно погрузка-разгрузка является одним из наиболее опасных, инцидентных его звеньев.

Основные требования к комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ с опасными грузами при взаимодействии различных видов транспорта и осуществлении прямых автомобильных перевозок следующие:

погрузочно-разгрузочные работы с опасными грузами необходимо выполнять техническими средствами, оборудованными в соответствии с требованиями Правил перевозок опасных грузов;

техничко-эксплуатационные характеристики подвижного состава и средств механизации погрузочно-разгрузочных работ должны быть выбраны с учетом оптимизации технологического процесса перевозки опасных грузов;

обучение водителей и обслуживающего персонала должно проводиться по единой программе, отражающей все особенности работ с опасными грузами;

тара, упаковка и складские помещения должны отвечать требованиям обеспечения безопасности и изготавливаться (строиться) с учетом возможности проведения мероприятий комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ;

мероприятия комплексной механизации должны составлять единый комплекс с экономическим и коммерческо-правовым регулированием перевозок опасных грузов (тарифы, отчетность, правила перевозок, документооборот и т.д.).

Требования к временному хранению опасных грузов

В некоторых случаях автотранспортные организации, перевозящие опасные грузы, например, в междугородном сообщении, вынуждены осуществлять их временное хранение на своих складах и грузовых станциях, что выдвигает к техническому оснащению этих складов и станций ряд дополнительных требований. Эти требования, в первую очередь, касаются систем пожаротушения, вентиляции и сигнализации.

Автотранспортные организации, специализирующиеся на перевозках опасных грузов, в ходе которых возникает необходимость их временного хранения, обязаны выполнять эту технологическую операцию в специально отведенных для этих целей помещениях (одноэтажных), навесах и открытых площадках. В отдельных случаях с разрешения органов противопожарной инспекции допускается хранить опасные грузы в заглубленных в грунт хранилищах (землянках). Независимо от используемых мест хранения они должны отвечать всем требованиям обеспечения безопасности и быть оборудованы необходимыми техническими средствами. Материалы, из которых изготовлены или которыми покрыты стены помещения или специальные отсеки для хранения опасных грузов, должны быть несгораемыми или трудносгораемыми, а в случае необходимости обладать высокой химической стойкостью. Отопление помещений паровыми системами высокого давления и печами категорически запрещается для всех видов опасных грузов. Двери складов делают огнестойкими.

Оконные проемы застекляют и закрывают с внутренней стороны металлической сеткой.

При хранении вне складов, под навесами или на открытых площадках опасные грузы располагают не менее чем за 25 м от ближайших строений и сами площадки оборудуются сплошными настилами высотой не менее 15 см. Желательно упаковки с опасными грузами предохранять от воздействия погодных условий (дождь, снегопад), накрывая их влагонепроницаемыми материалами, имеющими огнестойкую пропитку.

Особое внимание при организации хранения опасных грузов следует уделить средствам контроля и сигнализации. Такими средствами являются: приборы контроля за состоянием воздушной сферы; пожарные извещатели; индикаторы о наличии дозрывоопасных концентраций веществ в помещениях и др.

Освещение мест хранения опасных грузов допускается только электрическое с применением всех мероприятий по защите от токов короткого замыкания. Хранение особо опасных грузов требует использования электроарматуры и приборов во взрывобезопасном исполнении (с высокой степенью герметичности).

Все складские помещения оборудуют системой молниезащиты. Кроме перечисленных требований, норм и правил в отдельных случаях учитывают особенности хранения отдельных видов опасных грузов, которые приводятся в инструкциях или ГОСТах по хранению на конкретное опасное вещество.

Реализация всего набора мероприятий по техническому оснащению погрузочно-разгрузочных работ и операций по хранению опасных грузов оказывает значительное влияние на безопасность - безынцидентность перевозочного процесса.

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ законодательных актов и нормативно-технической документации, регламентирующей лицензионную деятельность по перевозке опасных грузов

1. Гражданский кодекс Российской Федерации. Принят Государственной Думой 21.10.94 г.
 2. Постановление Правительства РФ "Об утверждении Положения о лицензировании перевозочной, транспортно-экспедиционной и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса, ремонтом и техническим обслуживанием транспортных средств на автомобильном транспорте в Российской Федерации" от 26.02.92 г., N 118.
 3. Постановление Правительства РФ "О лицензировании отдельных видов деятельности" от 24.12.94 г., N 1418.
 4. Приказ Российской транспортной инспекции о выдаче лицензий вида "ОГ" от 01.08.94 г., N 18.
 5. Постановление Правительства РФ "О мерах по обеспечению безопасности при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом" от 23.04.94 г., N 372.
 6. Рекомендации по перевозке опасных грузов*. Издание ООН, Нью-Йорк, 1990 г.
-
- * Документ не приводится. За дополнительной информацией обратитесь по ссылке. - Примечание изготовителя базы данных.
7. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и протокол о подписании. Издание ООН, Нью-Йорк, 1990 г.
 8. Приказ Минтранса РФ "Об утверждении требований по обеспечению безопасности дорожного движения, предъявляемых при лицензировании перевозочной деятельности на автомобильном транспорте" от 30.03.94 г. N 15.
 9. Приказ Минтранса РФ "О мерах по обеспечению безопасности при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом" от 04.07.94 г., N 47.
 10. Устав автомобильного транспорта РСФСР. Утвержден постановлением Совмина РСФСР от 08.01.69 г. N 12.

11. Правила перевозок грузов автомобильным транспортом РСФСР.
 12. Правила технической эксплуатации подвижного состава РСФСР.
 13. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта. Утверждено Минавтотрансом РСФСР 20.09.84 г.
 14. Инструкция по обеспечению безопасности перевозок опасных грузов автомобильным транспортом. Утверждена приказом МВД СССР 23.09.85 г. N 181.
 15. Методические рекомендации о применении "Инструкции о порядке перевозки опасных грузов автомобильным транспортом" МВД СССР 1983 г.
 16. ГОСТ 19433-88 "Грузы опасные. Классификация и маркировка".
 17. ГОСТ 25478-91* "Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки".
-
- * На территории Российской Федерации действует ГОСТ Р 51709-2001. - Примечание "КОДЕКС".
18. ГОСТ 12.1.007-76(8) ССБТ "Вредные вещества. Классификация и общие требования безопасности".
 19. ГОСТ 14192-77* "Тара транспортная. Маркировка".
-
- * На территории Российской Федерации действует ГОСТ 14192-96. - Примечание "КОДЕКС".
20. ГОСТ Р 50587-93 "Паспорт безопасности вещества (материала)".
 21. Закон РФ "О внесении изменений и дополнений в Кодекс РСФСР об административных правонарушениях. Уголовный кодекс РСФСР, Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР" от 24.12.92 г. N 4217-1.
 22. Указ Президента РФ "о государственных надзорных органах" от 12.11.92 г. N 1355.
 23. Закон РФ "О защите окружающей природной среды".
 24. Положение о Государственной противопожарной службе МВД РФ. Утверждено постановлением Правительства РФ от 23.08.93 г. N 849.
 25. Правила пожарной безопасности в Российской Федерации. Введены в действие приказом МВД РФ от 24.12.93 г. N 536.
 26. Правила пожарной безопасности для предприятий автомобильного транспорта общего пользования РСФСР. Введено в действие приказом Минавтотранса РСФСР от 01.12.83 г. N 113-ц.
 27. Постановление Правительства РФ "Об организационных мерах по выполнению постановления Верховного Совета РСФСР "О порядке введения в действие Закона РСФСР "О лицензии" от 17.09.02 г. N 723.
 28. Положение о порядке выдачи временных разрешений Госатомнадзора России на деятельность по производству, обращению и использованию радиоактивных веществ и изделий на их основе. Утверждено приказом Госатомнадзора России от 25.05.93 г. N 53.
 29. Положение о порядке выдачи временных разрешений Госатомнадзора России на проведение работ с применением оборудования, приборов и аппаратуры, содержащих радиоактивные вещества и изделия на их основе, и проведение контроля за радиационной обстановкой". Утверждено постановлением Госатомнадзора России от 17.09.93 г. N 9.
 30. Правила безопасности перевозки радиоактивных веществ. Издание МАГАТЭ, Вена.
 31. Правила безопасности при транспортировании радиоактивных веществ (ПБ ТРВ).
 32. Основные правила безопасности и физической защиты при перевозках ядерных материалов (ОПБЗ-83).
 33. Санитарные правила обращения с радиоактивными отходами (СПОРО-85*).

* На территории Российской Федерации действует СПОРО-2002. - Примечание "КОДЕКС".

34. Правила пожарной безопасности при эксплуатации предприятий Госкомнефтепродукта СССР. Утверждены Госкомнефтепродуктом СССР 29.07.83 г.

39. Базельская конвенция о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалению. 22.03.89 г.

36. ГОСТ 12916-80* "Комплекты упаковочные транспортные для радиоактивных веществ. Термины, определения и признаки классификации".

* Действует ГОСТ 12916-89. - Примечание "КОДЕКС".

37. ГОСТ 26319-84 "Опасные грузы, поставляемые для экспорта".

38. Инструкция о порядке государственной регистрации потенциально опасных химических и биологических веществ, 1993 г.

39. Правила перевозки нефтепродуктов автомобильным транспортом. 1985 г.

40. Специальные требования по обеспечению безопасности при перевозке опасных грузов класса 1 автомобильным транспортом. Утверждены Госкомоборонпромом 21.07.94 г.

Текст документа сверен по:
/ Министерство транспорта
Российской Федерации. - М., 1996