

ПОДХОДЫ К ПОВЫШЕНИЮ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Е.В. Шилина, аспирант

В.Д. Шилин, магистрант

О.Г. Любская, д-р мед. наук, профессор

Российский государственный университет им. А.Н. Косыгина (Технологии. Дизайн. Искусство)
(Россия, г. Москва)

DOI:10.24412/2500-1000-2023-11-4-132-135

***Аннотация.** Перевозка опасных веществ и грузов – наиболее строго регламентированный вид автоперевозок. Как правило организация таких перевозок готовится по определенным правилам и стандартам, сопровождается высококвалифицированными специалистами на всех этапах подготовки и осуществления. Несмотря на это, любое автотранспортное происшествие с ОГ влечет за собой не только угрозу жизни водителя, пожар на дороге, материальный ущерб, но и серьезные экологические проблемы. Отметим, что более двух третей такого рода экологических проблем связаны с автомобильной перевозкой опасных веществ. В статье раскрывается тема экологических подходов к организации мероприятий и принятию технологических решений в вопросах перевозок опасных грузов, рассматриваются аспекты государственно-правового регулирования данной сферы деятельности.*

***Ключевые слова:** нормативное регулирование, классы опасности, регламент перевозок, экологическая безопасность, автотранспортное происшествие.*

Отходы I, II классов опасности являются опасными для окружающей среды (ОС) и подлежат особому контролю перевозки.

Федеральный закон 89-ФЗ определил общие требования к отходам и их разделение на 5 классов. Пятый класс — это, по сути, твердые коммунальные отходы и их перевозка регламентируется Постановлением Правительства 1156. Деятельность по перевозке отходов 1-4 классов лицензируется и обязательным лицензионным условием является маркировка транспортного средства (ТС), которую установил приказ Минтранса 399 и обучение специалистов, но при перевозке документ о квалификации не требуется. Согласно ст. 16 89-ФЗ при перевозке отхода должен быть паспорт отхода. И приказом Минприроды 1026 утверждены типовые формы паспортов отходов.

С 1 марта 2022 года в соответствии с Федеральным законом 89-ФЗ индивидуальные предприниматели и юридические лица, в результате хозяйственной и (или) иной деятельности которых образуются отходы I и II классов опасности, обязаны

осуществлять свою деятельность в соответствии с федеральной схемой обращения с отходами I и II классов опасности.

Этим же законом назначен федеральный экологический оператор ФГУП «ФЭО» для данных отходов (функции оператора: сбор, транспортировка, переработка, обезвреживание, размещение или утилизация).

Также ФЭО утвердил свои требования к маркировке упаковки, которые отходообразователи должны выполнять. Это наименование грузоотправителя и грузополучателя, адреса пунктов погрузки выгрузки, массу, размеры, QR-код.

Вторую группу, это отходы 3 и 4 класса умеренно опасные и малоопасные может перевозить любой перевозчик, имеющий лицензию на транспортирование отходов. Паспорт отхода должен быть при перевозке в обязательном порядке, кроме класса 5 – твердых коммунальных отходов. Деятельность по транспортировке 5 класса не лицензируется. Зато транспортные средства, перевозящие твердые коммунальные

отходы должны оснащаться аппаратурой ГЛОНАСС.

Маркировка ТС при перевозке всех видов отходов обязательна. Из данной системы выбиваются медицинские отходы. Эти отходы согласно 323-ФЗ имеют свою классификацию и свою систему утилизации.

Таким образом видим, что внутренние нормативные документы в области перевозок опасных грузов и отходов практически не пересекаются, а значит не могут вступать в противоречия. Если груз является одновременно опасным грузом и отходом, при перевозке необходимо соблюдать все требования к перевозке как отходов, так и опасных грузов.

При распределение опасных для ОС отходов по типам и классам. Принципы типологизации отходов несколько иные. Они практически не пересекаются с международным правом. Это только российский подход. В основу классификации заложена практика захоронений на полигонах. В РФ перерабатывается около 10% отходов. Остальное захоранивается на открытых полигонах. Приказ Минприроды 536 вывел критерии негативного влияния на окружающую среду на основе сроков восстановления природы после заражения.

Некоторые отходы могут относиться к различным номерам ООН или даже классам. Например, растворы травления меди на основе серной кислоты отработанные. Если раствор состоит в основном из медного купороса, то это класс 9 - вещества опасные для ОС, а если концентрация серной кислоты значительна, то уже класс 8 коррозионные вещества. И от этого зависят условия перевозки и возможная административная ответственность.

Некоторые отходы являются опасными грузами, но при соблюдении определенных условий, их можно перевозить без соблюдения всех или некоторых требований дорожной перевозке опасных грузов.

Вторым критерием является объем перевозки грузов. Если перевозка в упаковках, то при определенных условиях можно не соблюдать часть требований ДОПОГ.

Кроме того, некоторые грузы могут вообще перевозиться как неопасные. Напри-

мер, аккумуляторы кислотные или щелочные неповрежденные. Напротив, их имеется специальное положение (СП) 598. А вот с литиевыми это не проходит. Согласно СП 598 отработанные батареи не попадают под требование ДОПОГ если корпус не поврежден, надежно закреплены, на наружной поверхности нет следов электролита, защищены от короткого замыкания. Но если аккумулятор поврежден, имеет проливы, не имеет защитной крышки, то только с соблюдением требований ДОПОГ.

При этом, если груз перевозится как опасный и является отходом ДОПОГ предусматривает внесение обязательной записи в транспортную накладную. И порядок следования элементов записи строго регламентирован. Его нарушение может привести к административной ответственности.

Но большая часть отходов образуется в процессе промышленного производства и утилизироваться они тоже должны в промышленных масштабах. То есть не в упаковках, а навалом/насыпью или в цистернах.

Но при перевозке в цистернах легко воспламеняющихся грузов 2 группы упаковки при некоторых количествах необходимо получать специальное разрешение.

Вопросы административной ответственности. Нарушения, связанные с документацией. На дороге водителя могут встретить Сотрудник ГИБДД или Ространснадзора. Они оба имеют право потребовать документы на перевозимый груз. Но не могут потребовать паспорт отхода. Однако, обязательным документом является транспортная накладная. Пункт 106 Правил перевозок грузов требует, чтобы в раздел 4 накладной вносились наименования и реквизиты указанных в разделе документов.

А в подстрочнике накладной указано, что должен быть указан перечень прилагаемых документов в соответствии с законодательством РФ. Таким образом, отсутствие указания в накладные паспорта отхода является нарушением, за которое предусмотрена административная ответственность по ст. 12.21. штраф в размере

500 рублей. А если паспорт вписан в накладную, то он становится перевозочным документом и тоже подлежит проверке.

Маркировка должна наноситься спереди и сзади ТС. В нижней части указывается номер отхода. Если отходы относятся к различным классам, то указывается наиболее опасный. Тем самым подчеркивается преимущественное значение именно экологической составляющей в контроле за перевозкой опасных веществ.

Одним из технически доступных на сегодня подходов в решении проблемы экологической безопасности перевозок веществ, опасных для ОС является запатентованная разработка самоустанавливающегося гибкого вкладыша в цистерну, который используется как на железнодорожном транспорте, так и для автоцистерн.

Вкладыш применим для наливных грузов, и дополнительно обеспечивает герметичность цистерны, отсутствие необходимости ее промывки и пропарки, отсутствие контакта груза с другими веществами, которые могут служить катализаторов нежелательной реакции.

Дополнительным стимулом использования такого технологического решения является и тот факт, что применение вкладышей снижает вредное влияние агрессивных жидкостей на ОС. Кроме того, имеется возможность использования цистерн с продленным сроком службы (без снижения их уровня безопасности).

Таким образом, перевозки опасных веществ и грузов — наиболее строго регламентированный вид автоперевозок. Как правило, организация таких перевозок готовится по определенным правилам и стандартам, сопровождается высококвалифицированными специалистами на всех этапах подготовки и осуществления. Несмотря на это, любое автотранспортное происшествие с опасными грузами влечет за собой не только угрозу жизни водителя, пожар на дороге, материальный ущерб, но и серьезные экологические проблемы. Отметим, что более двух третей такого рода экологических проблем связаны с автомобильной перевозкой опасных веществ. Поэтому дальнейшее изучение данной темы необходимо в настоящее время.

Библиографический список

1. Единообразные предписания, касающиеся ТС, предназначенных для перевозки ОГ. – М., 2012. – 42 с.
2. Есаулкова, Д.А. Особенности и современные проблемы перевозок опасных грузов в России // . – 2019. – № 5(21). – С. 166-175. – EDN WWHTQT.
3. Жесткова, С.А. Влияние подготовленности водителя на организацию перевозки опасных грузов автомобильным транспортом / С.А. Жесткова, К.С. Комарова // Образование и наука в современном мире. Инновации. – 2020. – № 4(29). – С. 167-173. – EDN ROLGLQ.
4. Калущин, А.А. Перевозочный процесс опасных грузов в условиях цифровизации взаимодействия с грузоотправителями / А.А. Калущин // . – 2022. – № 1. – С. 153-155. – EDN BFGYNP.

**APPROACHES TO INCREASING ENVIRONMENTAL SAFETY IN ROAD
TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS**

E.V. Shilina, *Postgraduate Student*

V.D. Shilin, *Graduate Student*

O.G. Lyubskaya, *Doctor of Medical Sciences, Professor*

Russian State University named after A.N. Kosygin (Technology. Design. Art)
(Russia, Moscow)

***Abstract.** Transportation of hazardous substances and cargo is the most strictly regulated type of road transportation. As a rule, the organization of such transportation is prepared according to certain rules and standards, accompanied by highly qualified specialists at all stages of preparation and implementation. Despite this, any motor vehicle accident involving exhaust gas entails not only a threat to the life of the driver, a fire on the road, material damage, but also serious environmental problems. Let us note that more than two-thirds of these types of environmental problems are related to the road transport of hazardous substances. The article reveals the topic of environmental approaches to organizing events and making technological decisions in matters of transportation of dangerous goods, and examines aspects of state legal regulation of this field of activity.*

***Keywords:** regulatory regulation, hazard classes, transportation regulations, environmental safety, vehicle accidents.*