



ПРИЛОЖЕНИЕ 7

Перевозка грузов по автомобильным дорогам

Цель

Регулирование *рисков*¹ при вождении и транспортировке людей и грузов в рамках *хозяйственной деятельности компании*.

Деятельность компании Сахалин Энерджи в значительной мере зависит от перевозок материалов и тяжелого оборудования по дорогам. В документе [Обоснование вопросов ОТОС для отдела организации перевозок](#) компания Сахалин Энерджи признает, что грузы, перевозимые автомобилями, представляют собой угрозу, являющуюся основной причиной значительного числа дорожно-транспортных происшествий.

В данном документе описаны минимальные обязательные требования Сахалин Энерджи, обеспечивающие безопасность и сохранность грузов, перевозимых наземным транспортом.

Целевая аудитория

- Руководители проектов/объектов
- Руководители/начальники отделов
- Супервайзеры транспортной зоны
- Водители
- Держатели контрактов
- (Суб)подрядчики

Область применения

В данном документе представлены требования к грузам, перевозимым наземным транспортом Сахалин Энерджи, а также (суб)подрядчиками от имени компании.

Терминология

ТЕРМИН	ЗНАЧЕНИЕ
Должен	Указывает на обязательность данного действия.
Следует	Указывает на желательность данного действия.
Может	Указывает на допустимость данного действия.

Определения

ТЕРМИН	ЗНАЧЕНИЕ
Компания	Под компанией понимаются Сахалин Энерджи Инвестмент Компани Лтд. и любые связанные с ней предприятия (подрядчики, субподрядчики и т.п.), которые действуют от имени Сахалин Энерджи.
Центр тяжести (ЦТ)	Точка, в которой груз может быть уравновешен, и половины его массы могут находиться по обе стороны линии, пересекающей данную точку.
Подпорка	Клиновидные колодки из твердого материала, которые могут использоваться для того, чтобы предотвратить перемещение груза.

¹ Термины, выделенные курсивом в данном документе, включены в [Глоссарий по «Сахалин Энерджи» по ОТОС](#).



Стандарт по управлению вопросами безопасности дорожного движения

Ред. 07

Горючее вещество	Любое вещество с температурой воспламенения ниже 23°C (класс 3) или в пределах 23-61°C (класс 4) по классификации ГОСТ 19433-88.
Полная масса транспортного средства (GVW)	Максимально допустимый вес нагруженного автомобиля, установленный изготовителем. Это значение получается путем сложения собственного веса автомобиля, веса груза и веса всех пассажиров.
Опасные материалы	Любое вещество, классифицированное как опасное для людей и/или окружающей среды на основании конкретных характеристик (как правило, взрывоопасное, легковоспламеняющееся, радиоактивное, токсичное или разъедающее) в соответствии с Правилами дорожного движения Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства РФ № 1090.
Передний вертикальный щит	Постоянная вертикальная щит, смонтированная на платформе транспортного средства со стороны кабины и способная удерживать до 50% веса груза.
Грузовой автомобиль	Любое автотранспортное средство, полная масса которого превышает 3500 кг, специально предназначенное для перевозки грузов и буксировки прицепов. Категории N2 и N3.
Собственный вес автомобиля (вес брутто)	Вес ненагруженного автомобиля, зафиксированный ГИБДД Российской Федерации при регистрации.
Узел крепления	Арматура или приспособление на автомобиле и/или грузе, специально установленные для надежного крепления.
Крепления	Крепежные приспособления, изготовленные из цепей или нейлоновой тканной ленты, которые используются для крепления грузов.
Легковой автомобиль (ЛА)	Любое транспортное средство, имеющее не более 8 пассажирских мест, полная масса которого не превышает 3500 кг. Категории M1, N1.
Низкорамный прицеп	Прицеп, специально сконструированный для перевозки грузов с высоким центром тяжести.
Грузоподъемность	Грузоподъемность (допустимый вес груза) автомобиля. Вычисляется как разность между полной массой и собственным весом автомобиля (весом брутто).
Профессиональный водитель	Специально нанятый персонал для управления транспортными средствами компании.
Стабилизатор	Жестко закрепленный элемент конструкции крана или автомобиля, который может раскладываться для поддержки груза в направлении его длины.
Стойка	Вертикальная мачта, прикрепленная к борту автомобиля и используемая как средство для ограничения поперечного перемещения груза.
Прицеп	Любое транспортное средство, предназначенное для буксировки автомобилем, включая полуприцепы и прицепы-ропуски (с регулируемой длиной дышла или базы).
Поворотный замок	Стопорное устройство с вращающейся головкой, которое используется для зацепления с литыми уголками грузовых контейнеров специальной конструкции.
Категория поездки	Категория 1 <ul style="list-style-type: none">• Все поездки по югу Сахалина.• Поездки по дорогам общего пользования на расстояние до 15 км от обозначенного поселка/базы на севере Сахалина.• Поездки в пределах ограждения объектов/площадок Сахалин Энерджи. Категория 2 <ul style="list-style-type: none">• Поездки по дорогам общего пользования на расстояние более 15 км от обозначенного поселка/базы на севере Сахалина. Категория 3 <ul style="list-style-type: none">• Инспекционные поездки по любой дороге с целью обеспечения ее безопасного использования.• Все поездки по бездорожью.• Все поездки в ночное время.



1. Обязанности

1.1. Руководители проектов и объектов несут ответственность за выполнение требований

1.1.1-1.1.5:

- 1.1.1. Управление наземным транспортом в соответствии с:
 - законодательством Российской Федерации (обзор приведен в Законодательных требованиях к автотранспорту²) и
 - требованиями кредиторов и акционеров, которые определены в Международных требованиях к автотранспорту.
- 1.1.2. Предоставление автопарков и организационной структуры в объеме, достаточном для выполнения требований данного документа.
- 1.1.3. Обеспечение соответствия данному документу транспортных средств, которыми они управляют.
- 1.1.4. Обеспечение того, чтобы участвующий персонал знал свои обязанности в отношении реализации данного документа.

1.2. Менеджеры по транспорту несут ответственность за выполнение требований 1.2.1-

1.2.2:

- 1.2.1. Обеспечение транспортировки грузов с помощью подконтрольных им автопарков в соответствии с требованиями данного документа.
- 1.2.2. Обеспечение того, чтобы подконтрольные им супервайзеры и водители знали свои обязанности в отношении реализации требований документа.

1.3. Супервайзеры по транспорту несут ответственность за выполнение требований

1.3.1-1.3.3:

- 1.3.1. Обеспечение осуществления автотранспортных перевозок, которые они контролируют, в соответствии с требованиями данного документа. Это включает наблюдение и контроль автомобилей и грузов и проверку того, что они отвечают требованиям данного документа.
- 1.3.2. Обеспечение совместимости материалов, когда контролируемые ими автомобили используются для перевозки смешанных грузов.
- 1.3.3. В случае перевозки опасных материалов они должны обеспечить следующее:
 - у компании имеется необходимая в РФ лицензия на перевозку опасных веществ;
 - каждый автомобиль, перевозящий опасные грузы, пригоден к эксплуатации;
 - ознакомление водителя с паспортом безопасности материала и планом на случай аварийных ситуаций с транспортом для каждого типа перевозимых опасных веществ. до начала поездки;
 - водитель должным образом обучен и полностью компетентен в вопросах транспортировки опасных грузов данного типа в соответствии с требованиями [Стандарта по работе с химическими веществами](#);
 - погрузка, разгрузка, складирование, закрепление и разделение всех грузов выполняются правильно и обученным персоналом;
 - все необходимые меры предосторожности для предотвращения загрязнений, пожаров и взрывов приняты.

1.4. Водители несут ответственность за выполнение требований 1.4.1-1.4.2:

- 1.4.1. Обеспечение целостности всех грузов, перевозимых автомобилями, которыми они управляют во время поездки. Это включает контроль и проверку того, что грузы безопасно и надежно погружены перед началом поездки, а также периодический контроль состояния груза во время поездки.
- 1.4.2. В случае перевозки опасных грузов они должны обеспечить следующее:
 - на автомобиле установлены таблички, предупреждающие об опасности; таблички должны быть чистыми и не должны загроживаться;
 - грузы должным образом упакованы и разделены (например, токсичные грузы и пища не

² Подчеркнутые элементы в данном документе представляют собой ссылки на подконтрольные документы Сахалин Энерджи.



перевозятся в одном автомобиле, за исключением случая, когда пища должным образом отделена и защищена от загрязнения);

- вся необходимая документация, включая план действий на случай аварийных ситуаций, находится на месте и в нужном порядке;
- паспорт безопасности материала и план на случай аварийных ситуаций с транспортом для каждого типа перевозимых опасных грузов есть в кабине автомобиля до отъезда;
- неприменимые документы удалены из автомобиля и возвращены супервайзеру по транспорту;
- имеются все средства защиты, они поддерживаются в рабочем состоянии и готовы к работе;
- припаркованный автомобиль никогда не оставляется без присмотра кроме территории, определенной супервайзером по транспорту;
- в ходе перевозки предпринимаются меры предосторожности для предотвращения пожаров, взрывов и любых других происшествий.

1.5. Держатели контрактов несут ответственность за выполнение требований 1.5.1-1.5.3:

- 1.5.1 Обеспечение включения требований данного документа в качестве контрактных условий для работ, где предполагается применение наземного транспорта, а также использования подрядчиками и субподрядчиками подходящих автомобилей и водителей.
- 1.5.2 Обеспечение достаточности автопарков и водителей, предоставляемых подрядчиками и субподрядчиками, для выполнения требований данного документа.
- 1.5.3 Подрядчики и субподрядчики, участвующие в транспортировке опасных материалов, работают в соответствии с законодательством Российской Федерации и подходящими стандартами Сахалин Энерджи.

2. Общие требования

2.1. Исходные положения.

Род деятельности компании Сахалин Энерджи в рамках проекта в сфере строительства и эксплуатации обуславливает потребность в автомобильных перевозках материалов и тяжелого оборудования по острову Сахалин между пунктами, значительно удаленными друг от друга территориально. Сочетание дорожных и погодных условий, стандартов вождения и характеристик самих грузов делает риски, связанные с перевозкой грузов автотранспортом, значительными. Происшествия, связанные с перевозкой грузов, входят в состав 6 ключевых категорий угроз, определенных в [Обоснование вопросов ОТЭС для отдела организации перевозок](#) компании Сахалин Энерджи.

Поэтому крайне важно, чтобы весь персонал, осуществляющий транспортную деятельность, включающую перевозку материалов и оборудования автотранспортом, применял обязательные средства контроля, определенные в данном стандарте. Персоналом и подрядчиками должны быть предприняты соответствующие меры для уменьшения рисков, связанных с перевозкой грузов автотранспортом, до практически целесообразного низкого уровня (ПЦНУ) и обеспечения защиты здоровья и безопасности персонала, использующего автотранспорт при исполнении своих обязанностей.

2.2. Требования законодательства.

- 2.2.1. Специальные требования законодательства, относящиеся к перевозке грузов, определены следующими законодательными актами Российской Федерации (РФ):
 - 2.2.1.1. Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 "О правилах дорожного движения".
 - 2.2.1.2. Приказ Министерства транспорта РФ от 22 января 2004 г. № 8 "О внесении изменения в инструкцию по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации" (включая Приложение I).
 - 2.2.1.3. Приказ Министерства транспорта РФ от 8 августа 1995 г. № 73 "Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом".



2.2.1.4. ГОСТ 19433-88. Грузы опасные. Классификация и маркировка.

2.3. Выбор автомобилей.

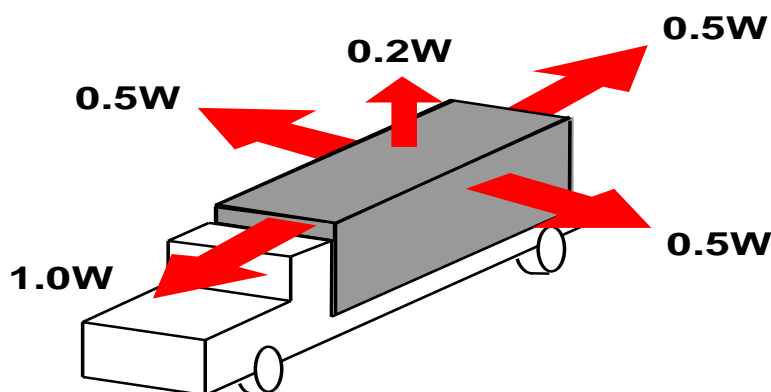
2.3.1. Автомобиль, выбранный для перевозки конкретного груза, должен быть пригодным для выполняемой задачи и соответствовать перечисленным ниже критериям.

- 2.3.1.1. Конструкция и исполнение автомобиля должны быть совместимым с подлежащим перевозке грузом (например, открытый или закрытый кузов, высокая или низкая рама, открытые или сдвижные борта, деревянная или стальная платформа, анкерные крепления для фиксации грузов, наличие поворотных замков и т.д.).
- 2.3.1.2. Отношение максимальной полезной нагрузки автомобиля к весу груза должно быть таким, чтобы исключить перегрузку автомобиля.
- 2.3.1.3. Габариты автомобиля (длина, высота и ширина) должны быть такими, чтобы груз полностью помещался в автомобиль во всех случаях, когда это возможно, и можно было обойтись без использования автомобиля сопровождения.
- 2.3.1.4. К грузу должны быть прикреплены отражающие знаки, предупреждающие других участников дорожного движения о длине и ширине груза.
- 2.3.1.5. Жидкие материалы должны транспортироваться в автоцистернах, сконструированных таким образом, чтобы полностью вмещать груз и снизить до минимума его перемещение, влияющее на устойчивость автомобиля (т.е. требуются перегородки).
- 2.3.1.6. Сыпучие материалы (например, песок или грунт) должны быть закрыты, чтобы предотвратить выдувание или выпадение при транспортировке.
- 2.3.1.7. Автомобили не должны перевозить грузы и буксировать прицепы, превышающие рекомендованную грузоподъемность, заданную изготовителем автомобиля в руководстве.

2.4. Степень фиксации.

2.4.1. Каждый груз должен быть закреплен таким образом, чтобы его перемещение, относительно автомобиля, не могло происходить в нормальных условиях во время транспортировки. Система фиксации груза должна быть достаточно прочной, чтобы выдерживать (см. рисунок):

- 100% веса груза (W) по направлению движения автомобиля;
- 50% веса груза в обоих поперечных направлениях;
- 50% веса груза в направлении, обратном направлению движения автомобиля;
- 20% веса груза в направлении вверх.



2.5. Ограничения на размеры грузов.

2.5.1. Габариты нагруженных автомобилей в нормальных условиях не должны превышать следующих ограничений:

- 4,0 м в высоту;
- 2,55 м в ширину;
- 20,0 м в длину;
- 2,0 м – для части груза, выступающей позади автомобиля;
- размеры любого автотранспортного средства с общим числом прицепов два и более.



2.5.2. Нормальная высота для подвесных мостов на острове Сахалин составляет:

- 4,5 м для магистральных дорог;
- 6,3 м для железных дорог, проходящих над дорогами.

2.5.3. При планировании маршрутов крупногабаритных автомобилей помимо высоты воздушных линий электропередачи и связи, встречающихся по маршруту следования, должны учитываться и эти ограничения. Любое автотранспортное средство, которое не может соответствовать вышеуказанным ограничениям, должно отвечать перечисленным ниже специальным требованиям (из Приказа Министерства транспорта № 8 от 22.01.2004 г.):

2.5.3.1. Перевозчик груза должен подать заявление в Федеральную автомобильно-дорожную службу Российской Федерации или орган, уполномоченный этой службой, для получения разрешения на перемещение крупногабаритного автотранспортного средства. В зависимости от типа груза разрешение может быть выдано на одну перевозку груза, несколько перевозок в течение определенного срока или определенное число перевозок. Заявление рассматривается ГИБДД, которая определяет требуемый тип сопровождения.

2.5.3.2. От перевозчика груза требуется предоставление автомобиля сопровождения (автомобиля техпомощи), если ширина транспортного средства превышает 3,5 м, или длина превышает 24 м. Автомобиль сопровождения должен быть оснащен проблесковыми маячками (оранжевого или желтого цвета).

2.5.3.3. Помимо вышеуказанных требований перевозчик должен организовать сопровождение патрульным автомобилем ГИБДД в следующих случаях:

- если ширина транспортного средства превышает 4,0 м, и длина превышает 30,0 м;
- если транспортное средство при движении вынуждено хотя бы частично занимать полосу встречного движения;
- если автотранспортное средство относится к разряду особенно тяжелых (группа В в таблице требования 2.6.1).

2.5.3.4. Ограничения скорости для крупногабаритных автотранспортных средств:

- по дорогам — 60 км/ч;
- по мостам — 15 км/ч.

2.5.3.5. При транспортировке перевозчик не должен отклоняться от установленного маршрута, осуществлять движение в опасных дорожных условиях или при видимости менее 200 м (это относится ко всем категориям поездов).

2.5.3.6. Все опознавательные знаки ("Длинномерное транспортное средство", "Крупногабаритный груз" и т.д.) должны соответствовать требованиям правил дорожного движения РФ.

2.5.4. При загрузке автомобилей не должна превышать высота, при которой оказывает отрицательное влияние на устойчивость автомобиля. Она должна определяться с учетом центра тяжести автомобиля. Для обеспечения максимальной устойчивости расположение ЦТ автомобиля с грузом не должно выходить за пределы ширины автомобиля, измеренной между внешними сторонами шин с противоположных сторон (иначе называемой шириной колеи). Любой нагруженный автомобиль, высота ЦТ которого относительно земли превышает ширину колеи, будет иметь устойчивость ниже нормальной, и при управлении этим автомобилем следует проявлять большую осторожность, в частности, на поворотах и уклонах.

2.6. Ограничения на вес грузов.

2.6.1. Автомобиль не должен перевозить грузы, превышающие грузоподъемность, определенную изготовителем. Кроме того, автомобили не должны превышать ограничения на вес, основанные на расстоянии между мостами автомобиля и приведенные в следующей таблице.

Тип автомобиля	Полный вес (т)		Расстояние между мостами автотранспортного средства (м)
	Группа А	Группа В	
Грузовые автомобили без прицепа, автобусы			
Четырехколесные	18	12	3,0
Шестиколесные	25	16,5	4,5



Стандарт по управлению вопросами безопасности дорожного движения

Ред. 07

Восьмиколесные	30	22	7,5
Тракторы (тягачи) с полуприцепом			
Шестиколесные	28	18	8
Восьмиколесные	36	23	11,2
С числом колес десять и более	38	28,5	12,2
Автопоезда			
Шестиколесные	28	18	10
Восьмиколесные	36	24	11,2
С числом колес десять и более	38	28,5	12,2
Сочлененные автобусы			
Двухсекционные	28	-	10

Примечания:

1. Автомобили группы А – максимальный вес, приходящийся на мост, находится в пределах 6-10 т. Автомобили группы В – максимальный вес, приходящийся на мост, менее 6 т.
2. Полный вес трактора (тягача) не должен превышать 30 т.
3. В случаях, когда вес близок к значению ограничения, он должен быть равномерно распределен между мостами.
4. Для вычисления промежуточных значений, не показанных в вышеприведенной таблице, может использоваться простая интерполяция.

2.6.2. Помимо вышеуказанных требований, при пересечении мостов полный вес автомобиля и груза не должен превышать следующих значений.

Расстояние между мостами автотранспортного средства (м)	Полный вес (т)
Более 7,5	30
Более 10,0	34
Более 11,2	36
Более 12,2	38

Примечания:

1. Полный вес трактора (тягача) не должен превышать 30 т.
2. В случаях, когда вес близок к значению ограничения, он должен быть равномерно распределен между мостами.
3. Для вычисления промежуточных значений, не показанных в вышеприведенной таблице, может использоваться простая интерполяция.

2.7. Крепления.

2.7.1. Крепления должны быть изготовлены из материала одного из двух типов:

- стальные цепи толщиной не менее 13 мм (1/2 дюйма) с захватными, плоскими или когтеобразными крюками;
- на тяжелых грузовиках необходимо использовать крепежные ремни шириной 50 мм с допустимой нагрузкой не менее 2000 кг. Максимальное удлинение составляет 7% при допустимой нагрузке. При транспортировке тяжелых станков следует использовать крепления с допустимой нагрузкой до 10000 кг.

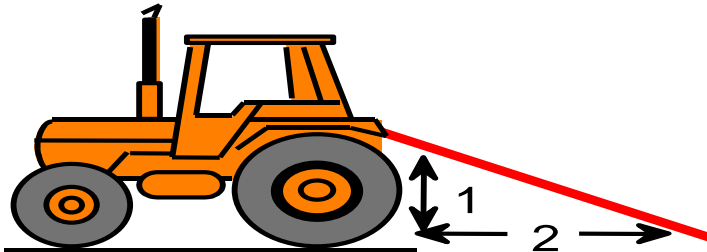
2.7.2. Помещение груза в сетку допускается как добавочное средство фиксации (в дополнение к одному из двух вышеперечисленных вариантов) в том случае, если груз достаточно крупный, чтобы не выпадать из ячеек сетки.

2.7.3. Веревки должны использоваться только для фиксации грузов в легковых автомобилях (как это указано в Разделе "Определения").

2.7.4. Гидравлический подъемный рычаг (если автомобиль им оборудован) не должен использоваться в качестве удерживающего средства для любого груза, помещенного в автомобиль.



- 2.7.5. Все перевозимые грузы должны оставаться в неподвижном состоянии за счет точек крепления автомобиля.
- 2.7.6. Крепления должны располагаться в направлениях, противоположных тому, в котором груз должен удерживаться. Прямые крепления должны располагаться таким образом, чтобы максимальный уклон в направлении удержания составлял 1:2, как это показано на рисунке.



- 2.7.7. Ни в коем случае уклон креплений, используемых для удержания груза в направлении движения автомобиля и обратном направлении, не должен превышать 60 градусов. Крепления, обеспечивающие только удержание в поперечном направлении, должны располагаться таким образом, чтобы обеспечивался уклон 1:1.
- 2.7.8. В ходе транспортировки водители должны регулярно останавливать свои автомобили в безопасном месте и осматривать груз и крепления. Выявленные в ходе осмотра ослабшие крепления должны быть подтянуты водителем таким образом, чтобы сохранялась соответствующая фиксация груза. Периодичность проверки фиксации груза должна быть следующей:
- каждые 100 км для дорог с асфальто-щебеночным покрытием;
 - каждые 50 км для дорог с гравийным покрытием.

2.8. Проверка оборудования для фиксации груза.

- 2.8.1. Цепи и захваты должны проходить визуальный осмотр каждые шесть месяцев, чтобы убедиться в отсутствии разорванных, растянутых, погнутых, поврежденных или изношенных и имеющих пазы звеньев (уменьшение диаметра звена на 10% = нарушение) и в отсутствии растянутых или поврежденных захватов. На цепи, признанные пригодными к работе, должна быть нанесена цветовая маркировка звеньев, примыкающих к захватам, и на захваты также должна быть нанесена цветовая маркировка. Необходимо отметить, что использование "отремонтированных" путем сварки цепей недопустимо. Цепи, не прошедшие проверку, должны быть уничтожены таким образом, чтобы предотвратить их повторное использование, и превращены в металлолом. При приобретении цепей необходимо получить документ с указанием допустимой нагрузки, который должен храниться для проверки на территории владельца.
- 2.8.2. Перед каждым использованием водитель должен осмотреть цепи и захваты на предмет повреждений. В случае обнаружения любых повреждений цепь не должна использоваться, а супервайзер должен быть поставлен в известность о состоянии цепи.
- 2.8.3. ЦЕПИ ДЛЯ ПРИВЯЗКИ НИКОГДА НЕ ДОЛЖНЫ ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ В КАЧЕСТВЕ ПОДЪЕМНОГО ОБОРУДОВАНИЯ, поскольку метод изготовления и тип стали делают их непригодными для этих целей.

3. Специальные грузы

3.1. Передвижные установки и оборудование.

- 3.1.1. Тяжелые передвижные установки, автомобили и оборудование (передвижные краны, промышленные установки, бульдозеры, грейдеры) должны транспортироваться только на низкорамных прицепах. Высокораменные прицепы не должны использоваться.
- 3.1.2. Оборудование со стальными гусеницами, такое как бульдозеры, экскаваторы, трубоукладчики с боковой стрелой, должно транспортироваться только на деревянных платформах с низкой рамой. Стальные платформы с низкой рамой могут использоваться только при условии, что между стальными гусеницами и платформой помещено резиновое или деревянное покрытие, чтобы предотвратить контакт стальных поверхностей (*низкое трение = высокий*



риск).

3.1.3. Принятым стандартом для перевозки большинства передвижных установок и оборудования является фиксация с помощью цепей диаметром 13 мм с блокировкой. Произведите расчет, чтобы убедиться в том, что четырех цепей достаточно для веса груза, и закрепите его следующим образом:

3.1.3.1. оборудование должно быть зафиксировано по отношению к изогнутой опоре низкорамного прицепа;

3.1.3.2. две цепи должны быть закреплены сзади для предотвращения бокового перемещения;

3.1.3.3. две цепи также должны быть закреплены спереди для предотвращения перемещения назад, и угол должен быть таким, чтобы предотвращалось и боковое перемещение. Если такой угол передних цепей невозможен (например, из-за ограничений, связанных с расположением анкерных точек), должны использоваться две дополнительные цепи.

3.1.4. Если предполагается поездка только по дорогам с асфальто-щебеночным покрытием, по крайней мере, одна пара шин автомобилей, а также других передвижных установок или оборудования должна быть зафиксирована упорами. Если поездка предполагает прохождение профилированных грунтовых дорог, во избежание неблагоприятного "эффекта сжатия", обусловленного неровными поверхностями дорог, упоры необязательны:

- когда применяются дополнительные крепления;
- когда применяются стояночные и карданные тормоза.

Если ни одно из этих условий не выполняется, упоры должны использоваться также и для поездок по профилированным грунтовым дорогам.

3.1.5. Также при перемещении передвижных установок или оборудования следует соблюдать перечисленные ниже правила фиксации.

3.1.5.1. Проверьте шины автотранспортных средств или оборудования с резиновыми шинами на предмет соответствия давления и отсутствия утечки в момент погрузки.

3.1.5.2. Зафиксируйте сочлененные ограничители поворота колес / разъедините блокирующий механизм при транспортировке сочлененных машин.

3.1.5.3. Приведите в действие все средства гидравлического управления (включая рулевое), по крайней мере, дважды при выключенном двигателе для того, чтобы сбросить остаточное давление в системах.

3.1.5.4. Включите привод на четыре колеса, если он есть, прежде чем включать стояночный тормоз.

3.1.5.5. Включите карданные тормоза передвижного оборудования и задействуйте парковочный тормоз.

3.1.5.6. Опустите выносные стабилизаторы, если они есть (например, на кранах), убедившись в отсутствии соприкосновения между стальными поверхностями. Используйте резиновые или деревянные подложки для груза. Убедитесь в том, что шины по-прежнему соприкасаются с низкорамной платформой прицепа.

3.1.5.7. Краны и экскаваторы загружайте с опущенной стрелой, повернутой к задней стороне низкорамного прицепа.

3.1.5.8. Зафиксируйте цепями движущиеся части, которые могут вращаться (например, стрелы экскаваторов и обратные лопаты).

3.1.5.9. Опустите ковши, ножи, рыхлители и т.д. на платформу прицепа.

3.1.6. В случае, если передвижное оборудование шире платформы прицепа, должен использоваться расширяющий низкорамный прицеп с выносными частями или расширениями для обеспечения максимальной поддержки. Поддержка должна обеспечиваться как минимум для 75% обычной поверхности соприкосновения шин или гусениц.

3.1.7. Гидравлические стрелы не должны использоваться в качестве средств удержания груза.

3.2. Грузы в контейнерах.

3.2.1. **Грузовые контейнеры.** Для перевозки грузовых контейнеров размером 20 и 40 футов должны использоваться только прицепы, оснащенные поворотными замками — по четыре работающих замка на контейнер. Это относится и к выведенным из эксплуатации транспортным контейнерам, модифицированным для использования в других целях.

3.2.2. **Грузы на поддонах с салазками.** Грузы на поддонах с салазками должны фиксироваться четырьмя цепями, по одной на угол, и уклон должен быть правильным для предотвращения



перемещения в продольном и поперечном направлениях.

- 3.2.3. **Другие грузы в контейнерах.** В случаях, когда груз перевозится в автомобиле с открытым кузовом без каких-либо вертикальных креплений, верх каждого предмета должен быть как минимум на 300 мм ниже верха боковых бортов или заднего откидного борта.
- 3.2.4. Резервуары, вагонетки, платформы, бункеры должны быть закреплены независимо от того, пустые они или наполненные.

3.3. Трубы и цилиндрические грузы.

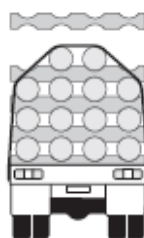
3.3.1. Использование передних вертикальных щитов. Трубы и цилиндрические грузы должны:

- 3.3.1.1. перевозиться в автомобилях/прицепах с передними вертикальными щитами, которые могут предотвратить перемещение вперед в случае резкой остановки автомобиля;
- 3.3.1.2. размещаться как можно ближе к переднему вертикальному щиту (так, чтобы оставалось минимальное расстояние для погрузочных/разгрузочных захватов, если необходимо);
- 3.3.1.3. размещаться таким образом, чтобы верхний слой труб/цилиндрических грузов был, по крайней мере, на часть диаметра трубы или цилиндрического груза ниже верхней части переднего вертикального щита (т.е. ни один из слоев не должен быть на 100% выше верхней части переднего вертикального щита).
- 3.3.1.4. Передние вертикальные щиты должны быть в хорошем состоянии и надежно соединены с корпусом прицепа/автомобиля, на них не должно быть трещин, коррозии и других повреждений, которые могут влиять на прочность передних вертикальных щитов. Передний вертикальный щит должен быть в состоянии удерживать до 50% максимального веса груза, который может перевозиться.
- 3.3.2. **Боковые опоры/стойки.** Автомобили и прицепы должны иметь как минимум три боковых опоры/стойки с каждой стороны для предотвращения поперечного перемещения груза.
- 3.3.3. **Привязные стяжки.** Привязные ременные стяжки должны быть правильно натянуты для обеспечения достаточной фиксации в направлении назад и предотвращения поперечного перемещения и перемещения в переднем и заднем направлениях.
- 3.3.4. **Трубы и цилиндрические грузы на плоской подстилке.** Когда трубы крепятся на плоской подстилке, требуется установка боковых стоек для предотвращения раскатывания труб во время погрузо-разгрузочных операций.
Крепежные ремни должны проходить над каждым слоем труб, предотвращая раскатывание всех труб в данном слое. Если трубы закреплены правильно, боковые стойки не обязательно должны иметь достаточную жесткость для предотвращения бокового смещения груза при транспортировке.



3.3.5. Трубы и цилиндрические грузы на плоской подстилке с дугообразными вырезами. Подстилка с вырезами сверху и снизу или только сверху предназначена для предотвращения раскатывания труб во время перевозки и погрузо-разгрузочных операций.

Данная подстилка эффективна, только если вырезы достаточно глубоки для предотвращения раскатывания труб. Груз должен быть "увенчан" таким образом, чтобы все трубы имели прижимную силу, обеспеченную крепежными ремнями. Если данный метод не применяется, две средние трубы верхнего слоя будут не закреплены и могут упасть.





3.3.6. Трубные изделия большого диаметра. Трубные изделия большого диаметра должны быть закреплены как минимум четырьмя крепежными ремнями шириной 4 дюйма/100 мм и как минимум тремя боковыми стойками с каждой стороны (всего 6 стоек). Крепежные ремни должны быть обведены вокруг груза и привязаны таким образом, чтобы труба была прикреплена к шасси (корпусу) автомобиля. Стальные цепи могут быть использованы для крепления трубных изделий большого диаметра, только если они оснащены натяжным механизмом, и используются торцевые захваты, которые крепятся с обоих концов трубы. Перевозка трубных изделий должна производиться на специальных подкладках или прицепах, специально предназначенных для перевозки труб.

3.4. Мешки.

Мешки должны транспортироваться в прицепах с передними вертикальными щитами, закрепленными крепежными ремнями из тесьмы и грузовыми сетками. Первый ряд мешков должен быть прислонен к переднему вертикальному щиту. При использовании прицепов с высокими бортами и сетчатым ограждением грузовые сетки не требуются. Второй слой мешков может укладываться между двумя рядами мешков на дне при условии, что автомобиль не перегружен.

3.5. Смешанный груз.

Для отдельных предметов должны использоваться собственные крепления, если предметы не объединены, не соединены и не помещены в контейнеры так, как это описано в данном стандарте. Все смешанные фрахтовые грузы должны быть закреплены таким образом, чтобы груз не смещался, не приводил к неустойчивости автомобиля и не выпадал при работах по разгрузке.

3.6. Опасные материалы.

3.6.1. Транспортировка опасных веществ представляет собой дополнительные риски и должна осуществляться в полном соответствии со [Стандартом по работе с химическими веществами](#), а также нормативными документами Российской Федерации в отношении специальных требований для автомобилей, супервайзеров по транспорту, водителей, информирования об опасности и действиях в аварийных ситуациях.

3.6.2. Классификация опасных веществ, которая используется в данном стандарте, также соответствует "Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов" 2001 г. Для ссылки на данное соглашение обычно используется аббревиатура ДОПОГ. Классификация ДОПОГ объединяет опасные вещества в категории по таким характеристикам, как легковоспламеняемость, коррозионная активность и т.д. Российская Федерация подписала конвенцию относительно ДОПОГ.

3.6.3. Упаковка.

3.6.3.1. Важно, чтобы любые потенциально опасные вещества и предметы легко распознавались, следовательно, на каждой из упаковок должна быть представлена перечисленная ниже информация.

- Точное отгрузочное наименование (PSN) и номер по списку ООН. Точное отгрузочное наименование может быть химическим названием вещества (например, АЦЕТОН UN 1090), названием группы или типом приготовления с определенными общими характеристиками (например, КЛЕИ, содержащие легковоспламеняющуюся жидкость UN 1133). Однако торговые (фирменные) наименования не применимы для описания опасных веществ.
- Знак опасности "ромб" для первичной опасности и номер класса опасности, указанный в основании знака.

3.6.3.2. Промышленные газовые баллоны, полные или пустые, должны быть надежно зафиксированы в вертикальных каркасах или стойках; они никогда не должны перевозиться в горизонтальном положении.

3.6.4. Требования к автомобилям.

3.6.4.1. От автомобилей, перевозящих опасные вещества, в первую очередь требуется соответствие всем применимым требованиям документа [Наземный транспорт. Приложение](#)



- б, в частности, в части, касающейся грузовых автомобилей и автоцистерн. Помимо этих требований необходимы проверка и лицензирование автомобилей, перевозящих опасные материалы, в соответствии с законодательством Российской Федерации.
- 3.6.4.2. Опасные вещества должны находиться в контейнерах, быть разделены и должным образом закреплены в специальном автомобиле для предотвращения перемещения любых упаковок в ходе транспортировки. Разделение обеспечивается за счет выдерживания определенных расстояний или использования физических барьеров между несовместимыми опасными грузами. Руководство по упаковке в контейнеры и хранению содержит информацию о несовместимости различных опасных веществ по классам. Эта информация представлена в Приложении 1 к данному документу.
- 3.6.5. Средства защиты.
- Необходимо брать в поездку соответствующие средства защиты, позволяющие бороться с конкретными опасностями, которые представляют собой перевозимые вещества. Требуется, чтобы водитель был обучен эффективному использованию средств защиты. Такие средства могут включать огнетушители, оборудование для оказания первой помощи, защитную одежду, оборудование для локализации утечек и т.д. Специальные средства безопасности, требуемые для каждого транспортного средства, будут определены в плане действий на случай аварийной ситуации.
- 3.6.6. Предупреждение об опасности.
- 3.6.6.1. После того, как транспортное средство будет загружено опасными веществами, в упаковке или без нее, автомобиль должен быть отмечен табличками, указывающим на то, что в нем находятся опасные грузы.
- 3.6.6.2. Контейнеры-цистерны вместимостью более 3000 л должны быть отмечены соответствующей табличкой, предупреждающей об опасности (прямоугольная пластина/панель оранжевого цвета): по одной с каждой стороны цистерны (как можно ближе к передней части автомобиля) и одна – сзади.
- 3.6.6.3. Таблички, предупреждающие об опасности, должны содержать следующую информацию:
- знак опасности, соответствующий первичной опасности;
 - идентификационный номер опасности;
 - номер вещества по списку ООН (наименование и номер UN);
 - номер контактного телефона, по которому можно получить консультацию специалиста, когда перевозимые грузы находятся в пути и во время аварийных ситуаций.
- 3.6.6.4. Цистерна с несколькими отделениями, содержащая два или более опасных груза, должна иметь таблички, предупреждающие об опасностях, с каждой стороны цистерны в местах соответствующих отделений.
- 3.6.6.5. Для любого другого грузового автомобиля, перевозящего более 500 кг опасных веществ, контролируемых законодательными актами, с каждой стороны грузового отделения должна быть размещена одна табличка, и одна табличка – сзади автомобиля.

4. Практическое применение

В качестве конкретного и детального руководства по безопасной погрузке и креплению грузов Сахалин Энерджи применяет стандартную процедуру, соответствующую документу Комиссии Европейского союза «Европейское Руководство по передовой практике крепления грузов на дорожном транспорте». Применение методов крепления грузов, содержащихся в данном руководстве, обязательно при транспортировке всех грузов в рамках деятельности Сахалин Энерджи, независимо от того, выполняется ли она работниками компании, подрядчиков или субподрядчиков.



ПРИЛОЖЕНИЕ 1. РУКОВОДСТВО ПО УПАКОВКЕ В КОНТЕЙНЕРЫ И ХРАНЕНИЮ

		2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	8
		 Легковоспламеняющиеся газы	 Нетоксичные невоспламеняющиеся газы	 Ядовитые газы	 Легковоспламеняющиеся жидкости	 Легковоспламеняющиеся твердые вещества	 Самовоспламеняющиеся вещества	 Вещества, опасные при контакте с водой	 Окисляющиеся вещества	 Органические пероксиды	 Яды	 Окисляющиеся вещества	 Инфекционные вещества
2.1		✓	✓	✓	✗	↔	✗	✓	✗	✗	✓	✗	↔
2.2		✓	✓	✓	↔	✓	↔	✓	✓	↔	✓	✗	✓
2.3		✓	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✗	✓	✗	✓
3		✗	↔	✗	✓	✓	✗	↔	✗	✗	✓	✗	✓
4.1		↔	✓	✓	✓	✓	↔	✓	↔	✗	✓	✗	↔
4.2		✗	↔	✗	✗	↔	✓	↔	✗	✗	↔	✗	↔
4.3		✓	✓	✓	↔	✓	↔	✓	✗	✗	✓	✗	↔
5.1		✗	✓	✓	✗	↔	✗	✗	✓	✗	↔	✗	✗
5.2		✗	↔	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✓	↔	✗	✗
6.1		✓	✓	✓	✓	✓	↔	✓	↔	↔	✓	↔	✓
6.2		✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	↔	✓	✗
8		↔	✓	✓	✓	↔	↔	↔	✗	✗	✓	✗	✓

Условные обозначения:



Хранить в отдельной секции, отделенной расстоянием минимум 2 м



Нет необходимости в отдельном хранении



Хранить отдельно на расстоянии минимум 2 м

Категории:

2.1 – Легковоспламеняющиеся газы

2.2 – Нетоксичные, невоспламеняющиеся газы

2.3 – Ядовитые газы

3 – Легковоспламеняющиеся жидкости

4.1 – Легковоспламеняющиеся твердые вещества

4.2 – Самовоспламеняющиеся вещества

4.3 – Вещества, опасные при контакте с водой

5.1 – Окисляющиеся вещества

5.2 – Органические пероксиды

6.1 – Яды

6.2 – Инфекционные вещества

8 – Вещества, вызывающие коррозию