

ОГЛЯД СТАНУ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ

Вінницький національний технічний університет

Анотація

Розглянуто стан перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом в Україні, чинна законодавча база, основні вимоги до здійснення перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом, загальні вимоги щодо забезпечення їх безпеки, що регламентують взаємовідносини, права і обов'язки учасників процесу перевезення небезпечних вантажів.

Ключові слова: небезпечні вантажі; автомобільний транспорт; запобігання ризиків; нелегальні перевезення.

Abstract

The state of the transport of dangerous goods by road in Ukraine, the current legislative framework, the basic requirements for the carriage of dangerous goods by road, the general requirements for ensuring their safety, regulating the relations, rights and obligations of participants in the process of transportation of dangerous goods, are considered.

Keywords: dangerous goods; road transport; risk prevention; illegal traffic.

Вступ

Автомобільні перевезення небезпечних вантажів складають значну частку вантажів, що перевозяться автотранспортом. Такі перевезення вимагають беззаперечного виконання правил безпеки усіма учасниками на основі чинного законодавства. Законодавство в сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів, необхідно для усунення або зниження ризиків аварій і їх наслідків. За порушення встановлених правил перевезення небезпечних вантажів передбачена відповідальність, тому краще знати норми спеціального законодавства і дотримуватись їх.

Результати дослідження

Міжнародне перевезення небезпечних вантажів регулюється Європейською угодою про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) та рядом Директив ЄС (ДОПНВ переглядається кожні два роки).

Основними нормативно-правовими документами, які визначають правові, організаційні, соціальні та економічні сфери діяльності, пов'язані з перевезенням небезпечних вантажів автомобільним транспортом в Україні, закони України «Про перевезення небезпечних вантажів» та «Про приєднання України до Європейської угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) », також Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306, Порядок проведення спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 31.10.2007 № 1285, Порядок і правила проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 01.06.2002 № 733, Правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів, затверджені наказом МВС України від 26.07.2004 № 822 та інші.

Ці нормативні документи визначають основні вимоги до здійснення перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом, загальні вимоги щодо забезпечення їх безпеки, що регламентують взаємовідносини, права і обов'язки учасників процесу перевезення небезпечних вантажів.

В цілому, положення законів спрямовані на забезпечення того, щоб загроза від небезпечних речовин була зменшена до прийнятного рівня.

З метою підтримки заходів щодо запобігання ризиків для людей, майна та навколишнього середовища, будь-яка компанія, підприємство або приватна особа - підприємець, діяльність якої

включає перевезення небезпечних вантажів або підготовку до перевезення, в тому числі пакування вантажу, його навантаження, розвантаження, наповнення цистерн і інші дії, призначає одного або більше уповноважених (консультантів) з безпеки перевезення небезпечних вантажів.

Основними учасниками перевезення небезпечних вантажів є: відправник, перевізник і одержувач. Є й інші учасники перевезення - пакувальник, наповнювач, оператор контейнера-цистерни, особа яка оформляє транспортні документи, приймає з автомобіля вантажі або їх завантажує на автомобіль, а також виконує інші функції пов'язані з дорожнім перевезенням небезпечних вантажів.

Обов'язки учасників перевезення небезпечних вантажів визначені законодавчо, наприклад, деякі з них:

-перевізника: перевірити, що б небезпечні вантажі, які підлягають перевезенню були допущені до перевезення відповідно до вимог ДОПНВ, а також переконатись в наявності необхідної документації, перевірити чи транспортний засіб і вантаж не мають явних дефектів, витоків або тріщин і т.д., переконатись в справності транспортного засобу, перевірити чи не прострочена дата випробування автоцистерни, завантаженість автомобіля, переконається, що транспортний засіб має необхідне маркування, є необхідне обладнання, засоби індивідуального захисту зазначені в письмових інструкціях і застосовувались правила розвантаження і обробки вантажів. Підприємства, таким чином, повинні використовувати для перевезення небезпечних вантажів тільки навчених водіїв, які мають необхідні знання та пройшли спеціальне навчання (діючі свідоцтва ДОПНВ);

-відправника: гарантувати, що небезпечні вантажі класифіковані і допущені до перевезення відповідно до ДОПНВ, забезпечити водія інформацією, необхідними даними в транспортних і супровідних документах, застосовувати вимоги щодо способу відправки і обмежень на перевезення вантажу, використовувати тільки тару, яка дозволена і придатна для перевезення відповідних небезпечних речовин і має маркування згідно вимог ДОПНВ;

-одержувача: провести необхідне очищення та дезінфекцію транспортних засобів і контейнерів, а також після повного розвантаження, очищення та знезараження контейнерів забезпечити, щоб на них не було розміщено інформаційних табло, маркувальних знаків.

Відповідальність і санкції за порушення Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів визначені Кодексом України про адміністративні правопорушення.

За порушення обов'язків учасників або умов перевезення небезпечних вантажів передбачені штрафні санкції - від 510 грн. до 680 грн.

Український адміністративний штраф на водія 510 грн., не залежно від того, яка норма Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів порушена. Якщо водій зупинив транспортний засіб і не використав стоянкове гальмо штраф - 510 грн., аналогічне покарання за перевезення небезпечного вантажу без свідоцтва ДОПНВ, чи без свідоцтва про допущення транспортного засобу для перевезення небезпечного вантажу, або використання транспортного засобу, яке взагалі не призначене для таких видів перевезень. Національний законодавець «підвів» рису і вирівняв усі порушення Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів без урахування ступеня небезпеки.

Відносно відповідальності посадових осіб, штраф передбачений в розмірі 680 грн. На підприємство покладено ряд важливих обов'язків, які необхідно постійно контролювати і виконувати. Треба враховувати, що вантажовідправник грає одну з ключових ролей в ланцюжку дорожніх перевезень небезпечних вантажів. Саме вантажовідправник найбільш ефективно може впливати на виконання вимог Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів. Сьогодні українські підприємства хімічної, нафтопереробної, комунальної, медичної, будівельної сфери, транспортного сектора, у своїй більшості, не виконують вимоги Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів, не мають уповноважених з безпеки перевезень небезпечних вантажів. Як наслідок, такі матеріали як агрохімікати, лаки, фарби, клеї, дезінфікуючі речовини, відходи, у тому числі інфекційні, токсичні перевозяться як звичайні вантажі. Не знання законодавства суб'єктами господарської діяльності в сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів іноді насторожує і може привести до трагічних наслідків.

На тлі вкрай негативної ситуації по виконанню суб'єктами господарської діяльності вимог законодавства в сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів, Уряд України приймає необдумані рішення про мораторій на перевірки господарської діяльності, не вивчаючи ситуацію детально. Принцип «під одну риску», на жаль, через некомпетентність виконавців, залишається пріоритетним в діяльності органів виконавчої влади.

Фактично втрачена роль єдиного компетентного органу у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів. З прийняттям Закону України «Про Національну поліцію», в Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» внесені зміни, зокрема до ст. 16 Закону. Згідно з положенням цієї статті, компетентним органом є і МВС України і Нацполіція України, у межах своїх компетенцій. Такий поділ повноважень ускладнює визначеність в представницьких функціях компетентного органу на міжнародній арені, участі в семінарах, засіданнях відповідних міжнародних організацій. Гальмує розробку нових, заміну існуючих нормативів, роботу з відстеження виконання суб'єктами дорожнього перевезення небезпечних вантажів нормативно-правових актів. Виключає належне виконання компетентними органами своїх прямих обов'язків, підготовку керівництву Кабінету Міністрів України необхідної інформації про реальний стан справ, скасування мораторіїв на перевірки в цій суспільно значущою і небезпечній сфері діяльності і т.д. Координація виконання положень законодавства у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів, на міжвідомчому рівні, компетентним органом не проводиться взагалі. Через відсутність єдиного підходу в реалізації МВС і Нацполіцією України заходів спрямованих на виконання вимог міжнародних угод та національних правил, належної державної політики в даній сфері, Міністерством інфраструктури України, як погоджувальним органом, виявляються невідповідності у запропонованих МВС і Нацполіцією України нормативно-правових актах, проводиться їх відправка на доопрацювання, а також вчиняються інші дії.

Дозвільна система МВС, щодо дорожнього перевезення небезпечних вантажів - допуску транспортних засобів для перевезення певних небезпечних вантажів вимагає також компетентного підходу і постійного контролю. Сьогодні, реформування сервісних центрів МВС в цілому призводить до поліпшення якості адміністративних послуг. Разом з тим, в територіальних сервісних центрах МВС, через відсутність методичної та практичної допомоги їх персоналу, вимоги до транспорту, який допускається до перевезення, залишаються низькими і їх необхідно якісно покращувати. Втім, поліпшення ситуації з допуском транспортних засобів, безпосередньо залежить і від об'єктивності перевірки технічного стану уповноваженими суб'єктами ОТК. Те чого сьогодні в Україні немає, якщо не враховувати окремі регіони. І перший, і другий напрямок у діяльності сервісних центрів МВС залежить тільки від бажання їх керівництва та компетентності відповідальних осіб в профільних відділах главків.

Національна поліція України, на даному етапі розвитку і реформування, не в змозі забезпечити належний контроль і виконання своїх обов'язків в сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів. Контроль працівників поліції на автодорогах вимагає невідкладного поліпшення. Керівництву Нацполіції, зокрема Департаменту патрульної поліції необхідно постійно проводити спеціальну підготовку працівників поліції, організувати практичні заняття, задіювати на стаціонарних постах експертів і фахівців в сфері перевезень небезпечних вантажів. Взаємодіяти з регіональними органами ліцензування (Укртрансбезпекою), інформувати останніх про факти виявлених порушень і т.д. Проводити контрольні заходи на підприємствах відповідно до закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності».

Як результат всього вищеописаного, на ринку дорожніх перевезень небезпечних вантажів, спостерігається активність нелегальних перевізників небезпечних вантажів. Це категорія «бізнесменів», крім того, що створює своєю діяльністю небезпеку оточуючим учасникам дорожнього руху, громадянам, тваринам, водоймам, дорожній інфраструктурі також створює труднощі тим небагатьом підприємствам, які всіляко намагаються дотримуватися встановлених правил і стандартів.

Потрібна ефективна система адміністративного впливу на порушників і компетенція перевіряючих органів. А ще потрібно, щоб хоч хтось займався розробкою нормативних правових актів у сфері перевезення небезпечних вантажів і виконував доручення Кабінету Міністрів України.

Не виключенням, є кур'єрські служби доставки вантажів, які публічно декларують, що не перевозять небезпечні вантажі, в свою чергу активно це практикують. Сьогодні, не є проблемою замовити і отримати кур'єрською поштою, наприклад, кілька каністр кислоти або небезпечного пестициду. Подібні служби доставки втішають себе тим, що вантажовідправник їх не повідомляє про вантаж. Керівникам кур'єрських служб, необхідно всього лише навчити свій персонал, який приймає вантажі у поштових відділеннях, ідентифікувати вантажі і класифікувати їх. А перевозити такі речовини дозволено тільки у разі відповідності умов перевезення вимогам чинного законодавства.

Однією з умов, яка сприяє активності нелегальних перевізників небезпечних вантажів є відсутність контролю компетентного органу, як на автодорогах, так і на підприємствах, які

займаються відправленням, перевезенням і отриманням небезпечних вантажів. Замовників небезпечних вантажів - одержувачів не цікавить процедура логістики, а тільки вартість доставленої продукції. Супутніми причинами, які сприяють такому явищу, є правова необізнаність суб'єктів господарювання, неузгодженість відомчих нормативно-правових актів у сферах економіки пов'язаних з виробництвом або використанням небезпечних речовин і виробів. Органи місцевої влади і самоврядування не проводять регіональну політику в даній сфері, не ініціюють заходи, спрямовані на ознайомлення учасників бізнесу з особливостями його ведення. Для поліпшення ситуації необхідно підготувати працівників контролюючих органів і організувати постійний контроль, збільшити у рази штрафні санкції, особливо для керівників підприємств.

Пропонується наступне, - відповідно до ст. 14-17 закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» на основі проведеного моніторингу забезпечити контроль за перевезенням небезпечних вантажів у межах компетенції органів виконавчої влади і МВС України, в тому числі у вигляді надання відповідних звітів уповноважених з питань безпеки перевезення небезпечних вантажів та перевірок достовірності отриманої інформації.

Висновки

Перевезення небезпечних вантажів вимагає величезних зобов'язань і досвіду, починаючи від вантажовідправника, водія (перевізника), закінчуючи одержувачем. Потенційні нещасні випадки, лиха і аварії, пов'язані з перевезенням небезпечного вантажу можуть привести до небезпеки для життя людини або великого збитку навколишньому середовищу. Важливе значення має абсолютне дотримання законодавства, компетентність персоналу підприємств, постійний і ефективний контроль компетентного органу.

Позбутися від нелегальних перевізників - встановити більш жорсткий контроль на дорогах, посилити відповідальність вантажовідправників за порушення правил роботи з небезпечними вантажами, впровадити відчутні штрафні санкції саме для підприємств (юридичних осіб), підвищити в рази суми штрафів для посадових осіб суб'єктів перевезення небезпечних вантажів. Тільки це, на наш погляд, може дати достатній стимул для того, щоб нелегальні перевізники покинули цей ринок послуг.

Визначити провідний компетентний орган у сфері дорожнього перевезення небезпечного вантажу, який здійснить детальний моніторинг ситуації і запропонує ефективні заходи щодо поліпшення сфери діяльності.

Перевезення небезпечних вантажів є невід'ємна складова національної логістики, і якщо допустити, що в такій серйозній сфері як автоперевезення триватиме плутанина або постійний процес «реформування», то може зруйнуватись уся транспортна система країни.

Терещенко Олександр Петрович — канд. техн. наук, доцент кафедри безпеки життєдіяльності та педагогіки безпеки, Вінницький національний технічний університет, м.Вінниця, e-mail: atereschenko96@gmail.com;

Ванюта Олександр Романович — студент групи ІАТ-18м, факультет машинобудування і транспорту, Вінницький національний технічний університет, м.Вінниця.

Tereschenko Oleksandr P. — Ph.D., associate professor of the Chair of Life Safety and Safety Pedagogics, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: atereschenko96@gmail.com

Vanuta Oleksandr R. — Student of the maestro ІАТ-18m, Faculty of Mechanical Engineering and Transport, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia.