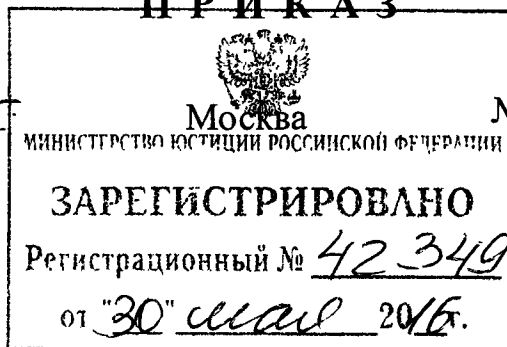




МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

П Р И К А З

10 марта 2016г



№ *53*

О внесении изменений в Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 15 января 2014 г. № 7

В соответствии со статьей 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 50, ст. 4873; 1999, № 10, ст. 1158; 2002, № 18, ст. 1721; 2003, № 2, ст. 167; 2004, № 35, ст. 3607; 2006, № 52 (ч. I), ст. 5498; 2007, № 46, ст. 5553, № 49, ст. 6070; 2009, № 1, ст. 21, № 48, ст. 5717; 2010, № 30, ст. 4000, № 31, ст. 4196; 2011, № 17, ст. 2310, № 27, ст. 3881, № 29, ст. 4283, № 30 (ч. I), ст. 4590, № 30 (ч. I), ст. 4596; 2012, № 25, ст. 3268, № 31, ст. 4320; 2013, № 17, ст. 2032, № 19, ст. 2319, № 27, ст. 3477, № 30 (ч. I), ст. 4029, № 48, ст. 6165, № 52 (ч. I), ст. 7002; 2014, № 42, ст. 5615; 2015, № 24, ст. 3370, № 29 (ч.1), ст. 4359, № 48 (ч. I), ст. 6723) п р и к а з ы в а ю:

Внести изменения в Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 15 января 2014 г. № 7 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации» (зарегистрирован Минюстом России 5 июня 2014 г., регистрационный № 32585), согласно приложению к настоящему приказу.

Министр

Верно:

Консультант отдела документационного обеспечения



Магара

М.Ю. Соколов

Е.А.Морозова

ИЗМЕНЕНИЯ,

вносимые в Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 15 января 2014 г. № 7 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации»

1. Пункт 2 изложить в следующей редакции:

«2. Настоящие Правила определяют основные задачи и требования по обеспечению безопасности при организации и осуществлении перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, предъявляемые к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям (далее - субъекты транспортной деятельности).».

2. Пункт 39 изложить в следующей редакции:

«39. Размещение и крепление грузов в кузове транспортного средства, в контейнере производятся согласно схеме размещения и крепления грузов, применяемой к конкретному типу (модели) транспортного средства, контейнера с учетом технических условий транспортировки продукции, входящей в состав груза, предъявленной для перевозки (далее – схема размещения и крепления грузов), которая утверждается в соответствии с настоящими Правилами.

Схема размещения и крепления грузов утверждается для каждой перевозки субъектом транспортной деятельности. Для сборных грузов схема размещения и крепления грузов утверждается для каждой партии, содержащей сборный груз.

Схема размещения и крепления грузов должна содержать:

графическое изображение позиции (позиций) размещаемого(ых) груза (грузов) в кузове автомобильного транспортного средства;

графическое изображение мест крепления груза (грузов) с указанием типов средств крепления груза (грузов) и их рабочих нагрузок.».

3. Пункт 40 изложить в следующей редакции:

«40. Погрузка груза на транспортное средство должна проводиться в соответствии со схемой размещения и крепления грузов с соблюдением следующих требований:

перед погрузкой настил бортовой платформы, опорные поверхности груза должны быть очищены от снега, льда и иных загрязнений, снижающих поверхностное трение;

не допускается превышение предельной нагрузки на ось (оси) транспортного средства, вызванное изменением распределения массы груза при его частичной выгрузке (для сборных грузов).

При перевозках грузов навалом и насыпью (грунт, глина, гравий, песчаногравийная смесь и др.) грузоотправитель при погрузке должен равномерно размещать их в кузове автомобиля с таким расчетом, чтобы груз не выступал за верхние кромки открытого кузова. Во избежание выпадения груза из кузова во время движения автомобиля субъект транспортной деятельности должен дооборудовать кузов средством укрытия.».

4. Пункт 44 изложить в следующей редакции:

«44. Грузы, перевозимые транспортными средствами, закрепляются в кузове согласно схеме размещения и крепления грузов, независимо от расстояния перевозки.

Средства крепления грузов подразделяются на:

прижимные (ремни, цепи, тросы);

растяжные (ремни, тросы);

распорные (деревянные устройства, бруски, упоры);

фрикционные (противоскользкие маты).

Перед погрузкой субъектом транспортной деятельности проводится визуальный контроль состояния средств крепления.

Выбор средств и соответствующих им способов крепления грузов осуществляется на основании схемы размещения и крепления грузов.

Расчет количества прижимных средств крепления грузов и рабочей нагрузки на средства крепления осуществляется согласно приложению № 2 к настоящим Правилам.

Бортовые платформы, грузовые площадки для размещения груза, кузова оборудуются приспособлениями для увязки и крепления груза.

Средства крепления, которые предотвращают движение груза, должны находиться максимально близко к полу кузова транспортного средства, и угол между средством крепления и поверхностью пола кузова (платформы) должен составлять не более 60°.

Для устойчивости груза необходимо использовать не менее двух крепёжных ремней при креплении к платформе и двух пар крепёжных ремней при креплении растяжками в продольном и поперечном направлениях относительно платформы транспортного средства.

Уполномоченное субъектом транспортной деятельности лицо осуществляет контроль за размещением и креплением грузов согласно схеме размещения и крепления груза.».

5. Приложение к Правилам считать приложением № 1.

6. Правила дополнить Расчетом количества прижимных средств крепления и рабочей нагрузки на средства крепления (приложение № 2 к Правилам):

«ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Правилам обеспечения безопасности
перевозок пассажиров и грузов
автомобильным транспортом и городским
наземным электрическим транспортом,
утвержденным приказом
Минтранса России от 15 января 2014 г. № 7

**Расчет количества прижимных средств крепления и рабочей нагрузки на
средства крепления**

Количество прижимных средств крепления грузов и рабочая нагрузка на средство крепления рассчитываются по следующим формулам:

$$n \geq \frac{(c_{x,y} - \mu_D \times c_z) m \times g}{k \times \mu_D \times \sin \alpha \times F_\gamma},$$

где:

n – количество прижимных средств крепления грузов, единицы;

$c_{x,y,z}$ – коэффициент ускорения инерциальных сил по осям x , y и z соответственно, единицы (таблица 1);

μ_D – кинематический коэффициент трения грузов и материалов, единицы (таблицы 2 и 3);

m – масса груза, кг;

g – ускорение свободного падения, m/c^2 ;

k – коэффициент передачи, единицы (таблица 4);

α – вертикальный угол между платформой и ремнем, градусы;

F_γ – достигаемая сила натяжения ремня, Н.

$$LC = \frac{(c_{x,y} - \mu_D \times c_z) m \times g}{2 \cos \alpha + \mu_D \times \sin \alpha}$$

где:

LC – рабочая нагрузка на средство крепления, Н;

$c_{x,y,z}$ – коэффициент ускорения инерциальных сил по осям x , y и z соответственно, единицы (таблица 1);

μ_D – кинематический коэффициент трения грузов и материалов, единицы (таблицы 2 и 3);

m – масса груза, кг;

g – ускорение свободного падения, m/c^2 ;

α – вертикальный угол между платформой и ремнем, градусы.

Таблица 1

Коэффициенты ускорения c_x , c_y и c_z

Направление действия сил	Коэффициент ускорения				вертикального снизу c_z
	продольного c_x		поперечного c_y		
	вперед	назад	только скольжение	скольжение и опрокидывание	
Продольное	0,8	0,5	-	-	1,0
Поперечное	-	-	0,5	0,7	1,0

Таблица 2

Кинематический коэффициент трения грузов и материалов μ_D

№ п/п	Комбинация грузов и материалов на поверхности соприкосновения	Коэффициент трения μ_D
	Пиломатериал	
1	Пиломатериал на пиломатериале/клееной фанере	0,35
2	Пиломатериал на рифленном алюминии	0,3
3	Пиломатериал на листовой стали	0,3
4	Пиломатериал на пленке с большой степенью усадки	0,2
	Пленка с большой степенью усадки	
5	Пленка на пиломатериале/клееной фанере	0,3
6	Пленка на рифленном алюминии	0,3
7	Пленка на листовой стали	0,3
8	Пленка на пленке	0,3
	Картонные коробки	
9	Картонные коробки на картонных коробках	0,35
10	Картонные коробки на деревянных поддонах	0,35
	Большие мешки	
11	Большие мешки на деревянных поддонах	0,3
	Стальные и металлические листы	
12	Смазанные маслом стальные листы на смазанных маслом стальных листах	0,1
13	Плоские бруски из стали на пиломатериале	0,35
14	Гофрированное железо на пиломатериале	0,35
15	Гофрированное железо без окраски на гофрированном железе без окраски	0,3
16	Гофрированное железо с окраской на гофрированном железе с окраской	0,2
17	Стальная бочка с окраской на стальной бочке с окраской	0,15
	Бетон	
18	Стенка на стенке без промежуточного слоя (бетон/бетон)	0,5
19	Сборный элемент с промежуточным слоем из древесины в древесине (бетон/древесина/древесина)	0,4

№ п/п	Комбинация грузов и материалов на поверхности соприкосновения	Коэффициент трения μ_D
20	Стена в стене без промежуточного слоя (бетон/решетчатая ферма)	0,6
21	Стальные рамы с древесным промежуточным слоем (сталь/древесина)	0,4
22	Стена в стальных рамах с древесным промежуточным слоем (бетон/древесина/сталь)	0,45
Поддоны		
23	Подкладка из клееной фанеры на синтетической смоле, мягкая – европоддон (древесина)	0,2
24	Подкладка из клееной фанеры на синтетической смоле, мягкая – ящичный поддон (сталь)	0,25
25	Подкладка из клееной фанеры на синтетической смоле, мягкая – пластиковый поддон	0,2
26	Подкладка из клееной фанеры на синтетической смоле, мягкая – поддон плоский деревянный	0,15
27	Подкладка из клееной фанеры на синтетической смоле, решетчатая структура – европоддон (древесина)	0,25
28	Подкладка из клееной фанеры на синтетической смоле, решетчатая структура – ящичный поддон (сталь)	0,25
29	Подкладка из клееной фанеры на синтетической смоле, решетчатая структура – пластиковый поддон	0,25
30	Подкладка из клееной фанеры на синтетической смоле, решетчатая структура – поддон плоский деревянный	0,2
31	Алюминиевая подкладка на поверхности груза (штампованные бруски) – европоддон (древесина)	0,25
32	Алюминиевая подкладка на поверхности груза (штампованные бруски) – ящичный поддон	0,35
33	Алюминиевая подкладка на поверхности груза (штампованные бруски) – пластиковый поддон	0,25
34	Алюминиевая подкладка на поверхности груза (штампованные бруски) – поддон плоский деревянный	0,2

Таблица 3

Кинематический коэффициент трения материалов μ_D

№ п/п	Нагружаемая поверхность/груз	Сцепление материала		
		Сухое	Мокрое	Масляное
1	Дерево/дерево	0,20-0,50	0,20-0,25	0,05-0,15
2	Металл/дерево	0,20-0,50	0,20-0,25	0,02-0,10
3	Металл/металл	0,10-0,25	0,10-0,20	0,01-0,10
4	Бетон/дерево	0,30-0,60	0,30-0,50	0,10-0,20
5	Противоскользящие маты	0,6	0,6	0,6

Коэффициент передачи k

№ п/п	Коэффициент передачи	
1	При использовании одного приспособления предварительного натяжения	$k = 1,5$
2	При использовании двух приспособлений предварительного натяжения	$k = 2$

».