



Крепление грузов

НЕЗНАНИЕ СТАНДАРТОВ НЕ ОСВОБОЖДАЕТ ОТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

■ Рабочей группой (WP.15) по перевозке опасных грузов Европейской комиссии было рекомендовано включить в пункт 7.5.7.1 ДОПОГ 2013 поправку следующего содержания: «Требования этого пункта считаются выполненными, если опасные грузы закреплены в соответствии со стандартом EN 12195-1:2010». Таким образом, все страны-участницы ДОПОГ (ADR) обязаны будут соблюдать указанные правила крепления опасных грузов.

В России подобных правил не существует, участники процесса перевозки не имеют ни одного документа, регламентирующего крепление грузов. Отсюда — повреждения товаров и транспортных средств, аварии на дорогах. Названная поправка обяжет РФ как страну-участницу ДОПОГ разработать и принять правила крепления грузов в соответствии со стандартом EN 12195-1:2010 и обеспечить их соблюдение.



Анатолий Шмелев,
заместитель директора – старший эксперт
ООО «Руссюрвей»

anatoly@kapitanshmelev.ru

В отличие от российских коллег белорусские транспортники с 2005 г. имеют «Правила по безопасному размещению и креплению грузов в кузове автомобильного транспортного средства», в основу которых заложен более строгий европейский стандарт EN 12195:2003.

С началом действия ДОПОГ 2013 в Германии и Беларуси сложилась забавная ситуация. В обеих странах существуют национальные правила крепления грузов, причем всех грузов, перевозимых автомобильным транспортом. В Германии это Стандарт ассоциации немецких инженеров VDI2700 «Крепление грузов на автотранспортных средствах», который действует более 20 лет. Стандарт EN 12195:2003 был разработан на основании VDI2700. Белорусские Правила безопасного размещения и крепления грузов в кузове автомобильного транспортного средства разработаны именно на базе EN 12195:2003. Таким образом, национальные правила, действующие в обеих странах, требуют большего количества креплений неопасных грузов, чем предъявляют к креплению опасных грузов новые требования EN 12195-1:2010. Получается, что для крепления опасных грузов в Германии используется новый стандарт,



но с другой стороны полиция в Германии, inspectируя крепление неопасных грузов, ориентируется на национальный стандарт DIN EN 12195-1 (April 2004), который являлся аналогом EN 12195:2003 и при этом строже.

В Беларуси всё остается по-прежнему. Крепление груза в соответствии с Правилами безопасного размещения и крепления грузов в кузове автомобильного транспортного средства позволит беспрепятственно пройти контроль на территории Германии. Однако стоит отметить, что большинство наших перевозчиков даже не знают о существовании этих Правил.

Для общей информации приведем перечень некоторых частей VDI2700:

- ◆ Часть 1. Программы обучения
- ◆ Часть 2. Силы, действующие на груз
- ◆ Часть 3.1. Руководство по использованию средств крепления
- ◆ Часть 3.2. Средства и оборудование для крепления грузов
- ◆ Часть 4. План распределения нагрузки
- ◆ Часть 5. Системы управления качеством
- ◆ Часть 6. Частичная и смешанная загрузка
- ◆ Часть 7. Крепления груза в интермодальных перевозках (KLV)
- ◆ Часть 8. Крепление легковых автомобилей и легкого коммерческого транспорта
- ◆ Часть 8.1. Крепление легковых и легких коммерческих автомобилей на автобусах
- ◆ Часть 9. Крепление рулонов бумаги
- ◆ Часть 11. Крепление груза армированного бетона
- ◆ Часть 12. Крепление грузов при перевозке напитков
- ◆ Часть 13. Перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов
- ◆ Часть 15. Противоскользящие материалы
- ◆ Часть 17. Конструкция для перехода средств погрузчиков
- ◆ Часть 19. Крепление стальной полосы, листа и конструкционной стали.

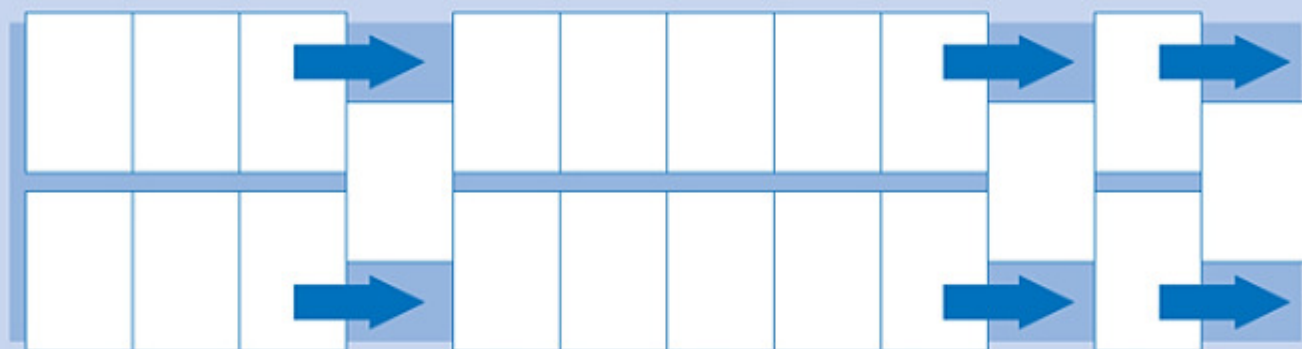
Кроме этого существует 12 стандартов по теме крепления груза Немецкого института по стандартизации (DIN).

Наличие такого числа стандартов и правил ставит под сомнение способность водителя правильно оценить и произвести надлежащее крепление. В местах погрузки обычно присутствуют только водитель погрузчика, который осуществляет погрузочные операции, и водитель транспортного средства, который является единственным представителем и перевозчика, и экспедитора в месте погрузки.

Экспедиторы пишут инструкции, что водитель должен оценить достаточность упаковки и проконтролировать надлежащую укладку и крепление. Несомненно, что надлежащим образом обученные водители способны на

Деформация транспортных пакетов в передней части полуприцепа





Загрузка в рефрижераторный полуприцеп 21 транспортного пакета («паллета»)

Оформление специальных разрешений на международные автомобильные перевозки опасных грузов по территории РФ

Минюст России зарегистрировал приказ Минтранса РФ от 18.02.2013 №52 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предоставления государственной услуги по выдаче специальных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок опасных грузов» (зарегистрировано в Минюсте России 17.07.2013 №29091.)

В Административном регламенте предусмотрено увеличение количества пунктов выдачи специальных разрешений. Они будут оформляться в 82 подразделениях Госавтодорнадзора, а не в 11, как это было ранее.

Одновременно в Минюсте России зарегистрирован Приказ Минтранса России от 5 июня 2013 г. №196 о признании утратившими силу приказов Министерства транспорта Российской Федерации: от 17 апреля 2007 г. №44 «Об утверждении Порядка выдачи специальных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок опасных грузов» (зарегистрирован Минюстом России 1 июня 2007 г., регистрационный №9583); от 1 июля 2009 г. №103 «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17 апреля 2007 г. №44» (зарегистрирован Минюстом России 10 августа 2009 г., регистрационный №14507).

многое, но складывается впечатление, что большинство из них устраняются от выполнения функции контроля погрузки.

Наглядным примером может служить загрузка в рефрижераторный полуприцеп 21 транспортного пакета («паллета») с томатами, сформированного на поддонах ISO (1200 x 100 мм).

Стандартный кузов рефрижераторного полуприцепа рассчитан на 26 таких транспортных пакетов, однако партии фруктов и овощей часто состоят из 21 транспортного пакета, что равно партии, доставляемой в одном рефрижераторном контейнере морским транспортом в порты Европы. При плотной укладке обычным порядком без пустот по два в ряд обычно незаполненной остается задняя часть кузова, и водители стремятся переместить штабель груза именно туда. Но при этом, чтобы уменьшить нагрузку на заднюю ось, они требуют погрузки в переднюю часть одиночных транспортных пакетов.

Результат предсказуем. Под воздействием инерционных сил незакрепленные транспортные пакеты наклоняются вперед в имеющиеся пустоты и коробки с томатами деформируются. При этом каждая сторона перекладывает ответственность: водитель автомашины утверждает, что он якобы не мог повлиять на действия грузоотправителя (т.е. водителя погрузчика) при погрузке, в то время как тот ссылается на выполнение требования перевозчика.

В таких случаях зачастую принимается во внимание ст.17 п.4 КДПГ, где определено, что перевозчик освобождается от ответственности, когда потеря или повреждение груза являются следствием особого риска, неразрывно связанного с перемещением, погрузкой, размещением или выгрузкой груза отправителем или получателем, или лицами, действующими от имени отправителя или грузополучателя.

Какую квалификацию должен иметь водитель, чтобы быть способным оценить риск повреждения груза? Директивой №2003/59/ЕС определены следующие требования базовой квалификации водителей определенных средств автомобильного транспорта:



◆ водительские права в категориях С, С+Е, С1, С1+Е. 1.4. Задача: умение загружать транспортное средство с учетом правил безопасности и требований надлежащей эксплуатации транспортного средства, силы, воздействующие на транспортные средства на ходу, применение различных передач в соответствии с загрузкой транспортного средства и профиля дорожного покрытия, расчет полезной нагрузки на транспортное средство или автопоезд, расчет общего объема, распределение груза, последствия чрезмерной нагрузки на ось, устойчивость и центр тяжести транспортного средства, типы упаковки и поддонов; основные категории товаров, для которых требуются специальные средства укладки и закрепления, применение крепежных лент, проверка надежности средств крепежа, использование оснастки для обработки груза, укрытие груза брезентом и снятие брезента;

◆ водительские права в категориях D, D+E, D1, D1+E. 1.6. Задача: умение загружать транспортное средство с надлежащим соблюдением правил безопасности и эксплуатации транспорта, силы, воздействующие на транспортное средство при движении, применение различных передач в соответствии с загрузкой транспортного средства и профиля дорожного покрытия, расчет полезной нагрузки на транспортное средство или автопоезд, распределение груза, последствия чрезмерной нагрузки на ось, устойчивость и центр тяжести транспортного средства.

Казалось бы, что водитель может и должен что-то оценить, но зачастую он не способен ничего сделать из-за сложности или скрытости недостатков грузовых единиц под упаковочной пленкой. И вот тут задача специалистов транспортного предприятия подключиться к обеспечению правильной погрузки и креплению, давая ясные и однозначные указания водителю и персоналу грузоотправителя через водителя. Но для этого надо иметь хоть какую-то минимальную грузовую подготовку. К сожалению, таковая у большинства специалистов транспортно-экспедиционных предприятий отсутствует. ■

Изменения и дополнения в законы по перевозке опасных грузов

С 25 января 2014 г. вступает в силу (за исключением ст. 3, которая действует с 25 июля 2013 г.) Закон Республики Беларусь от 12 июля 2013 г. №62-З «О внесении изменений и дополнений в некоторые законы Республики Беларусь по вопросам перевозки опасных грузов» (зарегистрирован в НРПА РБ 19.07.2013 №2/2060).

В области безопасности перевозки грузов определены полномочия Президента Республики Беларусь, Совета Министров, министерств по чрезвычайным ситуациям, транспорта и коммуникаций, обороны, внутренних дел, Комитета государственной безопасности, Государственного пограничного комитета, Департамента по надзору за безопасным ведением работ в промышленности, Государственной автомобильной инспекции, местных исполнительных и распорядительных органов. Также закреплены положения о государственном надзоре в области безопасности перевозки опасных грузов.

К управлению механическими транспортными средствами (за исключением тракторов), используемыми при перевозке опасных грузов, допускаются водители не моложе 21 года, которые имеют стаж управления механическими транспортными средствами, прицепами или полуприцепами к ним категорий «В», «С», «В» и «С», составами транспортных средств категорий «ВЕ» и «СЕ» не менее трех лет, при наличии свидетельства о подготовке водителя для выполнения перевозки опасных грузов.