

**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ**

**Федеральное государственное автономное образовательное
учреждение высшего профессионального образования
«Санкт-Петербургский государственный университет
аэрокосмического приборостроения»**

**Организация перевозок
специфических
видов грузов**

Кафедра «Системного анализа и логистики»

*Тема №5 Особенности транспортировки
специфических грузов
в международном сообщении*

ЛЕКЦИЯ № 14

**ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ
МЕЖДУНАРОДНОГО
СООБЩЕНИЯ**

Время 2 часа





Учебные вопросы

1. **Транспортировка опасных грузов в международном сообщении**
2. **Транспортировка скоропортящихся грузов в международном сообщении. Исключения при организации движения в разных странах**

Учебный вопрос №1
ТРАНСПОРТИРОВКА
ОПАСНЫХ ГРУЗОВ В
МЕЖДУНАРОДНОМ
СООБЩЕНИИ

Перевозка опасных грузов регламентирована, как отмечено ранее, специальным Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов ДОПОГ/ADR, к которому Россия присоединилась в 1994 г.

ДОПОГ разработан Комитетом внутреннего транспорта Европейской экономической комиссии ООН (КВТ ЕЭК ООН). В рамках этого Соглашения большинство европейских государств согласовали общие правила перевозки опасных грузов через их границы и по их территории. ДОПОГ разработан в целях унификации правил перевозки опасных грузов в международном сообщении.

В 2009 г. вводится новая редакция ДОПОГ, в которой даются детальные установки по маркировке, правилам упаковки и совместной перевозке, максимальной массе грузового места и другим особенностям оформления груза и его перевозки.

Международная перевозка опасных грузов разрешается при условии строгого соблюдения требований, описанных в ДОПОГ. В то же время каждая из договаривающихся сторон может воспрепятствовать ввоз опасных грузов на свою территорию по причинам иным, чем безопасность в пути, и иметь свои особенности в определении условий перевозок. Идентификационный номер вещества по перечню ООН одинаков для любой страны во избежание разночтений при перевозке любого опасного груза.

Вся терминология, употребляемая в новой редакции ДОПОГ, дается в алфавитном порядке. По этой терминологии, **«перевозчик»** — это предприятие, выполняющее перевозку с заключением договора о перевозке или без такового; **«международная дорожная перевозка опасных грузов»** означает всякую перевозку, производимую, по крайней мере, двумя договаривающимися сторонами с помощью автомобильных транспортных средств, перевозящих любой опасный груз, стоящий в перечне ДОПОГ.

Согласно ДОПОГ, термин **«опасный груз»** означает вещества и изделия, которые допускаются к международной перевозке с соблюдением определенных условий или не допускаются согласно приложениям А и В ДОПОГ.

В ДОПОГ дается определение понятия **«грузовое место»** — это готовый к отправке конечный продукт процесса упаковки, состоящий из тары или контейнера средней грузоподъемности для массовых грузов с содержимым.

Согласно ДОПОГ, тара или контейнер после перевозки в них опасных грузов также рассматривается как опасный груз, и особенности их обработки или возврата отражаются в положениях

В пункте *«Обязанности участников перевозок опасных грузов по обеспечению безопасности»*

перечисляются обязанности главных участников перевозок, а именно: перевозчика; грузоотправителя; грузополучателя; лиц, ответственных за отгрузку или погрузку либо упаковку груза, за заполнение цистерны, и лиц, использующих цистерны. Обязанности сформулированы в общей форме, что требует от каждого государства при контроле и вынесении наказаний самим определять, нарушение каких обязанностей является правонарушением. Это связано с тем, что в каждом государстве существуют свои правовые нормы.

Новшеством предпоследней редакции ДОПОГ было то, что каждое государство может перенести обязанности указанных главных участников перевозок на других участников. Это также позволяет приспособить национальные правовые нормы к требованиям ДОПОГ.

Ответственным за отгрузку является предприятие, которое загружает грузы в транспортное средство.

Различные другие ответственные лица, например водитель, заказчик и т.п., в тексте этого предписания не упоминаются, так как задачи ответственных лиц этого круга входят в их общие обязанности, указанные в другом разделе ДОПОГ. Это дает право отдельным государствам самим в национальных рамках возложить определенные обязанности на различные категории участников перевозок. Пункт о временных отклонениях от правил перевозки при многосторонних соглашениях предусматривает обязанности сторон сообщить об этом в Центральное бюро ЕЭК ООН.

Что касается правил перевозки грузов 7-го класса, то общие требования основываются на правилах безопасности радиоактивных материалов, разработанных МАГАТЭ. ДОПОГ для этой группы грузов устанавливает лишь нормы и меры по безопасности для осуществления контроля за излучением, правильностью упаковки радиоактивного содержимого, контроля и воспрепятствования опасности достижения критической точки и термической угрозы при разрушении из-за высоких температур для людей, собственности и окружающей среды.

В пункте «Мероприятия по контролю и прочей поддержке соблюдения предписаний для обеспечения безопасности» оговорена роль государства как контролирующего органа, приводится список компетентных органов власти и ведомств для выполнения различных задач, связанных с перевозкой опасных грузов и оказанием помощи.

По ДОПОГ введена должность комиссара-консультанта по безопасности при перевозке опасных грузов и устанавливается обязательный порядок разбора аварий и инцидентов. Каждое предприятие, осуществляющее перевозку или погрузочно-разгрузочные операции с опасным грузом, назначает одного или нескольких консультантов по вопросам безопасности, задачей которых является предотвращение присущей такой деятельности опасности для людей, имущества и окружающей среды.

Консультант должен наблюдать за выполнением требований, регулирующих перевозку (перегрузку) опасных грузов, консультировать по вопросам закупки оборудования и транспортных средств, обеспечивать надлежащую подготовку работников предприятия, принимать срочные меры в случае аварии или инцидента, расследовать обстоятельства аварий и подготавливать необходимые меры во избежание повторений аварий или серьезных нарушений, проверять наличие правил и инструкций у работников, занимающихся перевозкой и перегрузкой, составлять отчеты о работе и предоставлять их в местные органы по требованию последних.

Консультант проходит необходимую подготовку и должен иметь свидетельство о профессиональной подготовке, выданное компетентным органом.

Классификация опасных грузов по ДОПОГ несколько отличается от принятой в России, так как российские правила обязаны базироваться на рекомендациях ДОПОГ, но с правом внесения национальных особенностей:

Согласно ДОПОГ, опасные грузы подразделяют на классы, часть из которых имеют подклассы:

Класс 1. Взрывчатые вещества и изделия с взрывчатыми веществами:

подкласс 1.1 — вещества и изделия, которые характеризуются опасностью взрыва массой (т.е. взрыва, мгновенно распространяющегося на весь груз);

подкласс 1.2 — вещества и изделия, которые характеризуются опасностью разбрасывания, но не создают опасности взрыва массой;

подкласс 1.3 — вещества и изделия, которые характеризуются опасностью загорания, а также либо незначительной опасностью взрыва, либо тем и другим, но не характеризуются опасностью взрыва массой;

подкласс 1.4 — вещества и изделия, представляющие лишь незначительную опасность в случае воспламенения или инициирования при перевозке. Повреждается в основном упаковка. Внешний пожар не должен служить причиной практически мгновенного взрыва почти всего содержимого упаковки;

подкласс 1.5 — вещества, которые характеризуются опасностью взрыва массой, но обладают такой низкой чувствительностью, что существует очень малая вероятность их инициирования или перехода от горения к детонации при нормальных условиях перевозки. Они не должны взрываться при испытаниях на огнестойкость;

подкласс 1.6 — изделия чрезвычайно низкой чувствительности, которые не характеризуются опасностью взрыва массой. Существует ничтожная вероятность случайного их инициирования или распространения взрыва.

Класс 2. Газы:

подкласс 2.1 — легковоспламеняющиеся газы;

подкласс 2.2 — не воспламеняющиеся, нетоксичные газы;

подкласс 2.3 — токсичные газы.

Класс 3. Легковоспламеняющиеся жидкие вещества.

Класс 4.1. Легковоспламеняющиеся твердые вещества, самореактивные вещества и вещества, подобные самореактивным, а также десенсибилизированные¹ взрывчатые вещества.

Класс 4.2. Вещества, способные к самовозгоранию.

Класс 4.3. Вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой.

Класс 5.1. Окисляющие вещества.

Класс 5.2. Органические перекиси.

Класс 6.1. Токсичные вещества.

**Класс 6.2. Инфекционные
вещества.**

Класс 7. Радиоактивные вещества.

Класс 8. Коррозионные вещества.

**Класс 9. Прочие опасные вещества
и изделия.**

Опираясь на рекомендации ООН, в ДОПОГ введена еще одна классификационная кодировка, которая раскрывает сама по себе опасные свойства груза:

F — легковоспламеняющиеся вещества (*Flammable*);

S — вещества, склонные к самовоспламенению;

W — вещества, реагирующие с водой;

O — окисляющие вещества, способствующие воспламенению;

I — инфекционные вещества (*Infectious*);

R — радиоактивные вещества;

C — коррозионные вещества (*Corrosive*);

M — различные опасные вещества (*Miscellaneous*);

D — десенсибилизированные (с нейтрализацией взрывчатых веществ) взрывчатые вещества;

SR — самореактивные вещества (*Self-reactive*);

P — органическая перекись.

¹ Десенсибилизированные вещества (от *de* и лат. *sensibilis* — чувствительный) — с пониженной чувствительностью.

Также введены группы упаковки:

группа I — очень опасные вещества;

группа II — опасные вещества;

группа III — менее опасные вещества.

Группы упаковки существуют для классов 3, 4.1 (кроме самореактивных веществ), 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 8 и 9.

Поиск условий перевозки конкретного груза по ДОПОГ состоит в следующем.

Если идентификационный номер опасного вещества неизвестен, то его надо найти в таблице В главы 3.2 ДОПОГ, где все грузы перечислены в алфавитном порядке, а все предписания по его перевозке находятся с помощью таблицы А главы 3.2, где дается перечень веществ по идентификационным номерам ООН.

В структуре ДОПОГ основополагающее значение имеют таблицы, позволяющие пользователю определить все предписания, которые должны быть соблюдены при перевозке данного вещества (табл. 5.2).

Таблица имеет 24 графы: в 1-й записан идентификационный номер ООН (если веществу присвоен отдельный номер); во 2-й дается название и описание вещества или изделия прописными буквами; в графе 3а — класс (подкласс); в графе 3б — классификационный код для классов 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 6.2, 8 и 9. Классификационный код для 1-го класса содержится в графе 3а. Классификационный код S — вещества, способные к самовозгоранию без дополнительной опасности, S4 — твердые неорганические вещества.

Для грузов классов 5.2 и 7 не существует классификационных кодов. В 4-й графе указаны группы упаковки (не отнесены ни к каким группам упаковывания вещества классов 1, 2, 5.2 и 7, а также самореактивные и взрывчатые вещества в десенсибилизированном состоянии класса 4.1; вещества под номерами 2814 и 2900 — это инфекционные вещества для людей и животных, отнесенные к III и IV группам риска; определенные вещества 9-го класса и вещества под номерами 3245 и 3343) — I, II, III, причем группа II для веществ со средней степенью опасности. Графа 5 содержит номер знака опасности, который устанавливается на штучных упаковках и транспортных единицах.

Специальные предписания записаны в графе 6 и содержат сведения о возможном запрете на перевозку, освобождении от предписаний, особенностях упаковки и маркировки и т.п.; если графа пуста — это означает отсутствие специальных предписаний. Графа 7 указывает на ограничение количества опасного груза; знак LQ означает, что для данного опасного груза, упакованного в ограниченных количествах, не существует освобождения от действия положений ДОПОГ. В графе 8 содержатся инструкции по упаковке для тары и сосудов (за исключением крупногабаритной тары и КСГМГ) (индекс Р), контейнерам средней грузоподъемности для массовых грузов КСГМГ (индекс IBC), крупногабаритной таре (индекс LP) и баллонам (индекс PR); если записи о кодах отсутствуют, это означает запрет на перевозку данного груза в указанной выше упаковке или таре.

Графа 9а содержит специальные дополнительные предписания об упаковках. Графа 9б дает предписания о совместной упаковке; МР14 показывает, что при количестве не более 6 кг груз можно упаковывать в комбинированную тару с другими грузами, если они не вступают в опасную реакцию друг с другом. Предписания для цистерн ООН/ИМО отражены в 10-й графе, ТЗ — минимальное давление 265 кПа, а специальные предписания по этому типу цистерн — в графе 11, причем отсутствие кода цистерны говорит о запрете перевозки этого груза в цистерне. ТРЗЗ — это инструкция по переносным цистернам для определенных гранулированных и порошкообразных твердых веществ. В графах 12 и 13 даны соответственно предписания и специальные предписания по применению цистерн типа ДОПОГ/МПОГ. Транспортные средства для перевозки в цистерне указаны в графе 14 со ссылкой на ч. 7

АТ означает батарею общей вместимостью более 1 м³ или транспортное средство, кроме ЕХ/Ш, FL, ОХ. Вопросы транспортной категории (код ограничения проезда через туннели) для освобождения от предписаний даны в графе 15 со ссылкой на раздел 1.1.3.6. D1E — знак запрета проезда через тоннель, если груз перевозится навалом или в цистернах. Специальные предписания для упакованных штучных грузов со ссылкой на ч. 7 главы 7.2 даны в графе 16. VI — упаковка в крытые брезентом транспортные средства, VI2 — в закрытые транспортные средства или контейнеры.

Предписания по каждому опасному грузу

1	2	3а	3б	4	5	6	7	8	9а	9б	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
Номер ООН вещества	Название и описание груза	Класс груза	Классификационный код	Номер группы упаковки	Знак опасности	Специальные предписания	Ограничения количества	Инструкции по упаковке	Специальные предписания по упаковке	Предписания о совместной упаковке, глава 4.1.10	Предписания для цистерн (ООН/ИМО)	Специальные предписания для цистерн (ООН/ИМО)	Предписания для цистерн (ДОПОГ/МПОГ)	Специальные предписания для цистерн (ДОПОГ/МПОГ)	Транспортные средства для перевозки цистерн, ч. 7, глава 7.4	Транспортная категория для освобождений от предписаний, 1.1.3.6	Специальные предписания для упакованных штучных грузов, ч. 7, глава 7.2	Специальные предписания для навалочных грузов, ч. 7 глава 7.2	Эксплуатация, ч. 7, 8	Экспресс-грузы (только для ж/д транспорта)	Номер идентификации опасности	Номер ООН вещества	Название и описание груза
2318	Натрия гидро-сульфид, содержащий менее 25% кристаллизационной воды	4.2	S4	II	4/2	504	LQ0	P410, IBC 06	—	MP 14	T3	TP33	SGAN	—	AT	2 (D1E)	V1, V12	—	—	—	40	2318	Натрия гидро-сульфид, содержащий менее 25% кристаллизационной воды

Специальные предписания для навалочных грузов со ссылкой на ч. 7 главы 7.3 даны в 17-й графе. Ссылка на части 7 и 8 по вопросам эксплуатации дана в графе 18. Графа 19 указывает на экспресс-груз для железнодорожного транспорта. Номер для идентификации опасности проставляется в графе 20 (номеру может предшествовать буква X), Графы 21 и 22 повторяют содержание граф 1 и 2 для удобства пользования таблицей такого объема.

Как видим, может быть подтверждено удобство новой структуры ДОПОГ, где в таблице дается практически полная информация по конкретному грузу, в отличие от применявшейся ранее структуры с долгим поиском особенностей перевозки конкретного груза по разным разделам. Неудобством можно считать большое количество введенных кодов; например, инструкция по упаковке кодируется как Р 001 — Р 099, а при специфических предписаниях для упаковки это будет Р 101 — Р 906; крупногабаритная тара получила двузначные номера кодировки: 50 с буквами А, В, N, H, М, определяющими материал изготовления — соответственно сталь, алюминий, металл, пластмасса и бумага многослойная, это жесткая, 51 с теми же буквами — гибкая тара.

Вводимое ранее деление на «ограничительные» и «неограничительные» классы опасности в новой редакции отменено.

В ДОПОГ есть раздел о специальных предписаниях для определенных веществ или изделий, касающихся, в частности, классификации смесей.

Предписания об использовании тары разнесены с техническими требованиями к конструкции тары по разным частям, соответственно 4-й и 6-й.

Принципиальные требования к транспортным документам, сопроводительным документам, письменным инструкциям (аварийной карточке), а также к маркировке не изменились. Но на знаках опасности в нижнем углу теперь необходимо указывать номера соответствующих классов опасности (рис 5.1.).

Часть 4 содержит предписания по упаковкам, включая контейнеры средней грузоподъемности для массовых навалочных грузов и крупногабаритную тару, с выделением специальных предписаний по упаковке грузов классов 1, 2, 4.1, 5.2, 6.2 и 7. Там же много информации об особенностях применения цистерн. Часть 5 содержит предписания, касающиеся перевозок, включая вопросы тары, совместной перевозки, общие предписания по 7-му классу, маркировке, документации и т.д. В части 6 даются предписания, касающиеся требований к конструкциям и испытаниям упаковок, контейнеров средней грузоподъемности, крупногабаритной тары, газовых баллонов и цистерн.

Все вопросы, касающиеся перевозки, погрузки, выгрузки и обработки грузов, в том числе меры предосторожности, вынесены в часть 7. Часть 8 касается предписаний по работе экипажей транспортных средств, оборудования, эксплуатации и документации, включая обучение водителей. Часть 9 отражает вопросы, касающиеся конструкции и допущения транспортных средств.

Надо сказать о том, что ДОПОГ с каждой новой версией приближает Правила перевозки опасных грузов на автомобильном транспорте к требованиям по тем же перевозкам на железной дороге, т.е. процесс гармонизации, который очень важен для логистических подходов, успешно продолжается.

Международные перевозки опасных грузов, в том числе экспортно-импортных, и транзитные перевозки опасных грузов по территории РФ осуществляют с соблюдением норм и правил, установленных международными конвенциями, межправительственными соглашениями, участницей которых является РФ

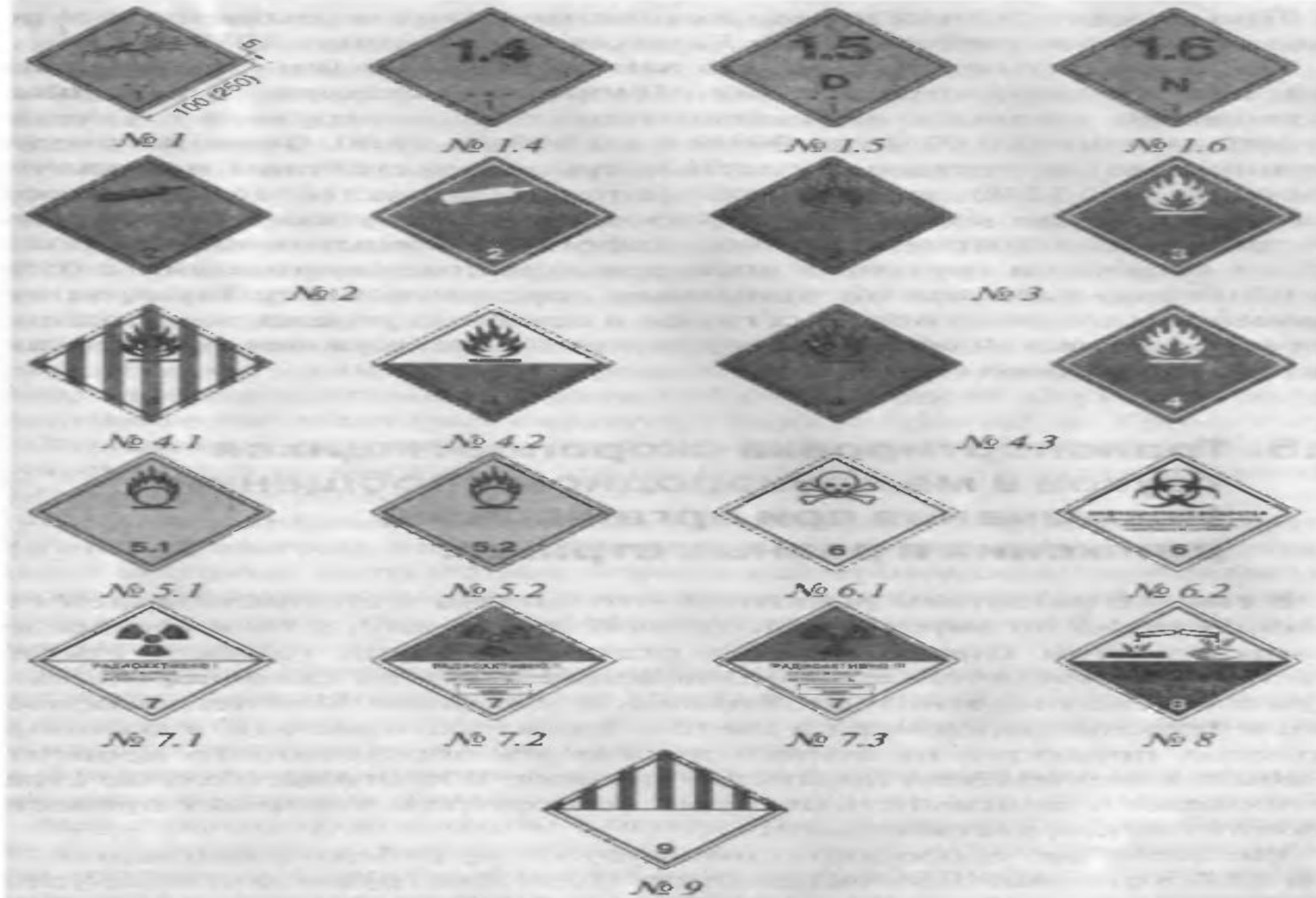


Рис. 5.1. Знаки опасности по ДОПОГ:

****** — место указания номера подкласса и группы совместимости;

******* — место указания группы совместимости; размеры приведены на знаке № 1 (100 — размер знака, наносимого на упаковку, 250 — минимальный размер знака, наносимого на АТС); размеры знаков, наносимых на упаковки, могут быть уменьшены до формата А7 (74×105 мм)

При международной перевозке опасных отходов рекомендуется руководствоваться требованиями Базельской конвенции 1989 г.

На перевозку опасных грузов некоторые страны в определенные дни накладывают ограничения. Например, Эстония ограничивает движение автомобилей, перевозящих опасные грузы, в г. Таллине по рабочим дням с 07:00 до 09:00 и с 17:00 до 19:00. Франция вводит ограничения на перевозку опасных грузов по субботам и накануне праздников с 12:00 до 20:00, кроме перевозки углеводорода и сжиженного газа для домашнего пользования; Португалия ограничивает движение автотранспортных средств грузоподъемностью более 3,5 т с опасными грузами в воскресные и праздничные дни с 05:00 до 02:00 текущего дня по отдельным дорогам и мосту Tagus, за исключением доставки опасных грузов в лечебные учреждения, топлива для аэропортов и морских портов, полиции и вооруженных сил, а также при экстренных перевозках.

Учебный вопрос №2

**ТРАНСПОРТИРОВКА
СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ГРУЗОВ
В МЕЖДУНАРОДНОМ
СООБЩЕНИИ. ИСКЛЮЧЕНИЯ
ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ
ДВИЖЕНИЯ В РАЗНЫХ
СТРАНАХ**

В связи с развитием рыночных отношений и специализацией отдельных стран по выпуску конкретной продукции, а также с определенным ростом благосостояния отдельных групп граждан России значительно увеличился поток пищевых и других скоропортящихся грузов в международном сообщении, в том числе экзотических овощей и фруктов, даров моря и цветов. Здесь надо отметить, что импорт пищевых продуктов не должен превышать определенного процента от общего потребления продуктов питания. В противном случае страна попадает в зависимость от стран-экспортеров, что может привести к политической нестабильности.

Удельный вес скоропортящихся грузов за рубежом примерно 1% при 12% в стоимостном выражении. Ценность грузов и особые условия их перевозок формируют политику доставки. Строго соблюдается время прибытия грузов в ранние утренние часы для возможной реализации продукции с началом рабочего дня.

Номенклатура, условия хранения, доставки и реализации продуктов питания очень разнообразны, а требования к их качеству достаточно жесткие, поэтому в каждом конкретном случае необходимо учитывать рекомендации регламентирующих эти перевозки внутренних и международных документов.

Основным документом, регламентирующим перевозку скоропортящихся грузов в международном сообщении, является Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС). Соглашение, разработанное специально созданной группой экспертов по перевозке скоропортящихся грузов КВТ ЕЭК ООН, вступило в силу в 1976 г. Кроме того, в ДОПОГ выделен пункт «Меры предосторожности при перевозке продуктов питания, предметов потребления и кормов», что также является обязательным в исполнении перевозочного процесса.

Соглашением определяются понятия «скоропортящийся груз», «специальное транспортное средство», нормы соответствия этого средства предписанным условиям использования их для международных перевозок некоторых скоропортящихся продуктов. Кроме того, в Соглашении дается основной перечень перевозимых продуктов и указывается необходимый при их перевозке температурный режим для сохранения качества груза.

Основное внимание в Соглашении отводится специальным транспортным средствам, их классификации, перечню положений, касающихся контроля соответствия нормам изотермических транспортных средств; методам и порядку проведения измерений и контроля изотермических свойств, а также эффективности оборудования для охлаждения или обогрева.

Образцы протоколов испытаний транспортных средств, проводимых в обязательном порядке для допуска к перевозке скоропортящихся грузов, и образцы табличек-свидетельств о соответствии приведены по тексту Соглашения и в его приложениях.

Присоединение стран к Соглашению происходит по общепринятым юридическим нормам.

Все страны, подписавшие Соглашение, должны в целях безопасности, связанной с возможностью перевозки некачественной пищевой продукции, строго соблюдать условия и требования Соглашения и при фиксировании нарушений со стороны лица другого государства сообщать об этом соответствующим органам этого государства.

Договаривающиеся стороны по особым климатическим условиям своей страны могут вводить более строгие требования к транспортным средствам или температурному режиму, о чем обязаны сообщить Генеральному секретарю ООН, который в свою очередь обязан извещать других участников Соглашения об этих изменениях.

Особое место отводится свидетельству о соответствии транспортных средств, согласно п. 4 Приложения 1 Добавления 1 СПС, которое выдается на бланке строгого образца на языке страны, выдавшей свидетельство, а также на английском, французском или русском языках.

Само свидетельство (или его копия) должно находиться на транспортном средстве и предоставляться контрольным органам по первому требованию.

Кроме свидетельства, на автомобиле устанавливается табличка-свидетельство, которая также является документом об аттестации СПС.

В свидетельстве о соответствии указывается отличительный знак страны совместно с учреждением, выдавшим свидетельство (цифры, буквы и т.п.), и условным обозначением оборудования. Указываются тип транспортного средства, его регистрационный номер и организация, его выдавшая, а также принадлежность этого средства с указанием опознавательных буквенных обозначений. В свидетельстве отмечается тип термического оборудования и основание для выдачи свидетельства, указывается название испытательной станции, характер испытания, величина коэффициента K теплопередачи кузова и температурный режим внутри и вне кузова.

Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границе от 1982 г. устанавливает незамедлительное предоставление любому заинтересованному лицу исчерпывающей информации о грузах, подлежащих медико-санитарному, ветеринарному, фитосанитарному контролю, о предусмотренных законодательными актами и правилами требованиях в отношении этих видов контроля, в отношении контроля качества и соответствия техническим стандартам, а также о местах, где грузы могут быть представлены для такого контроля.

Если установлены какие-либо несоответствия с правилами перевозок скоропортящихся грузов, то на территории договаривающейся стороны, куда доставлен груз, никто не имеет права использовать продукт без соответствующего разрешения компетентных органов, предъявляющих санитарные требования.

Любая из договаривающихся сторон может запретить ввоз продуктов на свою территорию в силу санитарных или ветеринарных требований, так как потеря качества продуктами может перевести их в разряд опасных, уничтожение которых определяется ДОПОГ.

Кроме того, данная Конвенция обязывает проводить таможенную очистку скоропортящихся грузов в часы, не предусмотренные обычным графиком работы, при заблаговременном извещении о времени их прибытия.

Все положения Конвенции направлены на сокращение времени простоя транспортных средств на границе, что прямо вписывается в логистические принципы транспортировки грузов.

В 1955 г. по рекомендации КВТ ЕЭК ООН и МСАТ была создана международная организация «Трансфригорут Европа» (*Transfrigorut Europe*) для развития перевозок скоропортящихся грузов в условиях контролируемых температур и совершенствования транспортного оборудования, помощи в решении экономических, социальных, юридических и технических проблем в этом виде перевозок. Действительными и индивидуально действительными членами этой организации стали национальные ассоциации более 25 европейских стран. Число консультативных членов «Трансфригорут Европа» (*фирмы, производящие технические средства для скоропортящихся грузов, в том числе холодильные установки, тару и упаковку, контейнеры и др.*) более 600.

Аналогичная организация под названием «Интерфриго» (*Interfrigo*) (Международное железнодорожное общество по перевозке скоропортящихся грузов) работает на железнодорожном транспорте с 1949 г.

Для России на сегодня существует практическая возможность проверки транспортных средств и получения сертификата международного образца на отечественные изотермические средства, что дает отечественным перевозчикам возможность вступить в мировой рынок перевозки скоропортящихся грузов на отечественных автомобилях.

Такой сертификат в настоящее время можно получить в Чехии, Финляндии, Германии и других ближайших к России странах, имеющих специальные испытательные лаборатории для изотермических транспортных средств.

Многие страны в целях смягчения негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду и здоровье населения вводят по субботним, воскресным и праздничным дням, т.е. дням отдыха и массовых выездов на уик-энд с учетом национальных особенностей, ограничения на движение грузовых автотранспортных средств. В основном это распространяется на автомобили грузоподъемностью 3,5; 7; 5; 32 т и более.

Однако для многих скоропортящихся грузов в связи с особой их природой делаются исключения. Каждая страна создает свою систему охраны здоровья населения с учетом национальных привычек. Для скоропортящихся продуктов любая задержка в пути крайне опасна, так как грозит потерей качества.

Официально опубликованы следующие ограничения движения на 2009 г. Греция ограничивает движение по выходным и праздничным дням грузовых автомобилей грузоподъемностью свыше 1,5 т на определенных автомагистралях в определенные дни и часы, например в 2009 г. 5.01, 27.02, 24.03, 27.10, 24 и 31.12 с 16:00 до 21:00. Исключение делается для автомобилей, перевозящих свежее молоко, рыбу, мясо, живых животных, свежие овощи и фрукты.

В Италии существует запрет в выходные и праздничные дни для АТС грузоподъемности свыше 7,5 т на всей сети дорог за исключением АТС, перевозящих молоко (кроме молока с длительным хранением). Если есть исключение для АТС до 14 т, перевозящих свежие овощи и фрукты, мясо и рыбу, срезанные цветы, свежие молочные продукты, живых животных, то оно должно иметь, по законам Италии, зеленую табличку, установленную на видном месте с боковых сторон и сзади, размером 50x40x20 мм с буквой d черного цвета.

Австрия ограничивает движение грузовых автомобилей грузоподъемностью свыше 7,5 т и автомобилей с прицепом, если масса автомобиля или прицепа свыше 3,5 т, по субботам с 15:00 до 24:00; воскресеньям и праздникам с 00:00 до 22:00. Разрешено движение для автопоездов грузоподъемностью свыше 3,5 т, перевозящих молоко, и автомобилей с общей массой свыше 7,5 т, перевозящих мясо или скот на убой (за исключением рогатого скота, перевозимого по автомагистралям), скоропортящиеся продукты; осуществляющих поставки продовольствия в туристические районы, срочные перевозки для ремонта холодильных заводов и др.

Венгрия вводит ограничения движения в выходные и праздничные дни грузовых автомобилей грузоподъемностью свыше 7,5 т по всей сети дорог с 1 июля по 31 августа с 15:00 субботы до 22:00 воскресенья; с 22:00 предпраздничного дня до 22:00 праздничного дня. Причем для водителей, нарушивших указанные ограничения установлен значительный штраф. Исключение делают для перевозок свежего молока и свежих молочных продуктов; свежего мяса и его производных, в том числе глубокой заморозки; свежих хлебобулочных изделий и других скоропортящихся продуктов.

В период с 4 ноября по 1 марта автомобили класса Евро-3 и выше, осуществляющие международные перевозки, освобождаются от ограничений как экологически чистые.

Германия разрешает без ограничений перевозку свежего молока, молочных продуктов, свежего мяса и его производных, свежей и живой рыбы и их производных, фруктов и овощей, а также порожних автомобилей, задействованных в их перевозках, при запрете на движение автомобилей грузоподъемностью более 7,5 т или с прицепами или полуприцепами на всей сети дорог по выходным и праздничным дням с 00:00 до 22:00. Есть и летние ограничения с 1 июля по 31 августа по субботним дням с 07:00 до 20:00. На карте Германии отмечают участки автобанов и дорог, на которых действуют ограничения движения автомобилей с разрешенной максимальной массой свыше 7,5 т и автомобилей с прицепом.

Швейцария ограничивает движение автомобилей с разрешенной общей массой более 7,5 т по воскресеньям и праздничным дням с 13:00 до 22:00, кроме автомобилей, перевозящих скоропортящиеся продукты и живых животных.

Люксембург ограничивает в вышеуказанные дни перевозки для всех автомобилей, прибывающих из Бельгии, Германии или Франции, за исключением перевозки скоропортящихся грузов животного происхождения независимо от их обработки (замороженные, свежие, соленые, копченые, сушеные или стерилизованные), свежих или необработанных скоропортящихся грузов растительного происхождения (фрукты, овощи), срезанных цветов и цветов в горшочках.

Польша при введении ограничений делает исключения для транспортных средств, перевозящих мясо, зерно и другие скоропортящиеся продукты

Португалия делает исключение для перевозки продуктов питания (фруктовой и свежей сельскохозяйственной продукции, хлеба, мяса, рыбы, свежего молока), но при условии, что объем перевозимого груза должен быть не менее $\frac{3}{4}$ объема автомобиля или половины его грузоподъемности.

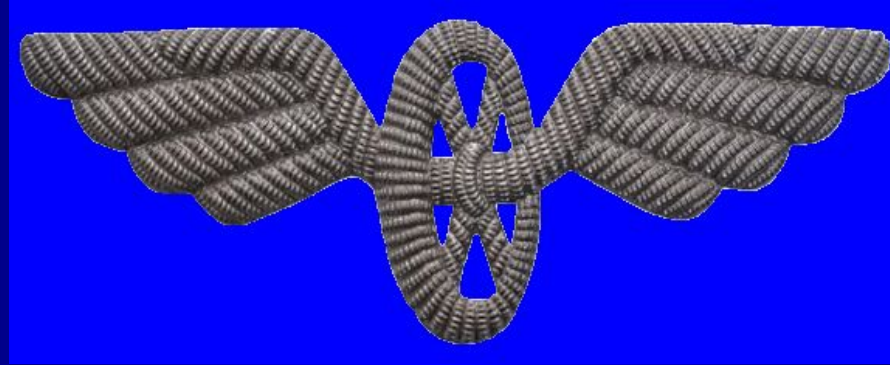
То же делает Франция. Имея постоянный запрет для автомобилей грузоподъемностью свыше 7,5 т по нерабочим дням, она делает исключение для скоропортящихся грузов при условии, что количество груза составляет как минимум половину грузоподъемности автомобиля. При этом дается конкретный перечень скоропортящихся грузов, куда входят: живая рыба; ракообразные и моллюски; продукты питания, требующие охлаждения; мясные и другие замороженные и глубокой заморозки продукты; морские продукты питания; молоко и молочные продукты; яйца и продукты, изготовленные на основе яиц; дрожжи; овощные продукты, включая охлажденные и готовые к употреблению рубленые необработанные овощи; все продукты питания, которые должны храниться в тепле; срезанные цветы,

В Чехии, например, при ограничении движения для автомобилей общей массой более 7,5 т за исключением перевозящих скоропортящиеся грузы полиция имеет право временно изменить маршрут их движения или запретить его на неопределенное время.

Для улучшения экологической ситуации во время проведения Олимпийских игр в Пекине (Китай) ввели с 1 июля по 20 сентября 2008 г. ограничение движения грузовых автомобилей за исключением автомобилей, перевозящих продукты питания и товары ежедневного потребления.

Некоторые страны не оговаривают ограничений в общих запретах перевозки отдельных грузов, в частности скоропортящихся, а часть стран вообще не вводят их. В Израиле существует полное ограничение движения всех автомобилей с 18:00 8 октября до 18:00 9 октября в связи с религиозным праздником, отмечаемым по всей стране.

Периодически отдельные страны вводят ограничения на ввоз отдельных скоропортящихся продуктов, что связывается чаще с защитой интересов отечественных производителей или с заболеваниями скота на определенных территориях, например коровьим бешенством, поразившем в прошлые годы ряд европейских стран, ящуром и др. Так, с 25.06.2008 был введен запрет на ввоз свиных мясопродуктов в Россию из Канады; с 25.03.2008 запрещалась поставка птицы из Бельгии и Бразилии.



Лекция окончена

Благодарю за внимание