

**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 №4 Основы проектирования системы
транспортировки
скоропортящихся грузов*

ЛЕКЦИЯ № 12

**СОХРАННОСТЬ КАЧЕСТВА ПРИ
ТРАНСПОРТИРОВКЕ
СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ГРУЗОВ**

Время 2 часа



Учебные вопросы

1. Требования к грузовладельцам и перевозчику по сохранности качества скоропортящихся грузов.
2. Риски и их устранение при транспортировке скоропортящихся грузов.

Учебный вопрос №1

**ТРЕБОВАНИЯ К
ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦАМ
И ПЕРЕВОЗЧИКУ ПО
СОХРАННОСТИ КАЧЕСТВА
СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ГРУЗОВ**

Учитывая особую важность снабжения страны продуктами питания, сложность выращивания и производства сельскохозяйственной продукции, в качестве критерия организации процесса транспортировки скоропортящихся грузов принимают показатель «минимум потерь грузов», т.е. сохранность качества и количества. Грузоотправитель должен предъявлять к перевозке скоропортящиеся грузы соответствующей температуры. Например, любые глубокозамороженные продукты и замороженная и глубокозамороженная рыба должны быть с температурой -18°C , любые замороженные продукты, включая мясо, -10°C .

Грузоотправитель должен предъявлять к перевозке скоропортящиеся грузы, упакованные в тару; обеспечивать перед погрузкой требуемую температуру и качество груза в соответствии со стандартами или техническими условиями; проверять коммерческую пригодность поданного подвижного состава; сверять фактические значения температур груза с отметкой в Листе контрольных проверок температуры грузов и в кузове авторефрижератора и ТТН. К ТТН должны быть приложены необходимые разрешения, ветеринарные и карантинные сертификаты в зависимости от перевозимого груза и требований к его перевозке. В обязанность грузоотправителя входит указание в ТТН продолжительности транспортировки предъявленного груза. Он же указывает помологический сорт плодовоовощной продукции.

Грузоотправитель, как правило, осуществляет погрузку груза и несет ответственность за правильность укладки и размещения скоропортящихся грузов в кузове, затем пломбирует кузов автомобиля или отдельные места, если груз идет в несколько адресов. Грузоотправитель должен предоставить необходимые материалы, препятствующие перемещению груза, например, если длина кузова не кратна длине ящиков.

Грузоотправитель должен подбирать соответствующую грузу тару и упаковку, которые не только защищают груз от утраты, но и не ухудшают его физико-химические свойства (запах, вкус, цвет).

В документах, сопровождающих груз, до момента отправки могут быть указаны особые условия при согласовании их с перевозчиком (например, при несоответствии упаковки).

Отправитель груза имеет право после погрузки проверить вес брутто, количество груза и содержание грузовых мест с возможной компенсацией перевозчику времени сверхнормативного простоя. Результаты проверки вносят в накладную.

Грузоотправитель обязан предъявлять груз не загрязненным, без механических повреждений, без сельскохозяйственных вредителей, плотно уложенным в тару и т.д., в точном соответствии с Правилами перевозки грузов автомобильным транспортом. Например, овощи и фрукты должны быть отсортированы по сортам и степени зрелости.

Особые условия предъявляют к перевозке мяса, так как животные и птицы болеют туберкулезом, бруцеллезом, сибирской язвой, чесоткой, ящуром, трихомонозом, сапом, сальмонеллезом, паратифом и могут иметь другие тяжелые заболевания, пагубные для здоровья и жизни человека.

Поэтому убойный скот не менее 21 сут выдерживают под ветеринарно-санитарным наблюдением и подвергают вакцинации против отдельных болезней.

Грузоотправитель обязан оформлять ветеринарно-санитарные сертификаты, выданные не ранее 3—5 сут до отгрузки.

Каждое наименование скоропортящегося груза оформляют к перевозке, как указано выше, с обязательным выполнением Правил. Например, жиры различного происхождения перевозят в жестяных или стеклянных банках, бочках или брусками, завернутыми в жиронепроницаемую бумагу и уложенными в ящики, выполненные из разного материала.

Мясо после 6 ч остывания перевозят при наличии корочки подсыхания при температуре в толще мышц от 4 до 12°C подвешенным на крючья в стоечных поддонах (говядину разделявают на четверти, свинину на полутуши, баранину на туши, что связано с размерами туш).

Отправитель несет ответственность перед перевозчиком, если дефекты упаковки груза причинили ущерб. Грузополучатель должен организовать прием груза своевременно. Молочные и молочно-кислые продукты должны быть выгружены немедленно по прибытии к месту доставки. Грузополучатель обязан проверить груз совместно с перевозчиком и в случае несоответствий оформить заявление, которое будет основанием для возмещения потерь, иначе ответственность ложится на водителя.

Основная задача перевозчика — до начала перевозки проверять срок действия сертификата или временного разрешения по допуску данного класса транспортного средства к перевозке скоропортящихся грузов и подать грузоотправителю исправный подвижной состав с соблюдением положенных санитарно-гигиенических требований для данного груза, поддерживать необходимую температуру во время перевозки.

Согласно Уставу автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта от 2007 г., подача подвижного состава, непригодного для перевозки обусловленного договором груза, приравнивается к неподаче транспортного средства.

Перевозчик должен использовать рекомендации фирм, устанавливающих холодильное оборудование, что позволит сохранить перевозимый груз в надлежащем качестве и количестве.

Так, при укладке рассматриваемой группы грузов нельзя загромождать пространство вокруг испарителя, необходимо обеспечивать хорошую циркуляцию воздуха внутри кузова, а под европоддонами надо держать пространство открытым для лучшей вентиляции (рис. 4.10).

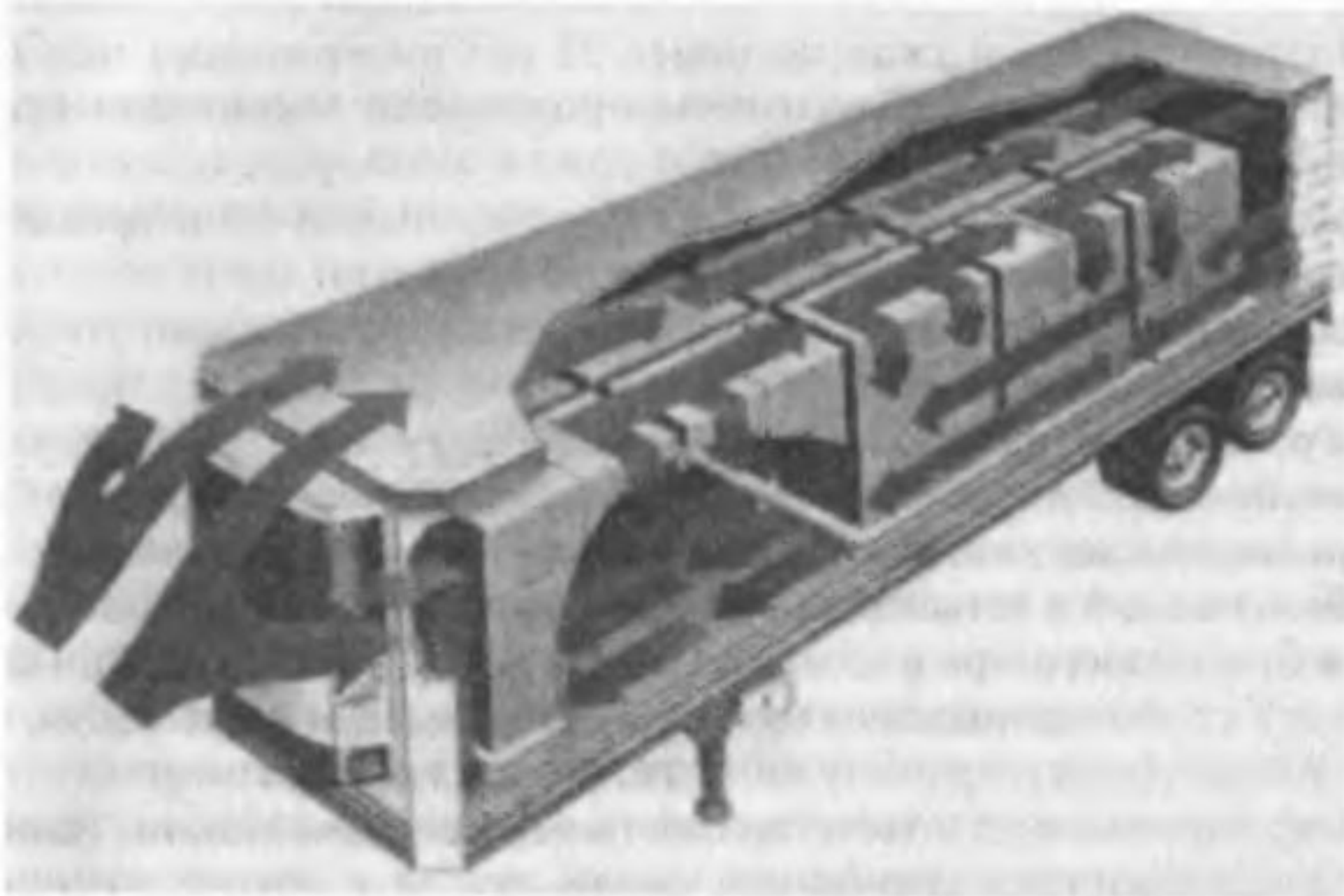


Рис. 4.10. Укладка грузов для обеспечения циркуляции воздуха в изотермическом кузове

Если двери кузова необходимо часто открывать (например, в развозочно-сборных городских маршрутах при снабжении торговой сети продуктами), желательно повесить изолирующие шторы, а агрегат на время перегрузочных работ выключить. Изотермический автомобиль лучше держать в тени, особенно при перегрузочных работах.

При перевозке замороженных и глубокозамороженных продуктов не следует использовать систему автоматического пуска/останова при любой температуре окружающей среды.

При перевозке свежих продуктов необходимо устанавливать зонд измерения температуры на выходе испарителя.

Через 30 мин после загрузки свежих продуктов и в случае обнаружения повышенной влажности при перевозке замороженных продуктов нужно оттаивать испаритель.

Как правило, в изотермических автомобилях температуру устанавливают автоматически с помощью термографа, за показаниями которого водитель должен внимательно следить для необходимой корректировки.

Температурный режим груза при погрузке и в кузове автомобиля при транспортировке должен соответствовать указанным в табл. 4.9.

Таблица 4.9

Температурный режим при погрузке и транспортировке скоропортящихся грузов

Груз	Температура в кузове, °С	Особые условия
Субпродукты*	3	Перевозка не более 48 ч
Молоко в цистерне для немедленного потребления	4	То же
Молоко для пищевой промышленности	6	»
Молочные продукты	4	»
Масло	6	—
Дичь	4	—
Рыба, моллюски, ракообразные	Только в тающем льду	За исключением копченой и сушеной рыбы, живых рыбы, моллюсков и ракообразных
Готовые мясные продукты	6	За исключением соленых, копченых, сушеных и стерилизованных (стабилизированное состояние)
Мясо	7	За исключением субпродуктов
Домашняя птица и кролики	4	—

* Суб... — первая часть сложных слов в значении не основной, не главный. Субпродукты — сердце, печень, желудки и другие внутренние продукты.

Перевозчику дано право проверять выборочно качество предъявленных к перевозке грузов, их тары и упаковки. Причем грузоотправитель вскрывает и повторно упаковывает рассмотренные грузы. По товарной сортности перевозчик не проверяет груз.

В междугородном сообщении грузы доставляют в сроки, исчисленные по фактическому расстоянию и среднесуточному пробегу в 600 км, начиная с момента окончания погрузки и оформления документов. Срок начала движения проставляют в товарно-транспортных документах.

Обратная или попутная загрузка автомобиля возможна лишь грузами, не загрязняющими кузов и не имеющими устойчивого запаха или частей из стекла. *Например, нельзя перевозить папиросы, книги, меха, игрушки, пряжу и другие товары после или совместно с рыбой, сельдью; а после мяса продовольственные и промышленные товары можно перевозить лишь при очистке и промывке кузова.*

За полную или частичную утрату груза, невыполнение условий договора и правил перевозки перевозчик несет полную ответственность по существующему законодательству и правилам перевозки автомобильным транспортом.

Отношения и ответственность сторон, как отмечено ранее, оформляют договором и накладной, в которой отмечают все условия перевозки. Перевозчика освобождают от ответственности, если утрата или повреждение груза является следствием особого риска по причине некоторых обстоятельств, указанных или не указанных в товарно-транспортной накладной, например если было использовано транспортное средство без тента по согласованию с грузовладельцем и отметкой в накладной или груз сдавался без указания в накладной его особых свойств, требующих специальных мер предосторожности при транспортировке.

Перевозка живых животных освобождает перевозчика от ответственности за лишнюю потерю веса из-за стрессовых состояний отдельных пород животных. Здесь можно привести пример перевозки живых животных из Австралии в Японию. Сначала был договор на поставку замороженного австралийского мяса в судах-рефрижераторах, но это не устраивало японских покупателей. Стали перевозить морем живой скот, но он сильно терял в весе из-за стресса, вызванного качкой и длительным путем, что не устраивало грузовладельцев.

Тогда грузовладельцы и перевозчики для уменьшения весовых потерь создали в транспортных средствах особые условия, в том числе организовали трансляцию тональной успокаивающей музыки, повесили на окна занавески, не говоря о положенной уборке отходов, своевременной подаче пищи и пр.

Доказательства невиновности потерь груза лежат целиком на перевозчике, так как на время перевозки он берет все риски на себя и материально отвечает с момента погрузки до момента выгрузки груза.

Учебный вопрос №2

**РИСКИ И ИХ УСТРАНЕНИЕ
ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ
СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ГРУЗОВ**

При перевозке скоропортящихся грузов в связи с многочисленными особенностями их подготовки и транспортировки возникает множество рисков. Это, прежде всего, особенности самого груза, который при малейших отклонениях от требуемых условий перевозки может частично или полностью терять свои главные свойства.

Причиной порчи или утраты груза, т.е. риска, могут быть:

- действия или упущения грузовладельцев;

- недостатки тары или упаковки, которые не могли быть замечены по наружному виду при приемке груза;

- прием груза без указания в ТТН особых свойств и мер предосторожности при его перевозке (инструкция обращения с грузом);

- неправильная укладка груза его владельцем; неточности маркировки, приведшие к неправильному обращению с грузом;

- использование транспортных средств без тента и др.

Множество рисков возникает при перевозке свежей плодоовощной продукции, в том числе зелени, если упакована продукция с повышенной влажностью, разной степенью зрелости или перезрелая, при отсутствии или нарушении вентиляции в транспортном средстве, расстановке грузов в таре без свободной циркуляции воздуха, при нарушении температурного режима. Перезрелые или долго хранившиеся плоды (зелень) могли быть поражены заболеваниями, которые могут проявить себя в процессе транспортировки. Необходимо заметить, что споры гнили или плесени так или иначе присутствуют на фруктах, овощах и зелени, и при нарушениях правил перевозки уже в процессе транспортировки начинается их рост.

Как отмечено ранее, грузоотправитель должен в ТТН указать продолжительность перевозки конкретного груза. Тем более, что есть целый ряд скоропортящихся грузов, время транспортировки и реализации которых очень невелико, например кулинарные мясные продукты. Но в сегодняшней ситуации с повышенной интенсивностью городского движения, когда срок удлиняется без вины водителя, а перевозку скоропортящихся грузов не относят к экстренным с особым правом проезда, перевозчик по закону имеет право отказаться от перевозки. В противном случае за несвоевременность доставки, если этим нанесен ущерб грузовладельцу, перевозчик оплачивает ущерб.

Так как проблема снабжения продуктами питания в городе остается одной из важнейших, то для снятия рисков доставки груза несоответствующего качества к моменту начала спроса применяют разные подходы. Например, многие зарубежные перевозчики осуществляют доставку в ночные часы, в частности молока и молочных продуктов, спрос на которые начинается ранним утром. Торговые точки с небольшим объемом обслуживает водитель, которому выдают ключи от подсобного помещения магазина. Или используют новые технологии, например, хлебобулочные изделия, которые должны поставлять свежими к определенным утренним часам, поставляют в виде замороженных полуфабрикатов, хранящихся в холодильниках, и выпекают на месте по мере возникновения спроса в особых жарочных шкафах.

Для отдельных сортов плодоовощной продукции за рубежом применяют такой подход (превентивную меру) к сохранности качества груза, как покрытие плодов воском. *Метод дает очень хорошие результаты, но дорогой. Например, французская линия «Яблочная симфония» яблоки моет, сушит, калибрует, сортирует по цвету и содержанию сахара, затем покрывает воском. Стоит такая установка около 0,5 млн дол.*

Для скоропортящихся грузов характерной причиной потери груза или его качества является несоответствие нормативных и фактических температур, при которых хранили и транспортировали груз. *При возникновении таких ситуаций единственно однозначным могут быть показатели термограммы, которую рассматривают как вещественное доказательство.*

Перевозчик должен знать, что основными причинами потерь груза, кроме указанных выше, могут быть: слишком плотная укладка груза; отсутствие термографа; использование поддонов, не соответствующих условиям перевозки и особенностям груза; нестандартные или поврежденные тара и упаковка; задержка при разгрузке; ошибки взвешивания и др.

На последнюю причину надо обращать перевозчику особое внимание, так как в момент передачи груза работники складов используют целый ряд криминальных приемов для отвлечения внимания водителя, например недостаточность освещения мест погрузки, размещение выгруженной продукции без возможности повторного пересчета, махинации с весами и т.п.

Отправитель груза несет ответственность за убытки, возникшие у перевозчика вследствие неправильно или неточно указанной информации.

При разногласиях между грузовладельцами и перевозчиком есть возможность использовать как наиболее эффективное средство защиты от возникновения претензий независимую экспертизу экспертно-консультационных компаний.

Например, было доказано на основе экспертизы материала поддонов, что он был заражен грибком, в результате чего поддон «просел» и упаковка груза была нарушена с потерей качества груза при отсутствии вины перевозчика.

При несоблюдении санитарных требований, предъявляемых к транспортным средствам, органы санитарно-эпидемиологических служб могут запретить перевозку.

Согласно Правилам перевозок грузов, в случае поломки рефрижераторной установки, неисправности подвижного состава или наличия внешних признаков порчи груза (*перевозчик обязан периодически проверять качество груза во время транспортировки и температурный режим в кузове*) перевозчик имеет право передачи груза в местную торговую сеть, не ожидая инструкций от владельца груза. Основанием для этой процедуры является акт, составленный представителями перевозчика (*водителем, если нет экспедитора*), местной инспекции по качеству и сбытовой организации. Вместо представителя местной инспекции по качеству (*если в данной местности нет таковой*) можно привлечь незаинтересованную организацию. Причем по закону, если выручка составит сумму большую, чем причиталось владельцу груза, то перевозчик имеет право разницу оставить себе.

Применяемую при продаже процедуру определяют законами или обычаями места нахождения груза. Такая система исходит из условий безопасности жизнедеятельности, так как любые изменения температуры и удлинение сроков перевозки могут перевести скоропортящийся груз в разряд опасных для жизни людей или окружающей среды.

Если при международной перевозке установлен факт несоблюдения определенных требований на территории договаривающейся стороны по выбору транспортного средства или каким-либо другим причинам, то никто не имеет права использовать продукты без соответствующего решения компетентных органов. Любая из договаривающихся сторон может запретить ввоз продуктов на свою территорию в силу санитарных или ветеринарных требований.

**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 № 13

**ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ
МЕЖДУНАРОДНОГО
СООБЩЕНИЯ**

Время 2 часа





Учебные вопросы

1. Особенности организации международного сообщения
2. Порядок оформления документов для транспортировки скоропортящихся грузов

Учебный вопрос №1

ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНОГО СООБЩЕНИЯ

Под *международной перевозкой* понимают перевозку грузов и пассажиров между двумя государствами и более, выполняемую на условиях, установленных этими государствами в международных соглашениях. Согласно Федеральному закону от 1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушения порядка их выполнения», это перевозка транспортным средством грузов или пассажиров за пределы территории РФ или на территорию РФ, а также транзитом через территорию РФ.

Международные перевозки осуществляют на основании внутренних документов страны и специальных конвенций и соглашений, регулирующих выполнение международных автомобильных перевозок.

Работа транспорта регламентирована актами общего законодательства, в частности, Гражданским кодексом РФ, транспортными уставами и кодексами, национальными актами и правилами регулирования международных перевозок. На автомобильном транспорте действует Устав автомобильного транспорта от 2007 г.

В Европе общими вопросами транспортного законодательства ведают:

Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (КВТ ЕЭК ООН), разработавший более 30 международных конвенций, соглашений и других нормативных документов по регулированию автотранспортной деятельности и более 50 единообразных предписаний (правил) по конструкции транспортных средств;

Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) по транспортной политике;

МСАТ (или 1RU), выпустивший два важнейших соглашения по условиям перевозок опасных и скоропортящихся грузов — ДОПОГ и Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС);

Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА);

Координационное транспортное совещание (КТС) министров транспорта государств — участников СНГ.

В общей сложности существует около 40 международных организаций, занимающихся вопросами автомобильного транспорта.

В России, согласно Федеральному закону от 1998 г. № 127, на международные перевозки необходимо получение специального разрешения, действующего в течение определенного времени на неограниченное число поездок любого транспортного средства, принадлежащего владельцу такого разрешения, по территории любого государства, являющегося членом ЕКМТ.

Разрешительную систему базируют на двух- или многосторонних межправительственных соглашениях о международном автомобильном сообщении, а также внутреннем законодательстве России и соответствующих стран. Кроме того, на перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов для международного сообщения необходимо получение специальных разрешений в соответствующих организациях страны, получивших право на выдачу такого разрешения, с указанием маршрута.

Разрешительная система дает возможность регулировать въезд иностранных транспортных средств на территорию страны для увеличения доли отечественных перевозчиков или равномерного распределения работы на основе общей выгоды. Следовательно, одна из функций разрешения от компетентных органов страны — это регулирование транспортных рынков. Россия имеет более 40 двусторонних соглашений, определяющих порядок обмена и виды разрешений. Количество (контингенты) разрешений определяется ежегодно Министерством транспорта РФ.

Существует на сегодня несколько видов разрешений на перевозки грузов в международном сообщении. Например, для перевозки в двустороннем сообщении и (или) на транзитный проезд, и (или) перевозки грузов третьих стран туда и обратно (практически универсальные), «зеленые карты» (только разрешения на автотранспортные средства, удовлетворяющие требованиям Евро-1, Евро-2 и Евро-3) на перевозки в двустороннем сообщении и др.

Если страны не заключили двусторонние соглашения по международным перевозкам или не являются государствами — членами ЕКМТ, то они могут получать разовые разрешения от компетентных органов страны.

Разрешения не требуются: для перевозки тела и праха умерших; поврежденных автомобилей; личного имущества при переезде; выставочных и театральных грузов, музыкальных инструментов; оборудования для киносъемок, радио- и ТВ-передач и спортивного инвентаря.

Разрешение на специальном бланке в соответствии с рекомендациями Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН выдает Минтранс России, и распространяют его через национальные общественные объединения перевозчиков. В РФ это Ассоциация международных автоперевозчиков (АСМАП), созданная в 1974 г., которая оказывает практическую помощь по всем вопросам международных перевозок.

В настоящее время это независимая добровольная организация, в состав которой входит более 2500 действительных и ассоциированных членов, занимающихся международными перевозками. АСМАП координирует их деятельность, представляет и защищает их интересы, а также осуществляет профессиональную подготовку специалистов, в том числе для перевозки опасных грузов.

Перевозчики любой страны, в том числе российские, должны строго придерживаться регламентации международных документов.

В Федеральном законе от 1998 г. № 127-ФЗ дается Положение о государственном контроле за осуществлением международных перевозок, одной из целей которого является соблюдение принципов безопасности и пресечение незаконной деятельности иностранных перевозчиков в России. Контроль возлагается на Ространспнадзор.

Иностранный перевозчик, нарушивший в пункте пропуска через госграницу любое правило международных договоров, законодательства России, может быть допущен к движению по территории нашей страны лишь после устранения нарушения. При неоднократных нарушениях иностранными перевозчиками порядка осуществления международных перевозок на территории РФ руководитель транспортной инспекции направляет в федеральный орган исполнительной власти в области транспорта предложения о принятии мер, предусмотренных международными договорами в области Международного автомобильного сообщения.

Если международным соглашением установлены иные правила, чем правила внутреннего законодательства, то применяют международное. *Отечественное внутреннее законодательство по автомобильным перевозкам применяется к международным перевозкам грузов, если оно не противоречит международным соглашениям или в последних отсутствует какая-либо норма.*

Основным правовым документом, регламентирующим отношения сторон в международном сообщении на автомобильном транспорте, является Женевская конвенция о договоре международной дорожной перевозки груза (КДГТГ) 1956г. с последующими дополнениями и изменениями, имеющая французскую аббревиатуру CMR и подписанную нашей страной в 1983г.

КДПГ разработана в целях внесения единообразия в условия договора международной автомобильной перевозки грузов, унификации перевозочных документов, определения ответственности грузовладельцев и перевозчиков. Конвенция установила, что договор перевозки определяется накладной CMR, которая служит доказательством условий договора и удостоверением принятия груза перевозчиком, а также определила перечень сведений, указываемых в накладной, количество накладных, предел размера возмещения при потере и повреждении груза, просрочки доставки и порядок рассмотрения исков и претензий.

КПДГ имеет высшую юридическую силу при регулировании автомобильных перевозок груза.

Для смешанных перевозок используются главным образом правила Экономического и социального совета ООН по торговле в составе ЮНКТАД, в рамках которого разработаны Конвенция о смешанных перевозках, Йорк-Антверпенские правила об общей аварии от 1994 г., особенно актуальные для опасных грузов. Так как не все частные аспекты деятельности могут быть рассмотрены международными документами, то национальные нормы права в отдельных случаях приобретают главенствующее значение.

Одним из наиболее эффективных документов для международных перевозок является Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП или Конвенция TIR) от 1975 г., которая объединяет европейский регион, Северную Африку, Ближний и Средний Восток, США, Канаду, Чили и Уругвай.

На основании положений этой Конвенции на каждое транспортное средство выдается книжка МДП, или *Carnet TIR*, являющаяся обязательным контрольным документом на груз для стран отправления, транзита и получения. При применении условий данной Конвенции на автомобили устанавливается табличка TIR.

Указанная система книжек МДП (*Carnet TIR*) предназначена для облегчения перевозок международных грузов благодаря упрощению таможенных процедур. Преимуществом системы является также то, что груз перевозится по единому транспортному документу даже в смешанном сообщении.

Carnet TIR имеет гарантию МСАТ, члены которого выдают и обеспечивают гарантию этих карнетов отдельным транспортным организациям или фирмам. Книжки МДП выпускаются МСАТ (Швейцария) и распространяются через национальные союзы и ассоциации перевозчиков. На территории России карнеты выдает АСМАП. *Перевозчик должен быть зарегистрирован как пользователь системы TIR, причем в АСМАП предусмотрена упрощенная процедура, при которой для получения карнета необходима регистрация в качестве международного перевозчика и подписание декларации-обязательства.*

Книжка МДП представляется вместе с дорожным транспортным средством во всех таможнях по пути следования. При неправильном оформлении книжки таможня места въезда в страну может направить перевозчика обратно в таможню места выезда. В определенных случаях вместо *Carnet TIR* может быть оформлен ВТТ — внутренний таможенный транзит

Книжка МДП выдается национальными объединениями перевозчиков и после использования сдается в МСАТ. Главное преимущество этой системы в том, что груз под пломбой отправителя не досматривается на промежуточных таможах, которые в отдельных случаях имеют право досмотра грузов, что освобождает перевозчика от уплаты дополнительных пошлин и упрощает процедуру прохождения таможни.

Книжка МДП, кроме того, может сопровождать перевозку грузов в смешанном сообщении, что очень важно для специфических грузов.

Любое нарушение положений Конвенции наказывается по законам страны, в которой это нарушение было совершено.

На железнодорожном транспорте существует документ ТИГ, аналогичный ТИР.

Выполняют международные перевозки по накладным СМР только перевозчики, получившие право на участие в международном сообщении. Часть международных автомобильных перевозок осуществляют по Соглашению об автомобильном грузовом транспорте (Соглашение АГТ) при условии, что транспортное средство зарегистрировано в Болгарии, Венгрии, Польше, Чехии, Словакии и странах СНГ, а перевозку осуществляет между территориями этих стран в пределах их границ. Для этих перевозок сопроводительным документом является Манифест АГТ.

В отдельных случаях перевозку может сопровождать Международный сертификат веса автомобиля.

Работу экипажей транспортных средств в международном сообщении регламентирует Европейское соглашение ЕСТР от 1976 г., в котором содержатся требования к водителям, режиму их труда и отдыха, продолжительности управления транспортным средством за день, неделю и две недели.

В российских документах, в частности Правилах дорожного движения, даны требования к водителю, осуществляющему международные перевозки. Так, он обязан: останавливаться по требованию работников транспортной инспекции в специально обозначенных контрольных пунктах и предъявлять для проверки транспортное средство, разрешение и другие документы, предусмотренные международными договорами, иметь на транспортном средстве регистрационный и отличительный знаки государства, в котором оно зарегистрировано.

Все вопросы дорожного движения, в том числе правил движения, разметки дорог, регистрационных знаков, сигналов, а также образцы международных водительских удостоверений отражены в Конвенции о дорожном движении от 1977 г. с последующими дополнениями.

На территории другой страны должны соблюдаться действующие там правила движения и другие правовые нормы, что требует обучения водителей, желающих работать в международном сообщении. Международные перевозки осуществляются при обязательном страховании. В отношении санитарного, таможенного и пограничного контроля применяют положения международных соглашений и национальных законодательств.

Стороны соглашений передают ежегодно друг другу информацию о дорогах, открытых для международного сообщения, и о специфике пользования ими, например о нерабочих днях; скоростях движения; запретах движения; максимальных нагрузках на дорогу; специальных налогах и сборах и т.д., что частично отражено в соглашениях по каждому из рассматриваемых грузов.

Например, Финляндия доводит до сведения, что с 17.12.2008 по 29.12.2008 вводится запрет на движение большегрузного транспорта, работающего по системе TIR, на дорогах № 26 и 387 по будням с 12:00 до 22:00, по субботам с 12:00 до 18:00 в связи с образованием «пробок», характерных для конца года, и изменениями метеоусловий. Водители должны быть предупреждены, что полиция будет осуществлять контроль запрета, взимать штраф и возвращать автомобили с данного маршрута.

Могут быть ограничения по ввозу топлива, например, разрешен ввоз автомобильного топлива лишь в объеме полной заправки топливных баков, технологически связанных с двигателем.

О введении ограничений в данной стране население информируют по радио, телевидению, в печати. Эту же информацию сообщают ассоциации автотранспортников, объединяющие перевозчиков для международного сообщения. Незнание об ограничениях движения автомобилей приводит к тому, что транспортные средства, перевозящие грузы в международном сообщении, вынуждены ждать на границе конца срока ограничений сутки и более.

К документам, сопровождающим перевозки в международном сообщении, надо отнести:

-международное водительское удостоверение на право вождения автомобилем (*permis de conduire*) в соответствии с Конвенцией о дорожном движении, выданное на основании национального удостоверения;

-загранпаспорт с действительными сроками въездных-выездных виз стран, по территории которых пролегает маршрут; свидетельство о допущении транспортного средства для перевозки соответствующего груза;

-свидетельство о допущении транспортного средства к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами с применением книжки МДП;

-свидетельство о страховании гражданской ответственности владельца автомобиля за ущерб третьим лицам в соответствии с КГПОГ («зеленая карта»);

-ТТН или СМР в соответствии с КДПГ, прямо подтверждающую наличие договора и условий перевозки в международном сообщении.

Для въезда в ряд стран необходим карнет-де-пассаж, гарантирующий временный ввоз и вывоз транспортного средства (т.е. без права продаж или перехода в чью-то другую собственность). Выдается на срок не более 1 г.

Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границе от 1982 г. дает определения различных видов контроля грузов на границе, оговаривает меры для облегчения международных перевозок, особенно транзитных, а также предоставляет информацию о скоропортящихся грузах и их таможенной очистке.

На транспортном средстве должны быть обязательно отличительные знаки государства, например VIN (Босния), CDN (Канада), N (Норвегия), L (Люксембург) и т.д., и регистрационный номер, выданный в соответствующей организации каждой страны. В России регистрационные номера выдают подразделения ГИБДД.

На груз выписывается счет-фактура (инвойс), который может быть использован как накладная при товаре. Инвойс служит одновременно и сертификатом происхождения товара, что предохраняет от перевозки незаконных товаров через границу.

Сертификат происхождения товара служит в основном для льготных пошлин. Выдается торговой палатой (в России Торгово-промышленная палата). Сертификат качества товара в России выдают для экспортируемых продуктов питания. Для экспортных грузов обычно требуются консульские счета-фактуры.

Упаковочный лист содержит перечень всех видов и сортов товаров и помещается в упаковке таким образом, чтобы грузополучатель мог его легко обнаружить. Иногда лист кладут в специальный карман с внешней стороны упаковки. Этот документ практически повторяет все данные счета-фактуры, только без указания стоимости груза.

Отгрузочная спецификация — коммерческий документ, по которому принимается комплектность и качество поставленного товара.

Документ Бордеро используется при автоперевозках с перечислением грузов как опись посылаемых документов.

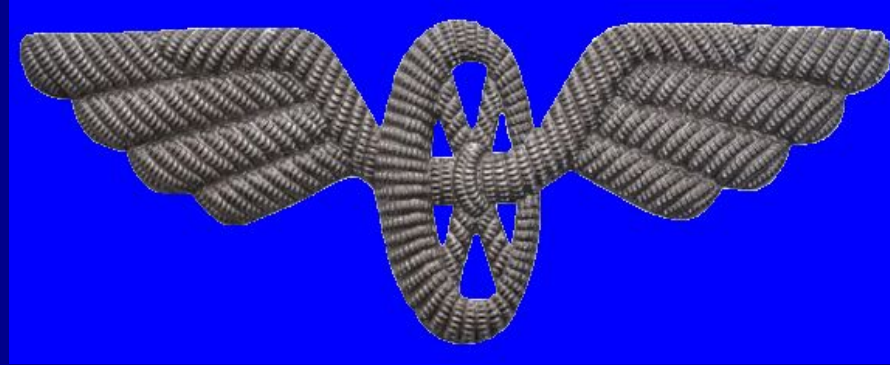
Грузовой манифест указывает коммерческие данные о товаре с его описанием, номерами транспортных документов, наименованием грузовладельцев, маркировкой, числом и массой грузовых мест.

Фитосанитарный сертификат выдают для некоторых скоропортящихся грузов. Фумигационный сертификат должен быть при перевозке грузов, подлежащих дымовой обработке для уничтожения насекомых в продуктах питания или одежде, бывшей в употреблении.

Выдают также гигиенический сертификат на материалы, имеющие соприкосновение с продуктами питания, товарами для детей, на парфюмерно-косметические средства, товары бытовой химии, некоторые полимерные и синтетические материалы, применяемые в строительстве, на транспорте, и др.

Ветеринарный сертификат оформляют при импорте животных, продуктов и сырья животного происхождения. На таможнях с контрольными ветеринарными пунктами вместо сертификата выдается ветеринарное свидетельство.

Сертификат на опасные грузы выдают для подтверждения правильности оформления перевозки опасных грузов.



Лекция окончена

Благодарю за внимание