

Международные требования для грузоперевозок

Внешнеторговые грузы могут перевозиться разными видами транспорта. Определяющими факторами для выбора способа перевозки служат маршрут, характер транспортируемого груза, его стоимость, сроки доставки. Чтобы облегчить процесс международных перевозок, логистические компании разрабатывают различные схемы транспортировки грузов, причем некоторые подразумевают использование нескольких видов транспорта, иногда даже без проведения операций по перегрузке (например, если используется автомобильный и паромный транспорт). Подобные сочетания транспортных средств позволяют существенно сэкономить время и затраты на доставку экспортных грузов.

Логистическим компаниям необходимо не только продумать схему доставки, но и решить задачу по перемещению грузов через государственную границу одного или нескольких государств. Чтобы оптимизировать процесс перевозки, транспортные предприятия предлагают клиентам комплексные услуги, которые включают не только доставку экспортных грузов, но и помощь в оформлении документов и прохождении таможни на всем пути следования.

Благодаря тому, что таможенное оформление и очистка экспортных грузов проводится не только на границе, но и непосредственно на складском терминале, логистические компании существенно снижают сроки доставки и уменьшают стоимость международных грузоперевозок.

Довольно распространены сегодня и международные грузоперевозки тяжеловесных, опасных и негабаритных грузов. Многие транспортные предприятия ведут бизнес, который затрагивает интересы представителей нескольких стран. В определенный момент назрела необходимость создания единых правил международных перевозок грузов. Свод правил, регулирующих интернациональные перевозки, был определен межгосударственными конвенциями и договорами. Принимались во внимание и национальные законодательства государств, участвовавших во внешнеэкономической деятельности. Россия, являясь участником мировой торговли, также приняла на себя обязательства по выполнению целого ряда международных правил, которые унифицировали и упростили доставку внешнеторговых грузов.

Сегодня каждого участника внешнеэкономической деятельности в нашей стране затрагивают следующие ключевые международные правила перевозки.

Правила грузоперевозок, которые касаются разных стран, регламентируются Конвенцией о договоре по перевозке грузов (международной), которая часто в различных документах определяется как КДПГ. Согласно данному документу, устанавливаются правила в отношении не только морских и ж/д перевозок, но также и транспортировки товаров посредством авиатранспорта. При этом для каждого вида перевозки существуют свои особые правила и нормы, на которых мы и остановимся более подробно.

1. Железнодорожные перевозки (международные).

Правила перевозки грузов ж/д транспортом были сформулированы в Берне (Швейцария) в 1980 году во время проводимой там конвенции. Эти нормы обозначаются аббревиатурой КОТИФ. В этом документе содержатся основные требования и нормы, касающиеся интернациональных грузоперевозок железной дорогой.

Стоит отметить, что СССР не являлся участником Бернской конвенции, и Россия, как его правопреемник, также не ратифицировала это соглашение. На настоящий момент в нашей стране грузоперевозки железнодорожным транспортом производятся согласно СМГС — Международному грузовому соглашению, которое было подписано между некоторыми странами Азии (Китай, Монголия, Вьетнам, Северная Корея), странами Ближнего востока (Иран, Турция), а также такими европейскими государствами, как Польша, Литва, Латвия, Эстония, Болгария. Ввиду таких правовых разногласий ж/д транспортировки в страны Западной Европы из стран-участниц СМГС сопряжены с необходимостью переоформлять документы, в частности договоры на перевозки.

К мысли о том, что страны, которые имеют между собой железнодорожное сообщение, должны договориться и выработать нормы и правила перевозок, пришли в конце 19-го столетия. Причем это касалось не только транспортировки грузов различного назначения, но и пассажироперевозок. Россия на тот момент активно участвовала в разработке требований, и наряду с другими европейскими государствами в 1890-м году признала Бернскую конвенцию «О железнодорожных перевозках» (МГК). Без изменений эти нормы просуществовали без малого 30 лет и были пересмотрены лишь в 1928-м году. Следующая редакция конвенции была проведена спустя десять лет — в 1938-м. В результате были сформулированы единые правила, которые получили название «Конвенции о международных железнодорожных перевозках» (аббревиатура — ЦИМ/КОТИФ), куда также вошли требования из Конвенции от 1980-го года, где содержались обобщенные правовые нормы относительно транспортировки грузов и пассажиров.

В 90-х годах, когда произошел распад интернациональной социалистической системы, необходимо было решать новую проблему, связанную с гармонизацией транспортного права разных стран. Так, появилась потребность скорректировать ставшие неактуальными нормы ЦИМ/КОТИФ, а также СМГС. Эта задача была поручена представителям Международного комитета железнодорожного права (в документах — СИТ), которые представили несколько дополнений и усовершенствований в действующие правовые нормы. Эти корректировки были включены в текст КОТИФ (редакция от 9.05.1980). Окончательно новые требования были приняты Генеральной ассамблеей ООН, а документ получил название «Вильнюсского Протокола об изменениях» (от 3.06.99). Ратификация этого соглашения потребовала значительно больше времени: так, документ был принят лишь спустя семь лет, и датой его вступления в силу считается 1 июля 2006-го.

2. Морские перевозки (международные).

На сегодняшний день морское торговое судоходство предусматривает две формы транспортировки грузов и пассажиров: регулярные и нерегулярные (их еще называют чартерными). Перевозки первого типа оформляются коносаментом, который выдается перевозчиком тому, кто занимается отправкой грузов. Если же речь идет о нерегулярных транспортировках, то основанием для их осуществления становится фрахт, заключение которого производится согласно действующему внутреннему законодательству. Самые значимые соглашения, регулирующие нормы международных морских перевозок, — это Гамбургские правила 1978 года (так называемая Конвенция ООН), а также Гаагско-Висбийские правила (или Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте от 1924-го года). Подавляющее большинство стран, включая Россию, придерживаются правил, установленных Гаагско-Висбийскими соглашениями. Кроме того, эта Конвенция определяет ряд понятий, которые активно используются при проведении международных морских грузоперевозок, таких как перевозчик, перевозка, грузы, судно, коносамент, договор. Помимо этого в документе содержатся сведения о том, как принимается груз и выдается коносамент, а также устанавливаются пределы ответственности перевозчика. Россия также заключила несколько двусторонних соглашений с рядом стран, которые касаются вопросов торговли, судоходства и мореплавания.

3. Воздушные перевозки (международные).

Нормативным актом, регулирующим правила перевозки грузов воздушным транспортом, является Конвенция для унификации правил международных воздушных перевозок от 1929 года. Многим позднее — в 1955 году — этот документ был дополнен положениями Гаагского протокола, который подписали порядка ста стран, включая Россию, Чикагской конвенции о

международной гражданской авиации (от 44-го года) и некоторых других. Кроме того, Россия заключила несколько дополнительных соглашений (двусторонних) о воздушном сообщении с рядом стран.

Правила, устанавливаемые Конвенцией от 1929 года, регламентируют интернациональную перевозку грузов, людей, а также багажа, причем они распространяются как на платные услуги, так и на бесплатные.

Применительны нормы этой Конвенции к транспортировкам, организованным государством либо юридическими лицами. В соглашении прописаны условия выдачи документов (проездные билеты, документы на воздушные перевозки, квитанции на провоз багажа), а также требования к заключаемому договору, права, обязанности и пределы ответственности всех сторон. Некоторые положения Конвенции касаются не только обычных, но и смешанных перевозок.

Заключенные дополнительно двусторонние соглашения регулируют процедуру установления и эксплуатации интернациональных воздушных линий. Государства, подписывающие подобные документы, назначают национальных авиаперевозчиков, а также предприятия, которые будут эксплуатировать воздушные линии, упоминаемые в тексте соглашения согласно оговоренным заблаговременно маршрутам. Кроме того, двусторонние договоренности направлены на стандартизацию тарифов и таможенных пошлин, правил безопасности в процессе авиаперевозок.

4. Автомобильные перевозки грузов (международные).

Нормы интернациональных автомобильных грузоперевозок регламентируются Конвенцией о международной перевозке грузов по дорогам (в документах — КДПГ) от 1956-го года, **которую** наряду с некоторыми другими странами ратифицировала и Россия. Кроме того, существует несколько двусторонних соглашений с государствами, где дополняются либо упрощаются процедуры оформления автомобильных грузоперевозок.

Нормы Конвенции 56-го года применимы к соглашениям о дорожной транспортировке товаров за определенное вознаграждение в том случае, когда пункты отправки и назначения территориально расположены в разных странах, и как минимум одна из них ратифицировала данное соглашение.

Нужно также обратить внимание на то, что требования Конвенции применимы к договорам вне зависимости от гражданства или места проживания лиц, заключающих подобные соглашения. Кроме того, согласно конвенции, определяются степень ответственности лиц, причастных к автомобильным грузоперевозкам, а также прописываются нормы составления и заключения договора.

На практике это означает, что перевозчик несет ответственность не только за какие-либо свои действия, но также за ошибки, допущенные его агентами, служащими либо иными лицами, которые были привлечены для осуществления транспортировки или оказания смежных услуг.

При заключении договора перевозки его необходимо подтвердить, для чего составляется накладная (обозначается как CMR). В ней, согласно 6-й статье Конвенции, должны быть указаны следующие данные:

- время и место составления договора;
- название или ФИО и адрес отправителя, а также перевозчика и получателя;
- место приема и доставки груза, а также дата его приема;
- маркировка характера груза, вид упаковки, для опасных грузов — соответствующий опознавательный знак;
- количество грузомест, а также их маркировка и нумерация (если их несколько);
- точное количество груза (в большинстве случаев — вес брутто);
- внесенные либо вносимые платежи (квитанции, пошлины, сборы и т.д.);
- инструкции, необходимые для соблюдения определенных таможенных формальностей;
- пометка о том, что транспортировка будет произведена вне зависимости от каких-либо оговорок, содержащихся в Конвенции.

В некоторых случаях в накладную также вносятся дополнительные сведения, как то:

- пометка о том, что запрещена перегрузка;
- обязательные для отправителя платежи;
- платежи, обязательные к оплате в момент сдачи груза;
- стоимость товаров, а также сумма, представляющая определенный интерес в доставке;
- требования и инструкции в отношении страхования, которыми отправитель снабжает перевозчика;
- срок, согласно которому должна быть произведена транспортировка;
- список документов, которые были переданы перевозчику.

Также нужно отметить, что стороны договора, заключенного на перевозку, имеют право указать в накладной любые другие необходимые данные, которые были предварительно согласованы.

К накладной должны быть приложены инвойс, упаковочный лист, а также другие бумаги, определяемые условиями контракта и поставок (например, сертификат происхождения, полис страхования и т.д.).

Чтобы осуществить контроль за транспортировкой груза, который перевозится опломбированным автомобильным транспортом или в контейнерах от границы в стране продавца до границы в стране покупателя, может использоваться книжка МДП (англ. carnet TIR). Она представляет собой таможенный документ, который позволяет перевозчику не уплачивать

таможенные пошлины и сборы, а также освободиться от предъявления груза к таможенному досмотру. Книжка МДП – это одноразовый документ, и использоваться он может только на одну грузоперевозку. Доставка товаров с применением этого документа регулируется Конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (принята 14.10.75 на Конвенции МДП и Конвенции TIR).

По одной книжке предел ответственности гарантийных ассоциаций равняется 60 тыс. евро. Фактически, это означает, что гарантийное объединение возместит стране ущерб, который причинил перевозчик, предоставивший МДП. Подобный ущерб может быть результатом нарушения перевозчиком государственных таможенных правил.

Доступ российских перевозчиков к процедуре выдачи книжек МДП регламентируется Приказом Министерства транспорта России и ГТК РФ от 1.09.99-го № 61/591 «О мерах, связанных с применением на территории Российской Федерации Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975-го года (Конвенция МДП), с учетом принятых поправок». Согласно этому документу, минимальный стаж международных перевозок у водителя должен составлять не меньше 6 месяцев. Также за ним не должно числиться нарушений налогового законодательства нашей страны, его финансовое положение должно быть устойчивым и он должен обладать знаниями в области использования конвенции.

Чтобы получить допуск к процедуре выдачи книжек МДП, нужно сдать в Ассоциацию международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), которая выступает в роли гарантийного общества, набор документов. Перечень необходимых бумаг определен «Положением о порядке допуска российских перевозчиков к процедуре МДП» (приложение 1 к приказу № 61/591 от 1.09.99). Документы сначала рассматриваются Ассоциацией перевозчиков, затем – ФТС РФ. Если у этих организаций не возникло возражений, разрешается допуск к процедуре МДП.

Все упомянутые выше Конвенции имеют огромное значение для международных автотранспортных перевозок.