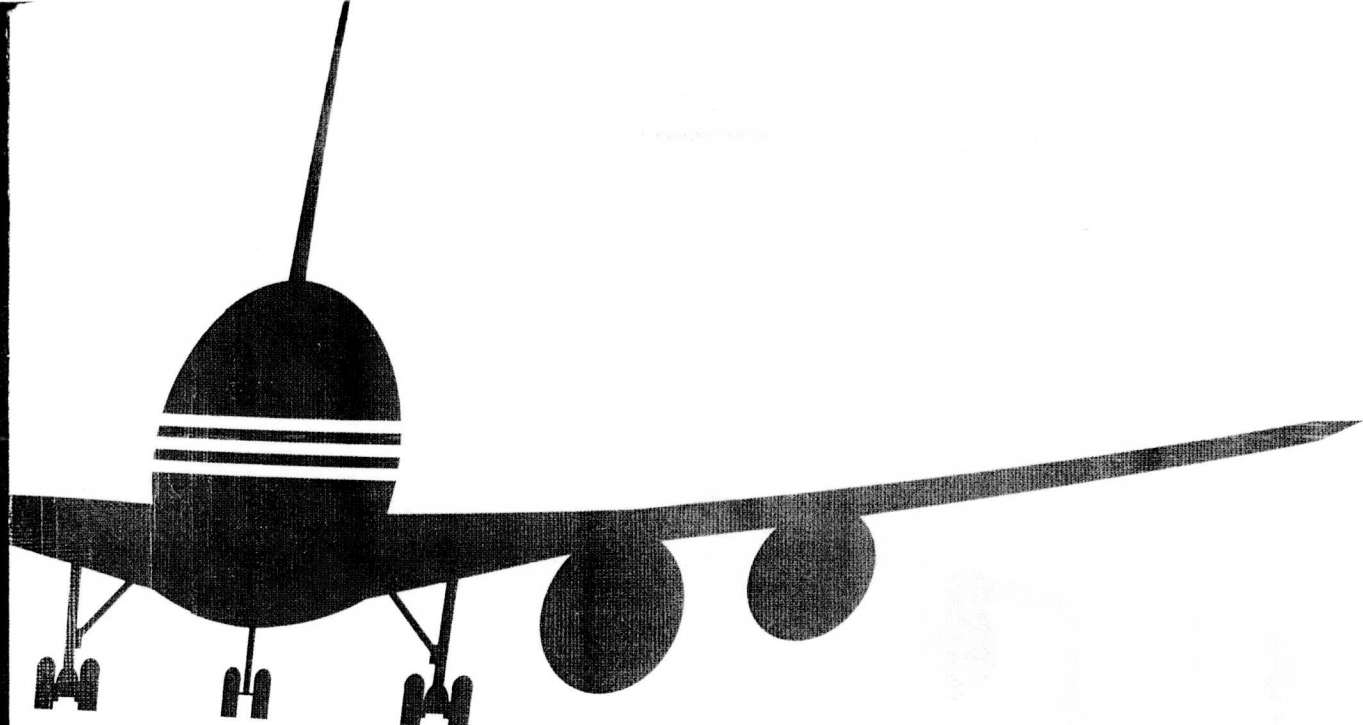




АВИА

Бизнес

ОСНОВЫ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

2-е издание

Э. К. Шагиахметов

Содержание

Раздел 1. Управление и регламентация в авиатранспортной отрасли	6
1.1. ИКАО – Международная Организация Гражданской Авиации (ICAO – International Civil Aviation Organization)	6
1.2. Национальные Авиационные Власти (National Aviation Authorities)	7
1.3. ФИАТА – Международная Федерация Транспортно-Экспедиторских Ассоциаций (FIATA – The International Federation of Freight Forwarders Associations)	7
1.4. ИАТА – Международная Ассоциация воздушного транспорта (IATA – International Air Transport Association)	8
Раздел 2. Грузовой Агент и его основные функции	11
2.1. Консультации	11
2.2. Согласование форм оплаты с клиентом	12
2.3. Доставка груза от отправителя (Pick up) на склад Агента	13
2.4. Складские операции, обработка (Handling)	13
2.5. Проверка документов на груз	13
2.6. Таможенное оформление	14
2.7. Консолидация и бронирование	15
2.8. Оформление транспортных документов	15
2.9. Дополнительные услуги и Страхование	15
2.10. Сдача груза на склад аэропорта	16
2.11. Отслеживание груза	16
2.12. Информирование Агента в стране назначения	17
2.13. Получение документов и Расконсолидация	17
2.14. Организация таможенного оформления в стране назначения	18
2.15. Получение груза и его доставка получателю или его доставка под таможенным контролем	18
Раздел 3. Ответственность Отправителя, Перевозчика и Грузового Агента	20
3.1. Принятие груза к перевозке	20
3.2. Ответственность Отправителя	20
3.3. Ответственность перевозчика	21
3.4. Претензии	22
3.5. Ответственность Грузового Агента	22
Раздел 4. Структура тарифов. Объемный и Оплачиваемый вес груза	24
4.1. Тарифы ИАТА	24
4.2. Виды тарифов	25
4.3. Оплачиваемый вес груза	25
4.4. Особенности и вид опубликованных тарифов	27
4.5. Тарифы для Генеральных грузов	28
Раздел 5. Консолидация. Расконсолидация	31
5.1. Консолидация	31
5.2. Расконсолидация	32
Раздел 6. Пакет транспортных документов	33
6.1. Авианакладная	33
6.2. Оформление прямых грузов	35
6.3. Оформление консолидированных грузов	36
6.4. Одинарная консолидация (back-to-back shipment)	41

Раздел 7. Оплата услуг Авиакомпании	42
7.1. Оплата отправителем (PREPAID)	42
7.2. Оплата получателем (COLLECT)	42
7.3. Оплата Prepaid по MAWB и Collect по HAWB	43
Раздел 8. Взаиморасчеты между Грузовыми Агентами в странах отправления и назначения	45
Раздел 9. Письмо – Инструкции отправителя	46
Раздел 10. Заполнение авианакладной	48
Раздел 11. Временные пояса и география	61
11.1. Зоны ИАТА	61
11.2. Часовые пояса	62
Раздел 12. Валюта: коды и округления	63
Раздел 13. Специальные тарифы (Specific commodity rates – SCR)	64
13.1. Общее понятие	64
13.2. Виды групп товаров	65
13.3. Применение Специальных тарифов	67
13.4. Заполнение авианакладной	68
Раздел 14. Поклассовые тарифы (Class rates)	68
14.1. Общее понятие	68
14.2. Виды поклассовых тарифов	68
14.3. Живые животные	70
14.4. Ценные грузы	71
14.5. Печатные материалы	71
14.6. Багаж, перевозимый как груз	73
14.7. Человеческие останки	74
Раздел 15. Приоритетность тарифов	74
Раздел 16. Сбор за заявленную стоимость груза (Valuation fee)	75
Раздел 17. Сборы за перевозку в Коллект: Сбор за кредитование транспортных расходов и Сбор за кредитование дополнительных сборов (Charges Collect Fee and Disbursement Fee)	77
17.1. Виды сборов	77
17.2. Сбор за кредитование транспортных расходов (Charges Collect Fee)	77
17.3. Сбор за кредитование дополнительных сборов (Disbursement fee)	78
Раздел 18. Специальные грузы (Special Cargoes)	80
18.1. Опасные грузы (Dangerous Goods)	86
18.2. Живые животные (Live Animals)	89
18.3. Ценные грузы (Valuable cargo)	90
18.4. Скоропортящиеся грузы (Perishable cargo)	91
18.5. Мокрый груз (Wet cargo)	92
18.6. Человеческие останки (Human remains)	92
18.7. Личные вещи (несопровождаемый багаж) (Personal effects (unaccompanied baggage))	93
18.8. Сильно пахнущие грузы (Strongly smelling goods)	94
18.9. Крупногабаритный или тяжелый груз (Oversized and heavy cargo)	94
18.10. Оружие, аммуниция, военные товары (Arms, Ammunition, War material)	95
18.11. Прочие грузы, которым требуется специальная обработка (Other cargo needed special handling)	95

Раздел 19. Самолет и его устройство	96
19.1. Устройство самолета	96
19.2. Типы самолетов	96
19.3. Загрузка грузов в самолет	97
Раздел 20. Ограничения загрузки грузов	99
20.1. Ограничение по объему и весу грузов	99
20.2. Ограничение по габаритам грузов	99
20.3. Ограничение по нагрузке на пол	100
20.4. Ограничение по взлетному весу самолета	100
Раздел 21. Грузовые единицы (ULD)	101
21.1. Виды грузовых единиц	101
21.2. Кодировка грузовых единиц	102
21.3. Ограничения по загрузке грузовых единиц	103
Раздел 22. Бронирование грузов	104
22.1. Способы бронирования и требуемая информация	104
22.2. Гарантии бронирования	104
22.3. Особенности бронирования	105
Раздел 23. Использование расписаний	107
Раздел 24. Автоматизация отрасли	110
Приложение 1. Базисные условия поставки. ИНКОТЕРМС 2000. Особенности условий поставки при авиаперевозках	111
Приложение 2. Таможенное оформление. Грузовая таможенная декларация	116
Приложение 3. Общее понятие и виды таможенных режимов	119

Раздел 1. Управление и регламентация в авиатранспортной отрасли



В настоящий момент в мире существует 4 группы организаций, влияющих на деятельность авиатранспортной отрасли:

- ИКАО
- Национальные авиационные власти
- ФИАТА
- ИАТА

1.1. ИКАО – Международная Организация Гражданской Авиации (ICAO – International Civil Aviation Organization)

ИКАО была основана правительствами стран (преимущественно членами ООН), подписавшими Чикагскую Конвенцию по международной гражданской авиации в 1947 г., как международная организация, выполняющая следующие функции:

- разработка международных стандартов (правил безопасности, экологических и шумовых норм и т. д.);
- разработка и развитие системы коммуникации и навигации на авиатранспорте;
- стимулирование развития авиакомпаний, аэропортов, навигационных служб;
- разработка глобальных законов и правил по международным перевозкам и содействие в их принятии во всем мире;
- разработка генеральной стратегии и принципов развития отрасли;
- разработка схем и принципов использования воздушного пространства (маршрутизация, «свободы воздуха» и т. д.).

Деятельность ИКАО носит некоммерческий характер, основные разработанные правила и нормы публикуются отдельными изданиями для всеобщего пользования.

ИКАО имеет штаб-квартиру в Монреале (Канада) с региональными подразделениями в городах:

- Париж (Франция)
- Дакар (Сенегал)
- Каир (Египет)
- Бангкок (Таиланд)
- Лима (Перу)
- Мехико (Мексика)

1.2. Национальные Авиационные Власти (National Aviation Authorities)

Национальные Авиационные Власти – обобщенное название государственных органов, образованных правительством конкретной страны для внутреннего регулирования отрасли и выполнения следующих функций:

- регистрация воздушных судов;
- сертификация флота;
- внутренняя маршрутизация и лицензирование;
- адаптация внутреннего законодательства по воздушным перевозкам к международному и наоборот;
- разработка дополнительных требований (по безопасности, по таможенным и аэропортовым требованиям).

Представители этих государственных организаций представляют интересы своих стран на заседаниях ИКАО.

В России деятельность воздушного транспорта с марта 2004 г. регламентируется тремя государственными органами: Министерством транспорта и сформированными им Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и Федеральным агентством воздушного транспорта.

Новое Министерство транспорта, согласно указу президента, осуществляет функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в своей сфере деятельности, в частности, в области гражданской авиации.

Федеральной службе по надзору в сфере транспорта отданы контрольно-надзорные функции в сферах: летной деятельности, поддержания летной годности воздушных судов, безопасности полетов, аэропортовой деятельности.

Федеральному агентству воздушного транспорта, которому указом президента предписано осуществлять функции по оказанию государственных услуг, по управлению госимуществом и правоприменительные функции, переданы почти все функции, прежде осуществлявшиеся департаментами ГСГА: экономическое регулирование деятельности гражданской авиации, государственное регулирование организации воздушного движения, международная деятельность.

1.3. ФИАТА – Международная Федерация Транспортно-Экспедиторских Ассоциаций (FIATA – The International Federation of Freight Forwarders Associations¹)

ФИАТА объединяет ассоциации национальных перевозчиков в каждой стране и отдельные транспортно – экспедиционные компании по всему миру.

ФИАТА была основана в 1926 г. в Вене (Австрия) как неправительственная организация, защищающая интересы транспортно-экспедиционных компаний, работающих во всех видах транспорта.

В настоящий момент представители ФИАТА имеют статус консультантов в нескольких комиссиях ООН и выражают интерес своих членов – примерно 40000 компаний в 150 странах мира.

¹ Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles (франц.)

Функции цели ФИАТА заключаются в следующем:

- объединение экспедиторов во всем мире;
- поддержка и защита интересов своих членов перед правительственными и коммерческими организациями, общественностью;
- развитие и улучшение качества работы экспедиторов путем разработки стандартов качества;
- разработка и унификация документов, понятий и процедур;
- разработка обучающих и страховых программ и продвижение новейших технологий на рынок.

Отдел ФИАТА, координирующий и защищающий интересы транспортно-экспедиторских компаний, занимающихся авиаперевозками, работает на постоянной основе и называется Air Freight Institute. Он тесно сотрудничает с ИАТА в сфере разработки обучающих программ, обмена данными и подготовки различных международных конференций и семинаров, посвященным вопросам грузовых авиаперевозок.

Штаб-квартира ФИАТА находится в Цюрихе (Швейцария).

1.4. ИАТА – Международная Ассоциация воздушного транспорта (IATA – International Air Transport Association)

ИАТА была образована в 1945 г. как добровольная неполитическая организация, объединяющая мировые авиакомпании для выполнения следующих функций:

- развивать регулярный, безопасный и эффективный авиатранспорт;
- организовывать взаимодействие между участниками отрасли во всем мире;
- сотрудничать с другими авиа- координирующими организациями;
- разрабатывать и поддерживать общие нормативы и стандарты по организации полетов, унификации схем и технологий работы;
- разрабатывать финансовые схемы и процедуры работы;
- организовывать обучение и внедрение современных технологий работы отрасли.

ИАТА разрабатывает и публикует следующие издания по грузовым авиаперевозкам на периодической основе:

- Авиагрузовой тариф (The Air Cargo Tariff – TACT).
- Мировая авиатранспортная статистика (World Air Transport Statistics – WATS).
- Кодовые сокращения городов (City code directory).
- Кодовые сокращения авиакомпаний (Airline coding directory).
- Использование международных соглашений по Интерлайну (Multilateral Interline Traffic Agreements Manual).
- Правила перевозок опасных грузов (Dangerous Goods Regulations – DGR).
- Правила перевозки живых животных (Live Animals Regulations).
- Перевозка скоропортящихся грузов (Perishable Cargo Handling Manual).
- Технические данные о загрузочных средствах (ULD Technical Manual).
- Итоги конференции по грузовым перевозкам (Cargo Services Conference Resolutions Manual).
- Справочник по авианакладной (Air Waybill Handbook).

- Итоги конференции грузовых агентов (Cargo Agency Conference Resolutions Manual).
- Справочник грузового агента (Cargo Agents Handbook).
- Справочник по процедуре CASS (CASS Procedures Manuals).
- Справочник ссылок по CASS (Cass Quick Reference Handbook).
- Ежемесячная международная статистика (Monthly International statistics).
- Ежегодник по грузовым перевозкам (Air cargo Annual).
- Технические возможности аэропортов (Airport capacity/demand Profile) и т. д.

The Air Cargo Tariff (TACT) – основной справочник ИАТА по авиаперевозкам, объясняющий главные понятия и принципы работы отрасли и содержащий официальные тарифы ИАТА на перевозки.

Для удобства пользователей TACT разделен на 3 книги:

- **Правила (RULES)** – содержит основные правила и процедуры, а также информацию отдельных стран и перевозчиков, издается 2 раза в год с датами вступления в действие 1 апреля и 1 октября (как раз в это время меняется зимнее и летнее расписание и тарифы).
- **Тарифы Северная Америка (RATES NORTH AMERICA ISSUE)** – содержит различные виды тарифов из/в и внутри Канады, США и других стран географической зоны 1 по классификации ИАТА (см. раздел 11.1. Зоны ИАТА). Издается каждые 2 месяца с датами вступления в действие 1 февраля, 1 апреля, 1 июня, 1 августа, 1 октября и 1 декабря.
- **Тарифы всемирные (RATES WORLDWIDE ISSUE)** – содержит различные виды тарифов, кроме тарифов, включенных в сборник Северная Америка. Издается каждые 2 месяца с датами вступления в действие 1 февраля, 1 апреля, 1 июня, 1 августа, 1 октября и 1 декабря.

Первоначально ИАТА создавалась как организация, объединяющая только собственников средств производства (авиакомпаний), но позже выяснилось, что грузовые и туристические агенты – неотъемлемая часть перевозочного процесса, так как всю первичную работу по подготовке груза/пассажира к отправке и сопутствующий сервис оказывают именно они. Более того, именно от них зависит продажа услуг авиакомпаний, так как на современном рынке они являются посредниками между авиакомпаниями и конечными клиентами – авиапассажирами и грузоотправителями.

Поэтому для того, чтобы продажа услуг авиакомпаний – членов ИАТА – осуществлялась этими грузовыми и туристическими компаниями с должным качеством, потребовалось разработать для них систему (Agency Program), в результате которой после процедуры аккредитации (Agency Accreditation System) агентами ИАТА могут стать только грузовые и туристические компании, отвечающие определенным требованиям и уровню сервиса. (Применительно к грузовым компаниям, например, это и размер грузооборота, и количество обученного персонала с дипломами ИАТА). Подробнее о процедуре сертификации можно узнать на интернет-сайте ИАТА www.iata.org.

Получив статус грузового агента ИАТА, транспортно-экспедиторские компании заключают с ИАТА грузовой договор (Cargo Agency Agreement), который дает им право иметь в своем распоряжении авианакладные любой авиакомпании (члена ИАТА) и продавать сервис этих авиакомпаний, то есть выступать как Агент от имени любого члена ИАТА.

Как подтверждение этой аккредитации транспортно-экспедиторской компании высылается соответствующий сертификат и присваивается идентификационный номер ИАТА, который может быть внесен в специальную графу авианакладной.

В настоящий момент работа транспортно-экспедиторских компаний без получения статуса агента ИАТА также возможна, и в повседневной деятельности это не создаст никаких проблем, однако наличие данного статуса свидетельствует о высоком уровне профессионализма и качества работы компании.

Также требуется отметить, что необходимо четко различать понятия – Члены ИАТА (кем являются только авиакомпании) и Агенты ИАТА (кем являются туристические и грузовые агентства). В настоящий момент членов ИАТА в мире насчитывается чуть более 250, а агентов – около 5000.

ИАТА разработала и активно продвигает систему, призванную упорядочить и оптимизировать систему взаимоотношений агентов ИАТА (транспортно-экспедиторских компаний) и членов ИАТА (авиакомпаний). Данная система носит название Грузовая Система Финансовых Решений (CASS – Cargo Accounts Settlement Systems) и подразумевает наличие посредника (Settlement office), который будет консолидировать и обрабатывать информационные потоки, идущие между перевозчиками и их Агентами.

С помощью этой системы возможно:

- Стандартизировать электронную информацию и шаблоны передачи данных.
- Контролировать финансовые потоки (посредник будет консолидировать информацию от всех авиакомпаний и Агентов и предоставлять каждому участнику системы сводные счета/отчеты о долгах/ поступлениях на счета).
- Упрощать систему оплаты (например, каждый Грузовой Агент будет платить посреднику единую сумму за все перевозки в отчетный период, а посредник будет распределять ее между авиакомпаниями, выполнившими перевозки, и наоборот – авиакомпании будут получать единую сумму от посредника в конце отчетного периода, которая будет включать оплату от всех Агентов этого перевозчика).
- Разработать единые стандарты обработки претензий.
- Предоставлять точные статистические данные каждому участнику системы.

Данная система CASS разработана в виде отдельных процедур по экспорту и импорту, и уже успешно применяется в 8500 компаниях в 30 странах мира.

ИАТА имеет разветвленную сеть офисов: штаб – квартира находится в Монреале (Канада) и исполнительный офис в Женеве (Швейцария). Также образовано 7 региональных подразделений:

- Региональный офис по Европе – Брюссель (Бельгия)
- Региональный офис по Латинской Америке – Сантьяго (Чили)
- Региональный офис по Ближнему Востоку – Амман (Иордания)
- Региональный офис по Африке – Найроби (Кения)
- Региональный офис по Китаю – Пекин (Китай)
- Региональный офис по Азии – Сингапур
- Региональный офис по США – Вашингтон (США)

На данный момент именно эта организация имеет решающее влияние на авиатранспортную отрасль в целом и на грузовые авиаперевозки в частности.

Раздел 2. Грузовой Агент и его основные функции



Грузовой Агент ИАТА – транспортно-экспедиционная компания, получившая статус агента ИАТА после процедуры аккредитации, что дает право этой компании действовать как агент авиакомпаний – членов ИАТА.

В учебниках ИАТА также вводится понятие Консолидатор (Consolidator), которое считается более всеобъемлющим в отношении грузоперевозок, однако, учитывая практическую деятельность, следует отметить, что в настоящее время этот термин употребляется исключительно в случаях консолидаций (см. раздел 5.1. Консолидация). Выражение Грузовой Агент определяет не только агентов ИАТА, но и все транспортно – экспедиционные компании, которые занимаются перевозками и имеют агентские соглашения с авиакомпаниями.

В ходе работы Грузовой Агент выполняет следующие основные функции:

- консультации;
- согласование форм оплаты с клиентом;
- доставка груза от отправителя на склад агента;
- складские операции;
- проверка документов на груз;
- экспортное таможенное оформление;
- консолидация и бронирование;
- оформление транспортных документов;
- страхование и дополнительные услуги;
- сдача груза на склад аэропорта;
- отслеживание движения груза;
- информирование агента в аэропорте назначения;
- получение документов и расконсолидация;
- импортное таможенное оформление;
- получение груза и его доставка получателю.

2.1. Консультации

Это первичная услуга, которая оказывается потенциальному или действительному клиенту, чаще всего на безвозмездной основе. Однако, по усмотрению Грузового Агента, в отдельных случаях данная услуга может быть платной и даже присутствовать в прайс-листе.

Консультации охватывают не только вопросы, связанные непосредственно с авиаперевозками, но могут содержать информацию о таможенном оформлении, документационных требованиях в стране отправления, транзита и назначения, различные справочные данные и т. д.

Главная задача Грузового Агента на этом этапе – оценить саму возможность перевозки авиатранспортом и обсудить эту возможность с клиентом.

В отдельных случаях уже на этом этапе требуется проверить возможность перевозки с авиакомпаниями или воспользоваться соответствующими специальными справочниками.

Также к этому виду работ можно отнести разработку оптимальной схемы доставки, расчет точной или приблизительной стоимости перевозки.

2.2. Согласование форм оплаты с клиентом

После предварительного обсуждения и согласия клиента с деталями и стоимостью перевозки, Грузовой Агент решает с ним вопрос об оплате за свои услуги.

Наиболее распространенными являются Предоплата, Оплата по факту, Залог, Коллект, Оплата за товар и перевозку после доставки.

- **Предоплата** – получение Грузовым Агентом оплаты за свои услуги до фактического их выполнения. Рекомендуются настаивать на такой форме оплаты с новыми клиентами, которые еще не имеют с данной компанией положительной кредитной истории.
При всех очевидных преимуществах данный вид оплаты имеет существенный недостаток, который заключается в том, что часто на момент выставления счета на предоплату точные детали груза (вес, габариты) еще не известны, поэтому расчет стоимости перевозки может быть только ориентировочным, и позже может потребоваться произвести окончательные корректирующие расчеты.
- **Оплата по факту** – получение Грузовым Агентом оплаты за свои услуги после их выполнения, когда груз уже доставлен.
Часто для получения гарантий оплаты от клиента требуют так называемое гарантийное письмо – письменное обязательство компании оплатить услуги Грузового Агента по их исполнению, оформленное на бланке компании и подписанное первыми лицами – директором и главным бухгалтером.
- **Залог** – форма оплаты, при которой Грузовой Агент предварительно, до выполнения своих услуг, получает от клиента залог в оговоренной форме (наличными, залог важных документов на груз и т. п.) как гарантию оплаты, и после поступления этой оплаты возвращает залог клиенту полностью или с оговоренным удержанием за свой риск.
- **Коллект (Collect)** – форма оплаты, при которой оплата услуг Грузового Агента и авиакомпании осуществляется получателем при получении груза в аэропорте назначения. (См. раздел 7.2. Оплата получателем (Коллект)).
- **Оплата за товар и перевозку после доставки (Cash On Delivery – COD)** – форма оплаты, при которой оплату за сам товар и за его транспортировку до места назначения осуществляет получатель груза при его получении.
Следует отличать доставку COD от Collect, так как в этом случае получатель оплачивает и сам товар, и его перевозку, при этом доставка не ограничена аэропортом назначения, но может быть осуществлена непосредственно на склад получателя. Данный вид оплаты возможен только при наличии надежного Агента в стране назначения и при его согласии на подобный вид оплаты.
При этом оплату услуг авиакомпании по перевозке груза осуществляет Грузовой Агент в стране отправления, и затем, после получения оплаты от получателя, иностранный Грузовой Агент переводит Грузовому Агенту в стране отправления сумму, включающую его прибыль, возмещение его затрат на оплату перевозки и стоимость товара, которую тот, в свою очередь, затем оплачивает грузоотправителю.

При обсуждении вопроса об оплате с клиентом также необходимо проверить сочетаемость желаемого вида оплаты и условий поставок по контракту между отправителем и получателем груза (Виды условий поставок изложены в Приложении 1).

2.3. Доставка груза от отправителя (Pick up) на склад Агента

Доставка груза от отправителя на склад Грузового Агента осуществляется Агентом в оговоренный срок после проверки возможности перевозки и решения вопроса об оплате.

Необходимо отметить, что расчет стоимости наземной доставки часто производится по нормативам автоперевозок, где используется другое соотношение между объемом и весом груза.

Так в авиаперевозках считается, что оплата перевозки груза объемом 1 куб.м. должна осуществляться не менее, чем за 167 кг (см. раздел 4.3. Оплачиваемый вес груза), а в автоперевозках подобное соотношение 1 куб.м. и 300 кг (или 333 кг), поэтому при предоставлении стоимости наземной доставки за 1 кг необходимо уточнить клиенту используемое соотношение.

Более того, с недавнего времени в наземном транспорте стали применяться различные надбавки (например, топливный сбор, страховой сбор), поэтому их применение надо также оговорить с клиентом.

2.4. Складские операции, обработка (Handling)

При поступлении груза на склад Грузового Агента помимо обязательных операций по приемке, проверке упаковки груза и взвешивания могут осуществляться и дополнительные услуги: упаковка, маркировка, паллетизирование, докладывание сухого льда и т. д.

Потребность в дополнительных складских операциях может быть вызвана специальными требованиями авиакомпании, характеристиками груза, ненадежностью оригинальной упаковки, несоответствием размеров грузовых мест и возможностей грузовых отсеков самолета и т. д. Дополнительные складские услуги заранее оговариваются с клиентом и оплачиваются им дополнительно.

2.5. Проверка документов на груз

После получения от клиента документов (как правило, Грузовой Агент предоставляет клиенту список документов, требуемых для таможенного оформления и перевозки), необходимо проверить их достаточность и правильность.

Обязанность Грузового Агента уточнить требования ИАТА, конкретной авиакомпании, страны отправления, назначения и транзита по перевозке данного груза и довести эти данные до клиента. Требования стран и авиакомпаний публикуются в справочнике ТАСТ – The Air Cargo Transport Tariff на регулярной основе, и могут быть изучены Грузовым Агентом при поступлении конкретного заказа на перевозку.

Обращаем внимание на то, что проверка информации в документах носит исключительно технический характер и не может выявить недостоверные данные о самом грузе. Ответственность за недостоверную информацию о грузе несет грузоотправитель! (См. Раздел 3 п. 3.2. – Ответственность Отправителя).

Общий список документов, требуемых Грузовым Агентом от грузоотправителя:

а) для предполетных операций:

- Письмо – инструкции отправителя (см. раздел 9 Письмо – инструкции отправителя).
- Комплект документов для таможенного оформления в стране отправления (см. Приложение 2).

б) для перевозки:

- Документы, требуемые авиакомпаниями и вызванные особенностями груза (см. раздел 18 Специальные грузы). (Например, декларация опасного груза, сертификат живых животных).
- Документы, требуемые авиакомпаниями и вызванные требованиями стран отправления, назначения и транзита (см. TACT Rules п. 7.2. Import / Transit / Export regulations / Импортные / Транзитные / Экспортные правила).
- Документы, требуемые конкретной авиакомпанией (см. TACT Rules п. 8.3. Information by carrier / Информация перевозчика). Также обязательно перепроверять эти данные с самой авиакомпанией, для уточнения текущей ситуации (например, эмбарго или дополнительные внутренние правила авиакомпании).

в) для послеполетных операций:

- Документы, необходимые для таможенного оформления в стране назначения (обычно те же, что и в стране отправления, но могут быть дополнительные требования стран).
- Документы, необходимые для получателя (по условиям аккредитива, для внутреннего сбыта, для предоставления в местные органы и т. д.).

2.6. Таможенное оформление

Таможенное оформление – одна из важнейших услуг, предоставляемых транспортно-экспедиторской компанией своим клиентам.

Для осуществления этой услуги клиент предоставляет Грузовому Агенту пакет документов, включающий документы, требуемые таможенными органами, и документы, требуемые самим Агентом (различные доверенности, вспомогательные документы). Перечень требуемых таможенных документов основным образом зависит от характера груза, условий поставки и типа таможенного режима.

Условия поставки и их характеристики даны в Приложении 1.

Понятие и типы таможенных режимов изложены в Приложении 3.

В процессе таможенного оформления в большинстве случаев выпускается основной таможенный документ – Грузовая Таможенная Декларация (ГТД), в которую вносится вся информация по грузу. Характеристика ГТД, и общий список документов, требуемых для таможенного оформления, изложен в Приложении 2.

По международной терминологии, лицо/фирма, выполняющее таможенное оформление, называется таможенный брокер (Customs broker). Это несколько расходится с Российским законодательством, по которому таможенный брокер – это юридическое лицо, внесенное в Реестр Таможенных Брокеров и имеющее соответствующую лицензию.

2.7. Консолидация и бронирование

Если груз успешно прошел таможенное оформление, Грузовой Агент может бронировать его на рейс выбранной авиакомпании (см. раздел 22. Бронирование грузов).

При этом должны учитываться пожелания клиента по срокам поставки, странам транзита и проч.

На этапе бронирования Грузовой Агент еще раз просчитывает, есть ли у него возможность консолидации (см. раздел 5.1. Консолидация).

2.8. Оформление транспортных документов

Грузовой Агент имеет в своем распоряжении сток (запас) авианакладных (AWB – Air Waybill), как Агент авиакомпаний, с которыми у него есть агентский договор. Раньше этот договор могли иметь лишь Агенты, получившие статус агента ИАТА, но в настоящее время авиакомпании работают и с компаниями, не имеющими такого статуса.

Грузовой Агент оформляет пакет документов (см. раздел 6 Пакет транспортных документов), включающий:

- Основную авианакладную – Мастер авианакладную MAWB (Master Air waybill).
- Вспомогательную авианакладную – Домашнюю авианакладную HAWB (House Air Waybill).
- Грузовой манифест (Cargo Manifest).

Оформление авианакладной подробно объяснено в TACT Rules п. 6.2. (Completion of Air waybill / Заполнение авианакладной) и кратко изложено в разделе 10 Заполнение авианакладной.

Помимо подготовки вышеуказанных документов также изготавливаются наклейки на все грузовые места, содержащие сокращения аэропорта отправления и назначения, номер MAWB, HAWB, общее количество мест по MAWB и номер конкретного места.

2.9. Дополнительные услуги и Страхование

Грузовой Агент может предложить грузоотправителю услуги, лишь косвенно связанные с авиаперевозкой. Среди них можно отметить организационные услуги (помощь в организации выставок, деловых поездок и т. д.), а также страхование.

Как правило, Грузовой Агент имеет генеральное соглашение с какой-либо страховой компанией, которая осуществляет страхование генеральной ответственности данного Агента (в определенных пределах) автоматически, а также может осуществлять страхование перевозки конкретных грузов по отдельной заявке. Для такого сотрудничества страховая компания предлагает специальные тарифы (более льготные, чем для единичных заказчиков) на страхование, а Грузовой Агент продает страховку и предоставляет полисы данной страховой компании.

Из практики рекомендуется обязательно осуществлять страховку перевозки личных вещей (то есть вещей, чьим собственником является частное лицо, а не коммерческая компания), а также грузов, чувствительных к перевозке (невлагоустойчивые, хрупкие и т. д.).

Некоторые авиакомпании имеют соглашения со страховыми компаниями и также могут предоставить возможность страховки. В таком случае обычно помимо страхового сбора берется и специальный взнос, который отражается при заполнении авианакладной.

2.10. Сдача груза на склад аэропорта



После выполнения всех подготовительных операций Грузовой Агент передает груз авиакомпании в виде отдельных грузовых мест (как их подготовил грузоотправитель) или в виде загруженной грузовой единицы, собственником которой является авиакомпания.

Во втором случае по договору с авиакомпанией Грузовой Агент загружает грузовую единицу ULD авиакомпании (Unit Load Device, т. е. паллету, иглу или контейнер – см. раздел 21 Грузовые единицы) у себя на складе и подвозит ее перед вылетом уже под борт самолета.

Подобную загрузку контейнера на своем складе преимущественно осуществляют крупные Грузовые Агенты – Консолидаторы (см. раздел 5.1. Консолидация), имеющие постоянный грузопоток в конкретный пункт назначения, либо курьерские компании, которые для оперативности до последнего момента накапливают на своем складе корреспонденцию, а затем, без потери времени на загрузку и с гарантированным местом на рейсе, подвозят ее прямо под борт самолета уже в контейнере.

При сдаче груза на склад Грузовой Агент предоставляет полный пакет документов – таможенные (включая экспортную ГТД с визой таможни о разрешении экспорта) и транспортные (включая авианакладную с подтвержденным бронированием на конкретный рейс).

При сдаче груза в виде обычных грузовых мест (без загрузки в контейнер на складе Грузового Агента) необходимо учитывать, что, как правило, по специальному договору между грузовым терминалом и авиакомпанией грузоотправителю предоставляется ограниченное время для бесплатного хранения груза перед вылетом, поэтому дату сдачи груза необходимо четко планировать.

Также необходимо уточнять, входит ли стоимость терминальной обработки в авиатариф данной авиакомпании или нет, и рассматривать общую итоговую стоимость отправки, включая наземную обработку груза и саму перевозку.

2.11. Отслеживание груза

После отправки груза Грузовой Агент может предоставить грузовладельцу дополнительный сервис в виде отслеживания перемещения груза.

Это можно сделать по номеру мастер авианакладной MAWB в сети Интернет на сайте конкретной авиакомпании или различных общедоступных систем, а также по номеру домашней авианакладной HAWB на сайте Грузового Агента, если там предусмотрена эта возможность.

Необходимо учитывать, что статус груза в Интернете по номеру Мастер авианакладной MAWB будет даваться только на отрезке с бронирования и сдачи груза в аэропорте отправления и до прилета груза в аэропорт назначения и уведомления получателя.

Статус по домашней авианакладной HAWB может охватывать движение груза со склада грузоотправителя до момента доставки его получателю на склад в стране назначения.

Передача информации о статусе груза клиенту осуществляется в любой форме по взаимной договоренности сторон.

2.12. Информирование Агента в стране назначения

После отправки груза из аэропорта отправления и в случае, если это необходимо, транспортно-экспедиционная компания осуществляет информирование своего Агента в стране назначения о деталях прилета груза.

Это может быть вызвано разными причинами:

- ➔ обязательством давать контактные детали получателя своему Агенту в стране назначения для возможных проработок его отдела продаж;
- ➔ необходимостью информирования Агента для его подготовки к «приему груза» в случае, если он осуществляет какой – либо послеприлетный сервис (расконсолидацию, доставку до двери получателя, таможенное оформление и т. д.);
- ➔ особенностями договора о сотрудничестве между транспортно-экспедиционными компаниями в разных странах и т. д.

Данная информация о деталях груза носит название Pre Alert (предварительное уведомление) и, как правило, содержит следующую информацию:

- ➔ номер мастер авианакладной MAWB;
- ➔ номера домашних авианакладных HAWB;
- ➔ дату и номер рейса вылета;
- ➔ дату и номер рейса прилета;
- ➔ аэропорт отправления;
- ➔ аэропорт назначения;
- ➔ количество мест вес и наименование груза по каждой HAWB;
- ➔ название отправителя по каждой HAWB;
- ➔ название, адрес доставки и контактные детали получателя по каждой HAWB;
- ➔ условия оплаты и сумма оплаты в случае оплаты Collect или COD;
- ➔ список услуг, требуемых в стране назначения от данного Агента.

Pre-alert может быть передан Грузовым Агентом своему партнеру в стране назначения по любому используемому информационному каналу, но желательно в письменном виде, т. е. по электронной почте, через общий Интернет-сайт (посредством обновления статуса), через внутренние системы общения, закрытые для сторонних организаций (например, СИТА и т. д.), по факсу.

2.13. Получение документов и Расконсолидация

Как только груз и транспортные документы прибывают в конечный аэропорт назначения, с ними может начать работу Грузовой Агент в стране назначения.

Если груз отправлен по прямой мастер накладной MAWB (см. раздел 6.2. Оформление прямых грузов), и получателем груза в накладной стоит реальный владелец груза, Грузовой Агент уведомляет его о прибытии груза и может предложить свои услуги по дальнейшей работе с грузом. В этом случае получить сами документы в аэропорте может только лицо/фирма, указанная в графе «получатель» в мастер авианакладной MAWB.

Если получателем на MAWB указан Грузовой Агент, он получает эту авианакладную и документы, которые были с ней приложены. Вскрыв конверт с документами, он

оповещает всех реальных получателей груза по домашним авианакладным и начинает выполнять оговоренный сервис по каждому грузу. Этот процесс называется Расконсолидация и является обратным процессу Консолидации и также рассмотрен в разделе 5.2.

2.14. Организация таможенного оформления в стране назначения

По прилету груза необходимо выполнить импортное таможенное оформление, и в соответствии с условием поставки (см. Приложение 1) определяется, кем и за чей счет это будет производиться.

Требуется уточнить, что таможенное законодательство некоторых стран (в том числе и России) делает импортное таможенное оформление без какого-либо вовлечения клиента невозможным, так как со стороны получателя требуется предоставление различных документов и помощь. В таком случае требуется заранее обсудить степень участия клиента в таможенном оформлении и возможность такого сервиса, особенно если речь идет о доставке на условиях DDU и DDP (см. Приложение 1).

Данный сервис по таможенному оформлению может выполнять и сам получатель груза, и Грузовой Агент в стране назначения (который сотрудничает с Агентом в стране отправления) и любой другой Агент, назначенный получателем или отправителем груза.

Лицо/фирма, осуществляющее импортное таможенное оформление также называется Таможенный Брокер (см. раздел 2.6. Экспортное таможенное оформление).

Требуется отметить, что во многих странах импортное таможенное оформление носит упрощенный характер, и фактически может быть осуществлено даже после доставки груза получателю. Это возможно благодаря хорошему информационному обмену между всеми вовлеченными организациями: Грузовым Агентом, Таможенными органами и получателем, государственному контролю над деятельностью всех юридических лиц и соблюдению этими лицами таможенных правил и гражданского законодательства своей страны.

Как правило, крупные импортеры имеют постоянно поддерживаемый денежный счет в таможенных органах, и после прилета груза сотрудник таможни или Грузового Агента с помощью специально разработанных информационных компьютерных систем вносит информацию о грузе и списывает надлежащие таможенные платежи, даже не видя сам груз. Эта процедура может быть выполнена и после доставки груза на склад получателя.

В некоторых странах возможна оплата таможенных пошлин самим Грузовым Агентом вместо клиента, однако этот вопрос надо уточнять с Агентом в стране назначения заранее.

2.15. Получение груза и его доставка получателю или его доставка под таможенным контролем

После выполнения всех таможенных формальностей Грузовой Агент или получатель могут получить груз прямо в аэропорте, или, если условия поставки подразумевают дальнейшее движение груза на склад получателя под таможенным контролем, могут организовать процедуру ВТТ – Внутренний Таможенный Транзит.

При ВТТ груз загружается в отдельную или сборную машину специального таможенного перевозчика (у которого есть лицензия на данную деятельность и специальные документы на саму машину) и следует на таможенный терминал, на котором будет производиться таможенное оформление. При организации ВТТ в аэропорте назначения таможенная очистка не производится, а оформляются лишь транзитные документы, главным

из которых является ДКД – Документ Контроля Доставки, который следует вместе с грузом на таможенный терминал, где после прибытия груза на ДКД ставится соответствующая отметка и режим транзита закрывается. Таким образом, таможенные органы контролируют осуществление таможенного оформления и уплату таможенных платежей.

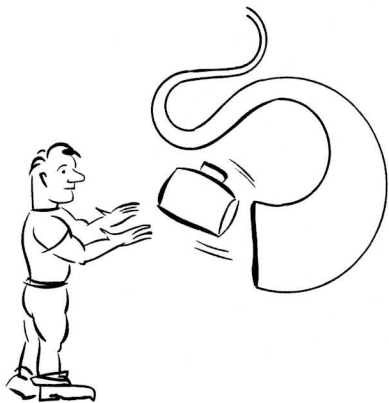
Если груз растамаживается сразу в аэропорте, то Грузовой Агент может доставить его непосредственно на склад получателю с помощью своих или нанятых обычных (не таможенных) транспортных средств.

При доставке груза рекомендуется оформить соответствующие документы, подтверждающие факт принятия груза получателем, на которых должна присутствовать оригинальная подпись получателя. Такие документы называют документами POD – Proof Of Delivery – и предоставление таких документов или их копий отправителю является документальным подтверждением полностью выполненных услуг.

Таким образом, Грузовой Агент в состоянии предложить клиенту сервис «от двери до двери», однако при обсуждении спектра услуг с клиентом необходимо проверять возможность этих услуг с конкретной авиакомпанией и в условиях местного законодательства в стране отправления, транзита и назначения.

Раздел 3. Ответственность Отправителя, Перевозчика и Грузового Агента

3.1. Принятие груза к перевозке



Данный вопрос изложен в TACT Rules в п. 2.1.1 (Acceptance of consignments / Принятие грузов):

«Авиакомпании принимают груз к перевозке:

- от Грузовых Агентов ИАТА, и в этом случае груз должен быть подготовлен к перевозке в соответствии с правилами TACT (раздел 3.5. Ответственность Грузового Агента)
- напрямую от грузоотправителя после выполнения им своих обязательств по подготовке груза (см. раздел 3.2. Ответственность Отправителя) и в случае, если у авиакомпании нет эмбарго на эту перевозку».

3.2. Ответственность Отправителя

Данный вопрос изложен в TACT Rules в п. 2.1.2 (Responsibility of shipper / Ответственность отправителя):

«Перевозчик или его надлежащим образом авторизованный агент по поручению отправителя или получателя могут, но не обязаны выполнять формальности, требуемые таможенными органами и другими правительственными институтами, и могут, но не обязаны оплачивать любые пошлины, налоги и другие сборы и осуществлять любые платежи. Отправитель, получатель и владелец груза несут совместную и личную ответственность перед перевозчиком за возмещение понесенных им расходов. Для таких целей копия авиа-накладной, заверенная перевозчиком, должна рассматриваться в качестве оригинала.

Отправитель обязан соблюдать таможенные правила и другие правительственные законы стран экспорта, импорта и транзита в отношении упаковки, перевозки и доставки груза, включая получение информации и документов, необходимых для выполнения указанных требований. Перевозчик не обязан проверять правильность или достаточность необходимой информации, документов или маркировки».

В данном случае под перевозчиком имеется в виду авиакомпания, которая действительно не должна проверять документы, не касающиеся конкретно авиаперевозки на данной авиакомпании. Данная работа – обязанность грузоотправителя и частично его Грузового Агента. Отправитель несет ответственность за предоставление недостоверной информации о грузе и возможные последствия этого.

В пункте 2.3.1. TACT Rules (General / Общее) также изложено: «Отправитель обязан сделать упаковку груза таким образом, чтобы обеспечивалась его сохранность во время транспортировки при нормальной обработке, и он не мог нанести ущерб людям, товарам и собственности. Также отправитель должен нанести на упаковку название и полный адрес отправителя и получателя груза».

3.3. Ответственность перевозчика

Данный вопрос изложен в TACT Rules в п. 2.1.3 (Carrier's liability / Ответственность перевозчика):

«Перевозчик несет ответственность перед отправителем, получателем или любым другим лицом за ущерб, понесенный в случае повреждения, потери или задержки груза только в том случае, если ущерб был нанесен во время перевозки».

«Если отправитель не заявлял авиакомпании стоимость груза для перевозки и не платил ей соответствующий сбор, то максимальная ответственность перевозчика ограничивается 17 SDR за 1 кг веса брутто уничтоженного, потерянного, поврежденного или задержанного груза».

SDR (Special Drawing Rights) – средневзвешенная величина курсов ведущих мировых валют. На настоящий момент 17 SDR эквивалентно 23,04 долл. США (1 SDR = 1,35552 USD). Это соотношение между SDR и USD публикуется в TACT Rules п. 5.9.5.

Для некоторых стран установлено свое соотношение между 17 SDR и местной/используемой валютой для расчета максимальной ответственности перевозчика при осуществлении международных авиаперевозок.

Перечень этих стран и соотношений приведен в Tact Rules п.3.2.(Valuation charges/сбор за заявленную стоимость груза). Среди этих стран есть и Россия, и для нее 17 SDR эквивалентно 20 USD.

Но ни при каких обстоятельствах возмещение не может превышать стоимость груза в пункте назначения, и в любом случае размер требуемого возмещения по претензии должен быть подтвержден документально.

Другими словами, если отправитель не заявлял авиакомпании стоимость груза и не платил специальный сбор, то при стоимости груза МЕНЕЕ 20 долл. США за 1 кг возмещение составит реальную стоимость груза, а если стоимость груза БОЛЕЕ 20 долл. США за 1 кг, то возмещение составит только 20 долл. США за 1 кг. При этом перевозчик оставляет за собой право перепроверять реальную стоимость груза, указанную в претензии.

В случае, когда отправитель заранее, до перевозки заявляет стоимость груза и платит соответствующий сбор, он может требовать возмещение, указанное им и превышающее 20 долл. США за 1 кг. Этот механизм рассмотрен в разделе 16 Сбор за заявленную стоимость груза.

В случае, если утеряна, повреждена или задержана часть груза, возмещение платится только за нее и на основе ее веса. Однако, если эта утеря, повреждение или задержка части груза повлияла на стоимость всего груза по данной накладной, возмещение может платиться за общий вес груза.

Любое разбирательство начинается только после подачи письменной претензии в адрес перевозчика, то есть авиакомпании.

Основные понятия об ответственности перевозчика и условия подачи претензий изложены на обратной стороне листов авианакладной для Грузоотправителя (оригинал 3), для Перевозчика (оригинал 1), и для Получателя (оригинал 2) (см. Раздел 6.1. Авианакладная).

3.4. Претензии

Данный вопрос изложен в TACT Rules в п. 2.1.4. (Limitations on claims and actions / Ограничения по претензиям).

Копия авианакладной – Копия 4 Лист приемки (Copy 4 Delivery receipt) (см. Раздел 6.1. Авианакладная), подписанная лицом, ответственным за получение груза, без отметки о претензиях, является свидетельством того, что груз был получен в надлежащем состоянии и в соответствии с контрактом на перевозку.

В случае потери или повреждения груза никакие действия не предпринимаются до тех пор, пока перевозчик не получит письменную претензию от лица, ответственного за получение груза.

Претензия представляет собой письменное изложение проблемы (с указанием деталей груза, номера накладной), размер требуемого возмещения и прочие, относящиеся к делу, факты. Претензию должен дополнять инвойс (документ с описанием груза и его стоимостью) и Акт, составленный в аэропорте назначения и подписанный с 3 сторон: получателем, перевозчиком (представителем авиакомпании) и наземным агентом (представителем хендлинговой (складской) службы аэропорта, выдающей груз). В некоторых случаях допускается оформление двустороннего акта, при этом одной стороной всегда должен быть получатель груза, а второй стороной может быть либо перевозчик, либо его агент по наземной обработке.

Претензия должна быть предъявлена перевозчику в письменном виде:

- в случае видимого повреждения или утери груза немедленно после обнаружения и не позднее 14 дней с даты получения груза;
- в случае других повреждений груза в течение 14 дней с даты получения груза;
- в случае задержки груза в течение 21 дня с даты предоставления груза в распоряжение получателя;
- в случае не доставки груза в течение 120 дней с даты выписки авианакладной.

Срок исковой давности по любой претензии к перевозчику составляет 2 года со дня события, которое вызвало подачу претензии.

3.5. Ответственность Грузового Агента

Грузовой Агент обязан предоставлять авиакомпании груз, готовый к перевозке (Ready for carriage) (Резолюция ИАТА 833, и раздел TACT Rules 2.3.2.).

Это означает:

- Авианакладная должна быть заполнена в соответствии с инструкциями ИАТА (см. раздел 10 Заполнение авианакладной), точно и полностью, включая графы, касающиеся веса и тарифов, которые должны быть перепроверены. При передаче авианакладной перевозчику только положенные страницы должны быть изъяты (см. раздел 6.1. Авианакладная).
- Все документы, необходимые для перевозки, определяющие характер груза (при необходимости) и требуемые в странах экспорта, импорта или транзита таможенными или государственными органами, должны быть заполнены и/или проверены и приложены к авианакладной.
- Груз должен быть промаркирован (указано название и полный адрес отправителя и получателя).

- Груз должен быть упакован соответствующим образом, чтобы обеспечивалась его сохранность во время транспортировки при нормальной обработке, и он не мог нанести ущерб людям, товарам и собственности. Опасный груз и живые животные должны быть упакованы в соответствии с требованиями, изложенными в специальных изданиях ИАТА.
- Бирки должны быть видимы, все старые бирки и старая маркировка должны быть удалены. Следующие бирки должны быть обязательно нанесены на грузовое место: штрих-кодированная идентификационная бирка и бирки для специальных грузов (если груз является специальным) (см. раздел 18 Специальные грузы).
- В случае, если груз является опасным, отправитель обязан предоставить «Декларацию отправителя на опасный груз» (Shipper's declaration for dangerous goods), заполненную и подписанную в соответствии с правилами ИАТА по перевозке опасных грузов (IATA Dangerous goods regulations).
- В случае, если груз представляет собой живых животных, отправитель обязан предоставить «Сертификат отправителя на живых животных» (Shipper's certificate for live animals), заполненный и подписанный в соответствии с правилами ИАТА по перевозке живых животных (IATA Live Animals regulations).

В практической работе (при заключении договоров) Грузовому Агенту рекомендуется принимать ответственность перед своим клиентом (грузоотправителем) в тех же пределах и мере, в каких Авиакомпания принимает ответственность перед Грузовым Агентом.

Раздел 4. Структура тарифов. Объемный и Оплачиваемый вес груза

4.1. Тарифы ИАТА

Начиная с 1975 года, ИАТА публикует официальные тарифы на авиаперевозки в сборнике The Air Cargo Tariff (ТАСТ), состоящем из трех книг, в первой из которых (ТАСТ Rules) находятся основные правила и понятия авиаперевозок, а в двух других содержатся тарифы:

- Тарифы Северная Америка (RATES NORTH AMERICA ISSUE) – содержит различные виды тарифов из/в и внутри Канады, США и других стран географической зоны 1 по классификации ИАТА (см. раздел 11.1 Зоны ИАТА). Издается каждые 2 месяца с датами вступления в действие 1 февраля, 1 апреля, 1 июня, 1 августа, 1 октября и 1 декабря.
- Тарифы всемирные (RATES WORLDWIDE ISSUE) – содержит различные виды тарифов, кроме тарифов, включенных в сборник Северная Америка. Издается каждые 2 месяца с датами вступления в действие 1 февраля, 1 апреля, 1 июня, 1 августа, 1 октября и 1 декабря.

Первоначально предполагалось, что авиакомпании будут продавать авиаперевозки грузов по этим тарифам, а Грузовые Агенты либо будут перепродавать их клиентам с учетом своей прибыли, либо получать от авиакомпаний комиссию за продажи.

Однако подавляющее большинство авиаперевозчиков использует свои собственные тарифы, как правило, более дешевые, чем официальные ИАТА тарифы.

Вызвано это следующими причинами:

- В некоторых странах тарифы на авианакладных облагаются налогами. И чем меньше сам тариф, тем меньше величина налогов.
- Из-за большого уровня спроса и предложения обострилась конкуренция между авиаперевозчиками, и они ведут ценовую конкурентную борьбу, играя на понижение.
- Некоторые пункты в мире являются своеобразными торговыми центрами, и себестоимость доставки груза туда из-за большого грузопотока может быть меньше, чем в какой-то другой пункт даже в этой же стране
- В крупных аэропортах из-за развитой инфраструктуры и технического оснащения стоимость наземной обработки очень мала, что сказывается на авиатарифах, составной частью которых и является эта обработка
- Важным клиентам могут предоставить более привлекательные тарифы, чем остальным.

Таким образом, авиакомпания предоставляет Агенту тарифы (Агентские Тарифы – AGENT RATES), то есть тарифы, по которым авиакомпания продает стоимость своих услуг данному Грузовому Агенту (они являются себестоимостью перевозки для Грузового Агента и поэтому также называются NET RATE). Они являются конфиденциальными, и могут различаться между разными Грузовыми Агентами одной авиакомпании. Агент, в свою очередь, прибавляет к ним определенную сумму своей прибыли и перепродает тариф клиенту по Продажному тарифу (SELLING RATE).

Однако ИАТА тариф до сих пор используется:

- при заполнении авианакладной (см. раздел 10 Заполнение авианакладной), чтобы сторонние наблюдатели и клиенты не смогли узнать действительную себестоимость перевозки;
- при расчете некоторых тарифов, в которых ИАТА тариф является базовым для дальнейших расчетов.

Во всех задачах на тарифы и на экзамене ИАТА по тарифам для вычислений и примеров используются тарифы ИАТА, во-первых, потому, что во многих странах эти тарифы используются до сих пор, а во-вторых, потому, что метод расчетов любых используемых тарифов такой же, как и расчеты по ИАТА тарифам.

4.2. Виды тарифов

При перевозках авиатранспортом применяют целую систему тарифов, состоящую из таких видов:

- 1) тарифы на Генеральные грузы (General Cargo rates – GCR) (см. п. 4.3):
 - М – Минимум – минимальный тариф за авиаперевозку.
 - N – Нормальный тариф – тариф для веса груза до 45 кг
 - Q – Количественный тариф – тарифы для грузов свыше 45 кг
 - В, К – основной и покилограммовый тариф – экспериментальный тариф с неизменной и растущей частью в некоторых странах Европы (рассчитывается как: $V + K \cdot \text{оплачиваемый вес груза, кг}$).
- 2) тарифы на отдельные группы товаров (Specific commodity Rates – SCR) (см. Раздел 13):
 - С – Специальный тариф – тарифы на специальные группы товаров, которые действительны только из конкретного пункта отправления в конкретный пункт назначения.
- 3) тарифы на классы товаров (Class Rates or Commodity Classification Rates) (см. Раздел 14):
 - R – Сниженный поклассовый тариф – тариф для определенных видов грузов, который составляет меньше на определенный %, чем обычный тариф на генеральные грузы в этом направлении.
 - S – Повышенный поклассовый тариф – тариф для определенных видов грузов, который составляет больше на определенный %, чем обычный тариф на генеральные грузы в этом направлении.
- 4) тарифы на грузовые единицы ULD (ULD rates):
 - U – базовый тариф за грузовую единицу ULD
 - E – дополнительный тариф за грузовую единицу ULD
 - X – дополнительно оговоренный тариф за грузовую единицу ULD
 - Y – скидочный тариф за грузовую единицу ULD
 - W – тариф за дополнительный вес

4.3. Оплачиваемый вес груза

Оплата авиаперевозки генеральных грузов осуществляется на основе оплачиваемого веса груза (Chargeable weight).

Оплачиваемым весом является *вес-брутто* (Actual gross weight) или *объемный вес* (Volume weight) в зависимости от того, какой из них больше.

Также существует правило – если стоимость перевозки за больший вес меньше, то оплачиваемым весом считается больший вес. (TACT Rules 3.9.3.)

Объемный вес груза (Volume weight) считается по формуле:

$$\text{Объемный вес} = \text{длина в см} * \text{ширина в см} * \text{высота в см} / 6000$$

Габариты округляются до целого значения по математическим правилам – то есть до 0,5 см – в меньшую сторону, от 0,5 и выше – в большую сторону.

Полученный объемный вес округляется всегда в большую сторону до целого полукилограмма.

Результат сравнивается с реальным весом груза, и если

→ объемный вес < брутто вес, то оплачиваемый вес = брутто вес;

→ объемный вес > брутто вес, то оплачиваемый вес = объемный вес.

Физический и практический смысл формулы можно объяснить таким образом: оплата авиаперевозок осуществляется исходя из массы груза. Чтобы не получилось, что весь самолет загружен легким, но объемным грузом, а оплату произвели только за вес груза, принято условное соотношение между массой и объемом, что 1 кг груза по объему не должен превышать 6000 куб.см.

Для более легкого объяснения часто используют другую формулировку: перевозка груза объемом 1 куб.м должна оплачиваться не менее, чем за 167 кг (если точнее, то $1000000 \text{ куб.см} / 6000 = 166,6(6) \text{ кг}$).

То есть, если кубометр груза весит больше, чем 167 кг, то оплата груза производится по реальному весу, а если 1 кубометр груза весит меньше 167 кг, то оплата груза производится за 167 кг.

Эта формула используется при наличии габаритов груза в сантиметрах и массы груза в килограммах. Если имеются другие единицы измерения габаритов (например, дюймы) и массы (например, фунты), то и формула меняется. Все прочие формулы для расчета объемного веса указаны в TACT Rules п. 3.9.4. (Volume weight / Объемный вес).

Если грузовое место имеет неправильную форму, то берутся максимальные габариты – максимальная длина, максимальная ширина и максимальная высота.

Если отправляется несколько грузовых мест, то для расчета объемного веса сначала определяется их общий объем, затем его сумма делится на 6000 и сравнивается с реальным суммарным весом брутто всех грузов.

Выбор оплачиваемого веса происходит по тому же правилу, что указано выше.

Рассмотрим применение вышеуказанных правил на примере:

Груз весом брутто 300 кг и габаритами 152,2 x 129,4 x 120,5 см

Найдем оплачиваемый вес.

Округляем габариты	152,2	до	152 см
	129,4	до	129 см
	120,5	до	121 см

$$\text{Объемный вес} = 152 * 129 * 121 / 6000 = 395,428 \text{ кг}$$

Округляем до следующего полукилограмма и получаем 395,5 кг.

Сравниваем реальный вес брутто (300 кг) и объемный вес (395,5 кг). Объемный вес больше, значит оплачиваемым весом груза при этой авиаперевозке будет считаться вес 395,5 кг и тариф будет применен именно к этому весу.

4.4. Особенности и вид опубликованных тарифов

Авиатарифы (за исключением тарифов за перевозку грузовых единиц ULD) имеют следующие характерные особенности:

- Тарифы даны на перевозку от аэропорта отправления до аэропорта назначения и действительны только в направлении, для которого они опубликованы.
- Тарифы не зависят от загруженности маршрута, однако они могут быть изменены по усмотрению перевозчика.
- Тариф аэропорт-аэропорт не включает добавочные сборы за доставку до аэропорта, обработку и т. д.
- Тарифы публикуются в валюте, используемой в стране отправления, или в иной валюте, используемой перевозчиком (чаще всего: доллары США – USD или Евро – EUR).
- Тарифами, применяемыми для оплаты перевозки, будут тарифы, действительные на дату выпуска авианакладной.

Как было указано в Разделе 4.1. Тарифы ИАТА, тарифы публикуются в справочнике TACT – The Air Cargo Tariff.

Города вылета (departure cities) указаны в алфавитном порядке. Для каждого города отправления указано:

- 2-буквенное сокращение страны;
- 3-буквенное ИАТА сокращение города;
- название и код местной валюты (local currency);
- единица измерения массы, для которой указаны тарифы (кг или фунты) (weight unit).

Ниже для каждого города отправления перечислены города назначения (arrival cities) в алфавитном порядке, и указана вся информация о тарифах на перевозку грузов от пункта отправления до пункта назначения.

В опубликованном виде тарифы выглядят следующим образом:

date/ type	note	item	min wght	local curr.
FRANKFURT				
EURO		EUR	DE	FRA
R JANEIRO		RJ BR	M	76.69
			N	14.77
			45	11.20
			100	8.94
			300	7.01
			500	5.55
		0006	45	4.58
		9702	45	4.91
		9712	45	4.74
		9713	45	4.80
		9716	45	5.04
LH01		9735	100	4.11
		9735	200	4.11
RIYADH		SA	M	76.69
			N	4.56
			100	3.46
			500	2.91
			1000	2.37
ROME		IT	M	56.24
			N	1.86

В колонках отражено:

DATE / ДАТА	– дата окончания использования этого тарифа (5-значный код, где 2 первые цифры – число, 3 и 4 цифры – месяц, и 5 цифра – последняя цифра года)
TYPE / ТИП	– цифра и/или буква – обозначает тип ULD буква на второй позиции после «/» означает код ULD
NOTE / ПОЯСНЕНИЕ	– пояснение с номером (например: AA001,0511) дает дополнительную информацию, которая изложена в п. 3 TACT Rates book – код перевозчика (например: AF – Air France) означает, что на данной авиакомпании существуют дополнительные условия, расшифровка которых приведена в п.3.1. TACT Rates book.
ITEM / ТОВАР	– номера групп товаров, к которым применяются специальные тарифы C (Specific commodity rates) (см. раздел 13 Специальные тарифы). Эти группы товаров подробно перечислены в п. 2 TACT Rates book (например: группа 0006 – продукты, специи, напитки, группа 0007 – фрукты, овощи)
MIN WEIGHT / МИНИМАЛЬНЫЙ ВЕС	– Минимальный вес, для которого используется данный тариф: M – Минимальный тариф (см. Раздел 4.5. Тарифы для Генеральных грузов) N – Нормальный тариф (см. Раздел 4.5.) 45 – тариф за 1 кг для веса груза от 45 кг 100 – тариф за 1 кг для веса груза от 100 кг
LOCAL CURR / МЕСТНАЯ ВАЛЮТА	– Колонка содержит величину соответствующих тарифов в той валюте, которая стоит под названием города отправления.

4.5. Тарифы для Генеральных грузов

Генеральные грузы – грузы, не имеющие специальных требований к обработке и перевозке авиатранспортом.

Тарифы на перевозку генеральных грузов (General Cargo Rates – GCR) используются наиболее часто и во многих случаях являются базой для расчета прочих тарифов.

Эти тарифы состоят из системы:

M – Минимальный тариф (ниже которого не может быть осуществлена оплата за авиаперевозку независимо от веса груза)

N – Нормальный тариф (тариф для грузов весом до 45 кг)

Q – Количественный тариф – тарифы для грузов весом свыше 45 кг (обычно следует с разбивкой для веса от 45 кг, от 100 кг, от 300 кг, от 500 кг, от 1000 кг).

Тарифы на груз весом более 1000 кг обычно предоставляются авиакомпаниями по отдельному запросу.

Система построения тарифов такова, что чем больше вес груза, тем меньше стоимость его перевозки за 1 кг и, как указано выше, если стоимость перевозки за больший вес меньше, то оплачиваемым весом считается больший вес (TACT Rules п. 3.9.3. Chargeable weight / Оплачиваемый вес).

Поясним это на примере.

Тариф ИАТА: Хельсинки (HEL) – Нью-Йорк (NYC), евро

M	58,87
N	7,40
+45	5,42
+100	2,76
+300	2,46
+500	2,25

Предположим, что это тариф, по которому Грузовой Агент покупает сервис у Авиа-компании. Рассчитаем стоимость перевозки для разных грузов:

- ➔ Для груза с оплачиваемым весом 1 кг:
Берем N – Нормальный тариф (который применяется для груза весом до 45 кг): $7,40 \text{ евро/кг} * 1 \text{ кг} = 7,40 \text{ евро}$. Но есть M – Минимальный тариф, который платится в любом случае независимо от веса груза, и тогда стоимость перевозки составит Минимальный тариф 58,87 евро.
- ➔ Для груза с оплачиваемым весом 5 кг:
Берем N – Нормальный тариф (который применяется для груза весом до 45 кг): $7,40 \text{ евро/кг} * 5 \text{ кг} = 37,00 \text{ евро}$. Но Минимальный тариф больше чем наша расчетная стоимость перевозки, поэтому все равно платим Минимальный тариф 58,87 евро.
- ➔ Для груза с оплачиваемым весом 10 кг:
Берем N – Нормальный тариф (который применяется для груза весом до 45 кг): $7,40 \text{ евро/кг} * 10 \text{ кг} = 74,00 \text{ евро}$. Минимальный тариф меньше чем наша расчетная стоимость перевозки, поэтому будем платить полученную расчетную стоимость 74,00 евро.
- ➔ Для груза с оплачиваемым весом 35 кг:
Берем N – Нормальный тариф (который применяется для груза весом до 45 кг): $7,40 \text{ евро/кг} * 35 \text{ кг} = 259,00 \text{ евро}$. Минимальный тариф меньше чем наша расчетная стоимость перевозки, поэтому должны платить полученную расчетную стоимость 259,00 евро.
Однако, как указано выше, если это выгодно, оплачиваемый вес груза можно увеличивать, чтобы получить более выгодный покилограммовый тариф и более дешевую общую стоимость перевозки груза. Соответственно, тариф для грузов свыше 45 кг составляет 5,42 евро/кг. Если мы увеличим оплачиваемый вес груза до 45 кг, то тогда стоимость перевозки груза составит $5,42 \text{ евро/кг} * 45 = 243,90 \text{ евро}$. Таким образом, вместо 259,00 евро мы должны платить 243,90 евро и оплачиваемым весом должны считать вес 45 кг.
- ➔ Для груза с оплачиваемым весом 280 кг:
Берем Q – Количественный тариф (который применяется для груза весом от 100 кг): $2,76 \text{ евро/кг} * 280 \text{ кг} = 772,80 \text{ евро}$. На всякий случай проверим: если мы увеличим оплачиваемый вес до 300 кг и используем тариф для грузов свыше 300 кг, будет ли нам перевозка выгоднее? $2,46 \text{ евро/кг} * 300 \text{ кг} = 738,00 \text{ евро}$. Значит, в данном случае заявим оплачиваемый вес 300 кг и перевезем этот груз за 738,00 евро.

- Для груза с оплачиваемым весом 220 кг:
Стоимость перевозки составит $2,76 * 220 = 607,20$ евро и увеличивать оплачиваемый вес не выгодно (как рассчитано выше, перевозка 300 кг стоит 738,00 евро). Поэтому оплата в данном случае произвелась бы за 220 кг в сумме 607,20 евро.

Таким образом, можно сделать следующие **выводы**:

- при перевозках очень маленьких грузов (до 5 кг) чаще всего перевозка будет осуществляться по Минимальному тарифу;
- при использовании Нормального тарифа всегда необходимо проверять, чтобы полученная сумма была больше Минимального тарифа;
- также при использовании Нормального тарифа необходимо просчитать стоимость перевозки груза с оплачиваемым весом 45 кг и сравнить, что выгоднее;
- при весе груза, приближающемся к следующей весовой разбивке Q Количественных тарифов, необходимо просчитать общую стоимость перевозки для большего оплачиваемого веса и сравнить, что выгоднее, так как по правилам ИАТА (TACT Rules п. 3.9.3.) оплата должна производиться по минимально возможной общей стоимости.

Для этого нужно установить оплачиваемым весом груза больший вес, дающий более дешевый покилограммовый тариф (обычно берут минимальный вес, с которого начинается следующая разбивка тарифов). Если в этом случае общая стоимость перевозки будет дешевле, то этот больший вес будет считаться оплачиваемым весом груза, и перевозка будет оплачена по соответствующему ему тарифу.

Таким образом, ИАТА (правило 3.9.3. TACT Rules) дает возможность сравнить все возможные варианты расчета стоимости перевозки по тарифам GCR между собой и произвести оплату по самому дешевому из них.

Раздел 5. Консолидация. Расконсолидация

5.1. Консолидация

Как рассмотрено в предыдущем пункте, чем больше вес груза, тем дешевле стоимость его перевозки за 1 кг веса.

Этот принцип лежит в основе понятия Консолидация (Consolidation), которое означает собирание Грузовым Агентом нескольких грузов в одно направление от разных грузоотправителей и оплавка их как единого груза по одной мастер авианакладной MAWB (с получением более выгодного покнлограммного тарифа из-за большего общего веса).

Грузовой Агент, делающий Консолидацию, называется Консолидатор.

Этот процесс выгоден для всех участников перевозочного процесса:

- ➔ для авиакомпании (которая получает груз с большим весом и оплату по своим тарифам за такой вес);
- ➔ для Консолидатора (который имеет более дешевый тариф на общий вес от авиакомпании) (NET RATE), и может продавать его клиентам со своей прибылью, и при этом этот продажный тариф (SELLING RATE) все равно может оставаться меньше, чем обычный розничный продажный тариф для груза каждого клиента в отдельности;
- ➔ для клиента (который отправляет свой груз и не теряет в качестве сервиса, но при этом получает более дешевый тариф).

NET RATE – тариф, по которому авиакомпания продает сервис Агенту.

SELLING RATE – тариф, по которому Агент продает сервис клиенту.

Рассмотрим это на примере.

Груз весом 50 кг от отдельного грузоотправителя включается в консолидацию, вес которой 350 кг.

- ➔ агентский тариф NET RATE авиакомпании +45 кг – 5,00 евро/кг;
- ➔ агентский тариф NET RATE авиакомпании +300 кг – 3,80 евро/кг;
- ➔ обычный продажный тариф Агента SELLING RATE для грузоотправителя для веса +45 кг – 5,80 евро/кг;
- ➔ специальный продажный тариф Агента SELLING RATE для грузоотправителя для данной отправки 5,10 евро/кг (устанавливается Агентом по своему усмотрению в пределах от реальной себестоимости перевозки всей консолидации до обычной продажной цены для этого веса для клиента, в данном случае от 3,80 евро/кг до 5,80 евро/кг).

Выгодность для клиента:

- ➔ в обычном случае клиент заплатил бы за перевозку своего груза 5,80 евро/кг * 50 кг = 290 евро;
- ➔ в данном случае он заплатит 5,10 евро/кг * 50 кг = 255 евро. То есть экономия клиента составит 290 – 255 = 35 евро.

Выгодность для Агента:

- ➔ при отправке этого груза отдельно Агент бы заплатил авиакомпании 5,00 евро/кг * 50 кг = 250 евро, получил бы при этом от Клиента 290 евро (см. выше), и прибыль Агента составила бы 290 – 250 = 40 евро;

→ в данном случае он заплатит авиакомпании за перевозку $3,80 \text{ евро/кг} * 50 \text{ кг} = 190 \text{ евро}$, а получит от клиента $5,10 \text{ евро/кг} * 50 = 255 \text{ евро}$. Таким образом, в случае консолидации прибыль Агента составит $255 - 190 = 65 \text{ евро}$, что на $65 - 40 = 25 \text{ евро}$ больше, чем прибыль при обычной отправке.

При этом следует учесть, что, так как в консолидации объединяются несколько грузов, то выгода будет у всех клиентов, а у Грузового Агента она будет складываться из прибылей по каждому грузу.

При консолидации у Грузового Агента есть возможность достичь оптимального соотношения общего объема и массы отправки, путем сочетания загрузки объемного и легкого груза вместе с малогабаритным и тяжеловесным грузом.

Более того, в таких случаях Грузовой Агент будет получать от каждого из грузоотправителей объемного груза оплату за объемный вес, но при этом сможет не платить за объемный вес авиакомпании.

Грузовой Агент должен обращать особое внимание на характер грузов, входящих в консолидацию, так как консолидация некоторых типов специальных грузов запрещена (например, живые животные, человеческие останки должны быть отправлены по отдельным мастер авианакладным MAWB).

5.2. Расконсолидация

Грузовой Агент при отправке Консолидации адресует ее на своего Агента в стране назначения, который начинает работу с Расконсолидации (Break bulk), то есть разбивки консолидированного груза на отдельные составные грузы для последующей индивидуальной работы с каждым из них.

Этот агент носит название Расконсолидатора (Break Bulk Agent).

Расконсолидатор выполняет для каждого груза сервис, оговоренный условиями поставки, инструкциями Грузового Агента в стране отправления или получателя груза. Это может быть:

- таможенное оформление груза;
- доставка груза под таможенным контролем (наземным или воздушным транспортом);
- обычная доставка груза;
- оплата таможенных платежей;
- взимание надлежащих платежей с получателя груза и перевод их Агенту в стране отправления.

Раздел 6. Пакет транспортных документов

6.1. Авианакладная

Самым главным транспортным документом для авиаперевозки является авианакладная (AIR WAYBILL-AWB).

Она бывает 2 видов:

- Мастер авианакладная
(MASTER AIR WAYBILL – MAWB)
- Домашняя авианакладная
(HOUSE AIR WAYBILL – HAWB)



MAWB – авианакладная, имеющая номер, присвоенный самой авиакомпанией, в виде 3-цифренного префикса и последующих 8 цифр.

Префикс представляет собой код авиакомпании и одинаков для всех авианакладных данной авиакомпании. Перечень префиксов всех авиакомпаний представлен в TACT Rules п. 1.4. (Coding and decoding of airlines / Коды и декоды авиакомпаний).

Следующие 8 цифр – индивидуальный номер авианакладной, из которых 7 цифр – непосредственно номер, а последняя цифра – проверочный ключ, который является остатком при делении предыдущего 7-значного числа на 7.

По полному номеру MAWB груз может быть отслежен через общедоступные поисковые системы и по нему происходит бронирование. Заполнение MAWB происходит по специальным правилам ИАТА (см. раздел 10 Заполнение Авианакладной).

HAWB – авианакладная, первоначально не имеющая номера, а затем получающая его от выпустившего ее Грузового Агента.

По этому номеру груз может быть отслежен только по системе самого Грузового Агента. Накладная носит вспомогательный характер. Заполнение HAWB рекомендуется производить по правилам ИАТА, но оно делается по усмотрению Грузового Агента в соответствии с его правилами и требованиями клиента.

Авианакладная состоит, как правило, из 8 самокопирующихся листов (но не менее 5), первые 5 из которых являются самыми важными.

- **Лист 1: Оригинал 3** (для отправителя – for shipper), голубого цвета – предназначен для грузоотправителя и служит документальным подтверждением принятия груза к перевозке на условиях, определенных в грузовой накладной. Отдается грузоотправителю после отправки груза.
- **Лист 2: Копия 8** (для агента – for agent), белого цвета – предназначена для Агента, оформившего грузовую накладную, и является основанием для составления отчета о продаже грузовых перевозок Агента. Хранится в предприятии, оформившем грузовую накладную.
- **Лист 3: Оригинал 1** (для перевозчика – for carrier), зеленого цвета – контрольный экземпляр, предназначен для авиакомпании, служит основанием для осуществления финансовых операций и решения правовых вопросов. В соответствии с действующей системой взаиморасчетов должен быть передан в авиакомпанию.

- **Лист 4: Оригинал 2** (для получателя – for consignee), розового цвета – следует с грузом до пункта назначения и выдается грузополучателю вместе с прибывшим грузом как свидетельство выполнения договора воздушной перевозки груза.
- **Лист 5: Копия 4** (подтверждение в получении груза – delivery receipt), желтого цвета – следует вместе с грузом до пункта назначения и остается у агента перевозчика в качестве расписки грузополучателя в получении груза (подтверждение доставки).
- **Лист 6: Копия 5** (сору 5), белого цвета – следует вместе с грузом до пункта назначения, остается в аэропорту назначения и используется по усмотрению перевозчика.
- **Лист 7: Копия 6** (сору 6), белого цвета – следует вместе с грузом и остается у перевозчика первого участка маршрута как подтверждение выполненной им перевозки груза.
- **Лист 8: Копия 7** (сору 7), белого цвета – следует вместе с грузом и остается у перевозчика второго участка маршрута как подтверждение выполненной им перевозки груза. Если перевозка груза осуществляется одним перевозчиком, копия 7 грузовой накладной может быть использована по усмотрению перевозчика как дополнительная копия.

Таким образом, Авианакладная может представлять собой одновременно:

- Контракт на транспортировку груза между отправителем и авиакомпанией (условия контракта изложены на оборотной стороне Оригинала 3, предназначенной для Отправителя).
- Документ о приеме груза.
- Документ для проведения взаиморасчетов.
- Документ, подтверждающий ответственность сторон.
- Документ, подтверждающий страхование (если оно было заказано у авиакомпании).
- Инструкция по загрузке.
- Таможенный документ.
- Документ о доставке груза.

Авианакладная является «non negotiable» документом, что отмечено в ее правом верхнем углу. Данный термин означает, что авианакладная не является товарораспорядительным документом и не может быть использована как документ на предъявителя для получения груза. Получить груз может только лицо, указанное в графе получатель на авианакладной.

Морской коносамент, например, в отличие от авианакладной, является товарораспорядительным документом, и лицо, имеющее оригинал этого коносамента, является собственником груза. Таким образом, коносамент может использоваться как средство оплаты, залога и т. д.

Авианакладная становится действительной после ее подписания грузоотправителем (или его назначенным Агентом) и перевозчиком (или его назначенным Агентом). В связи с этим авианакладная должна быть выпущена и подписана немедленно после принятия груза от грузоотправителя.

Срок действия авианакладной распространяется с момента ее подписания и до момента доставки груза получателю или его Агенту.

Базовые условия контракта на перевозку, ответственность перевозчика и условия подачи претензий изложены на обратной стороне листов авианакладной для Грузоотправителя (оригинал 3), для перевозчика (оригинал 1), и для получателя (оригинал 2). Подпись грузоотправителя или его Агента на авианакладной означает их согласие с этими условиями.

В зависимости от типа отправки различают 2 вида оформления пакетов документов для авиаперевозки:

- ➔ для прямых грузов;
- ➔ для консолидированных грузов.

6.2. Оформление прямых грузов

Когда Грузовой Агент отправляет груз отдельно, без консолидации, он использует только MAWB.

На ней он указывает реального отправителя и получателя груза, вносит данные по грузу, отмечает тип оплаты перевозки (см. раздел 7 Оплата услуг авиакомпании) и заполняет графы со стоимостью перевозки.

В отдельный конверт кладутся документы на груз, которые нужны в стране транзита и назначения (требования стран указаны в TACT Rules 7.3.2.) (в большинстве случаев главным документом является счет-фактура (инвойс) с указанием цены товара).

Этот конверт запечатывается и прикрепляется к авианакладной, от которой заранее отделяются первые 3 листа. Они разделяются следующим образом:

- ➔ Лист 1 (Оригинал 3) отдается отправителю груза.
- ➔ Лист 2 (Копия 8) остается в архиве Грузового Агента.
- ➔ Лист 3 (Оригинал 1) отдается авиакомпании для финансовых расчетов.

В случае отправки опасных грузов или живых животных к авианакладной поверх конверта прикладываются также дополнительные документы (см. раздел 18 Специальные грузы).

На сам груз (помимо сведений об отправителе и получателе, а также дополнительной информации и наклеек для специальных грузов), клеится наклейка с логотипом авиакомпании, на которой указаны:

- ➔ номер мастер авианакладной MAWB;
- ➔ пункт отправления (3-буквенный код ИАТА);
- ➔ пункт транзита (перегрузки) груза (3-буквенный код ИАТА);
- ➔ пункт назначения груза (3-буквенный код ИАТА);
- ➔ вес этого места;
- ➔ общий вес груза по накладной;
- ➔ общее количество мест;
- ➔ handling информация (дополнительная информация об обработке груза).

Как правило, эта наклейка имеет штрих-кодированную маркировку (bar-coded information), которая ускоряет занесение сведений о грузе в информационные системы при обработке и принятии груза на склад.

После прилета груза в аэропорт назначения аэропортовые службы уведомляют получателя, указанного в авианакладной. И только он может получить документы на груз. После этого таможенное оформление и другие работы с грузом может выполнять либо сам получатель, либо любое нанятое им лицо.

Следует также отметить, что некоторые крупные торговые и промышленные компании работают с авиакомпанией напрямую и являются их прямыми клиентами. В структуре таких компаний есть логистическая и таможенная службы, которые по сути выполняют работу Грузового Агента. В этом случае груз отправляется по прямой накладной, а саму накладную для клиента оформляет авиакомпания в своем офисе в соответствии со своими тарифами.

6.3. Оформление консолидированных грузов

При консолидации, как указано в разделе 5.2., Грузовой Агент собирает грузы нескольких отправителей.

На каждый отдельный груз от каждого грузоотправителя выпускается отдельная домашняя накладная HAWB.

В ней указываются сведения только о данном грузе – то есть реальный отправитель и получатель каждого груза, наименование, детали груза, вид оплаты, тариф и т. д.

Каждой HAWB Грузовой Агент присваивает отдельный номер, состоящий из произвольного сочетания цифр и букв.

Ко всем домашним авианакладным HAWB прикладываются соответствующие документы грузоотправителей, и все вместе собирается в запечатываемый конверт. Поверх конверта прикладывается мастер-авианакладная MAWB и Грузовой манифест (Consolidation Manifest).

При консолидации MAWB является документом, покрывающим все отправки. Отправителем в MAWB стоит Грузовой Агент – Консолидатор, а получателем Грузовой Агент – Расконсолидатор.

Наименование всех грузов на MAWB не указывается, обычно пишут:

- Консолидация в соответствии с прилагаемым Манифестом (Consolidation as per attached Manifest), или
- Консолидация в соответствии с прилагаемым списком (Consolidation as per attached list).

Грузовой Манифест – документ, представляющий собой сводную ведомость обо всех грузах, содержащихся в консолидации и связывающий между собой мастер накладную MAWB и домашние авианакладные HAWB.

Как правило, Грузовой Манифест содержит:

- название и адрес Грузового Агента (Консолидатора) в стране отправления;
- название и адрес Грузового Агента (Расконсолидатора) в стране назначения;
- номер MAWB;
- название авиакомпании, на которой перевозится груз;
- пункт отправления и назначения;
- номер и дата рейсов;
- перечень номеров домашних авианакладных, с указанием по каждой:
 - конечного пункта назначения,
 - названий получателя и отправителя,
 - количества мест,
 - наименования груза,
 - веса груза,
 - вида и суммы оплаты за перевозку;
- общее количество мест и общий вес отправки по MAWB.

Грузовой манифест печатается на обычной бумаге и его внешний вид и содержимое разрабатывается каждым Грузовым Агентом по своему усмотрению.

Грузовой Манифест обычно распечатывается в нескольких экземплярах, часть из которых подкладывается на конверт с мастер авианакладной MAWB, а часть вкладывается в запечатываемый конверт к домашним авианакладным HAWB. Манифест поверх конверта нужен для того, чтобы авиакомпания и аэропортовые службы в аэропорте вылета, транзита и назначения, не вскрывая конверт, могли узнать, что именно входит в консолидацию. Манифест внутри конверта нужен для помощи Расконсолидатору при ознакомлении с составом консолидации.

Грузовой Агент – Расконсолидатор, получает документы на груз в аэропорте, так как он указан получателем в MAWB. Получив их, он вскрывает конверт и, пользуясь Грузовым Манифестом, выясняет, какие грузы вложены в консолидацию, и какой сервис необходимо выполнить по каждому грузу. Как указано ранее, это разделение грузов отдельных получателей по HAWB и носит название Расконсолидации.

На каждое грузовое место (помимо сведений об отправителе и получателе, а также дополнительной информации и наклеек для специальных грузов) клеится такая же наклейка с логотипом авиакомпании, как и на прямые грузы. Но при этом на ней обязательно указывается номер домашней авианакладной HAWB, по которой идет этот груз. Таким образом, физическая раскомплектация грузов происходит по этим наклейкам и их наличие на грузе при консолидации особенно важно!

В наклейке указывается:

- ➔ номер мастер авианакладной MAWB;
- ➔ номер домашней авианакладной HAWB;
- ➔ пункт отправления (3-буквенный код ИАТА);
- ➔ пункт транзита (перегрузки) груза (3-буквенный код ИАТА);
- ➔ пункт назначения груза (3-буквенный код ИАТА);
- ➔ вес этого места;
- ➔ общий вес груза по накладной;
- ➔ общее количество мест;
- ➔ handling информация (дополнительная информация об обработке груза);
- ➔ штрих-кодированная (bar – coded) информация.

Документы распределяются следующим образом:

- ➔ Каждый грузоотправитель получает лист – Оригинал 3 – HAWB от своего груза как подтверждение отправки груза.
- ➔ Каждый грузополучатель получит лист – Оригинал 2 – HAWB от своего груза при получении груза.
- ➔ Грузовой Агент в стране отправления оставляет первый лист MAWB (Оригинал 3 для отправителя) и второй лист (Копия 8 для агента).
- ➔ Авиакомпания передается Оригинал 3 MAWB.
- ➔ Расконсолидатор получает все оставшиеся прилетевшие документы. При этом копия 4 Delivery receipt от каждой HAWB используется для подписи получателя о подтверждении доставки груза, в случае если эту доставку осуществляет Расконсолидатор. Этот лист с подписью получателя и датой поставки ему груза является документом, подтверждающим доставку до двери получателя (Proof of Delivery – POD) и предоставляется Грузовому Агенту в стране отправления или самому отправителю по их требованию.

Примеры Мастер авианакладной (MAWB), Домашней авианакладной (HAWB), Грузового Манифеста (Cargo Manifest), и наклейки (Label) приведены ниже.

Мастер авианакладная (MAWB):

131 FRA 1234 5675		Shipper's Account Number		131 - 1234 5675	
Shipper's Name and Address ATU CONSOLIDATOR LANGER KORNWEG D-6092 GERMANY KELSTREBACH		Shipper's Account Number		HWB JAPAN AIRLINES LTD TOKYO JAPAN	
Consignee's Name and Address ATU BREAK BULK KK NARITA AIRPORT 1060 MINATO-KU, TOKYO, JAPAN		Consignee's Account Number		Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity. It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.	
Issuing Carrier's Agent Name and City ATU CONSOLIDATOR KELSTREBACH		Accounting Information			
Agent's IATA Code 23-4 1234		Account No.			
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing FRANKFURT		Amount of Insurance XXX		INSURANCE - If carrier others Insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions the real, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance".	
To TYO	By First Carrier JAPAN AIRLINES	Routing and Destination to by to by	Currency DEM	CHGS PPD X	WT/VAL COLL X
Declared Value for Carriage NVD		Declared Value for Customs			
Airport of Destination TOKYO-NARITA		Flight/Date	For Carrier Use Only	Flight/Date	
Handling Information ATTACHED TO AWB 1 ENVELOPE WITH DOCUMENTS					
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg	Rate Class	Chargeable Weight	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)
106	1662	K	C 9731	1662	CONSOLIDATION AS PER ATTACHED LIST
Prepaid 1212,90		Weight Charge		Other Charges AWA 15,00	
Valuation Charge		Collect			
Tax					
Total Other Charges Due Agent 15,00		Total Other Charges Due Carrier		Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.	
Total Prepaid 13227,90		Total Collect		ATU CONSOLIDATOR Signature of Shipper or his Agent	
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency		20 JANUARY Executed on (date) at (place) Signature of issuing Carrier or its Agent	
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges	

Домашняя авианакладная (HAWB):

HWB 77847126

HWB 7784712

Shipper's Name and Address MESSERSCHNITT-BOELKOW-BLOHM GMBH D-8000 MUENCHEN GERMANY		Shipper's Account Number		HWB ATU CONSOLIDATOR LTD KELSTREBACH GERMANY	
Consignee's Name and Address KAAWASAKI HEAVY INDUSTRIES LTD GIFU 504 JAPAN		Consignee's Account Number		Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity. It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.	
Issuing Carrier's Agent Name and City		Accounting Information			
Agent's IATA Code		Account No.			
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing FRANKFURT					
To TYO	By First Carrier JAPAN AIRLINES	Routing and Destination	to	by	to
Airport of Destination TOKYO-NARITA		Flight/Date	For Carrier Use Only	Flight/Date	
Currency DEM	CHGS	WT/VOL	Other	Declared Value for Carriage	Declared Value for Cust
	PPD	COLL	PPD	COLL	
		X		X	NVD
Amount of Insurance XXX		INSURANCE - If carrier others insurance, and such insurance is required in accordance with the conditions the real, indicate amount to be insured figures in box marked "Amount of Insurance".			
Handling Information MBB INVOICE No. 123456, 123458 ATTACHED NOTIFY: C.ITON AVIATION CO.LTD NAGOYA PHONE: 052-123-4567					
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg	Rate Class	Chargeable Weight	Rate
		lb	Commodity Item No.		Charge
4	11,7	K	Q	28,0	8,30
Total		232,40			
Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume) HELICOPTER PARTS DIMS: 34 X 28 X 29 CM X 1 23 X 18 X 11 CM X 2 120 X 33 X 33 CM X 1 VOLUME : 0,167 CM VOLUME WEIGHT: 28,87 K					
Prepaid		Weight Charge		Collect	
		232,40			
Valuation Charge					
Tax					
Total Other Charges Due Agent		20,00			
Total Other Charges Due Carrier					
Total Prepaid		Total Collect		252,40	
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency			
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges	
Other Charges AWB FEE LEVIED HANDLING FEE 20.00					
Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.					
ATU CONSOLIDATOR LTD					
Signature of Shipper or his Agent					
20 JANUARY					
KELTERBACH ATU CONSOLIDATOR					
Executed on (date) at (place) Signature of issuing Carrier or its Agent					

Грузовой манифест (Cargo Manifest):

ATU CONSOLIDATOR						
Langer kornweg D-6092 Kelsterbach Germany						
CONSOLIDATION MANIFEST						
MWB: 131-12345675						
AIRLINE		: JAPAN AIRLINES			FLIGHT: JL678/23	
POINT OF LOADING		: FRANKFURT				
POINT OF UNLOADING		: TOKYO			DATE: 20 JAN	
HWB NR	DEST	NUMBER OF PACKAGES		GROSS	TOTAL CC	
ACCORDING		NATURE OF GOODS		WEIGHT		
77846117	TYO	1	CLOTH	160,5 KG	DEM	1460.74
77846118	TYO	4	AIRCRAFT PARTS	10,0 KG	DEM	122.95
77847005	FUK	4	MUSICAL INTRO	235,0 KG	DEM	1838.60
77847123	TYO	1	SPARE PART FOR CUTTING MACH	8,8 KG	DEM	173,40
77847124	TYO	30	PLASTIC SHEETS	360,0KG	DEM	595330
77847125	TYO	1	ADVE MAT	45,0 KG	PREPAID	
77847126	TYO	4	HELICO PARTS	11,7 KG	DEM	252.40
77847127	OSA	6	SHOES	139,0 KG	DEM	1173.69
77847128	TYO	49	PARTS FOR SHOES	692,0 KG	DEM	5746.66
		106		1662,0 KG	DEM	16721.74

Наклейка (Label):

AIR WAYBILL No.		131-1234 5675	
DESTINATION		TYO	
TOTAL No. OF PIECES	106	WEIGHT THIS PIECE	11.7 K
TOTAL WEIGHT THIS CONSIGNMENT		1662 K	
TRANSFER STATION(S)			
OTHER HANDLING INFORMATION			
HWB No.		77847126	
Japan Airlines			

6.4. Одинарная консолидация (back-to-back shipment)

Одинарная консолидация – разновидность обычной консолидации, при которой мастер авианакладная MAWB покрывает перевозку только одного груза по одной HAWB. Поэтому данное оформление и носит название back-to-back, то есть «спина-к-спине».

Суть оформляемых авианакладных не меняется, MAWB также адресуется от Консолидатора на Расконсолидатора, HAWB содержит реальные сведения о грузе. Грузовой манифест может не выпускаться, если все основные сведения о грузе указаны в мастер-накладной, а также мастер и домашняя накладные имеют номера друг друга, напечатанные в виде дополнительной информации.

Причины, по которой используют подобное оформление back-to-back:

- Грузовой Агент или отправитель не уверены в адресе или названии получателя, и возможности перепроверить это в данный момент нет. В таком случае груз не задерживается, а отправляется, и адресуется на Агента – Расконсолидатора в стране назначения – и он сам или с помощью отправителя, пока груз перевозится, уточняет детали получателя и уведомляет его.
- Агент в стране назначения должен выполнить какой-либо сервис по заданию отправителя или своего Агента в стране отправления, и, чтобы не терять время на передачу документов от получателя к Расконсолидатору, груз сразу адресуют на этого Агента. (Так, например, это целесообразно делать при условиях поставки DDU или DDP, когда отправитель груза оплачивает импортные операции с грузом (см. Приложение 1 Условия поставки)).
- Между Агентами в стране отправления и назначения может существовать договор, по которому все грузы должны отправляться по MAWB друг на друга, для того, чтобы Агент, получая документы, имел возможность связаться с реальным получателем, предложить ему свои услуги по этому грузу и попробовал начать сотрудничество по другим грузам.
- При условиях поставки или прочих договоренностях, предусматривающих полную или частичную оплату перевозки получателем, есть два варианта отправки – Коллект (Collect -наложенный платеж) по MAWB или по HAWB (см. раздел 7 Оплата услуг авиакомпании). Collect по HAWB выгоднее по большинству параметров, поэтому, чтобы использовать такую схему оплаты, необходимо отправить груза по MAWB на Агента Prepaid (то есть с предоплатой перевозки), а по HAWB Collect (то есть с оплатой получателем) и Агент в стране назначения соберет платежи с получателя груза и переведет их Агенту – отправителю. Данный тип оплаты подробно рассмотрен в разделе 7.3. Оплата Prepaid по MAWB и Collect по HAWB.
- В некоторых случаях требуется, чтобы на накладной стояла стоимость перевозки, реально оплаченная клиентом. Показать все платежи по MAWB не всегда возможно, поэтому для клиента изготавливают HAWB, заполнение которой – внутреннее дело каждого Грузового Агента. В ней он может внести любые требуемые сведения и тарифы по своему усмотрению.
- Также иногда требуется оформление авианакладной по определенному образцу (например, при отправках по аккредитиву). В этом случае также используют HAWB, в которой можно внести все требуемые сведения.
- Получатель груза может иметь своего Агента, который выполняет все импортные операции для их грузов. В этом случае получатель может попросить Отправителя дать инструкции своему Агенту в стране отправления, чтобы MAWB была адресована на Агента получателя в стране назначения. В этом случае опять требуется MAWB (адресованная на требуемую компанию) и HAWB, содержащая реальные данные о грузе.

Раздел 7. Оплата услуг Авиакомпаний

Существует 2 типа оплаты услуг авиакомпании за перевозку:

- оплата отправителем (Prepaid – предоплата);
- оплата получателем (Collect – коллект, или оплата наложенным платежом).



7.1. Оплата отправителем (PREPAID)

Прямой клиент авиакомпании (промышленная или торговая компания) или Грузовой Агент в большинстве случаев осуществляют оплату перевозки в стране отправления.

При этом в некоторых случаях авиакомпания требует оплату до того, как груз вылетит на забронированном рейсе, но со своими постоянными партнерами – крупными прямыми грузоотправителями и Агентами, авиакомпания в основном придерживаются принципа выставления сводных счетов за отчетный период, как правило, месяц.

В этом случае на мастер авианакладной MAWB ставится отметка Prepaid (Предоплата) и заполняются соответствующие графы (см. раздел 10 Заполнение авианакладной). Это означает, что счет за перевозку будет выставлен фирме, забронировавшей перевозку в стране отправления.

7.2. Оплата получателем (COLLECT)

При авиаперевозках возможна оплата услуг авиакомпании получателем, которая называется Коллект (Collect).

В этом случае на мастер авианакладной MAWB в графе 10 (Accounting information) ставится отметка Collect (оплата при получении) и заполняются соответствующие графы (см. раздел 10 Заполнение авианакладной). Это означает, что оплата за перевозку будет произведена получателем груза в аэропорте назначения в момент получения документов на груз.

Следует отметить, что данная услуга ограничивает гибкость Грузового Агента в вопросе цены, так как оплачивается по специальным тарифам (чаще всего опубликованным тарифам ИАТА), более высоким, чем обычные агентские тарифы, предоставляемые авиакомпаниями своим Агентам.

Более того, так как каждая авиакомпания фактически рискует, перевозя груз без предварительной оплаты, то, по своему усмотрению, каждый перевозчик определяет, принимает ли он грузы с оплатой в Коллект и на каких условиях.

(Информацию о требованиях перевозчика можно найти в TACT Rules, п. 8.3. Information by carrier/ Информация перевозчика).

В случае, если перевозчик принимает такую форму оплаты, за этот риск он берет с получателя дополнительный сбор – Disbursement fee (сбор за кредитование прочих сборов в стране отправления) (см. раздел 17 Сборы за перевозку в Коллект).

Также соответствующие организации каждой конкретной страны решают, принимают ли, и при каких условиях, в этих странах оплату в Коллект. В этом случае получатель

груза также платит дополнительный сбор – Charges Collect fee (сбор за кредитование транспортных расходов), определяемый в аэропорте назначения, и информацию об этом и величине сбора можно найти TACT Rules в Разделе 7.2.2. (List of payment facilities / Список платежных возможностей). Также этот сбор будет рассмотрен далее в разделе 17 Сбор за перевозку в Коллект.

Общими требованиями по отправке грузов с оплатой Коллект являются:

- разный получатель и отправитель груза, указанный в накладной;
- получатель не является государственной организацией (за исключением случаев, когда отправителем также является государственная организация, предоставляющая соответствующие гарантии);
- валютное регулирование страны назначения и валютные правила перевозчика в стране назначения разрешают взимание оплаты с получателя;
- специальные грузы (человеческие останки, скоропортящиеся грузы, личные вещи и др.) могут быть отправлены с оплатой Коллект только после согласования с перевозчиком и проверки соответствующего пункта TACT о требованиях перевозчика.

Таким образом, обязанностью Грузового Агента при поступлении от клиента запроса на оплату в Коллект по мастер накладной MAWB является проверка возможности такой оплаты в конкретной стране (TACT Rules п. 7.2.2.) и на конкретной авиакомпании (TACT Rules п. 8.3.). Также, помимо проверки справочников, желательно переуточнить эту информацию непосредственно с авиакомпанией, чтобы учесть последние данные.

При такой форме оплаты всю сумму за перевозку, указанную в мастер авианакладной в графе 30 B (Total Collect/общая сумма Коллект) (или, если заполняется – в графе 33 D (Total Collect Charges/общая сумма за перевозку в Коллект)) (см. раздел 10 Заполнение авианакладной) получатель платит в кассу аэропорта назначения в своей стране, и авиакомпания возвращает Грузовому Агенту в стране отправления причитающуюся ему часть после удержания оплаты за свои услуги.

В случае отказа получателя от оплаты в стране назначения авиакомпания извещает отправителя и далее следует своим внутренним правилам и правилам ИАТА, изложенным в TACT Rules п. 2.8.1. (Failure of consignee to take delivery / Неполучение груза получателем).

По умолчанию, если иное не заявлено отправителем, подразумевается оплата Prepaid (предоплата) и авиакомпания выставляет счет на Грузового Агента, выписавшего авианакладную или своего прямого клиента, забронировавшего груз.

7.3. Оплата Prepaid по MAWB и Collect по HAWB

Разновидностью формы оплаты Collect для клиента можно считать оплату через зарубежного партнера Грузового Агента, когда отправитель груза не платит за перевозку, а получатель груза оплачивает стоимость перевозки представительству Грузового Агента в другой стране.

В этом случае груз может лететь по Мастер накладной MAWB с оплатой Prepaid (и всю стоимость перевозки авиакомпании оплачивает Агент в стране отправления) и по Домашней авианакладной HAWB с оплатой Collect (и всю стоимость перевозки, включая агентскую прибыль, получатель оплачивает Грузовому Агенту в стране назначения). После получения оплаты от получателя, иностранный Грузовой Агент переводит эту оплату Агенту в стране отправления и, таким образом, возмещает его первоначальные затраты на

оплату перевозки а также учитывает его прибыль. В подобном случае получатель может произвести оплату уже после доставки груза непосредственно на свой склад.

Преимущества данного вида оплаты при оплате Prepaid по MAWB и Collect по HAWB:

- сама авиаперевозка осуществляется по стандартным агентским тарифам авиакомпании, что увеличивает прибыль Грузового Агента и удешевляет стоимость перевозки для клиента;
- отсутствуют ограничения перевозчика и стран назначения по перевозке Collect, так как фактически она осуществляется Prepaid;
- Агент в стране назначения может заранее получить с получателя предоплату или гарантии оплаты (а также имеет возможность и основание установить с получателем контакты, направленные на развитие бизнеса);
- оплата может производиться не обязательно в момент получения груза и документов в аэропорте назначения, но и в любой последующий момент по договоренности с получателем груза.

Раздел 8. Взаиморасчеты между Грузовыми Агентами в странах отправления и назначения

Грузовые Агенты, имеющие разветвленную сеть Агентов по всему миру, имеют, несомненно, большее преимущество, чем Агенты, таких возможностей не имеющие.

Наличие Агентов в других странах позволяет:

- ➔ Быстро передавать заказ на перевозку в страну отправления, без поиска возможного партнера в этой стране.
- ➔ Заказывать и осуществлять перевозку грузов и/или дополнительный сервис иностранных Агентов без предоплаты.
- ➔ Адресовать грузы по MAWB на Грузового Агента, что дает возможность Грузовому Агенту в стране назначения предложить реальному получателю груза свои услуги по этой и другим отправкам.
- ➔ Получать тарифы NET NET, то есть тарифы себестоимости, по которым иностранный Агент покупает услуги авиакомпании и продавать клиенту эти тарифы, учитывая свою прибыль и прибыль иностранного агента (SELLING RATE).
- ➔ Получать долю прибыли (Profit share) от прибыли Агента в стране отправления, получившего этот заказ от Агента в стране назначения, если перевозка оплачивается отправителем.
- ➔ В этом случае Агентом в стране отправления выставляется так называемая Кредит-Нота (Credit note) в пользу Агента в стране назначения – документ, по сути, противоположный счету, который означает, что он переводит на счет Агента в стране назначения эту сумму, как его премию за получение этого заказа с его помощью.
- ➔ Производить оплату за перевозку не сразу, а в конце отчетного периода. Как правило, это делается с помощью Стейтмента (Statement), который представляет собой сводную таблицу взаимных требований двух Агентов (то есть встречных счетов и кредит ноты). В итоге после взаимного списывания требований остается единая сумма, которую нужно уплатить той или иной стороне.
- ➔ Предоставлять сведения иностранным Грузовым Агентам о возможном бизнесе в их стране (так называемые Sales Lead), которые могут помочь им в получении заказов на перевозку.

Раздел 9. Письмо – Инструкции отправителя



Отправитель предоставляет Грузовому Агенту инструкции в устном или письменном виде, однако очевидно, что письменные инструкции более предпочтительны.

Эти инструкции представляются в виде документа, получившего название Письмо – Инструкции отправителя (Shipper's letter of Instruction – SLI).

Предоставив SLI, отправитель:

- разрешает Агенту готовить и подписывать авианакладную от его имени;
- соглашается с обозначенными условиями перевозки;
- подтверждает, что сведения о грузе точны;
- подтверждает, что если груз опасен, то он упакован и подготовлен в соответствии с требованиями ИАТА.

К письму-инструкции должны прилагаться документы:

- декларация опасного груза (если груз опасный);
- декларация живых животных (если груз живые животные);
- счета-фактуры, сертификаты и прочие документы, требуемые в стране назначения, отправления.

Содержимое SLI представляет собой информацию по 16 пунктам (ТАСТ Rules п. 2.2.1.), которая достаточна для заполнения авианакладной:

- | | |
|---|--|
| 1) отправитель | – полное наименование, адрес и контактные детали. |
| 2) получатель | – полное наименование, адрес и контактные детали. |
| 3) аэропорт отправления | – если в городе отправления много аэропортов, то нужный может выбрать Грузовой Агент. |
| 4) аэропорт назначения | – должен быть указан полностью: название города, штата/района/провинции, название страны. Для однозначного определения достаточно сообщить 3-буквенное сокращение аэропорта по классификации ИАТА. |
| 5) маршрут и авиакомпания | – обычно определяется Грузовым Агентом, но в некоторых случаях по требованию отправителя или получателя перевозка должна проходить через конкретные страны и на конкретном перевозчике. Чаще всего это оговаривается при государственных поставках, когда государство стремится отдать груз национальному перевозчику. |
| 6) маркировка | – описывается маркировка, нанесенная на грузовые места. |
| 7) упаковка | – описывается упаковка (тип, материал). |
| 8) описание груза | – должно быть максимально детальным и соответствовать описанию груза в таможенной декларации, коммерческом инвойсе и лицензии. Описание специальных грузов требует дополнительной информации. |
| 9) общий вес | – вес брутто, то есть вместе с упаковкой. |
| 10) габариты и единицы измерения | |

- | | |
|---|---|
| 11) оплата авиа-перевозки и прочих услуг | – должно быть помечено: оплата отправителем Prepaid или получателем Collect. В случае если вид оплаты не указан, по умолчанию подразумевается предоплата Prepaid. |
| 12) заявленная стоимость для перевозки | – если стоимость не заявлена – в графе ставится NVD – no value declared,
– если стоимость заявлена, то она будет являться базой для расчета дополнительного сбора (см. раздел 16 Сбор за заявленную стоимость перевозки) и в этом случае можно претендовать на возмещение свыше 20 долл. США за 1 кг веса. |
| 13) заявленная стоимость для таможи | – зависит от того, требует ли таможня отправления эту сумму или нет:
1.1. если требует – то ставится сумма, которая используется для расчета таможенных платежей,
1.2. если нет – то ставится NCV – no customs value. |
| 14) страховка | – ставится, если отправитель страхует груз с помощью авиакомпаний (принимает ли компания страховку – можно узнать в TACT Rules п. 8.3. Information By carrier / Информация перевозчика). |
| 15) примечания и требования к обработке | – указывается любая дополнительная информация / требования (например, уведомить кого-либо о прибытии груза, не держать груз под прямыми солнечными лучами и т. д.). |
| 16) дата и подпись | – заверяются все сведения о грузе и заявке. |

Многие Грузовые Агенты разработали форму заявки на перевозку, которая является письмом инструкцией отправителя и, по сути, напоминает анкету. Это облегчает отправителю подготовку к отправке.

Одновременно в этой же заявке может содержаться текст, в котором отправитель подтверждает достоверность заявленной информации и берет на себя все возможные последствия, вызванные сокрытием важной информации о грузе. Также в тексте он может подтверждать свою информированность об условиях перевозки и гарантировать оплату перевозки и соответствие упаковки груза условиям и способу перевозки.

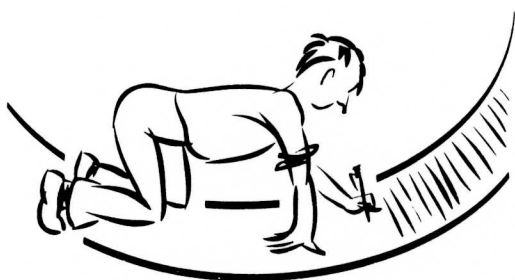
Данный текст составляется Грузовым Агентом по своему усмотрению и впечатывается на бланк заявки таким образом, что подпись и печать клиента, заполнившего заявку, одновременно подтверждает согласие клиента со всеми перечисленными в этом тексте условиями.

Данная форма заявки помогает избежать многих спорных случаев, а также однозначно возлагает всю ответственность по перечисленным в заявке положениям на отправителя.

После получения письма – инструкции или заявки от клиента, Грузовой Агент может проверить соответствие указанных деталей груза и требований ИАТА, изложенных в TACT:

- ➔ проверить требования по импорту и транзиту стран (TACT Rules п. 7.3.);
- ➔ проверить складские мощности и время работы таможи (TACT Rules п. 7.3.);
- ➔ проверить специальные требования перевозчика, включая возможность загрузки груза с такими габаритами в самолет (TACT Rules п. 8.3);
- ➔ проверить общие требования по принятию груза к перевозке (TACT Rules, п. 2.3.2.).

Раздел 10. Заполнение авианакладной



Заполнение авианакладной производится грузоотправителем или его Грузовым Агентом, действующим от его имени.

В случае заполнения авианакладной грузоотправителем, правильность заполнения авианакладной проверяется Грузовым Агентом и/или авиакомпанией, однако ответственность за заполнение все равно несет отправитель (TACT Rules 6.1.6).

В случае заполнения авианакладной Грузовым Агентом, он обязан проверить соответствие авианакладной инструкциям, данным отправителем в своем письме-инструкции.

Все исправления и добавления в авианакладную должны быть сделаны на всех листах авианакладной, и заверены визой авиакомпании.

Сведения должны быть напечатаны латинскими буквами и арабскими цифрами, при этом заполнение авианакладной может происходить на английском, французском или испанском языках по требованиям конкретного перевозчика.

Если требуется использование других языков (TACT Rules п. 7. Information by countries / Требования стран), то содержимое должно сопровождаться переводом на английском языке.

Полностью все требования и правила по заполнению авианакладной изложены в TACT Rules п. 6.2. (Completion of air waybill / Заполнение Авианакладной).

Рисунок авианакладной представлен в этом разделе, расшифровка содержимого приведена ниже.

Пункт	Название	Описание
1 A	AIRLINE CODE NUMBER / КОД АВИАКОМПАНИИ	Ставится 3-цифренный префикс авиакомпании. Вносится только в том случае, если не нанесен на накладной самой авиакомпанией (перечень префиксов приведен в п. 1.4. TACT Rules).
1	AIRPORT OF DEPARTURE / АЭРОПОРТ ОТПРАВЛЕНИЯ	Ставится 3-буквенный код аэропорта отправления (перечень кодов аэропортов приведен в п. 1.2.3. и 1.2.4. TACT Rules).
1 B	SERIAL NUMBER / СЕРИЙНЫЙ НОМЕР	Ставится 8-цифренный серийный номер авианакладной. Наносится только в том случае, если не напечатан самой авиакомпанией.
2	SHIPPER'S NAME AND ADDRESS / НАЗВАНИЕ И АДРЕС ОТПРАВИТЕЛЯ	
3	SHIPPER'S ACCOUNT NUMBER / РАСЧЕТНЫЙ НОМЕР ОТПРАВИТЕЛЯ	Заполняется только авиакомпанией, выпускающей авианакладную.
4	CONSIGNEE'S NAME AND ADDRESS / НАЗВАНИЕ И АДРЕС ПОЛУЧАТЕЛЯ	
5	CONSIGNEE'S ACCOUNT NUMBER / РАСЧЕТНЫЙ НОМЕР ПОЛУЧАТЕЛЯ	Может заполняться только авиакомпанией, доставившей груз.
6	ISSUING CARRIER'S AGENT, NAME AND CITY / НАЗВАНИЕ И АДРЕС ГРУЗОВОГО АГЕНТА, ВЫПУСТИВШЕГО АВИАНАКЛАДНУЮ	

1A	1	1B	99		
Shipper's Name and Address 2			Shipper's Account Number 3		Not Negotiable 99
					1C
Consignee's Name and Address 4			Consignee's Account Number 5		Air Waybill Issued by 99 Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity. 1C It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND THE SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHEN THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.
Issuing Carrier's Agent Name and City 6			Accounting Information 10		
Agent's IATA Code 7		Account No. 8			
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing 9					
To 11A	By First Carrier 11B	Routing and Destination	to 11C	by 11D	to 11E
			by 11F		
Airport of Destination 18			Flight/Date 19A	For Carrier Use Only	Flight/Date 19B
			Amount of Insurance 20		INSURANCE: If carrier offers insurance, and such insurance requested in accordance with the conditions the real, indicate be insured in figures in box marked "Amount of Insurance".
Handling Information 21			20A		
			SCI		
No. of Pieces RCP 22A	Gross Weight 22B	kg lb 22C	Rate Class Commodity Item No. 22D	Chargeable Weight 22E	Rate Charge 22F
			Total 22G		
			Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume) 22H		
			22I		
			22J		
			22K		
			22L		
Prepaid 24A			Weight Charge 24B		Collect 24C
Valuation Charge 25A			25B		
Tax 26A			26B		
Total Other Charges Due Agent 27A			27B		
Total Other Charges Due Carrier 28A			28B		
29A			29B		
Total Prepaid 30A			Total Collect 30B		
Currency Conversion Rates 33A			CC Charges in Dest. Currency 33B		
For Carrier's Use only at Destination 33			Charges at Destination 33C		Total Collect Charges 33D
			23		
			31		
			Signature of Shipper or his Agent		
			32A		
			32B		
			32C		
			Executed on (date) at (place) Signature of issuing Carrier or its Agent		
			1A		

Пункт	Название	Описание
7	AGENT'S IATA CODE / ИАТА КОД ГРУЗОВОГО АГЕНТА	Вносится 7-значный код ИАТА, присвоенный Агенту после прохождения аккредитации и получения статуса Агента ИАТА. Также может вноситься номер CASS (см. Раздел 1.4. ИАТА), если Грузовой Агент включен в эту систему.
8	ISSUING CARRIER'S AGENT ACCOUNTING NUMBER / РАСЧЕТНЫЙ НОМЕР ГРУЗОВОГО АГЕНТА	Может заполняться только Грузовым Агентом, выпустившим авианакладную.
9	AIRPORT OF DEPARTURE AND REQUESTED ROUTING / АЭРОПОРТ ОТПРАВЛЕНИЯ И ЖЕЛАЕМЫЙ МАРШРУТ	Необходимо указать названия аэропортов полностью. Если маршрута не требуется, указывается только аэропорт отправления.
10	ACCOUNTING INFORMATION / РАСЧЕТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	При необходимости указывают: 1.3. способ оплаты – наличными (cash), чеком (cheque), т. д. 1.4. при отправке отдельно следующего багажа вносится информация о номере авиабилета, маршруте и рейсах владельца вещей. 1.5. при отправке неполученного груза обратно в пункт отправления сюда вносится номер авианакладной, по которой прилетел груз. 1.6. референционный номер отправителя, присвоенный авиакомпанией или Грузовому Агенту для своих внутренних расчетов. 1.7. при оплате кредитной картой вносится номер этой карты. 1.8. можно указать еще одно лицо, которое нужно уведомить о прибытии груза (в первую очередь информация о необходимости уведомления ставится в графу 21 – Handling).
11	ROUTING AND DESTINATION / МАРШРУТ И МЕСТО НАЗНАЧЕНИЯ	A 3-буквенный ИАТА код аэропорта назначения или транзита B Название первой авиакомпании полностью, или 2-буквенным кодом C – F Заполнение этих пунктов производится только в том случае, если в транзитном пункте груз передается другой авиакомпании и доставка груза до конечного аэропорта назначения производится этим другим перевозчиком. В этом случае в графе «TO» ставится 3-буквенный код аэропорта, а в графе «BY» 2-буквенный код авиакомпании. При передаче груза с одной авиакомпании на другую необходимо быть уверенными, что эти авиакомпании имеют соглашение о взаимном принятии кодов и авианакладных друг друга. Существование такой договоренности можно проверить в TACT Rules п. 8.1. (Interline Agreements between carriers / Соглашения об Интерлайне между перевозчиками).

Пункт	Название	Описание
12	CURRENCY / ВАЛЮТА	Вносится соответствующий 3-буквенный код валюты расчетов, установленный международной организацией по стандартам – ISO. Так как авианакладная заполняется в аэропорте отправления, то и валюта расчетов проставляется в аэропорте отправления. Это не обязательно должна быть местная валюта страны, это может быть любая другая валюта, расчеты в которой требуются членами ИАТА для авиаперевозок из данной страны. 3-буквенные коды валют перечислены в TACT Rules п. 5.7 (Rounding off regulations / правила округления). При заполнении авианакладной все финансовые расчеты будут измеряться в валюте, указанной в этом пункте, и далее НИГДЕ в авианакладной не должно быть указание единицы валюты. Появление суммы в другой валюте возможно ТОЛЬКО в некоторых случаях в п. 33 А и 33 В, в которых как раз вносится необходимая сумма к оплате в местной валюте страны, если для расчетов и заполнения авианакладной использовалась другая валюта.
13	CHARGE CODE / КОД ОПЛАТЫ	Заполняется только в случае электронной передачи данных различными информационными системами. Перечень возможных кодов перечислен в TACT Rules п. 6.2. пп. 12.
14	WEIGHT CHARGE AND VALUATION CHARGE – PREPAID/COLLECT ОПЛАТА ЗА ВЕС И ЗАЯВЛЕННУЮ СТОИМОСТЬ ГРУЗА – PREPAID/COLLECT	А – В Ставится знак X в графе Prepaid или Collect в зависимости от того, на каких условиях происходит оплата этих сборов
15	ALL OTHER CHARGES AT ORIGIN – PREPAID/COLLECT ОСТАЛЬНЫЕ СБОРЫ В ПУНКТЕ ОТПРАВЛЕНИЯ – PREPAID/COLLECT	А – В Ставится знак X в графе Prepaid или Collect в зависимости от того, на каких условиях происходит оплата остальных сборов в пункте отправления. При этом расходы, возникшие в пункте транзита или назначения, должны быть оплачены получателем, то есть Collect. Все заранее известные расходы должны быть оплачены заранее – то есть Prepaid.
16	DECLARED VALUE FOR CARRIAGE / ЗАЯВЛЕННАЯ СТОИМОСТЬ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ	Вносится заявленная грузоотправителем стоимость груза для перевозки (см. Раздел 16 Сбор за заявленную стоимость груза). Если никакой стоимости не заявлено, то ставится NVD (No Value Declared).
17	DECLARED VALUE FOR CUSTOMS / ЗАЯВЛЕННАЯ СТОИМОСТЬ ДЛЯ ТАМОЖНИ	Вносится заявленная грузоотправителем стоимость для таможни. Если никакой стоимости не заявлено, то ставится NCV (No Customs Value). Обычно внесение какой-либо стоимости требуется в списке требований конкретных стран (TACT Rules п. 7.3.), где NCV не принимается.

Пункт	Название	Описание
18	AIRPORT OF DESTINATION / АЭРОПОРТ НАЗНАЧЕНИЯ	Полное название аэропорта назначения (или города назначения, если аэропорт неизвестен). Города, имеющие одинаковое название в нескольких странах, должны сопровождаться 3-буквенным ИАТА кодом или провинцией/районом и страной назначения (например: «Barcelona, BCN» или «Barcelona, Spain», чтобы не путать с «Barcelona, Venezuela»). Название города, в котором находится несколько аэропортов, обязательно должно сопровождаться названием аэропорта (например, «Tokyo – Narita»). При этом надо учитывать, что пункт назначения, указанный отправителем, не всегда является аэропортом. В этом случае необходимо по карте определить ближайшие возможные аэропорты назначения и предложить их грузоотправителю для окончательного выбора. В случае необходимой доставки до двери Грузовой Агент сам может произвести выбор аэропорта назначения и дать указание своему Агенту в этом аэропорте доставить груз до конечного пункта.
19	FLIGHT DATE / ДАТА РЕЙСА	A – B Заполняются авиакомпанией! Хотя обычно Грузовой Агент самостоятельно вносит туда данные о забронированных рейсах. Наличие рейсов в этих графах не является 100% гарантией, что груз будет на них отправлен (см. раздел 22.2. Гарантии бронирования).
20	AMOUNT OF INSURANCE / СУММА СТРАХОВАНИЯ	Заполняется только в том случае, если страхование производится самой авиакомпанией, которая может предоставлять подобный сервис, как специальную услугу. В графу вносится XXX – если страхование не производится, или если авиакомпания не предоставляет эту услугу. Если страхование производится – в графу вносится страховая стоимость груза, и затем в графу 23 вносится величина страховой премии, которая также указывается в графе 28A или 28B (Prepaid или Collect) для подсчета общей стоимости перевозки. Предоставляет ли авиакомпания услуги по страхованию можно узнать, проконсультировавшись с самой авиакомпанией или проверив TACT Rules п. 8.3. (Information by carrier / Требования перевозчиков).

Пункт	Название	Описание
21	HANDLING INFORMATION / ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОБРАБОТКЕ	В данную графу могут вноситься: 1.9. отметки о маркировке и характере упаковки, 1.10. дополнительные требования к обработке груза (например, keep away from direct sunlight – беречь от прямых солнечных лучей), 1.11. детали перелета пассажира, если груз – его отдельно следующий багаж, 1.12. координаты лица/фирмы, которых надо уведомить о прибытии груза, 1.13. перечень документов, приложенных к авианакладной, в том числе при отправке животных – отметка о Декларации живых животных (Shipper's Certification for Live Animals). При отправке опасных грузов в зависимости от конкретного случая, в данную графу вносятся фразы: 1.14. Dangerous goods as per attached shipper's declaration (опасные грузы в соответствии с приложенной декларацией отправителя). 1.15. Cargo aircraft only (только грузовой самолет). 1.16. Dangerous goods – shipper's declaration not required (опасные грузы – декларация отправителя не требуется). Эта Графа имеет самую большую свободу заполнения, сюда могут вноситься любые сведения, имеющие отношение к перевозке и грузу.
21 A	CUSTOMS STATUS OF SHIPMENT / ТАМОЖЕННЫЙ СТАТУС	Заполняется только для грузов следующих внутри Европейского союза и с использованием специального customs origin code. Перечень кодов для заполнения этой графы приведен в п. 17 раздела 6.2. TACT Rules.
22 A	NUMBER OF PIECES / КОЛИЧЕСТВО МЕСТ	Вносится количество мест, которые перевозятся по одинаковому тарифу. Если в авианакладной присутствуют несколько грузов и оплата по ним производится по разным тарифам, то тогда количество мест по каждой группе с одинаковым тарифом записывается отдельно друг под другом. Общее количество мест записывается в графе 22J.
22 B	GROSS WEIGHT / ВЕС БРУТТО	Записывается только численное измерение веса, без единиц измерения.
22 C	KG,LB / КИЛОГРАММЫ ИЛИ ФУНТЫ	Записываются единицы измерения массы: «К» – для килограммов, и «L» – для фунтов.
22 D	RATE CLASS / КЛАСС ТАРИФА	Ставится однобуквенное обозначение вида используемого тарифа (см. Раздел 4.2. Виды тарифов).

Пункт	Название	Описание
22 E	COMMODITY ITEM NUMBER / НОМЕР ТИПА ГРУЗА	Данный пункт заполняется следующим образом в зависимости от вида тарифа (Раздел 4.2. Виды тарифов): 1.17. Когда используется специальный тариф (С) – в эту графу вносится номер (код) конкретной группы товаров (Commodity item number), для которой есть отдельный тариф (см. раздел 13 Специальные тарифы) 1.18. Когда используется сниженный (R) или повышенный (S) поклассовые тарифы – в эту графу вносится однобуквенное обозначение базового тарифа, от которого производится расчет (обычно минимальный (М) или нормальный (N) тариф для генеральных грузов (General cargo rate)), и цифренное обозначение процентов (понижающих или повышающих). Например: тариф R, рассчитываемый для какого то груза как нормальный тариф N с 33% скидкой, будет записан как N67, а тариф S, рассчитываемый как 50% надбавка к Минимальному тарифу, будет записан как M150 (см. раздел 14 Поклассовые тарифы). 1.19. Когда используется тариф за базовую единицу ULD (U) – вносится код этой грузовой единицы на одном уровне со знаком X в графе 22 D.
22 F	CHARGEABLE WEIGHT / ОПЛАЧИВАЕМЫЙ ВЕС	Вносится оплачиваемый вес, рассчитанный по правилам, рассмотренным в разделе 4.3. Оплачиваемый вес груза. При отправке груза с тарифом не за вес груза, а за ULD, заполнение графы производится по правилам, изложенным в разделе 6.2. п. 18.7. TACT Rules.
22 G	RATE/CHARGE / ТАРИФ	Проставляется численная (денежная) величина тарифа, сокращение которого внесено в п. 22 D. Например, если в графе 22 D стоит М – это означает минимальный тариф, и в эту графу вносится величина Минимального тарифа. Если в графе 22 D стоит S – это означает повышенный поклассовый тариф, и в эту графу вносится денежная величина этого тарифа.
22 H	TOTAL / ОБЩИЙ ТАРИФ ЗА ДАННОЕ КОЛИЧЕСТВО МЕСТ	В этот пункт проставляется суммарная величина оплаты за данное количество мест и вес, перевозимых по одному и тому же тарифу.

Пункт	Название	Описание
22 I	NATURE AND QUANTITY OF GOODS (INCLUDING DIMENSIONS OR VOLUME) / НАЗВАНИЕ ГРУЗА (ВКЛЮЧАЯ ГАБАРИТЫ И ОБЪЕМ)	Данный пункт заполняется следующим образом: 1.20. Для прямых и back-to-back отправок (см. раздел 6.2. Оформление прямых грузов и 6.4. Одинарная консолидация) пишется название груза. 1.21. Для опасных грузов название вносится в соответствии с правилами ИАТА по перевозке опасных грузов – Dangerous goods regulations. 1.22. Для живых животных название вносится в соответствии с правилами ИАТА по перевозке живых животных – Live animals regulations. 1.23. Для консолидационных отправок вносится: Consolidation as per attached list (консолидация в соответствии с приложенным списком). 1.24. Когда объемный вес является оплачиваемым весом, вносятся размеры (габариты) мест и объем груза. 1.25. При использовании грузовой единицы ULD проставляется ее идентификационный код, на одном уровне со знаком X в п. 22 D. 1.26. В случае, если количество мест, указанных в п. 22 A не совпадает с реальным количеством мест (например: если перевозится 1 контейнер, загруженный на складе Грузового Агента, а в нем 100 мест), то в графе 22 A будет «1» – так как контейнер 1, а в графе 22 I будет «100 SLAC», что означает 100 мест по загрузке и подсчету отправителя (shipper's load and count). 1.27. По желанию и усмотрению грузоотправителя и/или по требованию таможенных органов страны отправления или назначения может вноситься дополнительная информация о грузе – страна происхождения и таможенный код.
22 J	TOTAL NUMBER OF PIECES / ОБЩЕЕ КОЛИЧЕСТВО МЕСТ	Проставляется общее количество мест, перечисленных в п. 22 A (по правилам ИАТА эта графа заполняется, если в п.22 A более одной позиции).
22 K	TOTAL GROSS WEIGHT / ОБЩИЙ ВЕС БРУТТО	Проставляется суммарный вес, складываемый из массы грузов перечисленных в п. 22 B (по правилам ИАТА эта графа заполняется, если в п.22 B более одной позиции).
22 L	TOTAL AMOUNT / ОБЩАЯ СУММА	Проставляется общая стоимость перевозки, складываемая из стоимостей, перечисленных в п. 22 H (по правилам ИАТА эта графа заполняется, если в п.22 H более одной позиции).

Пункт	Название	Описание
22 Z	SERVICE CODE / КОД СЕРВИСА	Проставляется только авиакомпанией по своему усмотрению в зависимости от типа сервиса, который она осуществляет: - A – Airport to Airport (Аэропорт – аэропорт), - B – Service shipment (Сервисный груз), - C – Company material (Материалы авиакомпании), - D – Door to door service (Доставка до двери), - F – Flight specific (Специальный рейс), - J – Priority service (Приоритетная поставка), - P – Small package service (Доставка небольшой посылки), - S – Substitute truck (Замена грузовиком), - T – Charter (Чартер).
23	OTHER CHARGES / ПРОЧИЕ СБОРЫ	Вносятся дополнительные сборы, отличные от стоимости перевозки (weight charges) и оплаты за ценность груза (valuation charges). Внесение этой информации происходит с помощью 3-буквенных сокращений. Последняя буква показывает, в пользу кого взимается этот сбор. Так, если последней буквой стоит «А» – это означает, что сбор берется в пользу Агента (Due agent), а если стоит «С» – это означает, что сбор берется в пользу перевозчика (Due carrier). Первые две буквы расшифровываются следующим образом: - AC – ANIMAL CONTAINER – сбор за контейнер для перевозки живых животных - AS – ASSEMBLY SERVICE FEE – сбор за комплектацию груза - AT – ATTENDANT – сбор за надзор - AW – AIR WAYBIL FEE – сбор за выпуск авианакладной - BR – BANK RELEASE – сбор за банковские услуги - CD – CLEARANCE AND HANDLING DESTINATION – сбор за таможенное оформление и обработку в пункте назначения - CH – CLEARANCE AND HANDLING ORIGIN – сбор за таможенное оформление и обработку в пункте отправления - DB – DISBURSMENT FEE – сбор в пункте назначения за сервис, оказанный в пункте отправления - DF – DISTRIBUTION SERVICE FEE – сбор за дистрибьюцию - FC – CHARGES COLLECT FEE – сбор за сервис Collect

Пункт	Название	Описание
	GT	GOVERNMENT TAX – правительственный сбор
	HR	HUMAN REMAINS – сбор за перевозку человеческих останков
	IN	INSURANCE PREMIUM – страховая премия
	LA	LIVE ANIMALS – сбор за перевозку живых животных
	MA	MISCELLANEOUS CHARGE – DUE AGENT – сборы в пользу агента
	MB	MISCELLANEOUS CHARGE – UNASSIGNED – сборы в пользу агента или перевозчика
	MC	MISCELLANEOUS CHARGE – DUE CARRIER – сборы в пользу перевозчика
	MD to MN	MISCELLANEOUS CHARGE – DUE LAST CARRIER – сборы в пользу последнего перевозчика
	MO to MZ	MISCELLANEOUS CHARGE – DUE ISSUING CARRIER – сборы в пользу первого перевозчика
	PK	PACKAGING – сбор за упаковку
	PU	PICK UP – сбор за доставку от отправителя до аэропорта
	RC	DANGEROUS GOODS FEE – сбор за перевозку опасных грузов
	SD	SURFANCE CHARGE – DESTINATION – сборы за наземный сервис в пункте назначения
	SI	STOP IN TRANSIT – сбор за услуги во время транзитной остановки
	SO	STORAGE ORIGIN – сбор за хранения в пункте отправления
	SP	SEPARATE EARLY RELEASE – сбор за отдельное скоростное обслуживание груза
	SR	STORAGE DESTINATION – сбор за хранения в пункте назначения
	ST	STATE SALES TAX – государственный сбор за продажи
	SU	SURFANCE CHARGE – наземные платежи
	TR	TRANSIT – сборы за транзит
	TX	TAXES – налоги
	UH	ULD HANDLING – обработка ULD
24 A, B:	WEIGHT CHARGE – PREPAID/COLLECT ОПЛАТА ЗА ВЕС – ПРЕДОПЛАТА/КОЛЛЕКТ	Проставляется сумма, полученная в графе 22 L, в колонку A (для предоплаты – Prepaid) или B (для Коллекта – Collect).

Пункт	Название	Описание
25 А, В:	VALUATION CHARGE – PREPAID/COLLECT ОПЛАТА ЗА СТОИМОСТЬ – ПРЕДОПЛАТА/КОЛЛЕКТ	Проставляется сумма, valuation charge, за заявленную стоимость груза в Графе 16 авианакладной, в колонку А (для предоплаты – Prepaid) или В (для Коллекта – Collect) (см. раздел 16 Сбор за заявленную стоимость груза). Пункты 24 и 25 авианакладной должны быть или все Prepaid, или все Collect!
26 А, В:	TAX / НАЛОГИ	Проставляется сумма налогов, которая применяется в отношении тарифов за вес или стоимость груза (weight or valuation charges) в колонку А (для предоплаты – Prepaid) или В (для Коллекта – Collect). Детали этих сборов и их сумма также должны быть в пункте 23 авианакладной Other Charges (Прочие сборы).
27 А, В:	TOTAL OTHER CHARGES – DUE AGENT – PREPAID/COLLECT СУММА ПРОЧИХ СБОРОВ В ПОЛЬЗУ АГЕНТА – ПРЕДОПЛАТА/КОЛЛЕКТ	Раздел А заполняется только в том случае, если это подтвердит Агент в стране отправления. Раздел В заполняется суммой, которая взимается в пункте назначения от получателя за услуги агента, произведенные в пункте отправления. При этом в пункты А и В вносятся только общие суммы, а их составляющие должны быть перечислены (3-буквенный код сборов и сама величина сборов) в пункте 23 авианакладной Other Charges (Прочие сборы).
28 А, В:	TOTAL OTHER CHARGES–DUE CARRIER – PREPAID/COLLECT СУММА ПРОЧИХ СБОРОВ В ПОЛЬЗУ ПЕРЕВОЗЧИКА – ПРЕДОПЛАТА/КОЛЛЕКТ	Раздел А заполняется дополнительными сборами, уплаченными перевозчику в пункте отправления (за исключением сборов за вес и стоимость груза). Раздел В заполняется суммой дополнительных сборов, включая Disbursement fee (см. Раздел 17.3 Сбор за кредитование дополнительных сборов), которая взимается в пункте назначения с получателя перевозчиком. При этом в пункты А и В вносятся только общие суммы, а их составляющие должны быть перечислены (3-буквенный код сборов и сама величина сборов) в пункте 23 авианакладной Other Charges (Прочие сборы).
29 А, В:	UNTITLED / БЕЗ НАЗВАНИЯ	Графы не заполняются и могут быть использованы только по усмотрению авиакомпания для внесения дополнительных сведений.

Пункт	Название	Описание
30 А, В:	TOTAL PREPAID/COLLECT / ИТОГО ПРЕДОПЛАТА/КОЛЛЕКТ	В графу А вносятся сумма всех сборов предоплаты / Prepaid, а в графу В – всех сборов Коллект /Collect. Эта сумма состоит из: 1.28. оплаты за вес (WEIGHT CHARGE – пункт 24 А или В) 1.29. оплаты за стоимость (VALUATION CHARGE – пункт 25 А или В) 1.30. налоги (TAX – пункт 26 А или В) 1.31. дополнительные платежи Агенту (TOTAL OTHER CHARGES DUE AGENT – пункт 27 А или В) 1.32. дополнительные платежи авиакомпании (TOTAL OTHER CHARGES DUE CARRIER – пункт 28 А или В) То есть суммируются все величины в колонке А или В.
31	SHIPPER'S CERTIFICATION BOX / ГРАФА СЕРТИФИКАЦИИ ОТПРАВИТЕЛЯ	Вносится название отправителя или название его назначенного Грузового Агента, а также соответствующая подпись – грузоотправителя или его Агента. Необходимо учитывать, что если данные авианакладной передаются в электронном виде, то и подпись должна быть напечатана (а не сделана вручную). Также необходимо понимать, что, подписав накладную, Отправитель или Грузовой Агент тем самым соглашаются с условиями перевозки, напечатанными на обратной стороне авианакладной.
32 А, В, С	CARRIER'S EXECUTION BOX / ГРАФА ИДЕНТИФИКАЦИЯ ПЕРЕВОЗЧИКА	Вносится: 1.33. дата выпуска авианакладной (месяц обязательно должен быть написан полностью или буквенным сокращением), 1.34. место выпуска авианакладной (полностью название города), 1.35. название авиакомпании или ее Агента, выпустивших авианакладную, 1.36. подпись сотрудника авиакомпании или ее Агента, выпустившего авианакладную. Следует понимать, что, так как Грузовой Агент выступает и как Агент, назначенный грузоотправителем (для выполнения услуг по перевозке груза) и как Агент, назначенный авиакомпанией (для продажи ее услуг), то реквизиты и подпись Грузового Агента должны появиться в Пунктах 31 и 32 авианакладной и быть идентичными.

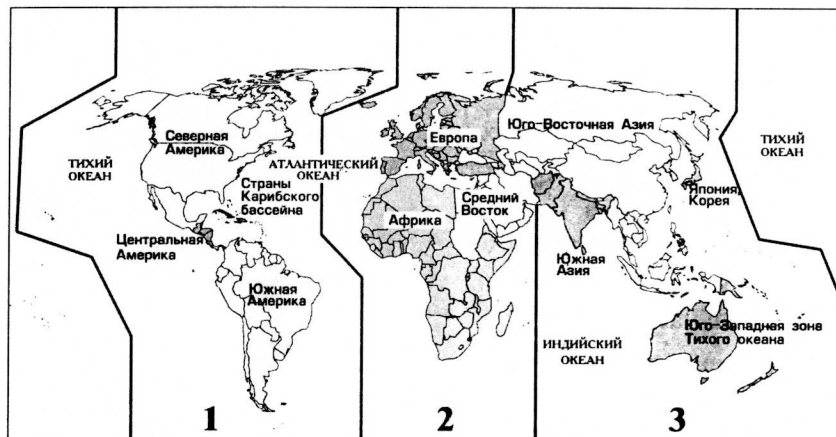
Пункт	Название	Описание
33	FOR CARRIER'S USE AT DESTINATION / ДЛЯ НУЖД АВИАКОМПАНИИ В ПУНКТЕ НАЗНАЧЕНИЯ	Не заполняется при заполнении авианакладной, и может быть заполнен по усмотрению последнего перевозчика в пункте назначения.
33 A	CURRENCY CONVERSION RATES / КУРС КОНВЕРТАЦИИ	Курс конвертации валюты, указанной в авианакладной в Графе 12, в местную валюту страны. Заполняется также только в пункте назначения по усмотрению перевозчика.
33 B	CC CHARGES IN DESTINATION CURRENCY / СУММА КОЛЛЕКТА В МЕСТНОЙ ВАЛЮТЕ	Заполняется только в пункте назначения по усмотрению перевозчика. Является суммой Коллекта, проставленной на авианакладной в графе 30B, переведенной в валюту страны назначения.
33 C	CHARGES AT DESTINATION / СБОРЫ В ПУНКТЕ НАЗНАЧЕНИЯ	Заполняется также только в пункте назначения по усмотрению перевозчика. Сюда вносятся дополнительные сборы в пункте/аэропорте назначения.
33 D	TOTAL COLLECT CHARGES / ОБЩАЯ СУММА КОЛЛЕКТА	Заполняется также только в пункте назначения по усмотрению перевозчика. Является полной суммой к оплате за перевозку Коллекта в местной валюте.

Раздел 11. Временные пояса и география

11.1. Зоны ИАТА

Для расчетов различных специальных тарифов ИАТА условно поделила мир на 3 зоны и несколько суб-зон в каждой зоне.

Схематичное разделение зон показано ниже:



ИАТА ЗОНА 1:

- Северная Америка и Южная Америка
- все прилегающие к ним острова
- Гренландия
- Бермудские острова
- Острова Карибского моря
- Гавайские острова

ИАТА ЗОНА 2:

- Европа, включая Европейскую часть России (до Уральских гор)
- Исландия
- Азорские острова
- Африка и прилегающие острова
- Азия западнее Ирана, включая сам Иран

ИАТА ЗОНА 3:

- Азия восточнее Ирана и прилегающие острова
- Австралия и Океания
- Новая Зеландия
- Острова Тихого океана, за исключением тех, которые включены в зону 1.

Точный перечень стран, входящих в каждую конкретную зону, приведен в TACT Rules п. 1.2.2. (Definitions of Areas / Определение территорий).

Каждая из зон подразделяется на несколько суб-зон, состав которых также изложен в TACT Rules п.1.2.2.

11.2. Часовые пояса

Для удобства и стандартизации временного обозначения во всем мире, было принято деление земного шара на 24 часовых пояса, и разница местного времени в соседних поясах составляет ровно 1 час.

Традиционно принято считать, что условно 0 меридиан проходит через г. Гринвич в Великобритании, и время в этом пункте называют «Время по Гринвичу» – GMT – Greenwich Mean Time. Восточнее этого меридиана время увеличивается в 12 зонах, в каждой на 1 час больше, чем в предыдущей, а западнее этого меридиана – время уменьшается в 12 зонах, в каждой на 1 час меньше, чем в предыдущей.

Также известно, что в некоторых странах в определенный период года действует либо зимнее, либо летнее время, которое также отличается между собой на 1 час.

Для удобства выяснения местного времени в конкретной точке земного шара по сравнению со временем по Гринвичу, и для сравнения местного времени между двумя любыми странами мира, была создана таблица Калькулятор Международного времени (International time calculator).

В ней отображены в алфавитном порядке все страны мира и разница между временем по Гринвичу и местным временем в определенный период года.

Такая таблица постоянно публикуется в справочнике OAG (см. раздел 23 использование расписаний), а также часто приводится в обычных ежедневниках и расписаниях авиакомпаний.

Пример части такой таблицы приведен ниже:

International time calculator				International time calculator			
Country/area	Standard Clock Time	Daylight Saving Time	DST effective period	Country/area	Standard Clock Time	Daylight Saving Time	DST effective period
Slovenia	+1	+2	31 Mar 02-26 Oct 02	United Kingdom	GMT	+1	31 Mar 02-26 Oct 02
Society Is.	-10			U.S.A.**			
Solomon Is.	+11			Mountain Time	-7	-6	07 Apr 02-26 Oct 02
Somalia	+3			Alaska - Aleutian Islands			
South Africa	+2			(West of 169.30 deg W)	-10	-9	07 Apr 02-26 Oct 02
Spain				Arizona	-7		
Mainland, Balearics, Ceuta, Melilla	+1	+2	31 Mar 02-26 Oct 02	Central Time	-6	-5	07 Apr 02-26 Oct 02
Sri Lanka	+6			Eastern Time	-5	-4	07 Apr 02-26 Oct 02
Sudan	+3			Pacific Time	-8	-7	07 Apr 02-26 Oct 02
Suriname	-3			Alaska - All locations			
Swaziland	+2			(except Aleutian Islands)			
Sweden	+1	+2	31 Mar 02-26 Oct 02	West of 169.30 deg W)	-9	-8	07 Apr 02-26 Oct 02
Switzerland	+1	+2	31 Mar 02-26 Oct 02	Indiana (East)	-5		
Syria	+2	+3	01 Apr 02-30 Sep 02	U.S. Virgin Is.	-4		
				Uruguay	-3		
				Uzbekistan	+5		
				Vanuatu	+11		
				Yemen	+3		

Country/area – страна, область.

Standart Clock time – разница в данной стране/области с временем по Гринвичу.

Daylight saving time – разница в данной стране/области с временем по Гринвичу в летнее время.

DST effective period – период действия летнего времени.

Раздел 12. Валюта: коды и округления

С 1 января 1990г. международная Организация по стандартизации (International Organization for Standardization – ISO) утвердила коды всех мировых валют в виде 3-буквенного сокращения.

Перечень валют и их сокращений приведен в TACT Rules п. 5.7.1. Currency table / таблица валют.

Этот же код валюты вносится в пункт 12 авиаанакладной.

При вычислениях в различной валюте часто результат необходимо округлить, и с какой точностью должно быть сделано это округление, указано в таблицах в TACT Rules п. 5.7.1., а также в TACT Rates book п. 5.3.1. Эта точность округления называется шаблоном округления (Rounding off unit).

Примеры процедуры округления изложены в таблице в TACT Rules п. 5.7.2.

Основными правилами округления являются:

- ➔ округление тарифов и сборов производится с точностью до 1 знака после запятой, как и в шаблоне для округления (например: если какая-либо валюта округляется с точностью до 0,005 (то есть до 3 знака после запятой), то полученный результат также должен быть с 3 знаками после запятой.
- ➔ само округление производится по стандартным математическим правилам (5 и цифры выше – округляются в большую сторону, а цифры меньше 5 округляются в меньшую сторону).
- ➔ Для применения этого метода обычно находят 2 соседних числа с требуемой точностью, а затем смотрят в сторону какого производить округление.

Например:

- ➔ Требуется округлить 746,3893 с точностью 0,001:
Полученный результат должен быть с точностью до 3 знака после запятой, Соседние числа с такой же точностью это 746,389 и 746,390. 3 округляется в меньшую сторону по математическим правилам, поэтому получаем 746,389.
- ➔ Требуется округлить 98,766 с точностью до 0,50:
Полученный результат должен быть с 2 знаками после запятой, причем либо целое число, либо с половиной (так как шаблон округления не 0,1, а 0,5). Соседние числа с такой точностью 98,5 и 99,0. 7 округляется в большую сторону, получаем 99,00.
- ➔ Требуется округлить число 235834,2 с точностью до 10:
Соседние числа 235830 и 235840, по математическим правилам округляем 4 в меньшую сторону и получаем 235830.

Данные правила округления используются для вычислений в авиаанакладной.



Раздел 13. Специальные тарифы (Specific commodity rates – SCR)

13.1. Общее понятие

Специальные тарифы (Specific Commodity Rates) – тарифы на специальные группы товаров, которые действительны только из конкретного пункта отправления в конкретный пункт назначения.

Данные тарифы обычно более дешевые, чем тарифы на генеральные грузы (General Cargo Rates – GCR). Главной целью использования Специальных тарифов является возможность предоставления льготных цен на перевозку отдельных групп товаров, которые соответственно сделают рентабельными доставку определенного типа товаров в конкретную страну.

Таким образом, Специальные тарифы являются действенным экономическим механизмом стимулирования деловой активности между конкретными странами в заданной отрасли.

По Правилам ИАТА перевозка груза должна быть оплачена по самому дешевому тарифу из всех возможных тарифов, применяемых к этому грузу.

То есть, если груз является Генеральным грузом (и может быть перевезен по тарифам GCR), а также если в конкретном направлении он входит в группу Специальных грузов (и может быть перевезен по тарифам SCR), то оплата будет производиться по более дешевым тарифам. В большинстве случаев – по тарифам Specific Commodity Rates.

13.2. Виды групп товаров

Как указано выше, Специальные тарифы применяются в отношении отдельных групп товаров, перечень которых приведен в Изданиях TACT Rates book.

В п. 2.3. TACT Rates book товары разбиты на 10 основных групп, в каждую из которых входят 1000 внутренних номеров.

Основные группы:

- 0001 – 0999 – съедобные животные и растительные продукты;
- 1000 – 1999 – живые животные и несъедобные животные и растительные продукты;
- 2000 – 2999 – текстиль, волокно и изделия из них;
- 3000 – 3999 – металл и изделия из него, за исключением оборудования, транспортных средств, электротоваров;
- 4000 – 4999 – оборудование, транспортные средства, электротовары;
- 5000 – 5999 – неметаллические минералы и изделия из них;
- 6000 – 6999 – химикаты и химические продукты;
- 7000 – 7999 – бумажные, соломенные, резиновые и деревянные изделия;
- 8000 – 8999 – научные, профессиональные и высокоточные инструменты и аппараты;
- 9000 – 9999 – прочие.

Каждая из этих групп внутри разделена на 10 подгрупп, объединяющая 100 конкретных наименований товаров.

Каждая подгруппа дает еще более детальное описание груза.

Например: 1-я главная группа:

0001 – 0099 – «Съедобные животные и растительные продукты» подразделяется на 10 подгрупп:

- 0001 – 0099 – продукты, специи, напитки
- 0100 – 0199 – напитки, чай, кофе
- 0200 – 0299 – молочные продукты, яйца, мороженое
- 0300 – 0399 – рыба, морепродукты, лягушки
- 0400 – 0499 – фрукты, ягоды
- 0500 – 0599 – зерно и зерновые продукты
- 0600 – 0699 – мясо, мясопродукты
- 0700 – 0799 – корни и специи
- 0800 – 0899 – овощи, супы, дрожжи
- 0900 – 0999 – прочие

Таким образом, происходит внутреннее деление во всех группах.

Также для удобства использования, была разработана специальная группа (номера с 9700 по 9799) в 9-ой основной группе товаров, которая охватывает сразу несколько типов грузов.

Например, номер 9735 охватывает более 70 наименований товаров и включает 20 кодов SCR.

Подробное описание каждого номера SCR приведено в п. 2.4. TACT Rates book.

В листе опубликованных тарифов Специальные тарифы выглядят следующим образом: цифры, указанные в колонке ITEM, являются номерами групп товаров, для которых применяется этот конкретный тариф SCR.

date/ type	note	item	min wght	local curr.
BELEM	PA	BR	BEL	
U.S.DOLLAR	USD		KGS	
COPENHAGEN	DK	M	50.00	
AA01		M	98.00	
		N	12.50	
		45	9.47	
		100	7.54	
		300	5.91	
		500	4.65	
	0006	100	2.85	
	0006	300	2.53	
	0006	500	2.08	
	0007	1000	1.76	
	9703	500	2.95	
	9720	100	7.54	
	9720	300	5.91	
	9720	500	4.65	

13.3. Применение Специальных тарифов

Узнать, применяется ли к данному наименованию товара Специальный тариф, и какова будет стоимость перевозки, можно, используя следующую процедуру:

ШАГ 1: Определяем подходящую Группу и Подгруппу номеров SCR для данного вида грузов (с помощью п. 2.3. Tact Rates Book).

ШАГ 2: Изучаем тарифы для указанного направления (Tact rates book) и в колонке Item/Товар находим номера, принадлежащие найденным в Шаге 1 Группе и Подгруппе SCR.

ШАГ 3: Смотрим описание каждого из найденных номеров в п. 2.4. TACT Rates book и находим номер группы, максимально соответствующий нашему грузу.

ШАГ 4: Используем соответствующий данному найденному номеру SCR тариф для расчета стоимости перевозки этого груза.

При подборе правильного номера и тарифа SCR существует такое правило (Tact Rates п. 3.6.3.):

В случае, если товар может быть определен более чем 1 вариантом номера SCR, использовать будет тот номер, который дает наиболее точное описание этого товара, даже если это повлечет применение более дорогого тарифа. Однако номер, дающий менее точное описание товара, может быть использован в случае, если он соответствует более подходящему весу товара и при этом в итоге общая стоимость перевозки груза будет меньше, чем при применении тарифа для более подходящего кода, но с большим минимальным весом.

Поясним это на примере:

Нужно рассчитать стоимость перевозки ковра (carpet) 1 место, 280 кг, из Дубай, Арабские Эмираты (DXB) в Глазго, Великобритания (GLA):

ШАГ 1: Определяем группу товаров с помощью п. 2.3. Tact Rates Book

2.3. MASTER ITEM NUMBERING AND DESCRIPTION SYSTEM

2000 – 2999	Textiles; fibres and manufactures
2000 – 2499	Yarn, thread, fibres, felt, cloth, fabrics, clothing, footwear
2500 – 2599	Drawnwork, needlework, embroideries, lace
2600 – 2699	Textiles and finished textile articles

Это группа с номерами от 2000 до 2999.

ШАГ 2: Выбираем номера подходящих групп товаров в списке тарифов

DUBAI	AE	DBX
U.A.E.DIRH.	AED	KGS
GLASGOW	GB	M 190.00
		N 31.40
		45 23.70
		100 14.35
		500 10.40
	0300	500 9.10
	2199	250 10.50
	2199	500 9.00
	2865	500 9.95
	3015	1000 12.35
	4214	500 9.35

Из данного диапазона, найденного в предыдущем пункте, в тарифах по данному маршруту представлены номера 2199 и 2865.

ШАГ 3: Проверяем описание каждого номера групп товаров и находим наиболее подходящие.

2.4. GENERAL LIST OF DESCRIPTION

item no.	description
2199	A: YARN, THREAD, FIBRES, TEXTILES, B: TEXTILE MANUFACTURES C: WEARING APPAREL
2865	CARPETS, RUGS

Номер 2199 – менее точный, и номер 2865 – более точный.

ШАГ 4: Применяем найденный тариф.

Как мы видим из таблицы с тарифами, тариф для наиболее подходящей группы товаров SCR2865 указан только для веса от 500 кг и равен AED 9,95. То есть тариф может быть применен только в том случае, если оплачиваемый вес груза от 500 кг.

В данном случае, если мы будем оплачивать перевозку по этому тарифу, то заплатим:

$$500\text{kg} * 9,95 \text{ AED/kg} = 4975 \text{ AED.}$$

Однако, по вышеуказанному правилу мы имеем право применить тариф для менее точного номера SCR, но для более подходящего нам веса и если в итоге он даст нам меньшую стоимость перевозки.

Проверим: тариф для номера SCR2199 указан для веса от 250 кг, и равен 10,50 AED. Его применение даст нам сумму к оплате:

$$280 \text{ kg} * 10,50 \text{ AED} = 2940 \text{ AED.}$$

Как видим, в этом случае выгоднее использовать менее точный номер SCR.

Таким образом, в случаях, когда возможно применение 2-х номеров SCR и/или тарифов для двух различных весовых категорий, требуется сравнение всех вариантов между собой, и оплата производится будет по тому варианту, который даст наименьшую стоимость перевозки.

Это еще раз подтверждает правило ИАТА (правило 3.9.3. TACT Rules), которое дает возможность сравнить все ВОЗМОЖНЫЕ варианты расчета стоимости перевозки между собой и произвести оплату по самому дешевому из них.

13.4. Заполнение авианакладной

При заполнении авианакладной с использованием Специальных тарифов на грузы (Special Commodity Rates) необходимо учесть, что:

в графе 22 D (rate class) будет указано «С»;

в графе 22 E (Commodity item no.) будет указан номер группы товара SCR (например «2199»);

в графе 22 F (Chargeable weight) будет внесен используемый оплачиваемый вес;

в графе 22 G (rate/charge) внесен соответствующий тариф.

Раздел 14. Поклассовые тарифы (Class rates)

14.1. Общее понятие

Классовые тарифы-тарифы, применяемые для определенных видов грузов, которые обычно составляют определенный % (в большую или меньшую сторону) от тарифов на Генеральные грузы, то есть от тарифов General Cargo rates (GCR).

Данные тарифы не публикуются для конкретного направления, а применяются в зависимости от зон ИАТА при любом случае их перевозки авиатранспортом (см. раздел 11.1. Зоны ИАТА).

Виды грузов, к которым обычно применяются Поклассовые тарифы:

- Живые животные (Live animals).
- Стойла для живых животных (Animal stalls).
- Контейнеры или иные емкости для перевозки живых животных (Animal containers other than stalls).
- Ценный груз (Valuable cargo).
- Газеты, журналы, книги, периодические издания, каталоги, печатные устройства Брайля и книги для слепых (newspapers, magazines, periodicals, books, catalogues, Braille type equipment and talking books for blind).
- Багаж, перевозимый как груз (Baggage shipped as cargo).
- Человеческие останки (Human remains).
- Человеческие донорские глаза и роговицы (human eyes and dehydrated corneas).
- Самодвижущиеся транспортные средства (Automotive vehicles).

14.2. Виды поклассовых тарифов

R – (Reduced – сниженный) Сниженный поклассовый тариф – тариф для определенных видов грузов, который составляет меньше на определенный %, чем обычный тариф на генеральные грузы (GCR) в этом направлении

S – (Surcharged – надбавленный) Повышенный поклассовый тариф – тариф для определенных видов грузов, который составляет больше на определенный %, чем обычный тариф на генеральные грузы (GCR) в этом направлении

Повышенные поклассовые тарифы применяются для грузов, которым требуется специальные условия перевозки и обработка (например: живые животные, ценный груз, человеческие останки).

Пониженные поклассовые тарифы применяются для часто перевозимых грузов (например: печатные материалы, багаж).

При перевозке таких грузов также есть Минимальный тариф, который определяется отдельно по каждому виду грузов.

Ниже рассмотрим наиболее часто встречающиеся типы грузов, к которым применяется поклассовый тариф.

14.3. Живые животные

В TACT Rules 3.7.2. Приведена следующая таблица для расчетов тарифов на перевозку различных видов грузов между/внутри зон ИАТА (см. раздел 11.1. Зоны ИАТА).

В большинстве случаев перевозка живых животных оплачивается по тарифу S – повышенному поклассовому тарифу.

3.7.2. LIVE ANIMALS

1. Rates (continued)

	IATA AREA (see Rule 1.2.2: «Definitions of Areas»)													
ALL LIVE ANIMALS except: A. Baby Poultry less than 72 hours old B. Monkeys and Primates C. Cold blooded animals *)	Within 1				Within 2 (See also Rule 3.7.1.3.)	Within 3	Between 1 and 2			Between 2 and 3	Between 3 and 1			
	to/from Canada	to U.S.A.	from U.S.A.	other sectors			to/from Canada	to/from U.S.A.	other sectors		to/from Canada	to U.S.A.	from U.S.A.	other sectors
	150% of appl. GCR Except: 12 below	150% of appl. GCR	110% of appl. GCR	Normal GCR Except: 13 below	150% of Normal GCR Except: 2 below	Normal GCR Except: 3, 4, 20 below	150% of appl. GCR Except: 8, 15 below	110% of appl. GCR Except: 1, 8 below	Normal GCR Except: 8, 17 below	Normal GCR Except: 4, 10, 19 below	150% of appl. GCR Except: 4 below	110% of appl. GCR Except: 4, 9 below	150% of appl. GCR	Normal GCR Except: 4, 16, 18 below
A. BABY POULTRY less than 72 hours old	150% of appl. GCR Except: 12 below	150% of appl. GCR	110% of appl. GCR	appl. GCR	Normal GCR Except: 5 below	Normal GCR or over 45 kgs. Except: 5 below	150% of appl. GCR Except: 12 below	110% of appl. GCR Except: 1 below	Normal GCR or over 45 kgs. Except: 6, 17 below	Normal GCR or over 45 kgs. Except: 4, 19 below	150% of appl. GCR Except: 12 below	110% of appl. GCR Except: 4, 9 below	150% of appl. GCR	Normal GCR or over 45 kgs. Except: 4, 16, 18 below
B. MONKEYS and PRIMATES	150% of appl. GCR Except: 12 below	150% of appl. GCR	110% of appl. GCR	appl. GCR	150% of Normal GCR Except: 2 below	Normal GCR Except: 4, 20 below	150% of appl. GCR Except: 15 below	110% of appl. GCR Except: 1 below	appl. GCR Except: 17 below	Normal GCR Except: 4, 19 below	150% of appl. GCR Except: 4 below	110% of appl. GCR Except: 4, 9 below	150% of appl. GCR	appl. GCR Except: 4, 18 below
C. COLD BLOODED ANIMALS *)	125% of appl. GCR Except: 11 below	appl. GCR	appl. GCR	Normal GCR Except: 13 below	150% of Normal GCR Except: 2 below	Normal GCR Except: 3, 4, 20 below	125% of appl. GCR Except: 14 below	appl. GCR Except: 7 below	Normal GCR Except: 17 below	Normal GCR Except: 4, 19 below	125% of appl. GCR Except: 4 below	appl. GCR Except: 4 below	appl. GCR	Normal GCR Except: 4, 16, 18 below

Комментарии и исключения к таблице приведены в TACT Rules.

При этом в таблице:

- Выражение «(XXX)% of appl. GCR» означает, что перевозка оплачивается по тарифам на генеральные грузы (GCR), применяемым на данном маршруте, с надбавкой в XXX %.
- Выражение «(XXX)% of Normal GCR» означает, что независимо от веса груза, перевозка оплачивается по Нормальному тарифу на генеральные грузы (N GCR), применяемому на данном маршруте, с надбавкой в XXX %.
- «appl. GCR» означает, что перевозка оплачивается по тарифам на генеральные грузы (GCR), применяемым на данном маршруте, без каких-либо надбавок
- Размер минимальных сборов для каждого маршрута и вида животных приведен в п. 2 раздела 3.7. TACT Rules.

Также необходимо учитывать, что тарифы будут применяться к оплачиваемому весу груза, в который входит не только вес самого животного, но и вес его клетки, питания и т. д. Если существуют 2 надбавки за этот груз, используемые в стране отправления и назначения, то приоритетной считается надбавка в стране отправления.

При заполнении авианакладной с использованием Поклассовых тарифов на перевозку животных необходимо учесть, что:

- в графе 22 D (rate class) будет указано «S» (однако если применяется обычный тариф GCR в этой графе указывается код тарифа GCR и в графе 22 E ничего не указывается);
- в графе 22 E (Commodity item no.) будет указан код тарифа и надбавка (например: 200% к Минимальному тарифу будет записано как «M200», а 150% к Нормальному тарифу как «N150»);
- в графе 22 F (Chargeable weight) будет внесен используемый оплачиваемый вес;
- в графу 22 G (rate/charge) внесен соответствующий тариф.

14.4. Ценные грузы

По правилам ИАТА (TACT Rules п. 3.7.6.) к Ценным грузам (Valuable cargo) относятся:

- любые грузы, декларируемая стоимость для перевозки которых составляет более 1000 USD за 1 кг веса брутто;
- золото, платина и металлы платиновой группы;
- банкноты, чеки, ценные бумаги, акции, банковские и кредитные карты, готовые к использованию;
- бриллианты, рубины, изумруды, сапфиры, опалы и натуральный жемчуг, включая культивированный;
- ювелирные изделия с бриллиантами, рубинами, изумрудами, сапфирами, опалами и натуральным жемчугом, включая культивированный;
- ювелирные изделия и часы, изготовленные из серебра, золота или платины;
- прочие изделия, изготовленные из золота и платины.

Тарифы на перевозку данного вида грузов являются тарифами S – повышенными поклассовыми тарифами, и их величина и особенности применения изложены в п. 3.7.6 TACT Rules.

Фрагмент таблицы из п. 3.7.3 TACT Rules:

2. Rating	
Area:	Rate:
All IATA areas (within Europe see also Rule 3.7.1.3)	200% of the Normal GCR
Exceptions alphabetically listed by country:	
From	% of the Normal GCR /Charge per kg.
Between IATA areas 1 and 2 via the North Atlantic; between IATA areas 1 and 3 via the North of Central Pacific; between Brazil and IATA areas 1 and 2, except as specified in the exceptions below:	
consignments weighing 1000 kgs or over	150%
Argentina to Canada, Mexico, USA	235%

Требуется отметить, что при перевозке ценных грузов и заявлении стоимости груза к перевозке оплачиваются дополнительный сбор – сбор за заявленную стоимость груза (valuation charge) (см. раздел 16 Сбор за заявленную стоимость груза).

При заполнении авианакладной для перевозки ценных грузов по Поклассовым Тарифам необходимо учесть, что:

- в графе 22 D (rate class) будет указано «S»;
- в графе 22E (Commodity item no.) будет указан код тарифа и надбавка (например: 200% к Нормальному тарифу будет записано как «N200»);
- в графе 22 F (Chargeable weight) будет внесен используемый оплачиваемый вес;
- в графу 22 G (rate/charge) внесен соответствующий тариф.

14.5. Печатные материалы

Печатные материалы обычно перевозятся по льготным тарифам, поэтому тариф, применяемый к ним, будет R тариф – Сниженный поклассовый тариф.

Размер и условия применения этого тарифа изложены в п. 3.7.7. TACT Rules.

Фрагмент таблицы из п. 3.7.7. Tact Rules:

3.7.7. NEWSPAPERS, MAGAZINES, PERIODICALS, BOOKS. CATALOGUES, BRAILLE TYPE EQUIPMENT AND TALKING BOOKS FOR THE BLIND	
1. Rating	
Consignment of the above articles in consignments of 5 kgs. or more, will be charged as follows:	
Area:	Rate:
within IATA area 1; within Europe (see also rule 3.7.1.3); between IATA areas 1 and 2	67% of the Normal GCR
all other areas	50% of the Normal GCR
Exceptions alphabetically listed by country:	
From	% of the Normal GCR or as indicated
• Argentina to Canada, Mexico, USA.....	79%
• Argentina to Brazil	84%
• Argentina to South East Asia	not applicable

При заполнении авианакладной для перевозки печатной продукции по Поклассовым Тарифам:

- в графе 22 D (rate class) будет указано «R»;
- в графе 22 E (Commodity item no.) будет указан код тарифа и остаток после скидки (например: 67% к Нормальному тарифу будет записано как «N67», что также означает 33% скидки от Нормального тарифа GCR);
- в графе 22 F (Chargeable weight) будет внесен используемый оплачиваемый вес;
- в графу 22 G (rate/charge) внесен соответствующий тариф.

При этом необходимо учесть, что если применение обычного тарифа GCR для груза даст в итоге более дешевую стоимость перевозки, чем применение этого R тарифа, то оплата будет производиться по тарифам GCR и в авианакладной:

- в графе 22 D (rate class) будет указано «Q»;
- в графе 22 E (Commodity item no.) ничего не указывается;
- в графе 22 F (Chargeable weight) будет внесен используемый оплачиваемый вес;
- в графу 22 G (rate/charge) внесен соответствующий тариф.

14.6. Багаж, перевозимый как груз

Багажом, перевозимым как груз, в данном случае могут являться только личные вещи пассажира (одежда и товары личного применения, включая: портативные музыкальные инструменты, печатные устройства и спортивный инвентарь, исключая оборудование или его запчасти, деньги, драгоценности, часы, меха, пленки, камеры, билеты, документы, предметы быта и домашнего обихода, образцы продукции).

При этом:

- Данный тариф применяется только на тот же маршрут, которым следует его владелец при условии, что багаж сдается не позднее, чем вылетает в пункт назначения его владелец.
- Владелец груза должен задекларировать содержимое багажа, оформить все документы для отправки и таможенного оформления и оплатить все дополнительные услуги до момента сдачи багажа к перевозке. Таможенное оформление груза должно быть сделано его владельцем или его Агентом.
- Детали перелета владельца груза (номер билета, рейс и т. д.) должны быть отражены на авианакладной.
- При перевозке груза по любым другим условиям оплата за перевозку этого груза будет осуществлена по обычным тарифам на генеральные грузы GCR или подходящим Специальным тарифам SCR.

При данных условиях багаж перевозится по льготным тарифам, поэтому тариф, применяемый к нему, будет R тариф – Сниженный поклассовый тариф.

Размер и условия применения этого тарифа изложены в п. 3.7.8. TACT Rules.

Фрагмент таблицы из п. 3.7.8. Tact Rules:

4. Rating	
Area:	Rate:
All IATA areas (as per par. 1 above)	50% of the Normal GCR
Exceptions alphabetically listed by country:	
From	% of the Normal GCR or as indicated
• Belgium to Argentina, Chile, Paraguay, Uruguay	Normal GCR
• Belgium to Angola, Burundi, Kenya, Rwanda Uganda	Applicable GCR
• Brazil.....	Normal GCR

При этом необходимо учесть, что если применение обычного тарифа GCR для груза даст в итоге более дешевую стоимость перевозки, чем применение этого R тарифа, то оплата будет производиться по тарифам GCR.

В авианакладной:

графы 14 A (weight/valuation charges) и 15 A (other charges at origin) должны быть отмечены X, то есть должна быть предоплата.

в графе 21 (handling) будут указаны детали перелета владельца багажа

в графе 22 D (rate class) будет указано «R» (однако если применяется тариф GCR в этой графе указывается код тарифа GCR и в графе 22 E ничего не указывается)

в графе 22 E (Commodity item no.) будет указан код тарифа и остаток после скидки (например: 70% к Нормальному тарифу будет записано как «N70»)

в графе 22 F (Chargeable weight) будет внесен используемый оплачиваемый вес

в графу 22 G (rate/charge) внесен соответствующий тариф

в графу 22 I (nature and quantity of goods) записывается «Personal effects, not restricted» (личные вещи, не опасно), где «not restricted» означает, что данный груз был проверен, и он не содержит опасных грузов.

14.7. Человеческие останки

Человеческие останки, перевозимые транспортом, бывают 2-х типов:

- Прах в урнах (human remains in ashes).
- Останки в гробах (human remains in coffin).

Тарифы и условия, по которым этот тип грузов перевозится авиатранспортом, изложены в п. 3.7.9. TACT Rules.

Фрагмент таблицы из п. 3.7.9. Tact Rules:

3.7.9. HUMAN REMAINS

1. Calculation

The charge for transportation of human remains will be assessed as follows.

Area:	Ashes:	Coffin:
All IATA areas (except within area 2)	Applicable GCR	Normal GCR
Within IATA area 2 *)	300% of Normal GCR	200% of Normal GCR

*) For transportation within Europe see also rule 3.7.1. paragraph 3

Exceptions:

From	% of the Normal GCR
a. Ashes	
• IATA area 2 to Sudan	Normal GCR
• Ireland to the United Kingdom	300%
• Italy to European destinations on Lufthansa	
Cargo Services	400% of the applicable Normal GCR

В авианакладной:

- в графе 22 D (rate class) будет указано «S» (однако, если применяется обычный тариф GCR, в этой графе указывается код тарифа GCR и в графе 22 E ничего не указывается);
- в графе 22 E (Commodity item no.) будет указан код тарифа и % увеличения (например: 120% к Нормальному тарифу будет записано как «N120»);
- в графе 22 F (Chargeable weight) будет внесен используемый оплачиваемый вес;
- в графу 22 G (rate/charge) внесен соответствующий тариф.

Раздел 15. Приоритетность тарифов

Может произойти так, что к одному и тому же грузу подходят тарифы на генеральные грузы (General cargo rates – GCR), Специальные тарифы (Special commodity rates – SCR) и/или Поклассовые тарифы (Class rates).

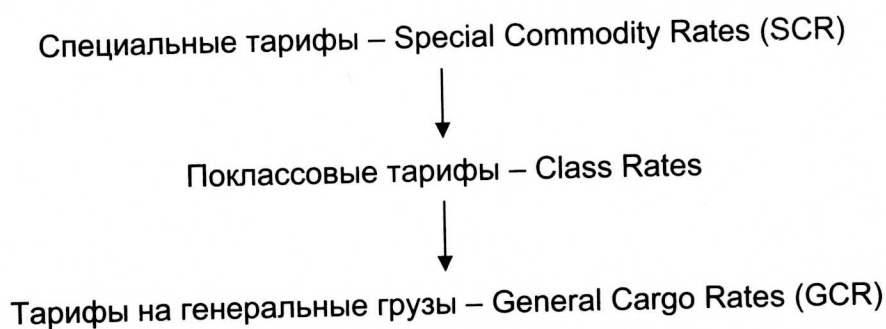
Однако применяться для расчета стоимости перевозки груза может только один из вышеперечисленных тарифов.

Для определения порядка приоритетности этих тарифов применяется правило 3.3. TACT Rules:

Определяется следующее правило приоритетности тарифов:

- A) Специальные тарифы (SCR) преобладают над Поклассовыми тарифами (Class Rates) и тарифами на генеральные грузы (GCR)
- B) Поклассовые тарифы (Class Rates) преобладают над тарифами на Генеральные грузы (GCR)
- C) Если применение тарифа на Генеральные грузы (GCR) даст более дешевую стоимость перевозки в сравнении со Специальными тарифами (SCR), то будут применены тарифы на генеральные грузы (GCR), за исключением случаев, когда эти грузы одновременно покрываются Поклассовыми тарифами (Class Rates)
- D) Если применение тарифа на Генеральные грузы (GCR) для перевозки печатной продукции и/или багажа, отправляемого как груз, дает более дешевую стоимость, чем Поклассовый тариф (Class Rates), применяется тариф на генеральные грузы (GCR)

Таким образом, если не рассматривать специфичные случаи, описанные пунктами C и D выше, то приоритетность тарифов выглядит следующим образом:



Раздел 16. Сбор за заявленную стоимость груза (Valuation fee)

По правилу TACT Rules 2.1.3.: «Если отправитель не заявлял авиакомпании стоимость груза для перевозки и не платил ей соответствующий сбор, то максимальная ответственность перевозчика ограничивается 17 SDR за 1 кг веса брутто уничтоженного, потерянного, поврежденного или задержанного груза».

Как было указано в Разделе 3.3. (Ответственность перевозчика): SDR (Special Drawing Rights) – средневзвешенная величина курсов ведущих мировых валют.

На настоящий момент 17 SDR эквивалентно 23,04 долл. США (1 SDR = 1,35552 USD). Это соотношение между SDR и USD публикуется в разделе 5.9.5. TACT Rules, издаваемой раз в полгода.

Для отдельных стран установлено свое соотношение между 17 SDR и местной/используемой валютой для расчета максимальной ответственности перевозчика при осуществлении международных авиаперевозок.

Перечень этих стран и соотношений приведен в п. 3.2. TACT Rules. Среди этих стран есть и Россия, и для нее 17 SDR эквивалентно 20 USD.

Для прочих стран, в которых для заполнения авианакладной используется местная валюта, перевод SDR в местную валюту может быть сделан с помощью construction exchange rates, опубликованных в TACT Rates book пункт 5.3.1.

В случае, если отправитель хочет претендовать на возмещение, превышающее 17 SDR за кг веса брутто, он должен заранее, до начала перевозки, заявить стоимость груза и оплатить авиакомпании соответствующий сбор, который называется сбор за заявленную стоимость (Valuation charge).

Правило 3.2. TACT Rules обязывает грузоотправителя заявить стоимость груза для перевозки. Сделано это может быть двумя способами:

- Заявив коммерческую стоимость груза и указав ее в Графе 16 авианакладной (Declared Value for Carriage);
- или записав NVD (No value declared - нет заявленной стоимости) в Графе 16 авианакладной (Declared Value for Carriage).

При этом:

- Декларирование стоимости для части груза (а не груза полностью) невозможно.
- Заявленная стоимость не может быть отменена или изменена после вылета груза из аэропорта отправления.
- Ответственность перевозчика распространяется только за реальный вес груза, а не за оплачиваемый вес груза.

Сбор за заявленную стоимость (Valuation charge) составляет 0,5% от суммы, превышающей максимальную ответственность перевозчика (17 SDR за 1 кг веса брутто).

Рассмотрим пример: Груз из Москвы в Лондон, 1 место, 10 кг.
Стоимость груза 8000 долларов США

Рассчитаем Valuation charge.

Максимальная ответственность перевозчика (берем соотношение 17 SDR = 20 USD, так как страна отправления – Россия) составляет:

$$10 \text{ кг} * 17 \text{ SDR} = 10 \text{ кг} * 20 \text{ USD} = 200 \text{ USD}$$

Стоимость груза, превышающая максимальную ответственность перевозчика:

$$8000 \text{ USD} - 200 \text{ USD} = 7800 \text{ USD}$$

Сбор за заявленную стоимость (Valuation charge):

$$7800\text{USD} * 0,5\% = 39 \text{ USD}$$

Полученная сумма сборов за заявленную стоимость (Valuation charge) в авианакладной вносится в графу 25 А (Prepaid / для предоплаты) или 25 В (Collect / для Коллекта).

Однако, при расчете Valuation charge необходимо знать, что существуют исключения, перечисленные в п.3.2.2. TACT Rules (Exceptions/Исключения), и в некоторых случаях:

- ➔ максимальная ответственность перевозчика и % для расчета Valuation charge могут отличаться от общепринятых величин в некоторых странах;
- ➔ в некоторых странах Valuation charge может иметь Минимальную величину;
- ➔ каждый конкретный перевозчик может вводить свои дополнительные требования.

Некоторые грузы, по которым будут платиться valuation charge, в зависимости от своей стоимости за 1 кг веса брутто будут считаться ценными грузами (Valuable Cargo) (см. Раздел 14.4. Ценные грузы), а некоторые грузы будут считаться генеральными грузами (General Cargo).

Раздел 17. Сборы за перевозку в Коллект:**Сбор за кредитование транспортных расходов и
Сбор за кредитование дополнительных сборов
(Charges Collect Fee and Disbursement Fee)****17.1. Виды сборов**

В Разделе 7.2. Оплата получателем (Коллект) рассмотрены основные понятия, связанные оплатой услуг авиакомпании в Collect / Коллект, то есть получателем груза.

Суть Коллекта состоит в том, что авиакомпания, принимая груз с такой формой оплаты к перевозке, фактически кредитует клиента на сумму стоимости этой перевозки, так как оплата будет произведена получателем после фактического выполнения услуги.

Принимается ли данная форма оплаты:

- перевозчиком, можно проверить в разделе 8.3. TACT Rules (Information by Carrier);
- в стране назначения, можно узнать в разделе 7.2.2. TACT Rules (List of payment facilities).

Как было рассмотрено ранее, при данной форме оплаты авиаперевозка оплачивается по более высоким тарифам, чем обычные Агентские тарифы (чаще всего оплата происходит по опубликованным тарифам ИАТА).

Более того, если перевозчик принимает такую форму оплаты, он берет с получателя дополнительные сборы за этот риск:

- Disbursement fee (сбор за кредитование дополнительных сборов), определяемый в аэропорте отправления.
- Charges Collect fee (сбор за кредитование транспортных расходов), определяемый в аэропорте назначения.

После получения оплаты за Коллект от получателя, перевозчик оплачивает надлежащую сумму (отраженную на авианакладной в графе 27 В (Total other chares due agent / Прочие сборы в пользу Агента)) Грузовому Агенту в стране отправления. Данная оплата обычно производится авиакомпанией в виде выставления Credit note / Кредит ноты в пользу Грузового Агента, которая потом просто учитывается при взаимозачете между Агентом и перевозчиком.

Также по условиям некоторых авиакомпаний, если авиаперевозка была оплачена получателем по тарифам ИАТА, Грузовой Агент получает комиссию (5-10%) от стоимости перевозки груза.

17.2. Сбор за кредитование транспортных расходов (Charges Collect Fee)

В случае, если сбор за вес (Weight charges) и заявленную стоимость груза (Valuation charges) подлежат оплате получателем (то есть стоят в разделе Коллект / Collect на авианакладной), дополнительный сбор за кредитование транспортных расходов берется с получателя в виде Charges Collect fee.

Данный сбор никак не отражается на авианакладной в момент ее заполнения в пункте отправления. После прибытия груза в аэропорт назначения Последний перевозчик (авиакомпания), доставивший груз в пункт назначения, вносит сбор за кредитование транспортных расходов (Charges Collect fee) графу 33 С (Сборы в пункте назначения/Charges at Destination) на авианакладной. И тогда этот перевозчик взимает в аэропорте назначения с получателя общую сумму, указанную в графе 33 D (Общие сборы за перевозку коллект/Total Collect Charges).

При этом сумма Charges Collect fee идет в пользу Последнего перевозчика (авиакомпания), доставившего груз в пункт назначения.

Сумма сборов Charges Collect fee, как правило, составляет определенный процент от оплаты за вес и заявленную стоимость груза (Weight charges и Valuation charges), и имеет Минимум.

Условия принятия оплаты в Коллект в каждой стране и размер Charges Collect fee изложены в п. 7.2.2. TACT Rules (List of payment facilities).

Сумма Charges Collect Fee оплачивается получателем в местной валюте (или валюте иных стран, перечисленных в разделе 5.7.1. TACT Rules) по курсу банка в своей стране на день оплаты.

Пример: Груз из Найроби, Кения в Лос-Анджелес, США
 1 место, запчасти, вес 50 кг, габариты 120 x 70 x 80 см
 Тариф + 45 кг 10,00 USD/kg
 + 100 кг 8,00 USD/kg
 оплата в Коллект, найти Charges Collect fee

Находим объемный вес $120 * 70 * 80 / 6000 = 112$ кг.

Значит, оплачиваемым весом будет считаться объемный вес 112 кг.

Оплата за вес (weight charges) $112 * 8,00 = 896,00$ USD

Находим в п. 7.2.2. TACT Rules раздел Возможности платежей (Payment facilities) и статью про США. Фрагмент:

United States of America – U.S.A. (US)	Charges Collect Accepted: Yes		
	Charges Collect	2 %	of weight and valuation charges
	Fee:	Minimum:	USD 10

Exception(s):

- 1 Consignments to US Fleet Post Office or US Army Post Office both in San Francisco and New York must be despatched «Free House», In addition to the charges for air carriage the following charges must be prepaid by shipper:
 - a. Brokerage fee of USD 5.00 (to be slated on the AWB).
 - b. Deposit of USD 25.00 for carriage beyond San Francisco or New York.
- 2 Not accepted by BA: consignments for US Government Agencies, unless from government agents, presenting proper credentials, or forwarded on US Government Bill of Lading,

Сбор за кредитование транспортных расходов – 2% от оплаты за вес и заявленную стоимость груза (weight and valuation charges): $2\% * 896,00 = 17,92$ USD.

Минимальный размер Charges collect 10 USD, поэтому все равно берется 17,92 USD.

17.3. Сбор за кредитование дополнительных сборов (Disbursement fee)

Этот сбор еще можно называть сбором за сервис в стране отправления.

В данном случае, стоимостью сервиса в стране отправления считаются услуги, косвенно связанные с авиаперевозкой груза, и касающиеся местной доставки, обработки, документального оформления груза и т. д., то есть всех операций до начала самой авиаперевозки из аэропорта отправления.

Стоимость этих услуг и является стоимостью сервиса в стране отправления (Disbursement amount), и она является суммой всех сборов Коллект в графе 23 (Other charges / Прочие сборы) авианакладной.

Затем, при заполнении авианакладной, эти сборы разносятся по соответствующим колонкам Коллект: 27 В (Total other charges due Agent / Прочие сборы в пользу Агента) и 28 В (Total other charges due Carrier / Прочие сборы в пользу перевозчика).

По правилу 4.2.2. TACT Rules стоимость услуг в стране отправления, подлежащая к оплате получателем (Disbursement amount) отраженная в авианакладной, не должна превышать суммы оплаты за вес груза (Weight charges), указанной в авианакладной в графе 24 А или 24 В.

Исключением является только тот случай, когда величина оплаты за вес Weight charges на накладной менее 100 долларов США (или эквивалента в другой валюте), то тогда величина Disbursement amount может достигнуть максимально 100 долларов США (или эквивалента в другой валюте).

Есть также отдельные правила для некоторых стран, они изложены в разделе 4.2.2./2a TACT Rules.

Сбор за кредитование дополнительных сборов (Disbursement fee) составляет 10% от стоимости этих дополнительных услуг в стране отправления, подлежащих к оплате получателем (Disbursement amount).

Минимальный размер Disbursement fee составляет 20 долларов США (или эквивалента в другой валюте).

В некоторых странах величина Disbursement fee считается иначе, и эти исключения изложены в п. 4.2.2. и 4.2.3 Tact Rules.

Сумма Сбора за кредитование дополнительных сборов (Disbursement fee) взимается Последним перевозчиком (авиакомпанией), доставившим груз до аэропорта назначения, и затем передается Первому перевозчику (авиакомпании), отправившему груз из пункта отправления.

Величина сбора за кредитование дополнительных сборов (Disbursement fee) должна быть указана в графе 23 авианакладной, в виде шифра DBC (см. раздел 10 Заполнение авианакладной), и Общая сумма сборов в пользу перевозчика (Total other charges due carrier) в графе 28 в авианакладной должна включать этот сбор.

Поясним это на примере: Груз следует в Италию на авиакомпании Alitalia (AZ), перевозка в Коллект по MAWB, валюта – Евро.
В графе 23 авианакладной записаны следующие сборы:
СНА 15,50
SOC 31,00.
Найдем величину Disbursement fee.

СНА – Handling at origin due Agent – обработка груза в аэропорте отправления в пользу Агента.

SOC – Storage at origin due Carrier-хранение в аэропорте отправления в пользу Перевозчика.

Значит общая сумма за услуги в пункте отправления (Disbursement amount) $15,50 + 31,00 = 46,50$ евро

Величина Disbursement fee должна быть $10\% * 46,50 = 4,65$ евро, с минимумом в 20 долл. США (или эквивалент в местной валюте).

Однако, для Италии при перевозке на авиакомпании Alitalia Минимальный сбор Disbursement fee равен 8,01 Евро (см. исключения 4.2.3. TACT Rules), поэтому в графу 23 авианакладной дописываем DBC 8,01 евро.

Раздел 18. Специальные грузы (Special Cargoes)

Специальными грузами для авиаперевозки называют грузы, которые требуют особой подготовки к перевозке и особой обработки, и часто – специальной упаковки и маркировки, специальных документов и в некоторых случаях перевозятся по особым тарифам.

К специальным грузам относят:

- Опасные грузы
- Живые животные
- Ценные грузы
- Скоропортящиеся грузы
- Мокрые грузы
- Человеческие останки
- Личные вещи
- Сильно пахнущие грузы
- Крупногабаритные и тяжелые грузы
- Оружие, амуниция, военные товары
- Прочие грузы

18.1. Опасные грузы (Dangerous Goods)

В соответствии с определением ИАТА, опасными называются грузы, которые представляют серьезную угрозу здоровью, безопасности, имуществу и/или окружающей среде и которые классифицируются в соответствии с Разделом 3 DGR (Dangerous Goods Regulations-специальное издание ИАТА, посвященное опасным грузам).

DGR переиздается каждый год с учетом всех последних изменений и дополнений, и это пособие является основным по работе с опасными грузами для всех участников перевозочного процесса: отправителя, Агента и перевозчика.

DGR состоит из 10 разделов:

- 1) Применяемость правил / Applicability;
 - 2) Ограничения / Limitations;
 - 3) Классификация / Classification;
 - 4) Идентификация / Identification;
 - 5) Упаковка / Packing;
 - 6) Требования к упаковке и тесты / Packing specifications and performance tests;
 - 7) Маркировка и наклейки / Marking and labeling;
 - 8) Документация / Documentation;
 - 9) Обработка / Handling;
 - 10) Радиоактивные грузы / Radioactive materials;
- Приложения / Appendixes.

В силу своих характеристик опасные грузы требуют тщательной проверки документов и самого груза, и сделать эту проверку может только персонал, который прошел соответствующее обучение и имеет диплом ИАТА (или одобренный ИАТА) по работе с опасными грузами.

Всего выделено 12 категорий сотрудников, которые должны быть обучены правилам перевозки опасных грузов по программе ИАТА:

1. Грузоотправители и лица, выполняющие обязанности грузоотправителя, включая сотрудников авиакомпании, выступающих в качестве отправителей опасных грузов как сервисных грузов авиакомпании.
2. Упаковщики.
3. Сотрудники грузовых агентов, вовлеченных в процесс перевозки опасных грузов.
4. Сотрудники грузовых агентов, вовлеченных в процесс перевозки стандартных грузов (кроме опасных).
5. Сотрудники грузовых агентов, занимающиеся обработкой груза: складированием, хранением, загрузкой грузов и багажа.
6. Сотрудники авиакомпании или агента по наземной обработке грузов, отвечающие за прием опасных грузов к перевозке.
7. Сотрудники авиакомпании или агента по наземной обработке грузов, отвечающие за прием стандартных грузов (кроме опасных).
8. Сотрудники авиакомпании или агента по наземной обработке грузов, занимающиеся наземной обработкой груза: складированием, хранением, загрузкой грузов и багажа.
9. Персонал пассажирской службы.
10. Пилоты и диспетчеры, планирующие загрузку самолета.
11. Бортпроводники, экипаж самолета, кроме пилотов.
12. Служба безопасности, занимающаяся проверкой пассажиров, их багажа и груза.

Каждая из вышеуказанных категорий должна изучить определенный набор модулей из программы ИАТА. Для некоторых групп (например, 11 и 12 категории) обучение даст лишь общее представление о перевозке опасных грузов авиатранспортом, а для некоторых (например, 3 и 6 категории) обучение даст возможность непосредственно работать с опасными грузами и принимать решения в оперативной деятельности.

На основе издания DGR ИАТА проводит специальный курс, посвященный правилам перевозки опасных грузов авиатранспортом, и для того чтобы знания постоянно освежались и обновлялись, ИАТА требует, чтобы соответствующие сотрудники повторяли обучение каждые 2 года.

Если с момента получения диплома прошло более 2-х лет, то обучение проводится заново по полному курсу (Initial course), если менее 2-х лет (то есть последний диплом еще действителен), то обучение может быть произведено по укороченной программе (Refresh Course).

Грузовой Агент ИАТА обязан в каждый момент времени иметь в свое штате минимум 2 сотрудников с действующим дипломом ИАТА по перевозке опасных грузов, это требование также является обязательным требованием при первичном получении статуса агента ИАТА.

Опасные Грузы классифицируются по правилам ИАТА следующим образом (ТАСТ Rules п.2.3.3. и издание DGR):

Класс 1 Взрывоопасные вещества (Explosives)

Подклассы:

- 1.1. Изделия и вещества с взрывной опасностью массового поражения (Articles and substances having a mass explosion hazard).
- 1.2. Изделия и вещества с опасностью выброса, но не взрыва массового поражения (Articles and substances having a projection hazard but not a mass hazard).

3. Изделия и вещества с опасностью возгорания, и второстепенную опасность ударной волны и/или выброса, но не взрыва массового поражения (Articles and substances having a fire hazard, a minor blast hazard and/or a minor projection hazard but not a mass explosion hazard).
4. Изделия и вещества, не представляющие значительной опасности (Articles and substances presenting no significant hazard).
5. Очень нечувствительные вещества, имеющие взрывную опасность массового поражения (Very insensitive substances having a mass explosion hazard).
6. Очень нечувствительные изделия, которые не имеют взрывной опасности массового поражения (Extremely insensitive articles which do not have a mass explosion hazard).

Класс 2 Газы (Gases)

Подклассы:

- 2.1. Горючий газ (Flammable gas).
- 2.2. Негорючий, Нетоксичный газ (Non-Flammable, non-toxic gas).
- 2.3. Токсичный газ (Toxic gas).

Класс 3 Горючие жидкости (Flammable liquids)

Класс 4 Горючие твердые вещества, вещества, склонные к самовозгоранию, вещества, которые при контакте с водой выделяют горючий газ (Flammable solids, Substances liable to spontaneous combustion, substances which, in contact with water, emit flammable gases)

Подклассы:

- 4.1. Горючие твердые вещества (Flammable solids).
- 4.2. Вещества, склонные к самовозгоранию (Substances liable to spontaneous combustion).
- 4.3. Вещества, которые при контакте с водой выделяют горючий газ (Substances which, in contact with water, emit flammable gases).

Класс 5 Окислители и органические перекиси (Oxidizing substances and Organic peroxides)

Подклассы:

- 5.1. Окислители (Oxidizers).
- 5.2. Органические перекиси (Organic peroxides).

Класс 6 Токсичные и Инфекционные вещества (Toxic and Infectious substances)

Подклассы:

- 6.1. Токсичные вещества (Toxic substances).
- 6.2. Инфекционные вещества (Infectious substances).

Класс 7 Радиоактивные вещества (Radioactive materials)

Класс 8 Коррозийные вещества (Corrosives)

Класс 9 Прочие опасные грузы (Miscellaneous dangerous goods)

Важно понимать, что класс опасности не является показателем степени опасности! Другими словами, грузы, имеющие 1 класс опасности не опаснее, чем грузы, имеющие 7 класс опасности. Класс опасности дает информацию только о виде (природе) опасности, которую можно ожидать от данного вещества. Сравнить вещества по степени опасности на основе номеров их классов грубейшая ошибка!

Для некоторых классов и подклассов существует внутреннее разделение веществ по 3 упаковочным группам, которые и являются показателем опасности (т. е. активности) веществ внутри одного класса/подкласса:

- | | |
|------------------------|--|
| I упаковочная группа | присваивается веществам с более выраженной активностью (и поэтому требования к упаковке для таких веществ более жесткие), |
| II упаковочная группа | присваивается веществам со средней активностью, и |
| III упаковочная группа | присваивается веществам с самой низкой активностью (и требования к упаковке таких веществ более мягкие, чем для групп II и III). |

ИАТА запрещает к перевозке авиатранспортом некоторые грузы. Так, в обычных случаях запрещены к авиаперевозке вещества классов 1.1, 1.2, 1.3 (за некоторыми исключениями), 1.5 и 1.6. Полный список запрещенных к авиаперевозке наименований грузов приведен в изданиях DGR.

Как указано выше, перевозке опасных грузов посвящен отдельный курс и издание ИАТА, поэтому здесь мы кратко рассмотрим важнейшие требования по работе с опасными грузами:

- ➔ Отсутствие названия груза в списке опасных грузов в DGR не является свидетельством того, что груз неопасный! Вещество может иметь другое правильное техническое название, входить в группу уже известных опасных веществ, или наоборот, быть недавно созданным веществом. Однозначное понимание о том, опасен груз или нет, дает только его химическое тестирование. Документально это отражается в техническом паспорте вещества (MSDS – Material Safety Data Sheet), в котором приведены химические свойства вещества и указан ООН код, класс опасности и прочие сведения. Следует помнить, что DGR дает очень ограниченную возможность самостоятельного определения показателей для транспортировки (класс опасности, ООН номер, упаковочная группа), и при этом все равно требуется знать базовые технические свойства веществ.
- ➔ Для перевозки опасных грузов в большинстве случаев требуется Декларация опасного груза (DGD – Dangerous goods Declaration). Существует специальная форма этой декларации, печатается она на обычном листе формата А4 и по бокам имеет красные штриховые полосы (форма декларации приведена в конце подраздела). Заполнение и подписание Декларации должно производиться грузоотправителем. Лица или организации (включая консолидаторов, экспедиторские компании и грузовых агентов ИАТА) нанятые грузоотправителем действовать от его имени и принимать ответственность грузоотправителя за подготовку груза к отправке, и обученные в соответствии с п. 1.5. DGR также **могут** подписывать Декларацию грузоотправителя для Опасных Грузов. Однако при этом следует понимать, что лицо, подписавшее декларацию, принимает на себя личную ответственность за достоверное указание сведений о грузе и правильную подготовку груза к отправке, поэтому в практической деятельности рекомендуется по возможности настаивать на заполнении и подписи декларации собственником груза, т. е. грузоотправителем.

- Декларация выпускается в 2 экземплярах, каждый из которых является оригиналом, один из них летит вместе с авианакладной в пункт назначения, а второй остается в грузовой службе авиакомпании в пункте отправления.
Правила и особенности заполнения декларации изложены в издании IATA DGR.
- При перевозке опасных грузов необходимо проверить общие требования стран экспорта, транзита и назначения (TACT Rules п. 7.3.) и требования конкретных перевозчиков (TACT Rules п. 8.3.). Также обязательно проверяются ограничения по странам и перевозчикам для перевозки опасных грузов по изданию DGR. Обращаем внимание на то, что эти дополнительные требования ужесточают, а не смягчают существующие общие требования IATA.
- При перевозке таких грузов в авианакладной делаются специальные пометки. В графе 21 авианакладной информация об обработке (handling information) может быть указана следующим образом:
 - Dangerous goods as per attached shipper's declaration (или Dangerous goods as per attached DGD)
 - Dangerous goods – shipper's declaration not required
 - Cargo aircraft only (или CAO)
 Правила и случаи, в которых ставится та или иная запись, рассмотрены в издании DGR.
- Упаковка опасных грузов производится по специальным правилам и нормативам, изложенным в DGR для каждого конкретного вещества. Зная все необходимые сведения о веществе, сотрудник, прошедший обучение, может дать рекомендацию, упаковать и/или произвести проверку упаковки конкретного опасного груза.
- В большинстве случаев к самой таре предъявляются специальные требования – тара должна быть сертифицированной. Это означает, что она изготавливается производителем, имеющим разрешение/лицензию на изготовление такой упаковки, упаковка выдерживает ряд тестов и на нее нанесено специальное клеймо, свидетельствующее о том, что данная тара предназначена для перевозки определенных опасных грузов. Обращаем внимание на то, что клеймо должно быть нанесено только промышленным способом.
- Существуют специальные требования к маркировке опасных грузов. Они изложены в издании DGR. Помимо сведений о грузоотправителе и грузополучателе, обязательных и для генеральных грузов, всегда необходимо указывать ООН номер и название вещества, а в некоторых конкретных случаях и прочие дополнительные данные.
- Также должны быть наклеены этикетки (наклейки опасных грузов, хендлинга, доп. наклейки), при этом изображение и размеры этих наклеек строго стандартизированы. Изображение наклеек для каждого класса и подкласса опасных грузов приведено в издании DGR.
- При обработке данного груза требуется большая осторожность, чем при обработке генеральных грузов. При загрузке опасных грузов в самолет грузовая служба авиакомпании составляет NOTOC (Notice to Captain) – специальный документ, содержащий информацию об специальных грузах на борту и место их загрузки.
- Принимая опасный груз к перевозке, сотрудники грузовой службы авиакомпании в аэропорте отправления заполняют чек-лист (check-list) – специальный документ, составленный в форме анкеты, для пошаговой проверки документов (авианакладной и декларации опасного груза) и упаковки самого груза. Только в случае положительного ответа на все пункты (означающем, что все оформлено и подготовлено правильно) груз принимается к перевозке. Один оригинал чек-

листа остается в пункте отправления, а второй оригинал летит вместе с документами на груз.

- ➔ Оплата перевозки опасных грузов оплачивается по более высоким тарифам, чем перевозка генеральных грузов. Некоторые авиакомпании имеют свою сетку тарифов для опасных грузов, а некоторые авиакомпании используют тарифы ИАТА за минусом агентского вознаграждения 5-10%.

SHIPPER'S DECLARATION FOR DANGEROUS GOODS

Shipper		Air Waybill No.				
		Page of Pages Shipper's Reference Number <i>(optional)</i>				
Consignee		<i>For optional use for Company logo name and address</i>				
Two completed and signed copies of this Declaration must be handed to the operator.		WARNING				
TRANSPORT DETAILS		Failure to comply in all respects with the applicable Dangerous Goods Regulations may be in breach of the applicable law, subject to legal penalties.				
This shipment is within the limitations prescribed for: <i>(delete non-applicable)</i>	Airport of Departure:					
PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT	CARGO AIRCRAFT ONLY					
Airport of Destination:		Shipment type: <i>(delete non-applicable)</i> NON-RADIOACTIVE RADIOACTIVE				
NATURE AND QUANTITY OF DANGEROUS GOODS						
Dangerous Goods identification						
UN or ID No.	Proper Shipping Name	Class or Division (subsidiary risk)	Packing Group	Quantity and type of packing	Packing Inst.	Authorization
Additional Handling Information						
I hereby declare, that the contents of this consignment are fully and accurately described above by the proper shipping name, and are classified, packed, marked and labeled/placarded, and are in all respects in proper condition for transport according to applicable international and national governmental regulations. I declare that all of the applicable air transport requirements have been met.				Name/Title of Signatory		
				Place and Date		
				Signature <i>(see warning above)</i>		

Часто грузы, предлагаемые к перевозке авиатранспортом, могут содержать скрытые опасные грузы. Готовых рецептов по выявлению опасных вложений/составляющих в грузе не существует, однако при получении заявки на перевозку от клиента Грузовому Агенту необходимо проанализировать, может ли данный груз содержать скрытые опасные грузы.

Например, оборудование для подводного плавания может содержать баллоны с кислородом, которые являются опасным грузом, запчасти для оборудования могут включать ртутьсодержащие измерительные приборы, топливо, смазку, батареи, а пассажирский багаж или личные вещи – вообще может быть собранием опасных грузов – зажигалки с газом или жидким топливом, бытовые химикаты, спички, спирт и т. д.

Поэтому необходимо получить максимально точное описание и состав груза, прежде чем подтверждать клиенту возможность перевозки и бронировать груз на рейс.

18.2. Живые животные (Live Animals)

Перевозка живых животных регламентируется специальным изданием ИАТА – IATA Live Animals Regulations (LAR).

LAR содержит 12 разделов:

- 1) Применение правил / Application of these regulations;
 - 2) Требования стран / Government regulations;
 - 3) Требования перевозчиков/Carrier regulations;
 - 4) Бронирование и предварительные мероприятия / Reservations and advance arrangements;
 - 5) Поведения животных / Animal behavior;
 - 6) Список, описание, размеры животных / Listing, description and sizes of species;
 - 7) Документация / Documentation;
 - 8) Требования к контейнерам для перевозки животных / Container requirements;
 - 9) Маркировка и наклейки / Marking and labeling;
 - 10) Обработка / Handling procedures;
 - 11) Требования СИТЕС / CITES;
 - 12) Организации / Office international;
- Приложения / Appendixes.

В соответствии с классификацией ИАТА животные делятся на следующие классы:

- A** – Amphibian (земноводные);
- B** – Bird (птицы);
- C** – Crustacean (ракообразные);
- F** – Fish (рыбы);
- I** – Invertebrate (беспозвоночные);
- M** – Mammal (млекопитающие);
- R** – Reptile (рептилии).

Как указано выше, живым животным посвящено специальное издание ИАТА и существует отдельный курс ИАТА, и здесь мы кратко рассмотрим только основные требования по перевозке живых животных:

- ➔ Для перевозки живых животных авиатранспортом требуется Сертификат отправителя для живых животных (Shipper's Certification for Live Animals). Существует специальная форма этого сертификата, печатается он на обычном

листе. Заполнение и подписание Сертификата производится ТОЛЬКО грузоотправителем или его назначенным представителем по письменной доверенности, так как лицо, подписавшее декларацию, таким образом, принимает на себя всю ответственность за подготовку груза к перевозке и достоверность указанных сведений.

Сертификат выпускается в 2 экземплярах, один из которых летит вместе с авианакладной в пункт назначения, а второй остается в грузовой службе авиакомпании в пункте отправления.

Правила и особенности заполнения Сертификата изложены в издании ИАТА LAR. На оборотной стороне Сертификата кратко изложены основные требования по подготовке животного к отправке.

Вид Сертификата отправителя для живых животных приведен ниже.

- ➔ При перевозке живых животных необходимо проверить общие требования стран экспорта, транзита и назначения (TACT Rules п. 7.3.) и требования конкретных перевозчиков (TACT Rules 8.3.). Также проверяются ограничения по странам и перевозчикам для перевозки живых животных по изданию LAR.

На перевозку тех животных, которые перечислены в списке СИТЕС (Конвенция по международной торговле представителями дикой флоры и фауны), должны быть предоставлены дополнительные документы СИТЕС (различного рода сертификаты о вакцинации, сертификаты происхождения, лицензии и т. п.).

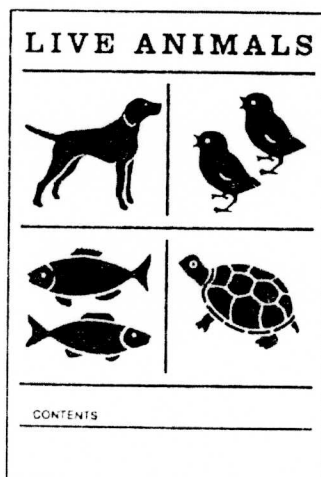
- ➔ При перевозке живых животных в авианакладной делаются специальные пометки. В графе 21 авианакладной информация об обработке (handling information) должна быть указана следующим образом:

- Shipper's Certification for Live Animals Attached;
- Обязательно должен быть указан круглосуточный контактный телефон (например: «24 hour contact phone no: 1234567»).

В графе 22 I описание груза (nature and quantity of goods) указывается количество животных в указанном количестве грузовых мест, класс животного и его название.

- ➔ Существуют специальные требования к маркировке грузов с живыми животными. Они изложены в издании LAR.

Помимо стандартных хендлинговых наклеек (стрелочки – this way up) с 4 сторон клетки, также должна быть наклеена этикетка Live Animals, изображение этикетки указано ниже.



- ➔ Клетки для каждого вида живых животных должны отвечать определенным требованиям, изложенным в LAR.

- ➔ При обработке данного груза необходимо учитывать, что животные реагируют на температуру, запахи и звуки, поэтому пребывание на складе должно быть организовано в отдельном помещении и ограничено по времени. Необходимо максимально сократить время пребывания животного на складе и по возможности животное подвозят сразу под борт загружаемого самолета.
- ➔ При загрузке груза в самолет необходимо проверить, чтоб животное находилось в отапливаемом отсеке, и проверить загруженные рядом грузы, так как некоторые из них запрещено провозить рядом с живыми животными (например: человеческие останки в гробу, сухой лед, продукты, другие несовместимые виды живых животных).

Shipper's Certificate for Live animals:

	SHIPPER'S CERTIFICATION FOR LIVE ANIMALS <i>(to be completed in duplicate)</i>	
This is to certify that <i>(check appropriate box)</i> :		
☐ In addition to having completed all advance arrangements, this consignment is properly described and packed, and is in proper condition for carriage by air according to the current edition of the IATA Live Animals Regulations and <i>all applicable carrier and governmental regulations</i> . The animal(s) of this consignment is (are) in good health and condition.		
☐ Animals taken from the wild for shipment have been appropriately acclimatised.		
☐ This consignment includes Appendix ____ (enter I, II or III) species as described in the Convention on International Trade in Endangered Species Wild Fauna and Flora. Applicable permits/certificates are attached to the air waybill.		
☐ This consignment <i>includes</i> species as described in other applicable national legislation.		
☐ In the case of reptiles and amphibians, the animals contained in this shipment are healthy enough to travel by air. They have been examined prior to shipment and are free of any apparent injury and readily recognizable diseases. They are also free of external parasitic infestation, including mites, ticks, and leeches, that can readily be seen under normal lighting conditions.		
The shipper accepts that carriers will not be liable for any loss, damage or expense arising from death due to natural causes, or death or injury of any animal caused by the conduct or acts of the live animal itself or of other animals, such as biting, kicking, goring or smothering, nor for that caused or contributed to by the conditions, nature or propensities of the animals. In no event will carrier be liable for death or injury to an animal attendant caused or contributed to by the condition, conduct or acts of animals.		
Number of Package (s)	Specific Container Requirement Number <i>(see IATA Live Animals Regulations)</i>	Species (description and names – scientific and common) and Quantity of Animals
Name and address of shipper Signature of shipper Date Year/Month/Day (See reverse side for special conditions)		Shippers failure to comply in all respects with the applicable IATA Live Animals Regulations and any other international and/or national government regulations, may be in breach of applicable law and subject to legal penalties.
Air Waybill No.	Airport of Departure	
Note: Recommended size: ISO Standard A4.		

- ➔ Так же, как и при загрузке опасных грузов, при перевозке живых животных грузовая служба авиакомпании составляет NOTOC (Notice to Captain) – специальный документ, содержащий информацию об специальных грузах на борту и место их загрузки.
- ➔ Принимая груз живых животных к перевозке, сотрудники грузовой службы авиакомпании в аэропорте отправления заполняют чек-лист (check-list). Один оригинал чек-листа остается в пункте отправления, а второй оригинал летит вместе с документами на груз.
- ➔ Бронирование такого груза должно осуществляться заранее, особенно если требуется специальный контейнер для его перевозки, заказываемый у авиакомпании (например: стойла для лошадей). При этом бронирование должно быть сделано сквозное – то есть сразу на всех участках следования.
- ➔ Если в полете животное надо кормить и поить, то инструкции об этом должен приготовить отправитель, прилепить их на коробку и приложить к авианакладной. Сам корм и питье прикладывается также отправителем.
- ➔ Уведомление получателя о прибытии груза осуществляется в тот момент, когда груз подтвержден к отправке, и о любом изменении (задержке, выгрузке животного перед рейсом) авиакомпания сообщает дополнительно.
- ➔ Оплата перевозки живых животных оплачивается по более высоким тарифам, чем перевозка генеральных грузов. Данный вид груза является специальным, и он перевозится по повышенному (S) покласовому тарифу (см. раздел 14.3. Живые животные). В некоторых случаях перевозка живых животных может попадать под Специальные тарифы, когда данный вид животных входит в определенную группу товаров, по которым на данном маршруте предлагается повышенный или пониженный тариф.
- ➔ По правилу ИАТА (TACT Rules раздел 2.3.) оплата перевозки живых животных может быть осуществлена только в Prepaid (см раздел 7.1. Оплата отправителем Prepaid).
- ➔ Ответственность перевозчика при перевозке живых животных ограничена самим характером груза, так как животное может не перенести стресс, связанный с перевозкой, или пострадать от другого животного в клетке, или быть повреждено клеткой. Во всех этих случаях авиакомпания не считается виновной, и претензия не будет принята.

18.3. Ценные грузы (Valuable cargo)

Определение и требования к накладной по ценным грузам представлено в разделе 14.4. Ценные грузы.

Также существуют следующие особенности:

- ➔ Некоторые авиакомпании требуют обязательного заявления стоимости для перевозки при отправке ценных грузов. При этом платится соответствующий сбор (valuation charge) и тогда отправитель может претендовать на возмещение более 17 SDR за кг веса брутто (см. раздел 17 Сбор за заявленную стоимость груза).
- ➔ Дополнительные документы и требования зависят только от требований стран (раздел 7.3. TACT Rules) и перевозчиков (раздел 8.3. TACT Rules). При этом у некоторых перевозчиков есть ограничение по стоимости груза, и возможность перевозки груза, стоимость которого превышает этот лимит (обычно 100 000 долл. США) необходимо отдельно оговаривать с авиакомпанией.
- ➔ Маркировку таких грузов делать не рекомендуется, чтобы не привлекать внимания к грузу со стороны сотрудников грузовых служб аэропортов и авиакомпаний.

- При бронировании необходимо сразу получить подтверждение на всех участках следования груза, то есть оно должно быть сквозным.
- Хранение таких грузов осуществляется на специальном складе (с усиленной системой безопасности). В некоторых случаях грузы подвозятся прямо под борт самолета, загрузка в самолет происходит в присутствии вооруженной охраны, на груз ставятся пломбы.
- Выгрузка грузов также происходит под контролем на специальный склад, и в некоторых случаях рекомендовано осуществлять экспресс таможенное оформление, чтобы получатель мог забрать груз без его попадания на склад.
- Перевозка таких грузов оплачивается по более высоким тарифам, чем перевозка генеральных грузов. Данный вид груза является специальным и он перевозится по повышенному (S) Поклассовому тарифу (см. раздел 14.4. Ценные грузы).

18.4. Скоропортящиеся грузы (Perishable cargo)

Скоропортящиеся грузы – те грузы, которые могут физически испортиться в процессе перевозки. Обычно к таким грузам относят:

- Свежие цветы и растения.
- Свежие фрукты и овощи.
- Парное мясо.
- Свежие морепродукты и рыба.
- Яйца для выведения цыплят.
- Вакцины и медицинские препараты.

В соответствии с этим определением почта и печатные издания не относятся к скоропортящимся грузам (даже если при задержке этого груза продажа или использование этих изданий будет невозможна из-за давности), так как такие грузы не теряют своего физического качества. Данные грузы относят с прочим специальным грузам, рассмотренным далее в разделе 18.11.

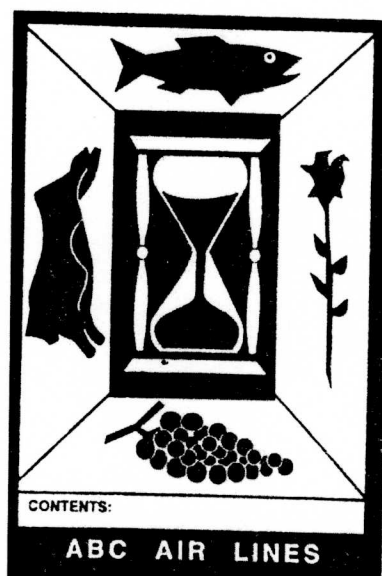
Есть специальное издание ИАТА, посвященное перевозке скоропортящихся грузов: IATA perishable cargo handling manual.

Это издание состоит из следующих разделов:

- 1) Основы и определения (Background and definitions).
- 2) Принятие к перевозке (Acceptance).
- 3) Требования стран (Government regulations).
- 4) Документация и маркировка (Documentation and Labeling).
- 5) Упаковка и обработка (General packaging and Handling requirements).
- 6) Контейнеры и их обработка (Container and handling guidelines).
- 7) Несовместимая загрузка и разделение грузов (Incompatible Loads and Segregation).
- 8) Возможности обработки (Perishable handling facilities).
- 9) СИТЕС (CITES).

В этом издании изложены основные требования по перевозке скоропортящихся грузов. Особенности при перевозке таких грузов следующие:

- Требуется специальная наклейка на такой груз. Ее внешний вид приведен ниже.



- ➔ Хранение таких грузов должно быть минимальным и проводиться в специальных помещениях с низким температурным режимом. (То есть необходимо проверять складские возможности для аэропорта отправления, назначения и транзита, и сделать это можно в п.7.3.2. TACT Rules).
Более того, для данных грузов имеет большое значение информация, указанная в графе 21 авианакладной (handling/обработка), и все процедуры должны соответствовать заявленным требованиям.
- ➔ Бронирование делается сквозное – сразу на всех этапах следования, и во избежание задержки, такие грузы должны перевозиться в соответствии с бронированием.
- ➔ Дополнительные документы и требования зависят только от требований стран (раздел 7.3. TACT Rules) и перевозчиков (раздел 8.3. TACT Rules).
- ➔ При заполнении авианакладной в графе 21 (как указано выше) перечислены специальные требования по обработке такого груза. В графе 22 I (Nature and Quantity of goods) указывается детальное название груза (например: fresh flowers/свежие цветы) и могут быть добавлены слова скоропортящийся груз (perishable cargo).
- ➔ Если скоропортящийся неопасный груз содержит сухой лед – то он считается опасным грузом. В этом случае декларация опасного груза DGD не нужна. Но должна быть сделана соответствующая маркировка коробки (см. правила DGR) и в авианакладной в графе 21 (handling) должно быть указано: Опасный груз – декларация отправителя не требуется (Dangerous goods - Shipper's declaration not required).
- ➔ Оплата за перевозку таких грузов происходит по обычным тарифам, однако, по правилу TACT 2.3.1., она должна быть только предоплатой PREPAID (см. раздел 7.1. Оплата отправителем Prepaid).

18.5. Мокрый груз (Wet cargo)

Мокрые грузы – грузы, которые содержат жидкость или при определенных условиях могут производить жидкость, и при этом не являются опасными грузами по классификации ИАТА DGR.

Обычно к мокрым грузам относят:

- ➔ жидкости в водонепроницаемых контейнерах;

- ➔ сырые грузы, упакованные не в водонепроницаемые контейнеры (например: замороженное мясо, грузы с обычным льдом);
- ➔ грузы, которые могут производить жидкости (например: живые животные).

Общие требования по обработке и перевозке таких грузов:

- ➔ На авианакладной не ставится никаких специальных отметок, маркировка грузов также обычная, в большинстве случаев при необходимости наклеивают наклейку для скоропортящихся грузов и стрелочки (this way up).
- ➔ Дополнительные документы и требования зависят только от требований стран (раздел 7.3. TACT Rules) и перевозчиков (раздел 8.3. TACT Rules).
- ➔ Упаковка таких грузов по понятным причинам должна быть водонепроницаемая, и обработка таких грузов, особенно погрузо-разгрузочные работы, должны производиться с повышенной аккуратностью.
- ➔ Авиакомпания обычно подготавливает самолет к перевозке такого вида грузов (принимает дополнительные меры от протекания жидкости), так как порча коммерческих грузов или имущества авиакомпании может обойтись перевозчику еще дороже.

18.6. Человеческие останки (Human remains)

Особенности оформления авианакладной и тарифы для такого типа грузов изложены в Разделе 14.7.

При работе с такими грузами необходимо учесть их эмоциональный характер, и такие грузы обычно находятся на особом контроле грузовых служб.

Как было указано ранее, человеческие останки, перевозимые транспортом, бывают 2-х типов:

- ➔ Прах в урнах (human remains in ashes).
- ➔ Останки в гробах (human remains in coffin).

Существуют следующие особенности при перевозке такого груза:

- ➔ Заполнение авианакладной происходит по обычным правилам, некоторые особенности приведены в разделе 14.7.
- ➔ Дополнительные документы зависят только от требований стран (раздел 7.3. TACT Rules) и перевозчиков (раздел 8.3. TACT Rules).
- ➔ Специальной маркировки таких грузов не существует, однако часто требуется наклеивание стрелочек (this side up).
- ➔ Хранение таких грузов должно происходить в специальных помещениях, отдельно от живых животных и продуктов.
- ➔ Бронирование груза осуществляется заранее на всем маршруте следования. Перевозка человеческих останков в гробах происходит только в грузовых отсеках пассажирских самолетов или на грузовых самолетах (совместная перевозка в одном салоне пассажиров и человеческих останков на регулярных рейсах запрещена). При этом загрузка останков в гроб должна быть произведена отдельно от живых животных и продуктов питания.
- ➔ Останки в гробах требуют особой обработки (в отличие от останков в урне, которые обрабатываются как генеральный груз). Такие грузы должны быть помещены во внешние непротекающие металлические гробы, которые в свою очередь помещаются в деревянный ящик. На усмотрение грузовых служб или грузоотправителя такой груз также сверху может быть закрыт полотном, чтобы содер-

жимое груза не было явным. До отправки останки в гробах проверяются, чтобы оболочка была неповрежденной и непротекаемой.

- Человеческие останки в гробах, как правило, габаритный и тяжелый груз, поэтому необходимо проверить физическую возможность такой перевозки на выбранной авиакомпании и разгрузки в аэропорте назначения.
- Уведомление о прибытии такого груза высылается заранее и организуется экспресс-оформление груза в таможене.
- Перевозка таких грузов оплачивается по более высоким тарифам, чем перевозка генеральных грузов. Данный вид груза является специальным, и он перевозится по повышенному (S) Поклассовому тарифу (см. раздел 14.7. Человеческие останки).
- Оплата в Коллект (получателем при получении груза) возможна только по отдельному согласованию с перевозчиком (ТАСТ Rules раздел 2.3.).

18.7. Личные вещи (несопровождаемый багаж) (Personal effects (unaccompanied baggage))

Несопровождаемый багаж – багаж, перевозимый отдельно от пассажира и его ручной клади.

Различают 2 типа несопровождаемого багажа:

- Багаж, который превышает лимит по весу бесплатного провоза багажа, и который при регистрации на рейс пассажир сдает авиакомпании для перевозки за дополнительную плату. В этом случае груз летит по повышенным тарифам, но на том же самолете, что и его хозяин.
- Багаж, оформляемый как груз (с таможенным оформлением и выпуском авианакладной) может перевозиться на другом рейсе отдельно от своего владельца. В этом случае он перевозится по льготным тарифам, но необязательно на одном рейсе с владельцем багажа.

При отправке таких грузов существуют следующие особенности:

- В графу 21 (handling) авианакладной вносится информация о перелете владельца багажа (номер билета, рейс и дата вылета и прилета в аэропорт назначения).
- В графу 22 I (Nature and Quantity of Goods) желательно внести максимально подробное описание багажа, включая тип и цвет чемодана.
- Дополнительные документы зависят только от требований стран (раздел 7.3. ТАСТ Rules) и перевозчиков (раздел 8.3. ТАСТ Rules). Также для таможенных целей и для возможных прочих нужд прикладывают список вещей с указанием их ориентировочной цены. Пометку о том, что данный документ приложен к авианакладной, делают в графе 21 (handling) авианакладной.
- Особое внимание необходимо уделить маркировке груза, чтобы детали отправителя и получателя были полностью и достоверно указаны.
- Как указано выше, оплата перевозки багажа, перевозимого на том же рейсе вместе с пассажиром, осуществляется по повышенным тарифам. Обычно тариф за перевозку такого багажа (за вес, превышающий минимальный вес для бесплатного провоза) составляет за 1 кг веса брутто 1% от стоимости пассажирского билета 1-го класса на этом маршруте в один конец.

- ➔ Перевозка багажа, следующего как груз по авианакладной, может оплачиваться по тарифам на генеральные грузы (см. раздел 4.5. Тарифы на генеральные грузы), однако, обычно имеют приоритет льготные тарифы:
 - Специальные тарифы (см. раздел 13 Специальные тарифы) если они есть для этого груза на данном маршруте.
 - Сниженные (R) Поклассовые тарифы (см. раздел 14.6. Багаж, перевозимый как груз).

18.8. Сильно пахнущие грузы (Strongly smelling goods)

Относятся к специальным грузам, так как при нарушении упаковки могут беспокоить пассажиров и экипаж самолета, а в исключительных случаях вызвать долговременное нарушение внутреннего запаха в самолете и специфический запах прочих грузов и багажа пассажиров.

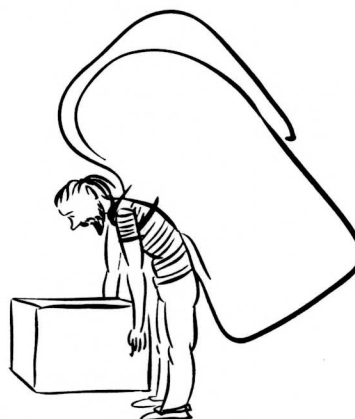
Поэтому особенности при обработке и перевозке этих грузов следующие:

- ➔ Грузы принимаются к перевозке только в упаковке, через которую не проходит запах.
- ➔ Все требования и документы – только особенности стран (раздел 7.3. TACT Rules) и перевозчиков (раздел 8.3. TACT Rules).

18.9. Крупногабаритный или тяжелый груз (Oversized and heavy cargo)

Крупногабаритный груз – груз, габариты которого выходят за стандартные размеры грузовой единицы (ULD) и который требует специального оборудования для погрузки/разгрузки.

Тяжелый груз – груз, вес которого (одно место) более 150 кг (но у разных перевозчиков может быть по-другому, в зависимости от типа используемого самолета).



Особенности по перевозке и обработке таких грузов:

- ➔ Использование специального оборудования для погрузки/разгрузки (для тяжелых грузов или для грузов нестандартных размеров). Наличие такого оборудования в пункте транзита и назначения необходимо проверить в п. 7.3. TACT Rules, но обычно авиакомпания, принимая груз к перевозке, уже знает возможности аэропортов.
- ➔ Если груз предлагается к перевозке без упаковки, то внизу все равно должны быть сделаны специальные рельсы для возможности нижнего захвата груза погрузчиком.
- ➔ Бронируют такие грузы заранее, для того чтобы гарантированно зарезервировать место.
- ➔ Дополнительные документы зависят только от требований стран (раздел 7.3. TACT Rules) и перевозчиков (раздел 8.3. TACT Rules).
- ➔ Оплата за перевозку крупногабаритных грузов часто берется по тарифам, рассчитанным специальной службой авиакомпании, и часто эти расчеты основаны не на габаритах или массе груза, а на занятом объеме пространства в отсеке самолета или величине возможной прибыли при загрузке на это место генеральных грузов.

18.10. Оружие, амуниция, военные товары (Arms, Ammunition, War material)

Данные грузы находятся на особом контроле у различных государственных органов, так как касаются вопросов безопасности и политики.

- Как правило, вопрос о перевозке таких грузов решается на правительственном уровне, и для экспорта или импорта таких грузов должны быть соответствующие лицензии и разрешения.
- Прочие документы зависят только от требований стран (раздел 7.3. TACT Rules) и перевозчиков (раздел 8.3. TACT Rules). Требуется учитывать, что некоторые перевозчики имеют эмбарго на перевозку таких грузов, и при этом их отправка под измененным названием может вызвать ряд серьезных проблем.
- Эти грузы часто попадают под определение опасных грузов и должны быть подготовлены к перевозке в соответствии с требованиями ИАТА, изложенными в DGR.

18.11. Прочие грузы, которым требуется специальная обработка (Other cargo needed special handling)

Существуют прочие грузы, которым требуется особая (чаще - ускоренная) обработка.

К таким грузам можно отнести:

- медикаменты для спасения жизни (drugs to save life)
- почта, газеты (air mail, newspapers)
- запчасти для сломанного самолета (Aircraft on ground)
- чувствительные грузы (Vulnerable cargo) (сигареты, алкоголь, часы и т. д. – то есть те товары, которые имеют ценность в быту для обычного человека и наиболее часто подвержены кражам в аэропортах).

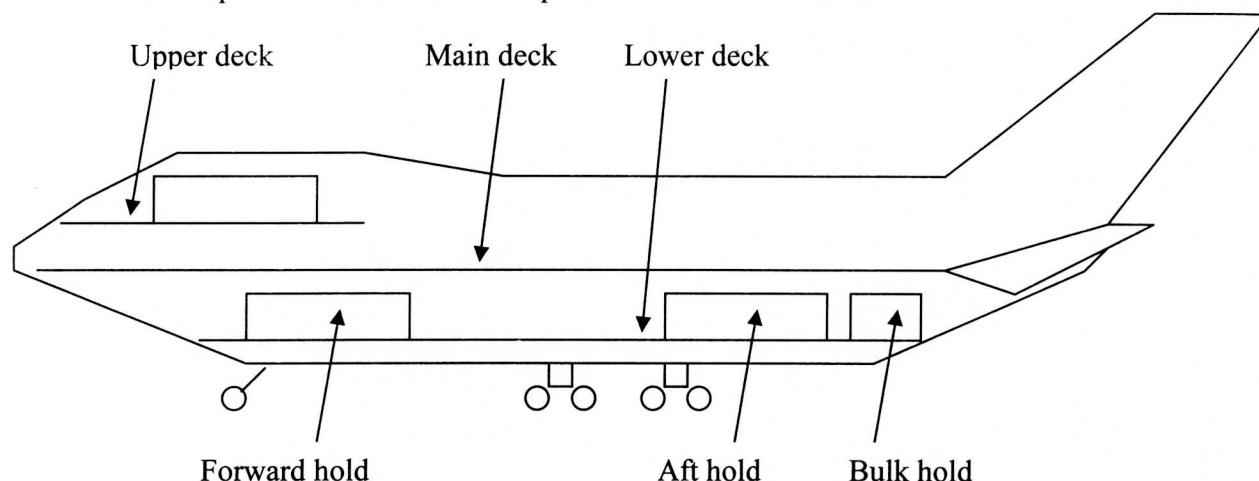
Перевозка таких грузов в большинстве случаев оплачивается по экспресс-тарифам (чтобы груз гарантированно улетел). Особенности подготовки к отправке и обработки чувствительных грузов заключаются в обеспечении максимально защищенной упаковки и минимальном распространении информации о содержимом груза.

Раздел 19. Самолет и его устройство

19.1. Устройство самолета

Большинство современных самолетов структурно подразделяются на основную (main deck) и нижнюю палубы (lower deck), за исключением BOEING-747, у которого также есть верхняя палуба (upper deck).

Рассмотрим схематическое изображение такого самолета.



На пассажирских самолетах пассажиры и их ручной багаж находятся на верхней (Upper deck) и основной палубе (Main deck), а коммерческий груз загружается на нижнюю палубу (Lower deck). (На грузовых и комбинированных самолетах груз перевозится также и на основной палубе).

Нижняя палуба (Lower deck) широкофюзеляжных самолетов подразделяется на передний (Forward hold) и хвостовой отсеки (Aft hold), которые предназначены для перевозки грузов в грузовых единицах (ULD), а также навалочный отсек (Bulk hold), в котором груз перевозится навалом (loose).

Передний (Forward hold) и хвостовой (Aft hold) отсеки внутри разделяются на отделения (compartments). Это разделение происходит с помощью:

- ➔ стационарных жестких преград – пожаро-защитных стен (fire barrier wall);
- ➔ гибких убираемых преград – разграничительных сетей (separator net).

Сети также используются в навалочном отсеке (Bulk hold) и для огораживания пространства внутри грузовых отсеков самолета рядом с дверями для возможности безопасного их открытия (door protection net).

19.2. Типы самолетов

В зависимости от внутреннего оборудования самолеты подразделяются на:

- ➔ пассажирские самолеты (как указано выше, на таких самолетах пассажиры перевозятся на верхней и основной палубах, а коммерческий груз перевозится на нижней палубе);
- ➔ грузовые самолеты (на этих самолетах груз перевозится и на основной палубе);
- ➔ смешанные самолеты (на таких основной палубе можно перевозить и пассажиров и груз одновременно) (например Boeing 747 – Combi);

- конвертируемые самолеты (самолеты, оснащенные пассажирскими сидениями, которые быстро складываются и превращают самолет в грузовой и обратно).

По ширине фюзеляжа самолеты подразделяются на:

- узкофюзеляжные (narrow body или conventional);
- широкофюзеляжные (wide body).

Узкофюзеляжные самолеты:

- в пассажирском салоне имеют 2 ряда кресел и один проход между ними;
- не имеют специальных грузовых единиц (ULD) и груз может перевозиться только навалом (за исключением Airbus 320, который является узкофюзеляжным самолетом и при этом специально для него разработаны паллеты и контейнеры);
- ширина внутреннего пространства салона (по самому широкому месту) не превышает 300 см.

Примерами узкофюзеляжных самолетов являются:

Airbus Industries: A318, A319, A320, A321.

Boeing: B707, B717, B727, B737, B757.

Fokker: F100

McDonnell Douglas: DC-8, DC-9, MD-80 series, MD-90.

Antonov: AN-72, AN-74.

Широкофюзеляжные самолеты:

- в пассажирском салоне имеют 3 ряда кресел и 2 прохода между ними;
- имеют специальные грузовые единицы (ULD), комплектуемые для самолета на каждый рейс для перевозки в них грузов;
- ширина внутреннего пространства салона (по самому широкому месту) превышает 472 см.

Примерами широкофюзеляжных самолетов являются:

Airbus Industries: A300-B, A310, A330, A340.

Boeing: B747, B767, B777.

Ilyushin: IL-86, IL-96.

McDonnell Douglas: DC-10, MD-11.

Antonov: AN-124.

Lockheed: L1011 Tristar.

19.3. Загрузка грузов в самолет

Загрузка груза в самолет производится специальными погрузчиками:

- конвейерного типа (грузы едут по наклонной движущейся ленте наверх);
- вилочные (грузы поддеваются снизу паллет специальными вилами);
- погрузчики X типа (действуют как ножницы – при раздвигании боковых опор платформа опускается вниз, при сдвигании – поднимается).

С помощью этих погрузчиков груз в ULD или навалом доставляется до грузовой двери в отсек самолета, и далее продвигается вручную (в навалочном отсеке – bulk hold) или на автоматических роликах в полу отсека (в переднем или заднем отсеках – forward hold и aft hold).

Наличие необходимых технических средств для погрузки и разгрузки в аэропортах можно проверить в разделе 7.3. TACT Rules, Import/Export/Transit regulations.

После размещения груза в самолете необходимо закрепить груз, чтобы он не болтался во время полета и не повредил самолет.

Основные направления возможного движения груза:

- При взлете – груз движется назад.
- При посадке – вперед.
- При попадании в зону турбулентности – в стороны.
- При попадании в воздушную яму – вверх.

Обычно это закрепление делается с помощью сетей и строп.

При этом крепежные материалы должны выдерживать нагрузку:

- В 1,5 раза превышающую вес груза – Для закрепления от горизонтального смещения.
- В 3 раза превышающую вес груза – для закрепления от вертикального смещения.

Для перевозки особо длинномерных и крупногабаритных грузов наиболее удобна (и, скорее всего, единственно возможна) перевозка на грузовом самолете с загрузкой на основную палубу (main deck) через носовую дверь (nose cargo door), что позволяет перевезти груз с максимальной длиной, равной длине внутреннего салона основной палубы самолета.

Раздел 20. Ограничения загрузки грузов

20.1. Ограничение по объему и весу грузов

Каждый грузовой отсек имеет ограничения по объему и весу загружаемого груза, вызванные конструктивными особенностями каждой модели и Марк самолета.

Экономически более выгодна смешанная загрузка, когда грузы объемные, но мало весящие загружаются с необъемными, но тяжелыми грузами.

20.2. Ограничение по габаритам грузов

При загрузке грузов в самолет часто критичное значение имеют не внутренние габариты грузового отсека, а габариты дверей в этот отсек. Поэтому даже если внутренние габариты отсека позволяют перевозить определенную длину груза, часто загрузить груз нельзя из-за невозможности развернуть груз в дверях для размещения его в самолете.

Поэтому максимальные габариты грузового места определяются размерами дверей в грузовой отсек, и для удобства определения возможности загрузки каждого грузового места производители самолетов разработали специальные загрузочные таблицы (loading charts), которые помогают определить максимальную длину груза при заданной ширине и высоте.

Загрузочные таблицы для основных типов самолетов приведены в TACT Rules, раздел 8.2.2. Loading charts / Загрузочные таблицы.

В колонках представлены варианты ширины груза, а в строках – варианты высоты груза. На их пересечении получается максимально возможная длина груза при этой ширине и высоте. При этом варианты ширины и высоты указаны с определенным шагом (5-10 см), и если настоящая длина и/или ширина груза не указаны в таблице, берут во всех случаях следующую (большую) величину.

Величины указаны в 2 единицах измерения: верхнее значение - сантиметры, нижнее значение – дюймы.

Рассмотрим использование этих загрузочных таблиц на примере:

Возможно ли загрузить в самолет Boeing 737-300 груз габаритами 245 x 62 x 74 см.

Загрузочная таблица для этого самолета выглядит следующим образом:

BOEING 737-300/400 SERIES											
Dimensions in cms, and <i>inches</i> (<i>italic</i>).											
HEIGHT	WIDTH										
	12 5	25 10	38 15	50 20	63 25	76 30	88 35	101 40	114 45		
12	645	622	609	596	574	502	406	345	299		
5	254	245	240	235	226	198	160	136	118		
25	622	604	579	538	508	457	386	332	292		
10	245	238	228	212	200	180	152	131	115		
30	604	574	523	472	452	426	365	322	279		
12	238	226	206	186	178	168	144	127	110		
35	568	543	472	441	416	381	350	309	261		
14	224	214	186	174	164	150	138	122	103		
40	538	487	431	411	381	350	322	292	254		
16	212	192	170	162	150	138	127	115	100		
45	502	457	421	396	370	342	314	284	248		
18	198	180	166	156	146	135	124	112	98		
50	482	436	411	391	358	330	304	271	238		
20	190	172	162	154	141	130	120	107	94		
55	452	426	401	375	345	320	289	264	228		
22	178	168	158	148	136	126	114	104	90		
60	441	406	381	355	335	297	274	213	205		
24	174	160	150	140	132	117	108	84	81		
66	406	391	365	340	314	289	264	233	193		
26	160	154	144	134	124	114	104	92	76		
71	406	381	355	330	304	279	254	228	187		
28	160	150	140	130	120	110	100	90	74		
76	335	309	284	264	238	248	203	182	142		
30	132	122	112	104	94	98	80	72	56		
81	309	289	254	233							
32	122	114	100	92							
86	284	264	233	213							
34	112	104	92	84							

ШАГ 1: Ищем в колонках нужную ширину груза (62см).

Такой точно ширины нет, ближайшие значения 50 и 63 см. По правилу, изложенному выше, берем большую величину – 63 см.

ШАГ 2: Ищем в строках нужную высоту груза (74см).

Такой точно высоты нет, ближайшие значения 71 и 76 см. По этому же правилу берем большую величину – 76 см.

ШАГ 3: На их пересечении находим максимально возможную длину груза, это 238 см.

Длина нашего груза больше 245 см, поэтому при таких габаритах и в таком положении его загрузить на этот самолет нельзя.

ШАГ 4: Предположим, что груз можно кантовать (при подобной ситуации в реальной работе необходимо уточнить это у отправителя), и тогда его габариты будут выглядеть как 245 x 74 x 62 см (то есть ширина станет высотой, а высота – шириной).

В этом случае по вышеизложенной схеме находим колонку с шириной 76 см, и высотой 66 см, и на пересечении находим максимальную длину – 289 см.

Наш груз имеет длину 245 см, и это означает, что при возможности кантования (когда 74 см – ширина, а высота – 62 см.), груз можно загрузить в самолет в этом положении.

20.3. Ограничение по нагрузке на пол

Каждый тип самолета сконструирован с возможностью выдерживать определенную нагрузку на каждый кв. метр поверхности пола. Превышение этой нагрузки может повлечь повреждение пола грузового отсека или даже конструкции всего самолета.

Единственным способом, который можно применить для уменьшения нагрузки на пол, является использование поддонов/подставок большей площади, которые равномерно распределяют вес груза. Но в этом случае объемный вес груза будет считаться по внешним габаритам поддона, и вес поддона включается в вес груза брутто.

20.4. Ограничение по взлетному весу самолета

Взлетный вес самолета складывается из следующих составляющих:

Базовый вес (Basic weight) – вес самолета и всего оборудования

+

Экипаж и багаж экипажа (crew and crew baggage)

+

Питание для пассажиров (Pantry)

=

Сухой оперативный вес (Dry operating weight (DOW)) – вес готового к перевозке самолета без топлива

+

Топливо (Take-off fuel (TOF))

=

Оперативный вес (Operating weight) – вес готового к перевозке самолета

+

Оплачиваемая загрузка (Payload) – коммерческая загрузка: пассажиры, их багаж и грузы

=

Взлетный вес (Take-off weight (TOW))

Оперативный вес и взлетный вес ограничены технологией авиаперевозки и конструктивными особенностями каждого самолета.

Таким образом, единственной изменяемой величиной является вес коммерческой загрузки, то есть пассажиров и их багажа и грузов.

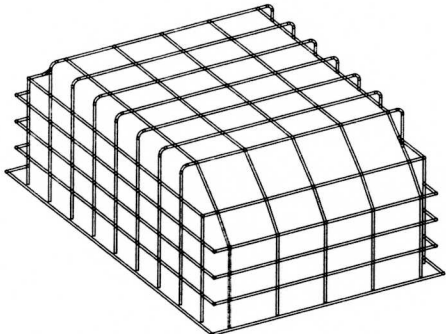
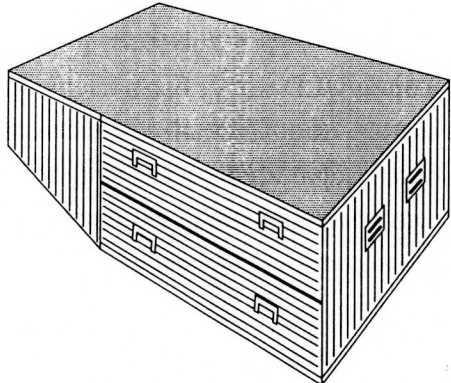
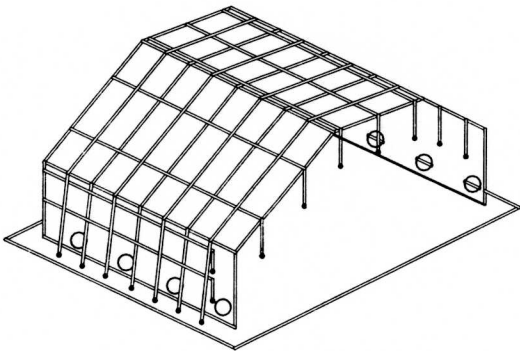
Раздел 21. Грузовые единицы (ULD)

21.1. Виды грузовых единиц

Грузовые единицы (ULD-Unit Load devices) были разработаны для более удобной обработки большого количества грузов. В этом случае мелкие отдельные грузы от разных отправителей загружаются на складе авиакомпании в аэропорте отправления в эти грузовые единицы, и затем доставляются уже в грузовых единицах на летное поле для загрузки самолета.

Форма грузовых единиц разработана с учетом формы внутренних грузовых отсеков самолета и позволяет максимально использовать внутреннее пространство самолета.

По типу грузовые единицы делятся на 3 вида:

Паллеты	– грузовой поддон без вертикальных стен и крыши, закрепление груза на паллете производится с помощью сетей.	
Контейнер	– полностью закрытая емкость для перевозки грузов внутри.	
Иглу	– среднее между паллетой и иглу, то есть грузовой контейнер без 1 и более боковых стен и/или без верхней крыши, закрепление грузов с открытых сторон производится с помощью сетей. В некоторых случаях иглу имеют жесткие стенки со всех сторон, в этом случае они называются Структурные Иглу.	

По специфике различают 2 типа грузовых единиц:

- ➔ Сертифицированные – грузовые единицы, разработанные специально для авиаперевозок, имеющие внешнюю крепежную систему, учитывающие особую форму грузовых отсеков самолета и отвечающие всем требованиям по безопасности. Чаще всего они универсальны и могут использоваться на самолетах разных моделей и производителей.
- ➔ Несертифицированные – грузовые единицы, разработанные для мультимодальных перевозок, и не предназначенные специально для использования на самолетах. Внешняя форма этих контейнеров в большинстве случаев представляет собой куб или параллелепипед. Требуют особо тщательного закрепления в грузовом отсеке (при этом чаще всего не имеют своей внешней крепежной системы).

21.2. Кодировка грузовых единиц

Для удобства использования каждая грузовая единица имеет разработанный ИАТА шифр.

Шифр состоит из 9 знаков:

- 1 знак (одна буква) – категория Грузовой единицы;
- 2 знак (одна буква) – код основных габаритов;
- 3 знак (одна буква) – код совместимости с контейнерами других типов самолетов (расшифровка кодов приведена в издании ИАТА Технический Справочник грузовых единиц / IATA ULD Technical Manual);
- 4, 5, 6, 7 знаки (4 цифры) – серийный номер;
- 8, 9 знаки (цифры и/или буквы) – код владельца.

Категории ULD могут быть следующие:

- A – сертифицированный самолетный контейнер;
- D – несертифицированный самолетный контейнер;
- P – сертифицированная самолетная паллета;
- R – температурный самолетный контейнер;
- U – иглу.

Основные габариты грузовых единиц:

- A – габариты (длина x ширина) 224x318 см;
- B – 224 x 274 см;
- E – 224 x 135 см;
- G – 244 x 606 см;
- K – 153 x 156 см;
- L – 153 x 318 см;
- M – 244 x 318 см.

При этом первые 2 знака называются ID кодом грузовой единицы.

Пример: Код грузовой единицы PAP5001FM. Это сертифицированная самолетная паллета размерами 224 x 318 см, с кодом совместимости P, серийным номером 5001 и кодом владельца FM.

Для каждого самолета существуют свои варианты по компоновке загрузки различных типов грузовых единиц. Грузовые менеджеры авиакомпании в пункте отправления планируют загрузку отдельных грузов в ULD в соответствии со схемой загрузки и характеристиками грузовых единиц на рейсе.

21.3. Ограничения по загрузке грузовых единиц

Существуют 3 типа ограничений по загрузке грузовых единиц:

- по массе;
- по объему;
- по характеру грузов.

Каждый тип грузовых единиц имеет ограничения по массе загружаемых на/в них грузов, при этом надо учесть, что сама грузовая единица также имеет свой вес, и этот вес включен в общий максимальный вес брутто, разрешенный к перевозке в этой грузовой единице.

Например: грузовая единица с ID кодом PG имеет ограничение по максимальному весу брутто 13608 кг, и это означает, что вес паллеты с закрепленным на ней грузом не должен превышать 13608 кг.

Ограничение по объему диктуется вместимостью грузовой единицы (для контейнера) или габаритами грузового отсека и двери в него (для паллеты).

Для контейнеров приблизительный объем груза, который можно загрузить в него, равен реальному внутреннему объему контейнера за минусом 10%. Эта поправка делается на то, что полностью заполнить внутренность контейнера различными грузами невозможно, и наверняка останутся пустые зазоры.

При загрузке паллет обычно используется специальная мерная рамка, которая повторяет контуры грузового отсека самолета. Рамку на колесиках продвигают над загруженной паллетой, и если рамка беспрепятственно проходит, то груз можно загружать в самолет.

Ограничение по характеру грузов означает, что грузы некоторых типов запрещено провозить в грузовых контейнерах. Более того, в контейнеры, загружаемые самим отправителем или Грузовым Агентом, нельзя грузить:

- опасные грузы;
- живых животных;
- ценные грузы;
- человеческие останки.

Раздел 22. Бронирование грузов

22.1. Способы бронирования и требуемая информация

Процедура бронирования является одной из функций Грузового Агента и/или авиакомпании.

В настоящее время бронирование Генеральных грузов может осуществляться Грузовым Агентом самостоятельно, если авиакомпания имеет специальную систему автоматического бронирования.

В этом случае грузовой Агент через Интернет или специальную внутреннюю сеть заходит в систему бронирования конкретной авиакомпании и заполняет необходимые поля данными о грузе, которые он берет из заявки отправителя. Также, при наличии такой возможности, Грузовой Агент может указать дополнительные требования (например, желаемый маршрут). Запрос отсылается в единый информационный центр авиакомпании и через некоторое время Грузовой Агент получает подтверждение о бронировании.

Также бронирование Генеральных и Специальных грузов может осуществляться обычными способами – по телефону, телефаксу и по электронной почте.

В этом случае Грузовой агент пересылает в авиакомпанию следующую информацию:

- Номер авианакладной (если агент имеет сток авианакладных данной авиакомпании в своем офисе).
- Количество мест.
- Вес груза брутто.
- Наименование груза (максимально подробно).
- Габариты груза.
- Аэропорт назначения (желательно 3-буквенное сокращение ИАТА во избежание путаницы).
- Дополнительная информация (температурные требования, график кормления живых животных, особенности обработки и т. п.).
- Прочая информация (чаще всего – просьба проинформировать получателя или его агента и контактные детали).

Авиакомпания, получив такую заявку на бронирование, вносит данные в свою внутреннюю систему и резервирует место на требуемом рейсе.

22.2. Гарантии бронирования

Требуется понимать, что даже подтвержденное бронирование не является 100% гарантией отправки груза на этом рейсе. Исключением является бронирование груза по повышенным тарифам в случае сервиса экспресс доставки.

Причинами неотправки груза на забронированном рейсе могут являться:

- Погодные условия (которые повлекли отмену рейса или замену самолета).
- Технические причины (которые повлекли отмену рейса или замену самолета).
- Эмбарго (то есть внезапно появившийся запрет на перевозку/принятие данного типа грузов в аэропорте отправления/назначения/транзита).
- Большое количество пассажирского багажа, который является приоритетным грузом.

- ➔ Больше, чем было запланировано, количество грузов, следующих по приоритетным экспресс тарифам, и соответственное сокращение возможности отправки грузов по обычным тарифам.
- ➔ Появление прочих приоритетных грузов (например, запчасти для сломанного самолета, медикаменты для спасения жизни).
- ➔ Прочие форс-мажорные обстоятельства.

Также известно, что при ситуации, когда отправить все забронированные грузы не удастся и перед авиакомпанией стоит вопрос об отправке одного крупного груза или нескольких мелких грузов, авиакомпания в большинстве случаев отправляет несколько мелких грузов, чтобы удовлетворить максимально большее число клиентов.

22.3. Особенности бронирования

При бронировании срочных грузов (например, выставочных) требуется указывать на это авиакомпании и для гарантии соблюдения сроков поставки пользоваться специальным сервисом авиакомпаний по доставке срочных грузов, которые оплачиваются по повышенному тарифу.

При бронировании по обычным тарифам ответственность за задержку груза авиакомпания не несет.

Также Грузовой Агент должен знать, что на небольших расстояниях, или на маршрутах, которые не проходят над обширными водными преградами (например, по Европе), авиакомпания может использовать доставку на грузовике. Этот вид доставки называется Road Feeder Service (RFS), и его отличие от обычной перевозки автомобильным транспортом состоит в том, что в данном случае перевозка осуществляется по той же авианакладной (выписанной в пункте отправления на пункт назначения), а не по транспортным документам автоперевозки (CMR и TIR).

Часто авиакомпания не предупреждает о такой доставке на каком-либо участке маршрута, однако это может существенно сказаться на сроке доставки. Поэтому при вероятности использования в доставке наземного транспорта необходимо отдельно уточнить способ перевозки у авиакомпании, так как остановить груз, перевозимый наземным транспортом, до момента его прибытия в пункт назначения невозможно.

Доставка груза при RFS также осуществляется только на склад аэропорта, выгрузка на склады получателей (даже если они находятся по пути) невозможна.

Бронирование специальных грузов требует предварительного согласования с авиакомпанией. При этом может потребоваться специальная тара, предоставляемая авиакомпанией только по запросу (например, контейнеры с поддержанием внутри определенной температуры, стойла для крупных живых животных и т.п.).

Ненужное бронирование необходимо заранее отменять, чтобы авиакомпания могла забронировать на это место другие грузы.

В некоторых случаях при бронировании особо крупных грузов авиакомпания может попросить Агента подписать специальное гарантийное соглашение, которое обязывает Грузового Агента оплатить неустойку в случае непредставления груза на забронированный рейс.

Необходимо также четко представлять технологический процесс международных авиаперевозок. Каждая авиакомпания имеет аэропорт базирования, который называется Хаб (Hub), и из которого осуществляются все рейсы данной авиакомпании в прямом и обратном направлениях.

Если груз вылетает не из самого Хаба, а из локального города, который обслуживает эта авиакомпания, то перевозка осуществляется следующим образом:

- Сначала груз доставляется авиакомпанией из локального города в свой Хаб (даже если он находится в другой стране и доставка до него происходит в противоположную сторону от города конечного назначения).
- В аэропорте – Хабе на складе груз выгружается из контейнера и загружается в другой контейнер, все грузы в котором следуют в место конечного назначения. Эти прочие грузы собраны со всех рейсов по принципу единого места назначения.
- Контейнер с грузами загружается на другой самолет, следующий из Хаба в место назначения, и производится доставка.

Поэтому, если есть возможность, лучше бронировать и отправлять груз в место назначения прямым рейсом, без перегрузок в Хабе, так как это снизит вероятность задержки и повреждения груза при перегрузке. Это возможно, как правило, только в том случае, если Хабом выбранной авиакомпании является аэропорт отправления или назначения.

Поясним это на примере, груз необходимо отправить из Москвы в Париж.

Прямыми рейсами будут те рейсы, которые осуществляются Российскими авиакомпаниями, базирующимися в Москве и обслуживающими Париж (Например, Аэрофлот, Трансаэро), или французскими авиакомпаниями, базирующимися в Париже и обслуживающими Москву (например, Эйр Франс). Все прочие авиакомпании, например, голландская авиакомпания КЛМ, сначала будут доставлять груз до своего Хаба (в данном случае до Амстердама), там перегружать груз в другой контейнер на другой самолет и везти далее из Амстердама в Париж.

Раздел 23. Использование расписаний

Каждая авиакомпания имеет свое расписание рейсов, и для удобства использования этой информации пассажирами и грузоотправителями американская компания OAG издает специальные справочники, в которых объединена вся информация по рейсам за определенный период.

Данные справочники бывают 3 видов:

- ➔ OAG Справочник по авиагрузовым перевозкам (OAG Air Cargo Guide).
- ➔ OAG Всемирный справочник по рейсам (OAG Worldwide Flight Guide).
- ➔ OAG Справочник по рейсам в Северной Америке (OAG North America Flight Guide).

Помимо самих расписаний данные справочники содержат:

- международную таблицу времени (относительно времени по Гринвичу и периода года);
- национальные праздники;
- всемирный список авиакомпаний;
- кодировки и раскодировки шифров авиакомпаний;
- кодировки и раскодировки префиксов авиакомпаний;
- коды городов и аэропортов;
- маршруты рейсов;
- кодировки и раскодировки типов самолетов;
- инструкции по использованию расписаний.

Расписания формируются в виде таблиц, которые организованы следующим образом:

CHICAGO IL USA CHI	-0600
- O'HARE INTERNATIONAL (ORD) 17mls/27.2km NW of Chicago. - MIDWAY (MDW) 10mls/16km SW of Chicago. - MEIGS FIELD (CGX) 1ml/1.6km E of Chicago. - PALWAUKEE(PWK). - REGIONAL (GYY).	
Honolulu HNL	
- 30Nov 1234567 0812 ORD 1515 UA187 D10 BC 1	<i>UA187 Equipment change en route</i>
Paris France PAR	OR-ORLY CDG-C De Gaulle
2Dec - ••3••6• 1820 ORD *1440 ATH OA418 747 BC 1	
\$0915 ATH \$ 1130 ORY OA201 AB3 BC 0	
- - •••4••• 2245 ORD *1445 FCO AZ909 74F AC 0	
‡0910 FCO #2330 CDG AZ9547 RFS AC 0	

В жирной шапке таблицы приведен город отправления (с указанием штата/провинции, страны и 3-буквенного сокращения города по ИАТА). В правой стороне шапки таблицы указана разница между временем по Гринвичу и местным временем.

Ниже приведен перечень всех международных аэропортов в этом городе, с указанием их 3-буквенного сокращения по ИАТА и расстояния от города. Для пассажирских расписаний публикуется время на проезд в аэропорт из центра города на общественном транспорте.

Затем в алфавитном порядке приведены аэропорты назначения (с указанием их 3-буквенного кода ИАТА), в которые возможно отправить груз из данного аэропорта отправления.

Инструкции по использованию расписаний приведены в простом и наглядном виде, как указано ниже:

Date when the service starts	Date when the service ends	Days of the week on which the service operates	Departure time, and code of departure airport	Arrival time, and code of arrival airport	Flight number	Type of aircraft	Class of service	Number of stops
–	27Nov	1234567	1640 ORD *0820		AA84	D10 BC	0	
28Nov –		1234567	1640 ORD *1035		AA84	M11 BC	1	
30Nov –		••3••••	2325 ORD *1500		LH7307	74F AC	0	
TRANSFER CONNECTIONS								
–	–	1••4•••	1610 ORD *0745 CPH		SK942	310 BC	0	
			‡1300 ORD §0600		SK5867	RFSAC	1	
<i>SK 5867 Equipment change en route</i>								
20Dec –		••••••7	2030 ORD *1115 DUB		EI9122	D8F AC♦	1	
			‡0320 DUB ‡0620		EI9658	73F AC	0	

Dates when service starts – дата начала выполнения этого рейса.

Date when service ends – дата окончания выполнения этого рейса.

Days of the week on which the service operates – дни недели, в которые выполняется рейс (1 – понедельник, 2 – вторник, 3 – среда и т. д.).

Departure time and code of departure airport – время вылета (местное) и код аэропорта отправления.

Arrival time and code of arrival airport – время прибытия (местное) и код аэропорта назначения. Около времени прибытия стоит значок, обозначающий прибытие:

¶ – в предыдущий день,

* – на второй день,

‡ – на третий день,

§ – на четвертый день,

– на пятый день,

γ – на шестой день.

Flight number – номер рейса (двухбуквенный код авиакомпании и цифровой номер рейса).

Type of aircraft – тип самолета (сокращенно, расшифровка сокращений приведена в справочнике отдельно).

Class of service – класс сервиса:

- АС – Грузовой самолет/грузовик, перевозящий навалочный / контейнеризированный / паллетизированный груз;
- ВС – Пассажирский рейс, выполняемый широкофюзеляжным самолетом, перевозящий контейнеризированный / паллетизированный груз;
- РС – Комби - самолет, перевозящий навалочный/ контейнеризированный / паллетизированный груз на пассажирской палубе;
- Р – пассажирский рейс, выполняемый узкофюзеляжным самолетом.

Number of stops – количество остановок (количество технических остановок в пути, на которых не производится выгрузка пассажиров и/или грузов).

При чтении расписаний необходимо обращать внимание на то, прямая или транзитная доставка указана.

Прямой рейсом (direct flight) называется рейс, выполняемый одним и тем же самолетом от пункта отправления до пункта назначения (при этом могут быть технические остановки в пути, но выгрузка пассажиров и грузов не производится). В расписании для таких рейсов время отбытия и время прибытия стоит в одной строке и обозначено жирным шрифтом.

Транзитной доставкой (transfer connection) называют способ доставки груза, при котором часть маршрута груз доставляется одним самолетом, затем в транзитном пункте он перегружается на другой самолет и следует в пункт назначения. При этом таких транзитных пунктов с перегрузкой может быть несколько. В расписании такая доставка записывается в несколько строк. Первая строка- вылет из аэропорта отправления и прилет в транзитный пункт. Вторая строка- вылет из транзитного пункта и прилет в пункт назначения (или второй транзитный пункт, если их более одного). Для таких рейсов время отбытия из аэропорта прибытия выделено жирным шрифтом, а время прибытия в транзитный пункт шрифтом не выделяется. Также шрифтом не выделяется время вылета из транзитного аэропорта, а жирным шрифтом выделяется время прибытия в конечный аэропорт назначения.

Обычно одним из транзитных пунктов является аэропорт базирования (Хаб) авиакомпании-перевозчика (см. Раздел 22.3. Особенности бронирования).

Также при чтении номера рейса необходимо обращать внимание на дополнительные обозначения. Так, знак ♦ означает, что данный рейс выполняется не той авиакомпанией, которая указана в 2-буквенном коде номера рейса. Этот знак означает код - шеринг (code sharing) – совместное использование двумя авиакомпаниями одного рейса, когда рейс фактически выполняется одной авиакомпанией, а перевозку продают две авиакомпании и прибыль делят между собой по договоренности.

Раздел 24. Автоматизация отрасли

После Второй мировой войны, когда стала активно развиваться коммерческая авиация, для быстрого общения между авиакомпаниями потребовалось создание специальной сети.

Так, в 1949 г. появилась СИТА (Международное сообщество по коммуникациям в авиации) – Societe Internationale de telecommunications Aeronautiques (SITA).

Первоначально СИТА объединяло только своих основателей – 11 авиакомпаний, но в настоящее время участниками сети СИТА являются около 500 компаний более чем в 180 странах.

Все функции СИТА можно разделить на 2 группы:

- Телекоммуникации (связь).
- Обработка данных.

По сети СИТА передаются большинство данных о перемещении груза, бронированию, переадресовке и т. д.

При общении по сети СИТА для экономии времени и информационного объема приняты определенные стандарты по сокращению информационных сообщений. Эти процедуры называются Процедуры передачи сообщений по грузам – Cargo Interchange Message Procedures (Cargo – IMP).

Можно сказать, что Cargo IMP представляет собой специальный язык для сокращения сообщения при электронной передаче данных.

В общем, любая система по передаче коммерческих данных называется EDI – Electronic Data Interchange. Данные системы призваны объединять в едином информационном поле всех участников рынка.

ООН разработала специальную систему, объединяющую основные стороны современной экономики. Данная система называется EDIFACT – Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport – электронный обмен данными между Управлением, Коммерцией и Транспортом.

Считается, что в будущем, благодаря автоматизации авиационной отрасли, произойдет объединение с помощью единой электронной системы всех участников рынка – поставщиков сырья, производителей, покупателей, транспортных компаний, складских служб, потребителей товаров и т. д. Это поможет оптимизировать и контролировать движение товара на всех этапах его производства и потребления.

Приложение 1.

Базисные условия поставки. ИНКОТЕРМС 2000.

Особенности условий поставки при авиаперевозках

Часто сторонам контракта неизвестны различия в торговой практике в их странах. Это влечет за собой недопонимание, споры, обращения в суды, а также необоснованную потерю времени и денег. Для устранения подобных проблем Международная Торговая Палата впервые в 1936 году опубликовала международные правила толкования торговых терминов, известных, как ИНКОТЕРМС 1936. Дополнения и изменения вносились затем в 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 и 2000 году с целью приведения правил в соответствие с текущей международной торговой практикой. Эти правила представляют собой перечень условий поставки, при которых подробно разъясняется ответственность сторон по осуществлению или оплате каких-либо работ/услуг, связанных с международным перемещением товара.

СТРУКТУРА ИНКОТЕРМС 2000

Группа E – Отправление

EXW – Франко завод (...название места)

Группа F – Основная перевозка не оплачена

FCA – Франко перевозчик (... название места отправления)

FAS – Франко вдоль борта судна (... название порта отгрузки)

FOB – Франко борт (...название порта отгрузки)

Группа C – Основная перевозка оплачена

CFR – Стоимость и фрахт (... название порта назначения)

CIF – Стоимость, страхование и фрахт (... название порта назначения)

CPT – Фрахт/перевозка оплачены до (... название места назначения)

CIP – Фрахт/перевозка и страхование оплачены до (... название места назначения)

Группа D – Прибытие

DAF – Поставка до границы (... название места назначения)

DES – Поставка с судна (... название порта назначения)

DEQ – Поставка с пристани (... название порта назначения)

DDU – Поставка без оплаты пошлины (... название места назначения)

DDP – Поставка с оплатой пошлины (... название места назначения)

Термин «**Франко завод EXW**» означает, что продавец считается выполнившим свои обязанности по поставке, когда он предоставит товар в распоряжение покупателя на своем предприятии или в другом названном месте (например: на заводе, фабрике, складе и т. п.). Продавец не отвечает за погрузку товара на транспортное средство, а также за таможенную очистку товара для экспорта. Данный термин возлагает, таким образом, минимальные обязанности на продавца, и покупатель должен нести все расходы и риски в связи с перевозкой товара от предприятия продавца к месту назначения. Однако, если стороны желают, чтобы продавец взял на себя обязанности по погрузке товара на месте отправки и нес все риски и расходы за такую отгрузку, то это должно быть четко оговорено в соответствующем дополнении к договору купли-продажи.

Этот термин не может применяться, когда покупатель не в состоянии выполнить прямо или косвенно экспортные формальности. В этом случае должен использоваться

термин FCA, при условии, что продавец согласится нести расходы и риски за отгрузку товара.

При авиаперевозках, как и при других видах транспортировки, получатель оплачивает все операции, после предоставления продавцом товара в надлежащей упаковке на своем складе.

Термин «**Франко перевозчик FCA**» означает, что продавец доставит прошедший таможенную очистку товар указанному покупателем перевозчику до названного места. Следует отметить, что выбор места поставки повлияет на обязательства продавца, то грузке товара на данном месте. Если поставка осуществляется в помещении продавца, то продавец несет ответственность за отгрузку. Если же поставка осуществляется в другое место, продавец за отгрузку товара ответственности не несет. Данный термин может быть использован при перевозке любым видом транспорта, включая смешанные перевозки. Под словом «Перевозчик» понимается любое лицо, которое на основании договора перевозки обязуется осуществить или обеспечить перевозку товара по железной дороге, автомобильным, воздушным, морским и внутренним водным транспортом или комбинацией этих видов транспорта. Если покупатель доверяет другому лицу, не являющемуся перевозчиком, принять товар, то продавец считается выполнившим свои обязанности по поставке товара с момента передачи его данному лицу.

Таким образом, при авиаперевозках, грузоотправитель передает груз Грузовому Агенту, выбранному получателем, в состоянии, полностью готовом к отправке (упакованным, доставленным до склада Грузового Агента, со сделанным таможенным оформлением и т. д.). Особое внимание следует уделить названию места отправления, если указан просто город – то отправитель вправе настаивать на окончании своей ответственности и рисков в момент передачи груза перевозчику в указанном городе. Однако, если получатель хочет, чтобы отправитель нес все расходы до момента загрузки груза в самолет, необходимо более точно указать место передачи груза, как FCA аэропорт отправления. В этом случае отправитель сам несет риски и оплачивает все услуги грузового агента до момента погрузки груза на самолет.

Термин «**Франко вдоль борта судна FAS**» означает, что продавец выполнил поставку, когда товар размещен вдоль борта судна на причале или на лихтерах в указанном порту отгрузки. Это означает, что с этого момента все расходы и риски потери или повреждения товара должен нести покупатель. По условиям термина FAS на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. Однако если стороны желают, чтобы покупатель взял на себя обязанности по таможенной очистке товара для экспорта, то это должно быть четко оговорено в соответствующем дополнении к договору купли-продажи. Данный термин может применяться только при перевозке товара морским или внутренним водным транспортом. При авиаперевозках правильнее заключать сделки на условиях Франко перевозчик FCA.

Термин «**Франко борт FOB**» означает, что продавец выполнил поставку, когда товар перешел через поручни судна в названном порту отгрузки. Это означает, что с этого момента все расходы и риски потери или повреждения товара должен нести покупатель. По условиям термина FOB на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. Данный термин может применяться только при перевозке товара морским или внутренним водным транспортом. При авиаперевозках правильнее заключать сделки на условиях Франко перевозчик FCA, однако условия FOB в последнее время также стали допустимыми. Однако, при таком условии для авиаперевозок бортом считается борт воздушного средства, таким образом, отправитель несет все риски и расходы по отправке груза до момента его загрузки в самолет.

Термин **«Стоимость и фрахт CFR»** означает, что продавец выполнил поставку, когда товар перешел через поручни судна в порту отгрузки. Продавец обязан оплатить расходы и фрахт, необходимые для доставки товара в названный порт назначения, однако риск потери или повреждения товара, а также любые дополнительные расходы, возникающие после отгрузки товара, переходят продавца на покупателя.

По условиям термина CFR на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. Данный термин может применяться только при перевозке товара морским или внутренним водным транспортом.

Если стороны не собираются поставить товар через поручни судна, следует применять термин CPT.

Термин **«Стоимость, страхование и фрахт – CIF»** означает, что продавец выполнил поставку, когда товар перешел через поручни судна в порту отгрузки. Продавец обязан оплатить расходы и фрахт, необходимые для доставки товара в указанный порт назначения, но риск потери или повреждения товара, как и любые дополнительные расходы, возникающие после отгрузки товара, переходят с продавца на покупателя. Однако, по условиям термина CIF, на продавца возлагается также обязанность приобретения морского страхования в пользу покупателя против риска потери и повреждения товара во время перевозки. Следовательно, продавец обязан заключить договор страхования и оплатить страховые взносы. Покупатель должен принимать во внимание, что согласно условиям термина CIF, от продавца требуется обеспечение страхования лишь с минимальным покрытием. В случае, если покупатель желает иметь страхование с большим покрытием, он должен либо специально договориться об этом с продавцом, либо сам принять меры по заключению дополнительного страхования. По условиям термина CIF на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта.

Данный термин может применяться только при перевозке товара морским или внутренним водным транспортом. Если стороны не собираются поставить товар через поручни судна, следует применять термин CIP.

Термин **«Фрахт/перевозка оплачены до ... – CPT»** означает, что продавец доставит товар названному им перевозчику. Кроме этого, продавец обязан оплатить расходы, связанные с перевозкой товара до названного пункта назначения. Это означает, что покупатель берет на себя все риски потери или повреждения товара, как и другие расходы после передачи товара перевозчику. Под словом «перевозчик» понимается любое лицо, которое на основании договора перевозки берет на себя обязательство обеспечить само или организовать перевозку товара по железной дороге, автомобильным, воздушным, морским и внутренним водным транспортом или комбинацией этих видов транспорта. В случае осуществления перевозки в согласованный пункт назначения несколькими перевозчиками, переход риска произойдет в момент передачи товара в попечение первого из них. По условиям термина CPT на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. Данный термин может применяться при перевозке товара любым видом транспорта, включая смешанные перевозки.

При авиаперевозках таким пунктом передачи груза, как правило, является аэропорт назначения.

Термин **«Фрахт/перевозка и страхование оплачены до ... – CIP»** означает, что продавец доставит товар названному им перевозчику. Кроме этого, продавец обязан оплатить расходы, связанные с перевозкой товара до названного пункта назначения. Однако, по условиям CIP на продавца также возлагается обязанность по обеспечению страхования от рисков потери и повреждения товара во время перевозки в пользу покупателя. Следовательно, продавец заключает договор страхования и оплачивает страховые взносы. По-

купатель должен принимать во внимание, что согласно условиям термина CIP от продавца требуется обеспечение страхования с минимальным покрытием. В случае, если покупатель желает иметь страхование с большим покрытием, он должен либо специально договориться об этом с продавцом, либо сам принять меры по заключению дополнительного страхования. Под словом «перевозчик» понимается любое лицо, которое на основании договора перевозки берет на себя обязательство обеспечить самому или организовать перевозку товара по железной дороге, автомобильным, воздушным, морским и внутренним водным транспортом или комбинацией этих видов транспорта. В случае осуществления перевозки в пункт назначения несколькими перевозчиками, переход риска произойдет в момент передачи товара в попечение первого перевозчика. По условиям термина CIP на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. Данный термин может применяться при перевозке товара любым видом транспорта, включая смешанные перевозки.

При авиаперевозках подразумевается, что ответственность продавца заканчивается, когда груз прилетел и выгружен на склад в городе, указанном в названии условия поставки. Отличие от условия CPT состоит преимущественно в том, что продавец оплачивает и страховку груза.

Термин «**Поставка до границы DAF**» означает, что продавец выполнил поставку, когда он предоставил неразгруженный товар, прошедший таможенную очистку для экспорта, но еще не для импорта на прибывшем транспортном средстве в распоряжение покупателя в названном пункте или месте на границе до поступления товара на таможенную границу сопредельной страны. Под термином «граница» понимается любая граница, включая границу страны экспорта. Поэтому, весьма важно точное определение границы путем указания на конкретный пункт или место. Однако, если стороны желают, чтобы продавец взял на себя обязанности по разгрузке товара с прибывшего транспортного средства и нес все риски и расходы за такую разгрузку, то это должно быть четко оговорено в соответствующем дополнении к договору купли-продажи.

Данный термин может применяться при перевозке товара любым видом транспорта, когда товар поставляется до сухопутной границы. Если поставка будет иметь место в порту назначения, на борту судна, либо на пристани, то следует применять термины DES или DEQ. При авиаперевозках данное условия поставки не применяется, в этом случае обычно используют CPT или CIP.

Термин «**Поставка с судна DES**» означает, что продавец выполнил поставку, когда он предоставил не прошедший таможенную очистку для импорта товар в распоряжение покупателя на борту судна в названном порту назначения. Продавец должен нести все расходы и риски по доставке товара в названный порт назначения до момента его разгрузки. Если стороны желают, чтобы продавец взял на себя расходы и риски по выгрузке товара, должен применяться термин DEQ.

Данный термин может применяться только при перевозке морским или внутренним водным транспортом или в смешанных перевозках, когда товар прибывает в порт назначения на судне.

Термин «**Поставка с пристани DEQ**» означает, что продавец выполнил свои обязанности по поставке, когда товар, не прошедший таможенную очистку для импорта, предоставлен в распоряжение покупателя на пристани в названном порту назначения. Продавец обязан нести все расходы и риски, связанные с транспортировкой и выгрузкой товара на пристань. Термин DEQ возлагает на покупателя обязанность таможенной очистки для импорта товара, также как и уплату налогов, пошлин и других сборов при импорте. Однако если стороны желают, чтобы продавец взял на себя все или часть расходов по импорту товара, то это должно быть четко оговорено в соответствующем дополнении к договору купли-продажи.

Данный термин может применяться только при перевозке морским или внутренним водным транспортом или в смешанных перевозках, когда товар выгружается с судна на пристань в порту назначения. Однако, если стороны желают включить в обязанности продавца риски и расходы, связанные с перемещением товара с пристани в другое место (склад, терминал и т. д.) в порту, либо за пределами порта, должны быть использованы термины DDU и DDP.

Термин «**Поставка без оплаты пошлины DDU**» означает, что продавец предоставит не прошедший таможенную очистку и неразгруженный с прибывшего транспортного средства товар в распоряжение покупателя в названном месте назначения. Продавец обязан нести все расходы и риски, связанные с транспортировкой товара до этого места, за исключением (если это потребуется) любых сборов, собираемых для импорта в стране назначения (под словом «сборы» здесь подразумевается ответственность и риски за проведение таможенной очистки, а также за оплату таможенных формальностей, таможенных пошлин, налогов и других сборов). Ответственность за такие сборы должен нести покупатель, также как и за другие расходы и риски, возникшие в связи с тем, что он не смог вовремя пройти таможенную очистку для импорта. Однако если стороны желают, чтобы продавец взял на себя риски и расходы по таможенной очистке, также как и часть расходов по импорту товара, то это должно быть четко оговорено в соответствующем дополнении к договору купли-продажи. Ответственность, риски и расходы за выгрузку и перегрузку товара зависят от того, под чьим контролем находится выбранное место поставки.

Данный термин может применяться независимо от вида транспорта, но когда поставка осуществляется на борту судна или на пристани в порту назначения, то следует применять термины DES или DEQ.

При авиаперевозках подобное условие означает, что получатель груза оплачивает только таможенные платежи, а все остальные расходы несет отправитель груза. В некоторых странах таможенное оформление возможно без участия получателя, однако, к сожалению, в России по существующему таможенному законодательству и процедурам это невозможно, и следует объяснить получателю, что он должен помогать грузовому агенту отправителя осуществлять таможенное оформление в стране назначения и предоставлять все требуемые документы. При этом никаких расходов кроме оплаты таможенных платежей в аэропорте назначения получатель не несет.

Термин «**Поставка с оплатой пошлины DDP**» означает, что продавец предоставит прошедший таможенную очистку и неразгруженный с прибывшего транспортного средства товар в распоряжение покупателя в названном месте назначения. Продавец обязан нести все расходы и риски, связанные с транспортировкой товара, включая (где это потребуется) любые сборы для импорта в страну назначения (под словом «сборы» здесь подразумевается ответственность и риски за проведение таможенной очистки, а также за оплату таможенных формальностей, таможенных пошлин, налогов и других сборов). В то время как термин EXW возлагает на продавца минимальные обязанности, термин DDP предполагает максимальные обязанности продавца. Данный термин не может применяться, если продавец прямо или косвенно не может обеспечить получение импортной лицензии. Если стороны согласились об исключении из обязательств продавца некоторых из расходов, подлежащих оплате при импорте (таких, как налог на добавленную стоимость – НДС), это должно быть четко определено в контракте купли-продажи. Если стороны желают, чтобы покупатель взял на себя все риски и расходы по импорту товара, следует применять термин DDU.

Данный термин может применяться независимо от вида транспорта, но, когда поставка осуществляется на борту судна или на пристани в порту назначения, следует применять термины DES или DEQ.

Приложение 2.

Таможенное оформление. Грузовая таможенная декларация

В соответствии с Приказом ГТК РФ № 848 от 16.12.98 товары и транспортные средства, перемещаемые через территорию РФ, декларируются следующими способами:

- 1) Путем представления в таможенные органы письменного заявления, составленного в произвольной форме, если таможенная стоимость товаров и транспортных средств, декларируемых по одному заявлению, не превышает суммы эквивалентной 100 евро, они не являются объектами налогообложения и не имеют количественных ограничений. В заявлении должны быть указаны следующие сведения:
 - название лица, перемещающего товары, его юридический адрес;
 - наименование товаров, их код, количество;
 - таможенный режим.
- 2) Путем представления в таможенные органы грузовой таможенной декларации (далее ГТД).

ГТД – это унифицированный документ, предназначенный для сообщения таможенному органу необходимых сведений о лице, перемещающем товары или транспортные средства; о товаре; о внешнеторговой операции.

Декларирование товаров с использованием ГТД осуществляется в формах письменного заявления сведений, необходимых для таможенных целей, на бланке ТД1 (основной лист ГТД), а при необходимости дополнительно и на бланке ТД2 (добавочный лист), а также заявления этих сведений, за исключением определенных нормативными актами ГТК РФ случаев, в виде электронной копии ГТД.

Формат, структура и порядок представления электронной копии ГТД таможенному органу определяются другими нормативными актами ГТК РФ.

Основной лист ГТД и добавочный лист состоят из четырех сброшюрованных самокопирующихся листов:

- 1-й лист предназначен для таможни;
- 2-й лист предназначен для статистики;
- 3-й лист – возвратный экземпляр для декларанта;
- 4-й лист – региональный экземпляр.

Основной лист ГТД (форма ТД1) используется для указания сведений о товарах одного наименования (одна и та же классификация по ТН ВЭД России на уровне 10-го знака), если в отношении таких товаров установлен один и тот же таможенный режим.

При декларировании товаров нескольких наименований используются добавочные листы (форма ТД2), являющиеся неотъемлемой частью ГТД, каждый из которых дает возможность декларировать товары еще трех наименований.

В одной ГТД (формы ТД1 и ТД2) возможно заявление сведений о 100 наименованиях товаров (то есть одновременно к основному листу может быть приложено не более 33 добавочных листов).

Такие сведения, указанные декларантом, удостоверяются в порядке, установленном Инструкцией указанным должностным лицам таможенных органов – подписями и личными номерными печатями таких должностных лиц.

В электронной копии в соответствующие графы должны быть внесены все сведения, указанные на лицевой и оборотной сторонах основного листа ГТД и добавочных листов.

Перечень документов, требуемых для таможенного оформления, зависит от таможенного режима, вида груза, условий поставки и дополнительных требований таможенных органов при поступлении конкретного груза.

В общем можно изложить, что для производства таможенного оформления и проведения таможенного контроля, лица, перемещающие товары и транспортные средства, обычно обязаны представлять таможенным органам вместе с ГТД или заявлением следующие основные документы:

- 1) Учредительные и Регистрационные документы (обычно требуются для регистрации компании как участника ВЭД на конкретной таможне):
 - устав предприятия;
 - учредительный договор.
 - справка из Госкомстата;
 - справка из налоговой инспекции, свидетельствующая о присвоении ИНН;
- 2) Контрактные и Товаросопроводительные документы:
 - контракт на поставку товара;
 - счет-фактура (инвойс);
 - спецификации;
 - упаковочные листы;
 - сертификат страны происхождения.
- 3) Финансовые документы:
 - справка из банка о наличии рублевого и валютного счетов (требуется обычно только при первичной регистрации компании как участника ВЭД);
 - паспорт сделки, выданный банком, в котором открыт валютный счет;
 - платежные документы, подтверждающие оплату таможенных платежей на счет таможни.
- 4) Транспортные документы:
 - CMR, если товар перемещается автомобильным транспортом;
 - ж/д накладная, если товар перемещается ж/д транспортом;
 - авиа накладная, если товар перемещается авиа транспортом;
 - коносамент, если товар перемещается морским транспортом.
- 5) Документы, свидетельствующие о проведении в отношении товаров мер нетарифного регулирования:
 - сертификат соответствия и иные сертификаты, если они требуются в отношении данной категории товаров;
 - лицензия и разрешения, если они требуются в отношении данной категории товаров;
 - документы, свидетельствующие о предоставлении квот, если они требуются в отношении данной категории товаров.
- 6) Документы, свидетельствующие о перемещении товаров по процедуре доставки товаров под таможенным контролем:
 - документ контроля за доставкой товара (ДКД);
 - книжка МДП.
- 7) Открепление с региональной таможни (при экспорте, если оформление производится в аэропорту).
- 8) Прочие документы (доверенности, заявления, письма и т. д.).

Помимо обязательных документов, необходимых для таможенного оформления, могут потребоваться дополнительные документы по усмотрению таможни. Часть этих документов запрашивается при сомнении таможенных органов в заявленной цене на товар, и в таком случае документами, предоставляемыми грузовладельцем для подтверждения стоимости могут являться:

- страховой полис;
- экспортная ГТД (при импорте);
- калькуляция себестоимости и счета-фактуры от поставщиков (при экспорте);
- каталог продукции или ссылка на интернет-сайт с официальными ценами производителя.

Однако следует отметить, что предоставление данных документов не дает гарантий согласия таможенных органов с заявленной ценой, а лишь является базой, на основании которой принимается окончательное решение.

Обращаем внимание, что для практической деятельности необходимо получить более точную информацию по всем таможенным вопросам из обновляющихся специальных коммерческих информационных систем, а также ознакомиться с требованиями конкретной таможни.

Приложение 3.

Общее понятие и виды таможенных режимов

Таможенный режим – это совокупность положений, определяющих статус товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу РФ, для таможенных целей (п. 12 ст.18 ТК РФ).

Основными элементами этого понятия являются условия помещения товаров под определенный режим, отраженные в совокупности положений определяющих статус товаров и транспортных средств.

Таковыми условиями являются:

- срок действия режима (например: срок временного ввоза/вывоза составляет два года);
- состояние товаров и транспортных средств (например: в результате уничтожения товар должен быть приведен в состояние непригодное для использования);
- применение или неприменение мер экономической политики (например: в отношении товаров, заявленных под льготные таможенные режимы, меры экономической политики не применяются);
- уплата, освобождение или частичное освобождение от уплаты таможенных платежей (например: в отношении товаров и транспортных средств, заявленных под таможенный режим отказа в пользу государства, таможенные платежи не взимаются);
- вид товаров (например: таможенный режим реэкспорта может быть заявлен только в отношении иностранных товаров).

В целях таможенного регулирования ст.23 ТК РФ устанавливаются следующие виды таможенных режимов товаров и транспортных средств:

- выпуск для свободного обращения;
- реимпорт;
- транзит;
- таможенный склад;
- магазин беспошлинной торговли;
- переработка на таможенной территории;
- переработка под таможенным контролем;
- временный ввоз/вывоз;
- свободная таможенная зона ;
- свободный склад;
- экспорт;
- реэкспорт;
- уничтожения;
- отказ в пользу государства.

Постановлением СМ РФ от 23.01.93 № 1067 установлен таможенный режим вывоза товаров для представительств РФ за рубежом и Приказом ГТК РФ от 23.03.95 № 136 установлен таможенный режим вывоза отдельных товаров в государства – бывшие республики СССР.

Таможенные режимы предназначены для определения статуса товаров и транспортных средств. Таким образом, назначение таможенных режимов заключается в определении действий, совершаемых с товарами и транспортными средствами.

Однако, указанные действия не должны противоречить целям таможенной политики РФ, установленным ст. 2 ТК РФ. Такими целями являются:

- обеспечение наиболее эффективного использования инструментов таможенного контроля;
- регулирования товарообмена на таможенной территории РФ;
- стимулирование развития национальной экономики и др.

Сведения о виде используемого таможенного режима вносятся в ГТД в специальную графу.