

Программа Тасис ТРАСЕКА Европейского Союза
Азербайджан, Грузия, Армения, Казахстан, Киргизия, Молдова,
Таджикистан, Туркменистан, Украина, Узбекистан

Модуль 4 Воздушные перевозки



Финансирование настоящего
проекта осуществляется
Европейским Союзом



Реализация проекта осуществляется
институтом исследований и
обучения на транспорте NEA и его
партнерами STC, TRADEMCO и
Wagener & Herbst Management
Consultants

СОДЕРЖАНИЕСтраница

4.1	Общие условия перевозок.....	2
4.1.1	Международные организации	2
4.1.2	Организация IATA и агентское соглашение	6
4.1.3	Варшавская конвенция и Система варшавской конвенции	9
4.1.4	Возможности увеличения ответственности авиакомпаний.....	16
4.1.5	Перевозка опасных грузов по воздуху	18
4.1.6	Различие в ответственности между агентом и перевозчиком по договору (Консолидатором)	22
4.2	Наиболее часто используемые самолеты и авиационные паллеты	26
4.2.1	Наиболее часто используемые самолеты (пассажирские и грузовые)	26
4.2.2	Загрузочные устройства.....	32
4.3	Авиагрузовые накладные и сопроводительные документы	40
4.3.1	Авиагрузовая накладная	40
4.3.2	Виды авиагрузовых накладных	46
4.3.3	Сопроводительные документы.....	47
4.4	Расчет стоимости авиационной перевозки	49
4.4.1	Публикации в отрасли воздушных грузоперевозок и международные ставки	50
4.4.2	Тарифы ТАСТ и правила расчета	51
4.4.3	Применяемые ставки и сборы	56
4.4.4	Примеры упражнений	64
4.5	География воздушных перевозок.....	69
4.5.1	Аэропорты	69
4.5.2	Конференциальные зоны	70
4.5.3	Зоны IATA и коды городов/аэропортов	71
4.5.4	Как читать расписания	75
4.5.5	Разработка авиационных маршрутов.....	77

4.1 Общие условия перевозок

Цель изучения:

Слушатель должен знать основные международные организации и конвенции в воздушных перевозках.

Слушатель должен знать систему ответственности перевозчиков в воздушных перевозках.

Слушатель должен знать специальные правила и инструкции по обработке опасных грузов.

Слушатель должен знать различие между агентом и консолидатором.

4.1.1 Международные организации

Цель изучения:

Слушатель должен знать, что представляет собой IATA, ее основные цели и деятельность, организационную структуру и условия членства в IATA.

Также Слушатель должен знать, что такое организация ICAO, ее основные цели, а также деятельность.

Существует несколько международных организаций в отрасли воздушных грузовых перевозок. В частном сегменте среди других организаций, Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) является наиболее крупной и значимой.

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA)

IATA – это ассоциация авиакомпаний со штаб-квартирой в Монреале, Канада. Она была основана в апреле 1945 года в г. Гавана, Куба, как правопреемник Международной ассоциации воздушных перевозок, которая была основана в Гааге в августе 1919 года, в том же году когда, стартовал первый международный регулярный рейс. При создании, IATA насчитывала 57 членов из 31 страны, в основном из Европы и Северной Америки. Сегодня она насчитывает более 270 членов из 140 стран мира.

Членство в IATA имеет для авиакомпаний большое значение. Через эти авиакомпании, власти могут оказывать влияние на IATA, и наоборот.

www.iata.org.

В уставе IATA указаны следующие цели:

- Развивать безопасность, регулярность и экономность воздушных перевозок для всех стран мира, осуществлять помощь в развитии воздушной коммерции и изучать, связанные с этим проблемы.
- Предоставлять все возможные средства для сотрудничества авиакомпаний, которые напрямую или не напрямую связаны с международными воздушными перевозками.
- Сотрудничать с Международной организацией гражданской авиации (ICAO).

Также IATA регулирует перевозки опасных грузов и издает руководство IATA по перевозке опасных грузов. Правила IATA по перевозке опасных грузов – это всемирно признанный источник информации для авиакомпаний о перевозке опасных материалов по воздуху.

Членство

IATA является открытой организацией, похожей на торговую ассоциацию.

Только организации могут стать членами IATA. Компании должны осуществлять хотя бы один регулярный рейс, и находиться в стране, которая может быть членом Международной организации гражданской авиации (ICAO).

Существует два вида членства в IATA: Активные члены и ассоциированные члены.

Активные члены – это авиакомпании, которые выполняют регулярные рейсы по перевозке пассажиров, грузов и/или почты между территориями двух и более стран. Таким образом, требования к активным членам можно сформулировать так: перевозки должны быть международными, и рейсы регулярными.

Ассоциированные члены – это авиакомпании, которые выполняют только внутренние рейсы.

Структура

IATA состоит из комитетов. Примерами таких комитетов являются:

Финансовый комитет: в основном, финансовый комитет занимается системой урегулирования взаиморасчетов между компаниями.

Главным результатом его деятельности является создание Расчетной палаты IATA (IATA Clearing House), которая находится в Женеве. Расчетная палата представляет собой специальный банк для авиакомпаний, которые присоединились к этой системе IATA (не все компании присоединились), в котором осуществляются все кредиторские и дебиторские операции между компаниями.

Кроме этого уделяется внимание проблемам статистики, страхования и сборов.

Поскольку затронут вопрос осуществления платежей за перевозки, следует отметить, что это делается через специальную систему, т.е. Систему грузовых платежей (Cargo Account Settlement System – CASS). CASS была разработана IATA с целью упрощения отчетности о продажах и осуществления взаиморасчетов между агентами и перевозчиками. В этой системе могут участвовать перевозчики и IATA и не-IATA.

Контролирующая служба: Для проверки того, как члены IATA соблюдают различные правила и соглашения, была организована контролирующая служба. В определенных регионах были назначены контролирующие сотрудники. Налагались штрафы за несоблюдение авиакомпаниями правил, например авиакомпания не рассчитывала сверхнормативный багаж или применяла неправильные грузовые тарифы. Сумма штрафов варьируется от \$1,000.00 до \$50,000.00.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО)

ИКАО была организована в Чикаго на международном заседании 1-го ноября 1944 года. ИКАО расположена в Монреале, Канада.

Стать членами ИКАО могут только государства различных стран.
www.icao.org

Целями ИКАО являются:

- Развитие и продвижение воздушных перевозок, международных соглашений, исследование субсидий, тарифов, себестоимости и т.д.
- Контроль за воздушным движением, исследование аэропортов, авиационных маршрутов, управления транспортными потоками, навигационного оборудования, систем связи, международных организации по распространению информации о погодных условиях, формуляров, происшествий; требования к авиационному персоналу и полетному оборудованию, регистрация и т.п.

В отличие от морских перевозок, в котором доминирует принцип “свободного океана”, гражданская авиация находится под жестким контролем правительства. (Примечание: ограничения уже коснулись и морских перевозок – территориальные воды, дискриминация флага, каботаж и т.д.)

Вопросы

1. Какие функции из указанных соответствуют каким организациям / конвенциям? Пожалуйста, укажите.

Сотрудничество между авиакомпаниями например, проблемы безопасности и экономики	IATA
Сотрудничество между властями например, методики, управление транспортными потоками, происшествия	ICAO
Соглашение между властями например, документация, ответственность	Варшавская конвенция

2. Какие из утверждений, представленных ниже, неверны?

- a. И IATA и ICAO развивают и продвигают воздушные перевозки при помощи своих штаб-квартир в Канаде
- b. IATA объединяет авиакомпании, осуществляющие международные перевозки
- c. IATA состоит из комитетов
- d. Авиакомпании могут быть членами ICAO

(d)

3. Верно или Неверно?

Какая деятельность должна осуществляться авиакомпанией для того, чтобы она могла стать активным членом IATA?

- Международные регулярные пассажирские (В)
- Внутренние регулярные пассажирские (Н)
- Международные регулярные рейсы по перевозке груза / почты (В)
- Внутренние регулярные рейсы по перевозке груза / почты (Н)

4.1.2 Организация IATA и агентское соглашение

Цель изучения:

Слушатель должен знать, какие условия должен соблюдать экспедитор, чтобы быть грузовым агентом IATA.

Основные цели IATA заключаются в техническом и коммерческом секторе. Ее работа направлена на то, чтобы достичь более высокого уровня безопасности, регулярности и экономичности воздушных перевозок. В коммерческом секторе деятельность IATA заключается в создании наилучших условий для всех категорий потребителей.

Для более эффективного осуществления деятельности в отрасли грузоперевозок, экспедиторским компаниям желательно для начала зарегистрироваться в IATA и стать аккредитованным агентом IATA.

Грузовой агент IATA

Правила для грузовых агентств были разработаны для упорядочивания стандартов сотрудничества между аккредитованными агентами IATA и авиакомпаниями-членами IATA. Эти правила определяют права и обязанности обеих сторон и процедуры получения статуса аккредитованного агента IATA.

Для того чтобы стать грузовым агентом IATA, лицо или компания, должны сначала заполнить форму заявления и письменно ответить на вопросы специальной анкеты. Эта анкета была одобрена авиакомпаниями и является частью Правил для грузовых агентов. Проверяющие, действующие независимо от IATA, посещают местоположения, указанные кандидатом.

Существуют и квалификационные требования для регистрации агента. Описание этих требований можно найти в Правилах IATA для грузовых агентов. Экспедиторская компания, как правило, должна соответствовать определенным требованиям, предъявляемым к персоналу, размеру офиса, месторасположению, клиентам, товарообороту и платежеспособности.

Основными требованиями являются:

- Квалифицированный и должным образом обученный персонал, особенно по обращению с опасными грузами;
- Устойчивое финансовое положение;
- Подходящее месторасположение и оборудование; а также
- Активное продвижение и продажи международных грузовых перевозок.

В дальнейшем агент назначается зарегистрированным агентом авиакомпаний, и деятельность агента представляет для них ценность. Следовательно, авиакомпании-члены IATA определяют, какие экспедиторы получают право продавать перевозки от IATA. Затем авиакомпании выдают агенту для личного использования комплект пронумерованных и ассигнованных бланков авиагрузовых накладных или просто номеров для авиагрузовых накладных.

Для того чтобы убедиться, что все официальные аккредитованные агенты из списка продолжают соответствовать установленным критериям, проводятся периодические проверки. К тому же, если у агента произошли какие-либо изменения в финансовой или юридической структуре, наименовании, форме собственности или уставных документах, он обязан немедленно уведомить об этом IATA. Определенные изменения могут повлиять на статус агента, и возможно будет проведена повторная проверка по правилам для грузовых агентств.

Агентское соглашение IATA

При получении статуса Грузового агента IATA, кандидат получает копию грузового агентского соглашения от IATA для предварительного подписания. Впоследствии это соглашение возвращается в IATA для ускорения формальностей по окончательной аккредитации. После одобрения, агентское соглашение подписывается со стороны IATA, действующей от имени своих авиакомпаний-членов, после чего оно становится действительным со дня подписания. IATA оставляет оригинал соглашения у себя, а копию возвращает агенту.

Это агентское соглашение является договорным инструментом, регулирующим взаимоотношения между агентом и авиакомпаниями IATA. Лицо, уполномоченное подписывать соглашение от имени агентства, подтверждает его исполнение. Также необходимо нотариально заверить договор, если это необходимо по требованиям

национального законодательства для засвидетельствования подлинности договорных документов.

После того как агент аккредитован, а соглашение подписано, авиакомпания-члены IATA могут выдать агенту кредит и комплект авиагрузовых накладных. Назначение также может осуществляться путем выпуска индивидуальных сертификатов, авиакомпаниями для конкретных агентов. Авиакомпания не обязательно должна назначать агента или выдавать ему комплект авиагрузовых накладных. Выдавая уведомление о принятии агентского соглашения, индивидуальное назначение агента авиакомпанией может быть аннулировано. Авиагрузовые накладные могут быть изъяты в любое время, поскольку они являются собственностью авиакомпаний.

Вопросы

1. Для подтверждения квалификации грузового агента IATA, экспедиторская компания должна соответствовать определенным требованиям. При рассмотрении заявления, IATA учитывает следующие элементы, за исключением:

- a. Национальность компании или ее представительства
- b. Квалификация персонала и обучение
- c. Устойчивое финансовое и кредитное положение компании
- d. Подходящее месторасположение и оборудование

(a)

2. После подписания агентского соглашения, грузовой агент и авиакомпания становятся членами этого соглашения, которое регламентирует договорные отношения между сторонами. Какое утверждение, представленное ниже, неправильное?

- a. При подписании соглашения, авиакомпания обязана назначить агента
- b. Авиакомпания может предоставить авиагрузовые накладные или изъять их у агента
- c. Авиакомпания может предоставить кредит и комплект авиагрузовых накладных или номеров до того, как агент получит аккредитацию и подпишет соглашение

(b)

4.1.3 Варшавская конвенция и Система варшавской конвенции

Цель изучения:

Слушатель должен знать историю, развитие и изменения Варшавской конвенции, а также системы Варшавской конвенции.

Слушатель должен знать основные различия между Монреальским соглашением (МР4), Гаагским протоколом 1955 года и Варшавской конвенцией 1929 года в положениях об ответственности перевозчика.

Варшавская конвенция 1929 года

Варшавская конвенция – это многосторонний договор, управляемый Международной организацией гражданской авиации (ИКАО). Конвенция применяется при международных воздушных перевозках, выполняемых перевозчиками по национальному законодательству стран-участниц. Следовательно, она не применяется при внутренних воздушных перевозках.

Происхождение и предпосылки

Варшавская конвенция – Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок – это первая подобная конвенция в международных авиаперевозках, принятая на конференции в Варшаве, Польша в 1929 году. Целью конференции было создание унифицированной системы ответственности авиаперевозчиков при возникновении международных инцидентов для защиты их интересов.

В 1929 году отрасль авиаперевозок находилась в периоде становления. Таким образом, Варшавская конвенция унифицировала правила по ограничению ответственности перевозчиков и их защите, по выписке билетов, перевозке багажа и грузов, а также быстрого рассмотрения претензий пассажиров

Варшавская конвенция имела две основных цели:

- Создание единообразия в авиационной отрасли по процедурам рассмотрения претензий, законодательства применяемого к этим претензиям, и документации, т.е. билетов и накладных
- Ограничение возможной ответственности перевозчика в случае инцидентов.

Схема ответственности в Варшавской конвенции

Варшавская конвенция 1929 года предоставила авиагрузовой накладной юридический статус документа, подтверждающего заключение договора перевозки. Авиагрузовую накладную выпускает отправитель. Отправитель также несет ответственность за данные о грузе, указанные в накладной. Детальное описание данных, которые должны содержаться в авиагрузовой накладной, также изложено в конвенции.

Варшавской конвенцией также был учрежден режим ограничения ответственности перевозчиков, а также служащих и агентов. Перевозчик несет ответственность за повреждение и/или утерю груза, а также за повреждения, вызванные задержкой, если он не сможет доказать, что это повреждение было вызвано ошибкой пилотов или навигационных систем, и что его персонал сделал все возможное, чтобы избежать этих повреждений.

Ответственность перевозчика ограничена 250 поинкарскими франками (около \$20 или 17 SDR) за килограмм груза. Существуют исключения из этих ограничений. Одно из них относится к ценным грузам, в случае, если отправитель указал (высокую) стоимость груза и оплатил специальный сбор. Другим исключением является то, что это ограничение не распространяется на перевозчика, если утеря или повреждение были вызваны преднамеренными действиями перевозчика.

Более подробную информацию о положениях Варшавской конвенции можно найти в Приложении 1.

Развитие

Тем не менее, внедрение Варшавской конвенции не привело к полной унификации и гармонизации правил и процедур в отрасли воздушных перевозок. Со временем и развитием авиационной отрасли, споры и критика конвенции распространились по всему миру. Очень часто можно было услышать критику в отношении ограничения ответственности перевозчика. Все это привело к изменениям конвенции 1929 года. В 1955 была сделана первая попытка изменить конвенцию, в результате чего появился Гаагский протокол.

С годами, в конвенции было сделано не меньше шести дополнений, протоколов и изменений. В отношении грузовых перевозок, такими документами стали Гаагский протокол 1955 года и Монреальский протокол № 4 1975 года (МР4).

Гаагский протокол 1955 года

Гаагский протокол в 1955 году стал первой поправкой к Варшавской конвенции.

Самым важным изменением, сделанным Гаагским протоколом, было удвоение ограничения ответственности перед пассажирами до 250,000 поинкарских франков.

Гаагский протокол не изменил ответственность перевозчиков за грузы вследствие повреждения или утери, но упростил требования к перевозочным документам, и расширил их использование на агентов перевозчиков.

Гаагский протокол также прояснил значение термина “преднамеренный умысел”, когда перевозчик освобождается от ограничения ответственности.

Гаагский протокол был подписан США, но позднее не ратифицирован из-за низкого ограничения ответственности перевозчиков перед пассажирами.

Монреальское соглашение (MP4)

Монреальское соглашение 1975 года – это еще один результат изменения Варшавской конвенции 1929 года. Оно представляет собой четыре принятых протокола, которые называются Монреальский протокол 1 (MP1), Монреальский протокол 2 (MP2), Монреальский протокол 3 (MP3), и Монреальский протокол 4 (MP4). MP4 имеет наибольшее значение для грузовых перевозок, поскольку он упразднил единицу, ранее использовавшуюся при определении ответственности, и заменил ее на

Специальные права заимствования (SDR).

Поинкарский франк в 1929 году был определен как эквивалент 65.5 миллиграммов золота девяносто девятой пробы. Сложности заключались в том, что официальная цена золота, выраженная в долларах США, отличалась от рыночной цены, где фактически продавалось золото. Поэтому возникали определенные трудности при определении ответственности перевозчика. Чтобы избежать подобных неудобств, были введены SDR.

Специальные права заимствования – это фиксированная сумма, которая определяется на основе долларовой стоимости корзины из четырех ведущих валют: доллара США, евро, иены и фунта стерлингов (до введения евро был привязан к корзине из пяти ведущих валют: доллара США, немецкой марки, французского франка, иены и фунта стерлингов). SDR были введены Международным валютным фондом в 1981 году.

МР4 базируется на Гаагском протоколе 1955 года. Помимо замены поинкарского франка на SDR, МР4 изменил некоторые положения о грузах.

МР4 ввел строгую систему ответственности взамен системы, описанной в Варшавской конвенции 1929 года и Гаагском протоколе 1929 года. В соответствии с МР4, перевозчик несет ответственность за повреждение и/или утерю при международных перевозках, независимо от величины ущерба. Только в очень редких случаях перевозчик освобождается от ответственности, например при военных действиях, действиях властей, или утери, которая была вызвана скрытыми дефектами груза или ненадлежащей упаковкой отправителя.

Ограничение ответственности осталось таким же, т.е. 17 SDR (около \$20) за килограмм.

МР4 также упростил формальности по авиагрузовой накладной, разрешив заполнять ее компьютерным методом. Этот шаг вперед дал возможность авиационной отрасли развиваться в новой эре, когда можно устранить затраты на бумажную документацию. МР4 также сократил перечень особенностей авиагрузовой накладной, и отменил санкции за ошибки.

4.1.2 Ответственность авиакомпаний

Цель изучения:

Слушатель должен знать концепции системы ответственности по ущербу и строгой системы ответственности, и различия между ними.

Слушатель также должен знать о развитии ограничений ответственности авиаперевозчиков по Варшавской системе.

От Варшавской конвенции 1929 до Гаагского протокола 1955 года, а затем и до 4 Монреальского протокола, система ответственности авиакомпаний продолжала унифицироваться и меняться от “ответственности за ущерб” до “строгой ответственности”, или так называемой “ответственности риска”.

Стоит отметить, что практически вся критика, направленная на международные конвенции за эти годы, касалась ответственности авиакомпаний.

Универсальная система ответственности

Первый раз систему ответственности авиаперевозчиков установила Варшавская конвенция.

Универсальная система ответственности предотвращает использование истцами или перевозчиками выбора наиболее подходящего для них законодательства. Существование универсальной системы поможет избежать юридических конфликтов, которые могут появиться из-за применения национального законодательства в грузовых авиационных перевозках в разных странах.

Система ответственности за ущерб

Варшавская конвенция 1929 года и Гаагский протокол 1929 года приняли режим «ответственности за ущерб», который предполагает, что авиакомпания несет ответственность за причиненный ущерб, только в том случае, если будет доказана вина перевозчика.

Эта система ответственности, однако, связана с обратным обязательством доказывания. В соответствии с этой системой авиаперевозчик, а не грузоотправитель или получатель, должен доказывать в каждом конкретном случае, что причиненный ущерб или потеря груза произошли во время перевозки не по вине перевозчика.

Перевозчик не несет ответственности, если докажет что он и его сотрудники приняли все необходимые меры, для того чтобы избежать нанесения ущерба, или, что избежать ущерба было невозможно. Согласно Варшавской конвенции, перевозчик не несет ответственности, если докажет, что ущерб был причинен халатными действиями пилота или навигацией и, что все необходимые для предотвращения ущерба были приняты. Эти исключения были несколько изменены Гаагским протоколом 1955 года.

Строгая система ответственности

Строгая система ответственности предполагает, что перевозчик несет ответственность за любое повреждение или утери груза, независимо от вины перевозчика. Это означает, что перевозчик будет нести ответственность даже в случае отсутствия его вины, к примеру, за ущерб или повреждение груза, причиненного угоном самолета или саботажем. Ответственность не зависит от того, причинен ли ущерб небрежно или умышленно. Причинная связь между ущербом и виной является необязательной.

Поэтому строгая система ответственности является системой повышенного риска по сравнению с системой ответственности за ущерб.

МР4 ввел систему строгой ответственности авиакомпаний при грузовых перевозках. МР4 сделал невозможным нарушение этого ограничения, даже при существенной небрежности перевозчика, его служащих или агентов.

По сей день, строгая система ответственности является наиболее широко применяемой как в грузовых, так и в пассажирских перевозках.

Ограничения ответственности

Ограничение ответственности перевозчиков по Варшавской системе осталось без изменений со времени введения Варшавской конвенции 1929 года, до Гаагского протокола 1955 года и 4 Монреальского соглашения. Ограничение установлено в размере 250 поинкарских франков или 17 SDR (около \$20 на сегодняшний день).

Вопросы

1. Целью Варшавской конвенции в 1929 году было:

- a. Унификация процедур по работе с претензиями в авиации
- b. Унификация таких документов как авиагрузовая накладная, используемых при воздушных перевозках
- c. Ограничение возможной ответственности перевозчиков в случае инцидентов
- d. Все вышеперечисленное

(d)

2. Варшавской Конвенцией, Гаагским протоколом 1955 года и Монреальским Соглашением МР4 введены следующие Системы ответственности соответственно:

- a. Система ответственности за ущерб, строгая система ответственности, система ответственности за ущерб
- b. строгая система ответственности, система ответственности за ущерб, система ответственности за ущерб
- c. система ответственности за ущерб, система ответственности за ущерб, строгая система ответственности
- d. Система ответственности за ущерб, строгая система ответственности, строгая система ответственности

(c)

3. Верно или Неверно?

Введенная 1929 году Варшавской конвенцией система ответственности несколько раз изменялась и дополнялась. Определите, какие из утверждений правильные, а какие – нет.

- a. Для авиаперевозок значимыми документами являются документы системы Варшавской конвенции: Гаагский протокол 1955 года, МР4 1975 года и Варшавская конвенция 1929 года. (В)
- b. Ограничение ответственности перевозчика за килограмм груза по Варшавской конвенции осталось неизменным. (В)
- c. Виды ответственности, которые несут сотрудники и контрагенты авиалиний, отличаются от ответственности самой авиакомпании. (Н)
- d. В соответствии с МР4, перевозчик несет ответственность за ущерб при международных перевозках независимо от вины. (В)

4. Какое ограничение ответственности авиаперевозчика по системе Варшавской конвенции за килограмм в случае повреждения или утери груза?

- a. 17 SDR
 - b. Примерно \$20
 - c. 250 поинкарских франков
 - d. Все варианты правильные
- (d)

4.1.4 Возможности увеличения ответственности авиакомпаний

Цель изучения:

Слушатель должен знать, какие существуют возможности для увеличения ответственности авиакомпаний в современном мире. Слушатель также должен иметь знания о Монреальской конвенции 1999 года, а также систему ответственности воздушных перевозчиков по этой конвенции.

Очевидно, что более развитое общество с большим пониманием относится к большому количеству претензий, из-за развития демократии и большего уровня защиты потребителей. Не является исключением и авиационная отрасль. В авиационной отрасли увеличивается количество приложений и высоких технологий, авиаперевозчики сталкиваются с увеличением давления со стороны грузовладельцев и пассажиров, которые требуют более высокой и широкой ответственности.

Для пассажирских перевозок Варшавская конвенция с дополнениями и протоколами постоянно увеличивала уровень ответственности перевозчиков, и впоследствии разработала строгую систему ответственности. Что касается пассажирских перевозок, ограничение ответственности осталось неизменным с момента введения строгой системы ответственности, установленной Монреальским протоколом 1975 года.

Монреальская конвенция 1999 года

Несмотря на увеличение ограничения ответственности и введение строгой системы ответственности, перевозчики продолжали сталкиваться с все большим и большим давлением со стороны грузовладельцев. В результате этого по инициативе ИКАО появилась Конвенция об унификации некоторых правил международных перевозок по воздуху (Монреальская конвенция 1999 года). Монреальская конвенция скомбинировала и переняла эти положения из эффективных и неэффективных документов по Варшавской системе, а также из других международных соглашений и правил. Конвенция одобрила строгую систему ответственности для пассажирских и грузовых перевозок, но, тем не менее, оставив ограничение ответственности в размере 17 SDR за килограмм (приблизительно 20

долларов США). Монреальская конвенция 1999 вступила в силу в 2003 году. США также подписали и ратифицировали Монреальскую конвенцию 1999 года.

Изменение ограничения ответственности

В настоящее время, применение Монреальской конвенции является обязательным условием, если страна отправления и страна назначения являются членами конвенции. Если одна из двух стран не является участницей конвенции, а является членом другого международного соглашения, например Варшавской конвенции, в соответствии с недавним прецедентом в США, должно применяться другое соглашение.

Этот прецедент позволил подвергать авиакомпании меньшей ответственности, принимая во внимание, что Монреальская конвенция до сих пор имеет более высокое ограничение ответственности перевозчика. Однако в свете юридической гармонизации мировой авиаиндустрии и несовершенства системы Варшавской конвенции, это явление является временным

Вопросы

1. Верно или Неверно?

- Строгая система ответственности представляет более высокий режим риска для перевозчиков, чем системы ответственности за ущерб (В)
- Варшавская конвенция 1929 года впервые гармонизировала условия ответственности перевозчика в авиaperевозках (В)
- В соответствии с системой ответственности за ущерб, установленной Гаагским протоколом, грузоотправитель или грузополучатель должны доказать, что ущерб нанесен действиями перевозчика и/или его контрагентов. (Н)

2. Какое утверждение относительно строгой системы ответственности является неверным?

- a. Строгая система ответственности также называется системой ответственности риска
- b. Строгая система ответственности в большинстве случаев делает перевозчика ответственным даже, если он ничего не действовал правильно
- c. На сегодняшний день в авиации строгая система ответственности более-менее применяется, в отличие от системы ответственности за ущерб

- d. В МР4, вместо строгой системы ответственности были введены ограничения ответственности перевозчика, которые не нарушаются даже при халатности перевозчика
- (с)

4.1.5 Перевозка опасных грузов по воздуху

Цель изучения:

Слушатель должен знать, какие специальные правила применяются при перевозке опасных грузов по воздуху.

Слушатель также должен знать, что представляют собой DGR и ICAO TI, и уделить особое внимание к обязательным требованиям для декларации отправителя, маркировки и обращения, ограниченных количеств и запрещенных веществ, при воздушной перевозке опасных грузов.

Больше информации по опасным грузам можно найти в Модуле 11 – Сохранность, безопасность и опасные грузы.

И ICAO и IATA разработали правила для перевозки опасных грузов по воздуху. Это Правила перевозки опасных грузов (Dangerous Goods Regulations – DGR) у IATA и Технические инструкции для безопасной перевозки опасных грузов по воздуху (Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air - ICAO TI) у ICAO.

На практике больше используется DGR. DGR также известны как “отраслевое руководство” разработанное на основе Технических инструкций ICAO. По этой причине, DGR имеет более жесткие требования, чем ICAO TI. Более того, DGR содержит текст ICAO TI и дополнительные требования и информацию от IATA.

Правила перевозки опасных грузов (DGR)

IATA регулирует перевозку опасных грузов и публикует руководство по правилам перевозки опасных грузов IATA. Руководство Правила перевозки опасных грузов IATA (DGR) – это всемирно признанный отраслевой источник информации о перевозке опасных веществ и материалов.

DGR публикуется ежегодно и содержит последние версии правил стран, перевозчиков и ICAO по перевозке опасных грузов. IATA DGR

состоит из 10 разделов, разделенных на подразделы и семь приложений.

Названия этих 10 разделов:

1. Применимость
2. Ограничения
3. Классификация
4. Идентификация
5. Упаковка
6. Технические требования и испытания упаковки
7. Маркировка и ярлыки
8. Документация
9. Обработка
10. Радиоактивные материалы

IATA DGR содержит перечень опасных грузов в алфавитном порядке и классификацию опасных грузов на 9 классов в подразделе 4.2., как и в правилах ООН. Нумерационный указатель ООН можно найти в подразделе 4.3. В начале перечня в подразделе 4.1.6 содержится объяснение данных, указанных в колонках, а также ссылки на детальное описание в соответствующих разделах. Список классификации опасных грузов можно найти в Приложении 2.

ICAO-TI

В ноябре 1944, когда была основана ICAO, на международной конференции гражданской авиации, конференция сделала огромный шаг вперед, положив основу для создания правил и инструкций по авиационной навигации, а также всей безопасности полетов. Во время конференции 52 участвующих страны, подписали Чикагскую конвенцию. Приложением 18 к этой конвенции, были определены основные принципы международных перевозок опасных грузов. Затем Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (ICAO TI) более детально описали технические требования.

ICAO TI базируются на материалах, разработанных ООН, и материалах, разработанных Международным агентством по атомной энергии (МАГАТЭ) для безопасной перевозки радиоактивных материалов. В системе были сделаны определенные модификации с учетом особенностей воздушных перевозок, для того чтобы обеспечить соответствие отрасли.

Благодаря более строгим требованиям DGR, и тому, что DGR в сущности покрывает все содержание ICAO TI, на практике больше используется DGR.

Обязательная декларация отправителя для опасных грузов

При отправке опасных грузов, отправитель обязательно должен передать перевозчику декларацию для опасных грузов.

В воздушных перевозках обязанностью отправителя является подготовка и предоставление информации для заполнения перевозочного документа, т.е. авиагрузовой накладной. В отличие от других типов грузов, для опасных грузов отправителем должен быть подготовлен перевозочный документ, в дополнение к обычным перевозочным документам, который должен содержать заявление или подтверждение, что отправка предложена и принята к перевозке, что отправка должным образом упакована, маркирована и отмечена соответствующими ярлыками, и находится в состоянии пригодном для перевозки в соответствии с применяемыми правилами.

Декларация должна быть датирована и подписана отправителем. В случае отсутствия соответствующей и достаточной декларации, перевозчик может быть освобожден от ответственности в случае повреждения или утери груза в процессе перевозки, если они произошли по причине неправильной или отсутствующей информации об обработке груза.

Ярлыки для опасных грузов и обработка опасных грузов

Для опасных грузов существуют специальные ярлыки и требования по обработке. Ярлыки для опасных грузов всегда наносятся на упаковку и грузовые единицы (т.е. контейнера, транспортные средства) и указывают при помощи цветов и символов какой опасностью характеризуются вещества, материалы или изделия.

Изображения ярлыков, этикеток и знаков можно найти на внутренней части обложки DGR. Пример приведен в Приложении 3.

На ярлыках опасности, указывающих основную или дополнительную опасность, в нижнем углу должен находиться номер класса. На ярлыки, при желании можно наносить дополнительный текст, описывающий грузы, за исключением ярлыков для радиоактивных материалов – на них нанесение такого текста является обязательным.

Обработка опасных грузов должна осуществляться строго в соответствии с ярлыками.

Ограниченные вещества

Опасные грузы в процессе перевозки подвергаются воздействию различных условий. В связи с этим некоторые опасные грузы запрещено перевозить на любом самолете при любых условиях. Некоторые запрещены при обычных условиях, но их можно перевозить по специальным разрешениям стран, с которыми связана данная перевозка. Некоторые можно перевозить только на грузовых самолетах. Несколько примеров:

- Взрывчатые вещества (1.1 – 1.6) как правило, запрещено перевозить по воздуху, например, тротил, динамит или торпеды, и.т.д.
- Большинство токсичных газов (2.3) запрещено перевозить по воздуху, хотя некоторые разрешено, например, аэрозоли низкой токсичности, слезоточивые газы.
- Некоторые токсичные вещества (6.1) полностью запрещены, например, Бромацетон.

Ограниченные количества

Упаковка является важнейшим компонентом для безопасной перевозки опасных грузов по воздуху. Как правило по упаковочным инструкциям, обязательно использовать специальную упаковку ООН. Однако, в этом нет необходимости, если опасные грузы отправляются в ограниченных количествах по положениям упаковочных инструкций для ограниченных количеств "Y".

Количество этих опасных грузов, допускаемых к перевозке в одной упаковке, четко ограничено правилами с целью снижения уровня риска и возникновения инцидентов.

Вопрос

1. Заметно и предсказуемо, что ответственность авиакомпаний в отрасли грузовых перевозок будет продолжать расти. Примером является Монреальская конвенция 1999 года. Какое из утверждений о Монреальской конвенции, представленных ниже, является неверным?

- а. Монреальская конвенция 1999 года еще не вступила в силу
- б. Монреальская конвенция приняла строгую систему ответственности с ограничением ответственности в размере 17 SDR за килограмм
- в. Монреальская конвенция не только переняла систему Варшавской конвенции, но также скомбинировала положения из других международных правил воздушных перевозок

- d. Если пункт отправления расположен на территории действия Монреальской конвенции, а пункт назначения нет, конвенция не применяется.

(a)

4.1.6 Различие в ответственности между агентом и перевозчиком по договору (Консолидатором)

Цель изучения:

Слушатель должен знать, что означает грузовой авиационный агент и консолидатор.

Слушатель должен знать, какие юридические последствия возникают после получения статуса грузового авиационного агента и консолидатора в воздушных перевозках.

Грузовой авиационный агент и консолидатор

Из соображений безопасности, в наше время все грузы, предназначенные для воздушных перевозок, не принимаются непосредственно авиакомпаниями, а принимаются через грузовых авиационных агентов. Грузовой авиационный агент назначается авиакомпанией. С юридической точки зрения, в зависимости от ответственности, которую принимает на себя агент, существует различие между грузовым авиационным агентом и консолидатором.

Грузовой авиационный агент

Для того чтобы стать грузовым авиационным агентом, экспедитор должен:

- 1) официально признаваться IATA;
- 2) быть назначенным авиакомпанией.

Агент должен подготавливать отправку к перевозке, т.е. передавать ее авиакомпании с прикрепленными ярлыками, приложенными необходимыми документами, включая заполненную авиагрузовую накладную.

Консолидатор

Экспедитор, деятельностью которого является комбинирование одной грузовой авиационной отправки от различных отправителей, называется консолидатором.

Консолидатор сам определяет тарифы на перевозку грузов, включенных им в консолидированную отправку. Для привлечения отправителей, эти тарифы обычно ниже, чем прямые тарифы авиакомпаний.

Консолидатор выдает отправителю так называемую внутреннюю авиагрузовую накладную (HAWB), т.е. перевозочный документ, выпускаемый самим консолидатором для всей перевозки (как подтверждение договора перевозки и подтверждение того, что отправка была принята к перевозке). Консолидированная отправка передается консолидатором авиакомпании вместе с авиагрузовой накладной IATA (MAWB: основная авиагрузовая накладная). Поскольку перед авиакомпанией консолидатор выступает как отправитель, он адресует отставку экспедитору в аэропорту назначения, который разделяет отставку в соответствии с внутренними авиагрузовыми накладными для получателей (агент по разгрузке).

Преимущества консолидации для отправителей:

- Низкие тарифы на перевозку;
- Перевозка большего количества грузов в меньших отправлениях, что влечет за собой снижение затрат на обработку, административные расходы и т.д.

Консолидация может иметь и недостаток, который заключается в том, что общее транспортное время дольше, и соответственно отправка доставляется дольше, чем при варианте прямой воздушной перевозки. Также увеличиваются расходы в пункте назначения, так как необходимо оплатить сбор за разгрузку, т.е. за разделение консолидированной отправки.

Ограничение ответственности агента и консолидатора

По юридическим терминам, грузовой агент по существу является обыкновенным агентом. Агент действует от имени принципала, и принципал несет ответственность за действия, осуществленные агентом в рамках оговоренного периода.

Грузовой агент функционирует как посредник, облегчающий процесс перевозки и помогающий грузовладельцу в соответствии со своими обязанностями по договору перевозки.

Однако консолидатор, выступает в роли отправителя по отношению авиаперевозчику, и таким образом, становится стороной договора перевозки, также как и перевозчик (что подтверждается авиагрузовой накладной IATA авиакомпании). Таким образом, консолидатор несет ответственность за оплату перевозки перевозчику и выполняет другие

свои обязательства, предусмотренные договором, также как это обычно делает обычный отправитель.

С другой стороны, перед обычным отправителем консолидатор выступает в роли перевозчика. Следовательно, консолидатор перед отправителем по договору несет ответственность как перевозчик (что подтверждается внутренней авиагрузовой накладной, выданной консолидатором).

Важно, что консолидатор балансирует и координирует обязанности по двум договорам с отправителем и с перевозчиком соответственно. В особых случаях консолидатор может брать на себя большую ответственность перед отправителем, в то время как перевозчик может снимать с него некоторые обязанности.

Вопросы

1. *Перевозка опасных грузов регулируется:*

- a. IATA
- b. ICAO
- c. Варшавской конвенцией
- d. Ничем из вышеперечисленного

(a & b)

2. *На сколько классов подразделяются опасные грузы, перевозимые по воздуху?*

- a. 7
- b. 9
- c. 12
- d. 10

(b)

3. *Верно или Неверно?*

- a. Отправитель обязательно должен декларировать вид опасности грузов. (В)
- b. Опасные грузы отмечаются специальными ярлыками, которых следует строго придерживаться. (В)
- c. ICAO-TI и DGR – это правила для опасных грузов, разработанные ICAO и IATA соответственно. Оба этих руководства одинаково важны и широко используются в повседневной практике. (Н)
- d. Независимо от вида опасных грузов, они всегда могут перевозиться по воздуху, если они перевозятся в ограниченных количествах. (Н)

4. Авиакомпания может принимать к перевозке грузы от следующих субъектов, за исключением

- a. Отправителя
- b. Экспедиторской компании, выступающей в качестве консолидатора
- c. Экспедитора
- d. Грузового агента IATA

(a)

5. Основное различие между агентом и консолидатором заключается в следующем:

- a. Агент является аккредитованным агентом IATA
- b. Консолидатор – это обычно более крупная компания, чем агент
- c. Консолидатор вступает в договорные отношения с перевозчиком и принимает на себя ответственность как отправитель, а агент всего лишь действует от имени отправителя
- d. Агент облегчает процесс воздушной перевозки, а консолидатор нет

(c)

6. Какие из перечисленных описаний консолидатора и консолидации неверны?

- a. Юридическое положение консолидатора можно описать как отправитель для авиакомпании, и перевозчик для настоящего отправителя
- b. Консолидатор выдает отправителю внутреннюю авиагрузовую накладную
- c. Преимуществом консолидации является предоставление более низкой стоимости перевозки для отправителя и авиакомпании
- d. Недостатком консолидации является то, что меньшее количество груза перевозится в одной отправке и соответственно затраты на обработку возрастают

(d)

4.2 Наиболее часто используемые самолеты и авиационные паллеты

Цель изучения:

Слушатель должен знать виды и описание наиболее часто используемых самолетов.

Слушатель должен знать виды наиболее часто используемых авиационных грузовых единиц.

4.2.1 Наиболее часто используемые самолеты (пассажирские и грузовые)

Цель изучения:

Слушатель должен знать виды самолетов, которые используются для грузовых перевозок.

Слушатель также должен знать описание и грузовместимость этих самолетов.

Грузы могут перевозиться и на пассажирских и на грузовых самолетах.

Пассажирские самолеты

На пассажирском самолете грузы перевозятся в нижнем отсеке, который расположен под пассажирским салоном.

Доступ к этому отсеку снаружи осуществляется через загрузочный люк. Также возможно освещение, подогрев и кондиционирование воздуха, то есть перевозка живых животных также возможна.

В отсеке сначала должны разместить багаж пассажиров и почту. Оставшееся место используется для грузов.

Около 50% воздушных перевозок осуществляется пассажирскими самолетами.

Грузовые самолеты

В грузовых самолетах грузы также размещаются в нижнем отсеке, но в основном на верхней палубе, что позволяет перевозить более крупные и тяжелые предметы.

В связи с этим, такие самолеты оснащены усиленным полом и широкими дверями. Также большинство грузовых самолетов оборудовано системой паллетов. Сначала грузы размещаются на паллеты на складе, где закрепляются специальными сетками и ремнями. Затем эти загруженные паллеты загружаются в самолет погрузчиком, и перемещаются в самолете при помощи специальных роликов, которыми оснащен пол самолета, на свое место.

В грузовых самолетах, не оборудованных системой паллетов, груз просто размещается в грузовом отделении. Для предотвращения движения во время полета, груз необходимо закрепить при помощи сеток, ремней и канатов.

Комбинированные самолеты (смешанные самолеты)

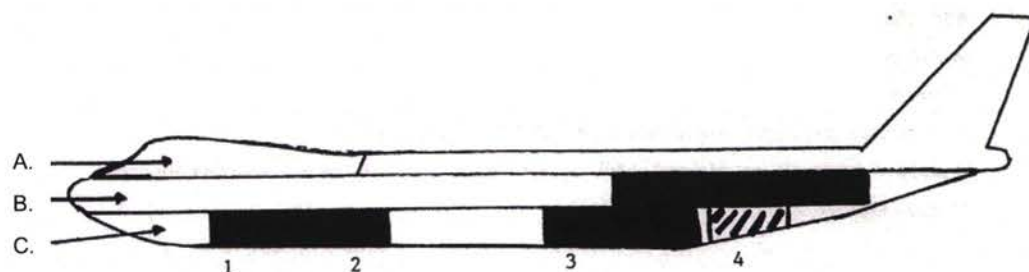
Комби - это название, означающее самолет, предназначенный для перевозки грузов и пассажиров (Boeing B747M = Mixed). В отличие от ранее используемого DC-8M, определенное количество сидений в хвостовой части B747M снималось, что позволяло разместить около 13 паллет. Конечно же эти два участка разделялись перегородкой.

Грузовые самолеты, оснащенные роликовыми дорожками для загрузки паллетов:

Boeing 747	-	в нижнем отсеке
Boeing 747M (Combi)	-	в нижнем отсеке + часть верхней палубы
DC-10	-	в нижнем отсеке
Airbus A310	-	в нижнем отсеке

Ниже представлены схемы различных самолетов:

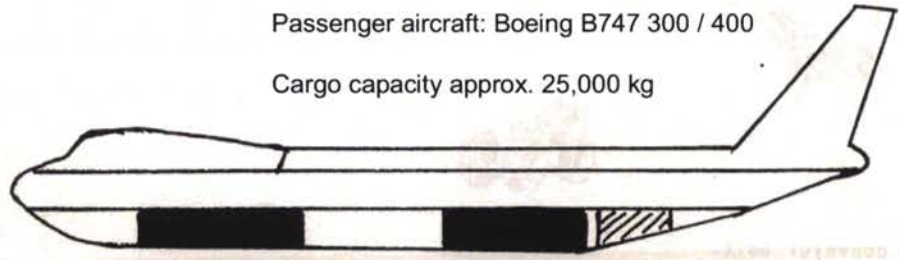
Комбинированный самолет: Boeing B747 300 / 400



- A. Верхняя палуба: салон, 55 пассажиров;
- B. Основная палуба: нос: пассажирский салон; хвост: грузовой отсек;
- C. Нижние отсеки: грузовые отсеки 1 – 4;
отсеки 1 + 2 перед крылом; 3 + 4 за крылом;
отсеки 1 + 2 + 3 предназначены для перевозки паллетов; отсек 4 не предназначен

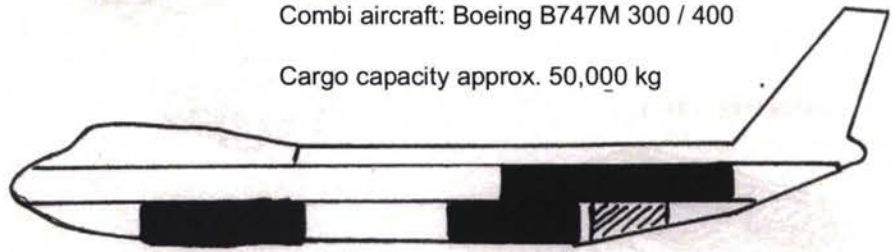
Passenger aircraft: Boeing B747 300 / 400

Cargo capacity approx. 25,000 kg



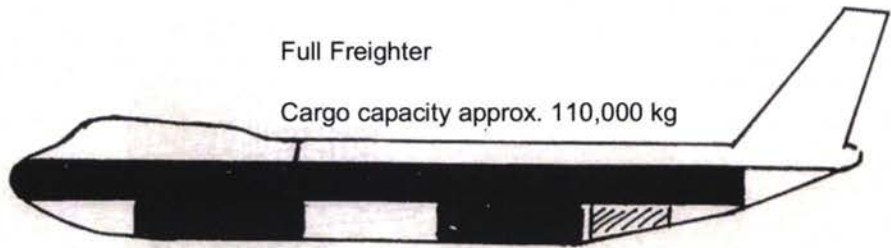
Combi aircraft: Boeing B747M 300 / 400

Cargo capacity approx. 50,000 kg



Full Freighter

Cargo capacity approx. 110,000 kg



Грузовместимость и дальность полета

Грузовместимость означает максимальное количество груза, которое самолет может перевезти на борту. Обычно измеряется в кг/м³.

Самолеты, не предназначенные для перевозки паллетов

Ниже представлены примеры грузовой вместимости и дальности полета для самолетов, не предназначенных для перевозки паллетов:

Тип	Грузовместимость	Дальность (миль)
Fokker Friendship F2	400 кг / 2 м ³	1,000
Fokker Fellowship F2	400 кг / 2 м ³	1,000
Fokker 100	1,300 кг / 4 м ³	1,500
Boeing 727	3,500 кг / 7 м ³	2,300
Boeing 707	10,000 кг / 33 м ³	4,000
Boeing 737	3,400 кг / 7 м ³	2,500

Самолеты, предназначенные для перевозки паллетов

Ниже представлены примеры грузовой вместимости и дальности полета для самолетов, предназначенных для перевозки паллетов (включая широкофюзеляжные):

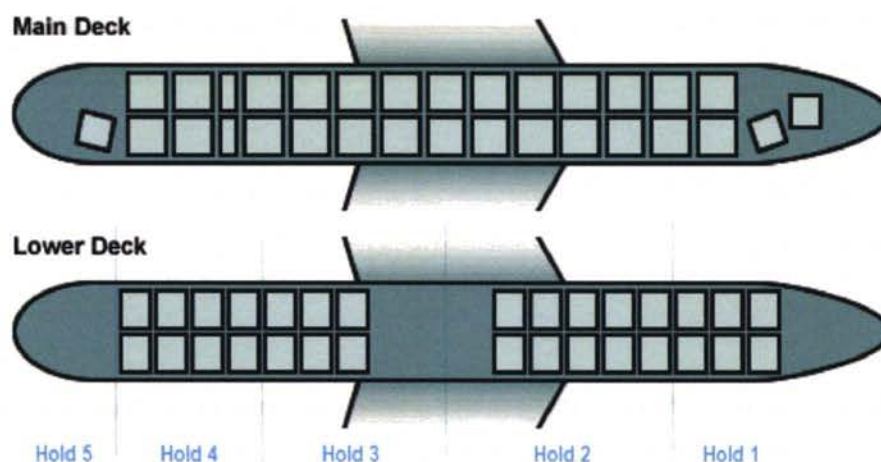
Тип	Грузовместимость	Дальность (миль)
Airbus A310 PAX 215	10,500 кг / 50 м ³	4,000
DC10-30 PAX 248	17,800 кг / 60 м ³	5,500
B 747 - 200 PAX 387	20,300 кг / 75 м ³	6,800
B 747 - 300 PAX 428	19,500 кг / 75 м ³	7,100
B 747 - 300 6P. Основная палуба		
	PAX 288 35,000 кг / 192 м ³	7,400
B 747 - 300 6P. Основная палуба		
	PAX 202 55,000 кг / 300 м ³	7,400
B 747 - 400 С законцовками крыла		
	PAX 421 60,000 кг / 300 м ³	7,400

Примечания:

- Серии 300 и 400 с верхней палубой.
- Все самолеты выпускаются в различных вариантах конфигурации размещения пассажиров и грузов.
- Вместимость B 747 - 300 зависит от расстояния. Например: вместимость прямого рейса AMS - BUE около 900 кг / 75 м³.
- Расход топлива для рейса AMS - NYC при нормальных погодных условиях: 80,000 литров.

Описание грузовых отсеков

Ниже приведен пример описания грузовых отсеков на Boeing 747-200F (Источник: <http://www.cathaypacific.com>).



Размер грузового люка нижней палубы

Передний люк	104 x 66 дюймов
Задний люк	104 x 66 дюймов
Дверь навалочного отсека	44 x 47 дюймов

Размер грузового люка основной палубы

Носовой люк	104 x 98 дюймов
Боковой люк	134 x 120 дюймов

Максимальный вес и оборудование – Нижняя палуба

Отсек 1	10354 кг	2Р / 6А
Отсек 2	16136 кг	3Р / 10А
Отсек 3	9801 кг	2Р / 6А
Отсек 4	13137 кг	2Р / 8А
Отсек 5	6749 кг	963 куб. футов

Максимальное количество – Основная палуба

Паллеты	31 паллета
---------	------------

Максимальная коммерческая загрузка самолета

Вес	112810 - 115493 кг
-----	--------------------

Ограничения по весу ULD – Основная палуба

ULD	Код	Максимальная загрузка MCI ULD вес
88 x 125 дюймов Иглу/Контейнер	UAB, UAK, AAR	6033 кг
88 x 125 дюймов Паллет	P1P, PAG, P1G	6033 кг
96 x 125 дюймов Паллет/Контейнер	AQ6, P6P, PQP, PMC	6803 кг
96 x 238.5 дюймов Паллет/Контейнер (20-фут. паллет)	ASE, P7E	11339 кг
88 x 53 дюймов Паллет	PEB	B-HVX 1800 кг B-HVY 1800 кг B-HVZ 1800 кг B-HIH 1300 кг

Вопросы

1. Грузы можно перевозить на следующих самолетах

- Пассажирский самолет
- Грузовой самолет
- Самолеты комби, как Boeing 747
- Все вышеперечисленные

(d)

2. Следующие описания самолетов, предназначенных для грузовых перевозок верны, за исключением

- На грузовых самолетах, на которых нет системы паллетов, груз необходимо закреплять сетками, ремнями и канатами для предотвращения его движения
- Большие и тяжелые грузы, как правило, перевозятся грузовыми самолетами
- На пассажирских самолетах, багаж пассажиров и почта имеют такой же приоритет, как и груз
- Самолет Boeing 747-200, предназначенный для перевозки паллетов имеет грузопместимость около 270 кг/м³

(c)

4.2.2 Загрузочные устройства

Цель изучения:

Слушатель должен знать основные формы средств пакетирования грузов, различия между ними уметь дать их характеристику.

Слушатель также должен иметь знания об описании вышеуказанных средств пакетирования грузов.

Для ускорения процесса перевозки, необходимо использовать наиболее простые загрузочные устройства. Такие устройства значительно ускоряют обработку грузов, и в тоже время помогают изменить вид воздушных перевозок.

В шестидесятые и семидесятые года, средства пакетирования грузов (ULD) были разработаны перевозчиками для облегчения загрузки и выгрузки грузов, особенно в пассажирских самолетах, обслуживаемых на пассажирских терминалах, которые практически не оборудованы погрузочно-разгрузочным оборудованием для грузов. Поскольку речь идет о пассажирских самолетах, время имеет очень большое значение. ULD эффективны в использовании и позволяют сэкономить время.

Средство пакетирования грузов (ULD)

ULD имеют множество форм и размеров. Чаще всего ULD может состоять из:

- Паллет + сетка
- Паллет + иглу + сетка
- Контейнер.

Также существуют специализированные ULD, которые могут обеспечивать управление температурой (для овощей или мяса), давлением (для живых животных), или специальные погрузочные системы (для обработки одежды).

ULD могут легко взвешиваться, размещаться внутри самолета и обрабатываться наземным транспортным оборудованием. Следовательно, ULD могут быть легко интегрированы в автоматизированные системы обработки грузов. Зачастую ULD можно также использовать для дальнейшей автомобильной или морской перевозки без переупаковывания. Недостатком ULD является то, что при их использовании увеличивается вес и потребление топлива, необходима специальная обработка при упаковке, а также координация контроля между перевозчиками.

С увеличением размеров самолетов и наличия грузовых и комбинированных самолетов, объем использования ULD будет расти.

Паллет

Паллеты представляют собой плоские алюминиевые листы, на которые укладываются отправки. Это платформа, на которой формируется груз. Каждый паллет накрывается сеткой для обеспечения сохранности грузов.

Для проверки того, что сформированный паллет можно будет загрузить в самолет, разработаны специальные рамки, внутри которых должны помещаться паллеты. Также установлена максимально разрешенная масса.

Что касается безопасности полета, конечно же, груз должен быть защищен от самопроизвольного передвижения. Это делается при помощи специальных сеток и канатов. Для этих целей по всему периметру края паллета есть специальные кольца.

При использовании этой системы погрузка и выгрузка может быть осуществлена в максимально короткие сроки.

Иглу

Иглу – это колпак (с сеткой), сделанный из легкого, но прочного материала, имеющий форму контура палубы самолета. Передняя сторона открыта. Иглу ставится на паллет, и благодаря сеткам содержимое не передвигается.

Паллет + иглу + сетка

Форма паллет + иглу + сетка – это цельное загрузочное устройство. Иглу делаются различных размеров (большие, маленькие, жесткие, половинчатые и т.д.), в зависимости от вида самолета, на котором они используются.

Контейнер

Контейнер – это стандартное загрузочное устройство, используемое для перевозок. Стандартный размер – 20 футов, единица, которая часто называется TEU. Контейнеры используются для перевозки большинства генеральных грузов, багажа и почты.

На 747 / 747М, DC-10 и А310, контейнера часто используются в дополнение к паллетам и иглу для перевозки багажа и / или груза.

Контейнера грузятся на нижнюю палубу самолета.

Детальные описания комплектов средств пакетирования грузов представлены ниже.

3.10. UNITIZED CONSIGNMENTS

(For carrier deviating/additional rules see section 8.3.)

3.10.8. GLOSSARY OF TERMS

Class Rating	Description	IATA ID Code	Tare Weight Allowance		R/C ¹⁾	Notional Volume ²⁾		U.S. Domestic (ATA) Terminology
			kg.	lb.		cu. ft	m ³	
1/1S	2,438 x 6,058 x 2,438 mm (96 x 238.5 x 96 in) Main Deck Container	AGA	1,000	2205	R	1,174	33.25	M2
	2,438 x 6,058 x 2,438 mm (96 x 238.5 x 96 in) Main Deck Pallet with Net	PG	400	882	R	1,174	33.25	M2 Netted Pallet
1P	2,438 x 4,978 x 2,438 mm (96 x 196 x 96 in) Main Deck Pallet with Net	PR	330	728		1,045	29.60	--
2/2Q	2,438 x 3,175 x 2,438 mm (96 x 125 x 96 in) Main Deck Pallet with Non-Structural Igloo	UM	260	572	R	606	17.16	--
	2,438 x 3,175 x 2,438 mm (96 x 125 x 96 in) Main Deck Container	AMJ	260	573	C	565	16.50	M1
	2,438 x 3,175 x 2,438 mm (96 x 125 x 96 in) Main Deck Pallet with Net	PM	130	287	R	606	17.16	--
	2,438 x 3,175 x 2,438 mm (96 x 125 x 96 in) Main Deck Container	AMA	260	572	R	606	17.16	M1
2A	2,235 x 3,175 x 2,438 mm (88 x 125 x 96 in) Main Deck Pallet with Net	PA	120	264	R	553	15.66	Type A
2AA	2,235 x 3,175 x 2,235 mm (88 x 125 x 88 in) Main Deck Non-Structural Igloo with Net	UA	250	551	R	506	14.33	Type A
2B	2,438 x 3,175 x 1,829 mm (96 x 125 x 72 in) Main Deck Pallet with Net	PM	130	287	C	451	12.77	--
	2,438 x 3,175 x 1,829 mm (96 x 125 x 72 in) Main Deck Non-Structural Igloo with Net	UM	250	551	C	451	12.77	--
2BG	2,438 x 3,175 x 1,626 mm (96 x 125 x 64 in) Lower Deck Pallet with Net	PM	130	287	R	399	11.39	--
	2,438 x 3,175 x 1,626 mm (96 x 125 x 64 in) Lower Deck Container	AMU	200	440	C	480	13.70	LD39
	2,438 x 3,175 x 1,626 mm (96 x 125 x 64 in) Lower Deck Container	AMP	200	440	R	399	11.39	--
2BS	2,438 x 3,175 x 2,438 mm (96 x 125 x 96 in) Main Deck Horse Stall	HMA	--	--	R	565	16.00	--
2C	2,235 x 3,175 x 2,997 mm (88 x 125 x 118 in) Main Deck Pallet with Net	PA	120	264	R	682	19.31	--
2D	2,235 x 3,175 x 2,184 mm (88 x 125 x 86 in) Main Deck Pallet with Net	PA	120	264	R	494	13.99	M4 Netted Pallet
2H	2,438 x 3,175 x 2,997 mm (96 x 125 x 118 in) Main Deck Pallet with Net	PM	130	287	C	747	21.16	M5 Netted Pallet
2R	2,438 x 2,991 x 2,438 mm (96 x 117.75 x 96 in) Main Deck Pallet with Net	PF	--	--	R	569	16.11	--
	2,438 x 2,991 x 2,438 mm (96 x 117.75 x 96 in) Main Deck Container	AF	260	572	R	569	16.11	--
2W	2,438 x 3,175 x 1,626 mm (96 x 125 x 64 in) Pallet with Net (with extension wings for use within Contour F)	PM	130	287	C	480	13.70	--
2WA	2,438 x 3,175 x 1,626 mm (96 x 125 x 64 in) Pallet with Net (with extension wings for use within Contour U)	PM	130	287	C	557	15.80	--
3	2,235 x 3,175 x 2,184 mm (88 x 125 x 86 in) Pallet with Net	PA	120	264	C	420	11.89	Type A
	2,235 x 3,175 x 2,184 mm (88 x 125 x 86 in) Pallet with Non-Structural Igloo Assembly	UA	230	507	C	420	11.89	Type A
	2,235 x 3,175 x 2,184 mm (88 x 125 x 86 in) Main Deck Container	AA	230	507	C	420	11.89	Type A
3A	2,235 x 3,175 x 2,064 mm (88 x 125 x 81.25 in) Main Deck Pallet with Net for Wide Body Aircraft	PA	120	264	R	475	13.45	--
4	2,235 x 2,743 x 2,184 mm (88 x 108 x 86 in) Main Deck Pallet with Net	PB	100	220	C	391	11.07	Type A
	2,235 x 2,743 x 2,184 mm (88 x 108 x 86 in) Main Deck Non-Structural Igloo Assembly	UB	190	419	C	391	11.07	Type A

3.10. UNITIZED CONSIGNMENTS

(For carrier deviating/additional rules see section 8.3.)

Class Rating	Description	IATA ID Code	Tare Weight Allowance		R/C ¹⁾	Notional Volume ²⁾		U.S. Domestic (ATA) Terminology
			kg.	lb.		cu. ft	m ³	
4A	2,235 x 2,743 x 2,032 mm (88 x 108 x 80 in) Main Deck Non-Structural Igloo Assembly	UB	190	419	C	360	10.20	Type A
5	2,235 x 3,175 x 1,626 mm (88 x 125 x 64 in) Pallet with Net	PA	120	264	C or R	350	9.91	Type A
	2,235 x 3,175 x 1,626 mm (88 x 125 x 64 in) Pallet with Non-Structural Igloo Assembly	UA	200	440	C or R	350	9.91	LD7
	2,235 x 3,175 x 1,626 mm (88 x 125 x 64 in) Container	AA	200	440	C or R	350	9.91	R = LD9, C = LD29
5A	2,235 x 3,175 x 1,626 mm (88 x 125 x 64 in) Pallet with Net for B767 Aircraft Only (overhangs outside base dimensions not permitted)	PA	120	264	C or R	350	9.91	--
5W	2,235 x 3,175 x 1,626 mm (88 x 125 x 64 in) Pallet with Net (with extension wings for use within Contour U)	PA	120	264	C	460	13.03	--
5WA	2,235 x 3,175 x 1,626 mm (88 x 125 x 64 in) Pallet with Net (with extension wings for use within Contour F)	PA	120	264	C or R	422	11.95	--
6	1,534 x 3,175 x 1,626 mm (60.4 x 125 x 64 in) Pallet with Net	PL	90	198	C or R	245	6.94	--
	1,534 x 3,175 x 1,626 mm (60.4 x 125 x 64 in) Container	AL	180	397	C or R	245	6.94	R=LD5, LD10, LD11, C=LD6
6A	2,438 x 1,534 x 1,626 mm (96 x 60.4 x 64 in) Lower Deck Container	AQ	120	264	C	245	6.94	LD8
6B	2,438 x 1,534 x 1,626 mm (96 x 60.4 x 64 in) Non Certified Container	DQ	150	330	C	254	7.20	LD8
6Q	2,438 x 1,534 x 1,626 mm (96 x 60.4 x 64 in) Lower Deck Livestock Pallet	PQ	120	264	C	245	6.94	LD8
6W	1,534 x 3,175 x 1,626 mm (60.4 x 125 x 64 in) Pallet with Net (with extension wings for use within Contour F)	PL	90	198	C	320	9.06	--
7/7 ³⁾	2,235 x 1,562 x 2,184 mm (88 x 61.5 x 86 in) Pallet with Net	PY	--	--	C	215	6.09	--
	2,235 x 1,562 x 2,184 mm (88 x 61.5 x 86 in) Half Pallet with Non-Structural Igloo Assembly	UY	135	298	C	215	6.09	--
7A	2,438 x 1,534 x 1,626 mm (96 x 60.4 x 64 in) Lower Deck Container	AQ	110	243	R	202	5.70	LD4
8 ⁴⁾	1,534 x 1,562 x 1,626 mm (60.4 x 61.5 x 64 in) Certified Container	AK	70	154	C	160	4.53	LD1, LD3
	1,534 x 1,562 x 1,626 mm (60.4 x 61.5 x 64 in) Non Certified Container	DK	40	88	C	160	4.53	LD1, LD3
8A	1,534 x 1,562 x 1,143 mm (60.4 x 61.5 x 45 in) Lower Deck Container (for use on A319, A320 and A321 aircraft only)	AK	90	200	C	130	3.70	LD3-45
	1,534 x 1,562 x 1,143 mm (60.4 x 61.5 x 45 in) Pallet with Net (with extension wings for use within Contour H - A319, A320 and A321 aircraft only)	PK	74	163	C or R	130	3.70	--
8C	1,534 x 1,562 x 1,626 mm (60.4 x 61.5 x 64 in) Rectangular Non Certified Container	DK	40	88	R	127	3.60	--
8D	1,194 x 1,534 x 1,626 mm (47 x 60.4 x 64 in) Lower Deck Container	AP	60	132	C	120	3.40	LD2
	1,194 x 1,534 x 1,626 mm (47 x 60.4 x 64 in) Non Certified Container	DP	80	176	C	120	3.40	LD2
8F	2,235 x 1,346 x 1,600 mm (88 x 53 x 63 in) Container	AE	--	--	R	163	4.60	--
9	2,235 x 1,346 x 1,930 mm (88 x 53 x 76 in) Pallet with Net	PE	60	132	C	188	5.32	--

Notes

- 1) R = Rectangular; C = Contoured
- 2) The notional volume is the maximum practically usable volume. The actual usable volume may vary somewhat depending on unit design.
- 3) This rate classification may include a half pallet size member owned Non-Aircraft Container.
- 4) Maximum top dimension of this ULD not exceeding 234 cm. (92 in.)

Table with columns: date, note, item, min, local, date, note, item, min, local, date, note, item, min, local, date, note, item, min, local. It lists various flight routes and schedules between cities like LUSAKA, MALDEN, MONTEVIDEO, etc.

Ниже представлены картинки с изображением транспортного оборудования для средств пакетирования грузов.

carts

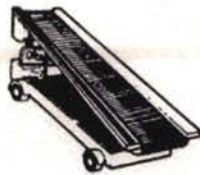


Ramp Equipment.

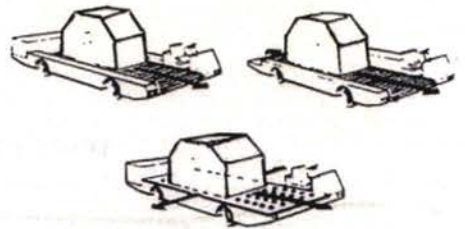
tractors



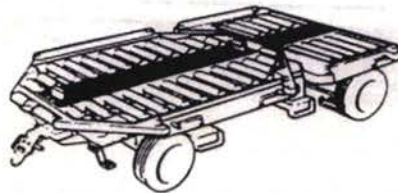
conveyor belt.



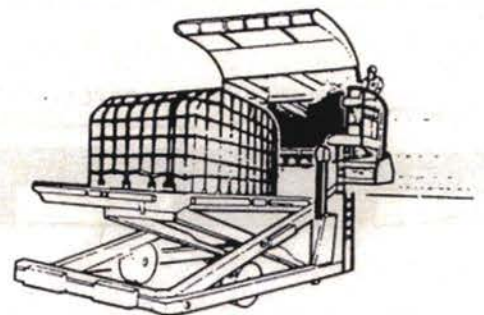
transporter



container dolly



highloader



Виды ULD

IATA ULD

IATA ULD – это загрузочная единица, одобренная и зарегистрированная IATA на или в которой можно перевозить грузы.

IATA ULD можно разделить на два вида:

- ULD перевозчика - собственность авиакомпании;
- ULD отправителя - собственность отправителя.

Авиационный ULD

Если составной частью ULD является часть авиационного оборудования, оно называется авиационным ULD, которыми могут быть:

- Авиационный паллет + сетка;
- Авиационный паллет + иглу + сетка;
- Авиационный контейнер.

Неавиационный ULD

Это ULD, который не соответствует требованиям авиационного ULD, например, корзина, ящик.

Терминология и обозначения ULD

- ULD - Средство пакетирования грузов
- Паллет - P
- Иглу - U размещается на нижней и основной палубе
- Контейнер. - Всегда перевозится на нижней палубе

Примеры обозначений ATA (Американской авиационной ассоциации):

- LP = паллет для нижней палубы / иглу
- MP = паллет для основной палубы
- LD3 = контейнер

Вопросы

1. Какие описания IATA ULD соответствуют какой картинке?
Пожалуйста, укажите.



паллет с сеткой
код P



иглу с сеткой
код U



контейнер для нижней палубы
код LD3



контейнер для основной палубы B747
код MD3

2. Среди следующих утверждений о средствах пакетирования грузов, вес верны за исключением

- a. ULD были разработаны в шестидесятые – семидесятые годы для упрощения погрузки и разгрузки грузов и экономии времени на терминале
- b. Существуют стандартные формы и размеры ULD. Следовательно выбор ULD ограничен
- c. Если составной частью ULD является часть авиационного оборудования, оно называется авиационный ULD
- d. ULD, одобренное и зарегистрированное IATA является собственностью отправителя и может называться ULD отправителя

(b)

4.3 Авиагрузовые накладные и сопроводительные документы

Цель изучения:

Слушатель должен знать функции, правила заполнения и применения авиагрузовой накладной, а также сопроводительных документов, используемых при авиационных перевозках.

4.3.1 Авиагрузовая накладная

Цель изучения:

Слушатель должен знать основные функции авиагрузовой накладной, и как распространяются оригиналы и копии авиагрузовой накладной. Слушатель должен знать, что означает номер авиагрузовой накладной.

Пассажиры перевозятся по воздуху на основании билета, который является подтверждением договора перевозки. При грузовых перевозках, похожий документ называется авиагрузовая накладная, аббревиатура – AWB.

Авиагрузовая накладная была создана на основании коносамента, используемого в морских перевозках, она выполняет практически такие же функции. Но функции морского коносамента не полностью адаптированы к другим видам перевозок из-за последних технических требований. Например, функцией морского коносамента является то что он является товарораспорядительным документом, то есть можно передать право собственности на грузы, находящиеся в пути, а это не представляет интереса для воздушных перевозок, на перевозку которых тратится очень мало времени.

Тем временем, другие функции коносамента можно применить на различных видах транспорта. Например, в воздушных перевозках, авиагрузовая накладная часто используется как страховой полис, если отправка страхуется от какого-либо транспортного риска.

На практике, около 90% всех авиагрузовых накладных выпускается грузовым авиационным агентом от имени отправителя и перевозчика.

Также авиагрузовая накладная часто заполняется на основании письма-инструкции отправителя.

Письмо-инструкция отправителя (SLI)

Письменная инструкция отправителя называется письмо-инструкция отправителя (SLI).

Письмо-инструкция полностью заполняется и подписывается отправителем. Отправитель несет ответственность за всю информацию, особенно за описание грузов.

Авиагрузовая накладная выпускается в соответствии с этой инструкцией. Но до выпуска накладной, необходимо проверить можно ли принимать отpravку к перевозке по воздуху.

Оригиналы и копии авиагрузовой накладной

Как установлено IATA, авиагрузовая накладная состоит из 3 оригиналов, и минимум 6 и максимум 11 дополнительных копий. Каждая копия выполняет отдельную функцию.

Оригиналы авиагрузовой накладной

- Оригинал 1 – зеленый
Предназначен для перевозчика. Авиагрузовая накладная выступает в роли бухгалтерского документа и для выпускающего перевозчика является документальным доказательством, что перевозчик и отправитель заключили договор перевозки.
- Оригинал 2 – розовый
Сопровождает отpravку и предназначен для получателя.
- Оригинал 3 – голубой
Предназначен для отправителя. Является распиской о получении грузов для перевозки и документальным доказательством, что перевозчик и отправитель заключили договор перевозки.

Оригиналы имеют одинаковую ценность и на них должны быть хорошо видны подписи отправителя или его представителя и подпись перевозчика или его агента.

Копии авиагрузовой накладной

Дополнительные копии авиагрузовой накладной, в количестве минимум 6 и максимум 11, распределяются следующим образом:

- Копия 4 - желтая
Эта копия с отметкой "расписка в получении", сопровождает отправку до конечного пункта назначения и подписывается получателем при получении груза, после чего остается у последнего перевозчика и является:
 - a. доказательством доставки отправки получателю в нормальном состоянии;
 - b. свидетельством исполнения договора перевозки.
- Копия 5 - белая
Эта копия, с отметкой для "аэропорта назначения", тоже сопровождает отправку до конечного пункта назначения и используется для таможенного оформления.
- Копия 6 - белая
Эта копия, с отметкой "для третьего перевозчика", изымается третьим перевозчиком, если таковой имеется, и используется им как перевозочный документ.
- Копия 7 - белая
Эта копия, с отметкой "для второго перевозчика", изымается вторым перевозчиком, если таковой имеется, и используется им как перевозочный документ.
- Копия 8 - белая
Эта копия, с отметкой "для первого перевозчика", изымается вторым перевозчиком, и используется им как перевозочный документ.
- Копия 9 - белая
Эта копия, с отметкой "для агента", изымается выпускающим грузовым авиационным агентом IATA, который выдает авиагрузовую накладную от имени авиакомпании.
- Копии 10 – и далее (до 14)
Эти дополнительные копии предназначены для использования любым из перевозчиков, если возникнет такая необходимость.

Функции авиагрузовой накладной

Хотя авиагрузовая накладная изначально была основана на морском коносаменте, она выполняет некоторые другие функции, которые присущи только авиационным перевозкам. Авиагрузовая накладная в какой-то мере выполняет функцию товарораспорядительного документа. Взамен, функция доказательства является более важной. Авиагрузовая накладная, прежде всего, является подтверждением договора воздушной перевозки. Фактически это договор перевозки между перевозчиком и отправителем.

Авиагрузовая накладная – это необоротный документ. Обратный означает, что авиагрузовая накладная может быть передана определенным образом, например, при помощи передаточной надписи, другому лицу. Передаточная надпись может быть сделана или пустой или конкретному лицу, в результате чего это лицо приобретает определенные права на грузы (т.е. получает право владения грузами). Следовательно, авиагрузовая накладная – это коносамент. В любом случае, слова “необоротная” на авиагрузовой накладной не должны перечеркиваться.

В общем, авиагрузовая накладная выполняет следующие функции:

- a) Подтверждение получения грузов для отправки
Когда отправитель передает грузы для перевозки, он должен получить расписку, подтверждающую, что грузы получены в нормальном состоянии.
Следовательно, копия авиагрузовой накладной должным образом подписанная авиакомпанией (или грузовым агентом IATA) предоставляет отправителю подтверждение о приемке этих грузов. При получении копии отправителю (голубая), авиакомпания подтверждает, что она приняла к перевозке отправки, указанную в авиагрузовой накладной (в нормальном внешнем состоянии, если иное не указано в авиагрузовой накладной).
- b) Подтверждение договора перевозки
После выпуска, авиагрузовая накладная, является документальным подтверждением заключения договора перевозки, по которому авиакомпания и получатель (зеленая и розовая) получили по одному оригиналу каждый. До того, как такой договор вступит в силу, он должен быть подписан отправителем или его/ее представителем и авиакомпанией или ее агентом, действующим от ее имени. Если одно и то же лицо выступает в качестве представителя обеих сторон, оно должно подписать накладную дважды.
Условия договора перевозки напечатаны на обратной стороне трех оригиналов. Следовательно авианакладная содержит все перевозочные инструкции (включая маршрут, способ оплаты и т.д.), и лица, вовлеченные в перевозку, могут идентифицировать отправки по авиагрузовой накладной. По этой же авианакладной получатель может проверить полностью ли выполнен договор перевозки.
- c) Подтверждение страховки
Если отправка является "застрахованной по авианакладной", тогда авиагрузовая накладная также является доказательством

страховки. Тогда авиагрузовая накладная должна быть заполнена соответствующим образом.

- d) База для расчета стоимости перевозки
- Поскольку авиагрузовая накладная содержит все сборы, связанные с воздушной перевозкой, авиагрузовая накладная используется в качестве базы для расчета стоимости перевозки и последующих расчетов между перевозчиком и отправителем или получателем, а также между компаниями, участвующими в перевозке.

Помимо от вышеуказанных функций, авиагрузовая накладная часто используется при таможенном оформлении, при экспорте и импорте грузов, и вместе с другими документами может потребоваться таможенным органам для таможенного оформления. Авиагрузовая накладная – это как правило основной документ, который предоставляется для таможенного оформления. В заключение, авиагрузовая накладная содержит всю необходимую информацию об обработке, отправке и доставке грузов а также является для авиакомпаний(й) руководством по обращению с грузами.

Что касается условий договора перевозки, напечатанных на обратной стороне оригиналов накладной, они одинаковы для всех авиакомпаний-членов IATA. Эти авиакомпании принимают к перевозке грузы по накладным других компаний, и осуществляют перевозку по одной накладной, даже если авиакомпаний несколько.

У авиакомпаний, которые не являются членами IATA, такие условия явно соответствуют условиям IATA, и между ними часто существуют определенные договоренности ("Интерлайн-соглашения"), по условиям которых эти накладные принимаются обоюдно.

Номер авиагрузовой накладной

Номер авиагрузовой накладной используется для того, чтобы различать накладные между собой и ассоциировать отправки к накладным. Номер указывается в левом верхнем углу и нижних углах авиагрузовой накладной.

Каждый номер авиагрузовой накладной состоит из 11 цифр, которые означают:

- Первые 3 цифры – это префикс авиакомпании, выдавшей накладную.
Например, у KLM это 074, у SAS 117 и т.д.
- Порядковый номер из 8 цифр, по которому идентифицируется авиагрузовая накладная.

Детальное описание авиагрузовой накладной можно найти в Приложении 4, в том числе примеры авиагрузовой накладной и инструкции по ее заполнению.

Вопросы

1. Для кого предназначен какой из оригиналов авиагрузовой накладной? Пожалуйста, укажите.

Оригинал 3 (голубой)	Отправитель
Оригинал 1 (зеленый)	Перевозчик
Оригинал 2 (розовый):	Получатель

2. Авиагрузовая накладная выполняет много функций. Определите какие из следующих функций Верны или Неверны.

- a. Расписка о получении грузов для отправки (В)
- b. Декларация отправителя для опасных грузов (Н)
- c. База для расчета стоимости перевозки(В)
- d. Доказательство страховки (В)
- e. Таможенная декларация (В)

3. Какое из ниже представленных утверждений относится к авиагрузовой накладной?

- a. Авиагрузовая накладная – это оборотный документ
 - b. Авиагрузовая накладная является документальным доказательством договора перевозки
 - c. Авиагрузовая накладная представляет грузы
 - d. Авиагрузовая накладная может быть передана другой стороне
- (b)

4. Номер авиагрузовой накладной – это уникальный номер для идентификации отправки. Номер авиагрузовой накладной состоит из 11 цифр. Первые 3 цифры означают:

- a. Авиакомпанию, выпустившую накладную
 - b. Порядковый номер авиагрузовой накладной
 - c. Авиационный код груза, который следует по этой накладной
 - d. Код упаковки, которая используется для отправки
- (a)

4.3.2 Виды авиагрузовых накладных

Цель изучения:

Слушатель должен знать различия между тремя типами авиагрузовых накладных: нейтральной авиагрузовой накладной, основной авиагрузовой накладной и внутренней авиагрузовой накладной, и понимать при каких обстоятельствах какая из накладных используется.

Нейтральная авиагрузовая накладная (NAWB), рекомендованная FIATA

Нейтральные авиагрузовые накладные (NAWB) печатаются IATA, где их можно получить после проверки и разрешения. Когда грузовой агент или отправитель получает номера для авиагрузовых накладных предоставленных авиакомпанией или агентом IATA, который уполномочен на выпуск внутренних авиагрузовых накладных, NAWB можно распечатывать на принтере, после чего они будут иметь такое же значение, как и основная авиагрузовая накладная или внутренняя авиагрузовая накладная.

Внутренняя авиагрузовая накладная (HAWB)

Если экспедитор принимает на себя функции перевозчика, выпускается авиагрузовая накладная от его имени, эта авиагрузовая накладная называется накладная экспедитора или внутренняя Авиагрузовая накладная.

В настоящее время на рынке существует множество вариантов внутренних авиагрузовых накладных. Но следует отметить, что экспедитор чаще выступает как посредник, чем как перевозчик.

Основная авиагрузовая накладная (MAWB)

Основная авиагрузовая накладная (MAWB) – это обычная накладная авиакомпании, которая выпускается первым перевозчиком, если в перевозке участвует несколько перевозчиков, или когда экспедитор выдает внутреннюю авиагрузовую накладную.

MAWB используется для индивидуальных отправок. Что касается авиакомпаний, для них не существует различия в MAWB, когда отправляется отдельная отправка напрямую от отправителя или экспедитора, или консолидированные отправки от консолидаторов.

Вопросы

1. Существуют следующие виды авиагрузовых накладных за исключением

- a. Нейтральная авиагрузовая накладная
- b. Чистая авиагрузовая накладная
- c. Внутренняя авиагрузовая накладная
- d. Основная авиагрузовая накладная

(b)

2. Верно или Неверно?

- Внутренняя авиагрузовая накладная выдается экспедитором от его имени, и часто называется накладной экспедитора (В)
- Основная авиагрузовая накладная выпускается консолидатором (Н)
- Когда экспедитор выдает внутреннюю авиагрузовую накладную отправителю, авиагрузовая накладная выдается настоящей авиакомпанией экспедитору и называется нейтральная авиагрузовая накладная (Н)
- Нейтральная авиагрузовая накладная выпускается и получается у IATA после проверки и разрешения (В)

4.3.3 Сопроводительные документы

Цель изучения:

Слушатель должен знать основные документы, которые используются при воздушных перевозках, и уметь объяснить, где и почему эти документы используются на практике.

Самый важный документ, которым регулируются взаимоотношения между сторонами воздушной перевозки грузов – это авиагрузовая накладная. Другие документы, такие как Письмо-инструкция отправителя также играют важную роль. Кроме того, существуют документы, которые могут понадобиться различным властям, например, консульские счета, таможенные декларации, сертификат происхождения и т.д.

Консульские счета

Консульский счет – это документ с детальным описанием грузов, заверенный чиновником консульской службы импортирующей страны,

и используемый таможеней для проверки стоимости, количества и вида отгруженного груза.

Консульский счет описывает отгруженные грузы, указывая информацию об отправителе, получателе и стоимости отправки. В нем также предусмотрено место для внесения маркировки, количества, веса, стоимости грузов, происхождения, и подтверждения содержания счета. Зачастую он выпускается на языке импортирующей страны. Может потребоваться, чтобы он был на специальном бланке и облагался специальным сбором.

Консульские счета требуются определенными странами и используются для идентификации грузов. Бланки можно получить в консульстве импортирующей страны в порту отправления. Обычно другие документы, такие как коммерческий счет, также необходимо предоставить в консульство для того, чтобы консульский счет был засвидетельствован.

Таможенный счет

Таможенный счет используется некоторыми импортирующими странами для таможенных целей. Таможенный счет может быть различной формы, но он должен содержать ту же информацию, которая содержится в коммерческом счете и упаковочных листах.

Таможенный счет обычно есть у местных таможенных брокеров или некоторых экспедиторских компаний. Если грузы не относятся к специальной категории, такой как опасные грузы, счет может быть подготовлен самим экспортером или его агентом. Следовательно, это самооценочный документ.

Некоторые страны-импортеры также могут потребовать от импортера предоставления заполненных таможенных счетов для таможенной очистки.

Сертификат происхождения

Сертификат происхождения (СП) – это документ, подтверждающий страну, в которой грузы были произведены, т.е. происхождение отправки. Он используется таможенными органами для определения соответствующих пошлин, которые должны быть уплачены для импорта товаров и, иногда для определения того, может ли вообще груз легально импортироваться.

СП может быть необходим для проверки наличия соглашений между странами из-за различных ставок пошлины и преференций в зависимости от страны происхождения отправки. Некоторые страны

запрещают импорт из определенных стран; многие страны ограничивают количество товаров, которые можно импортировать.

В определенных случаях СП также может содержать информацию специального регионального значения, такую как, местный материал и трудозатраты. СП может потребоваться даже если коммерческий счет уже содержит информацию. Описание и стоимость груза в СП должна соответствовать данным, указанным в счете.

Сертификат происхождения выпускается отправителем или его агентом, и подтверждается местными властями или компетентной организацией, такой как Торговая палата.

Вопрос

1. Какое описание соответствует какому документу? Пожалуйста, укажите.

Документ, подтверждающий страну, в которой были произведены товары	Сертификат происхождения
Документ с подробным описанием грузов, заверенный чиновником консульской службы страны-импортера	Консульский счет
Документ в различных формах, но содержащий те же данные, что коммерческий счет и упаковочные листы	Таможенный счет

4.4 Расчет стоимости авиационной перевозки

Цель изучения:

Слушатель должен иметь общее представление о структуре тарифов, и тарифах ТАСТ в воздушных перевозках грузов.

Слушатель должен знать, как рассчитывать стоимость воздушной перевозки, определять оплачиваемый вес и применяемый тариф на практике.

Стоимость перевозки рассчитывается путем умножения "оплачиваемого веса" на "применяемый тариф":

Стоимость перевозки = оплачиваемый вес x применяемый тариф.

Ценообразование – это важный элемент отрасли воздушных грузоперевозок. Как только грузы перевезены, стоимость их перевозки должна быть оплачена.

Существуют определенные условия для применения того или иного тарифа. Тарифы – это цены на воздушные перевозки плюс условия, при которых должны применяться данные цены. В грузовых перевозках для обозначения цены используется термин “ставка”.

Существуют конкретные условия, которые должны быть соблюдены, для того чтобы можно было применить определенные ставки тарифов для авиационных перевозок.

4.4.1 Публикации в отрасли воздушных грузоперевозок и международные ставки

Цель изучения:

Слушатель должен знать, как читать публикации в отрасли воздушных грузоперевозок, а также знать о существовании международных и внутренних ставок.

Авиакомпании публикуют ставки на грузоперевозки и сборы, взимаемые при осуществлении перевозки по воздуху. Публикации авиакомпаний могут быть представлены в различных форматах или представлениях, но все публикации содержат однотипную информацию.

Все ставки и сборы опубликованы в алфавитном порядке из аэропорта в аэропорт. В ставки не включены дополнительные сборы, такие как, сборы за доставку, экспортное и импортное оформление, хранение. Ставки применяются в зависимости от маршрута, т.е. из пункта отправления до пункта назначения, и указаны за перевозку одного килограмма или фунта.

Ставки часто публикуются в национальной валюте авиакомпаний. Соответственно для расчета стоимости перевозки в авиагрузовой накладной суммы указываются в местной валюте, если не требуется другое.

Международные ставки

В отличие от внутренних ставок, международные ставки применяются, когда груз перевозится из одной страны в другую.

Как и во внутренних авиаперевозках, на ставки влияют следующие факторы: конкуренция в отрасли, конкуренция с другими видами

транспорта, уровень спроса на рынке, вид груза, систематичность перевозок, количество и стоимость груза и т.д.

Вопрос

1. Определите Верны или Неверны следующие утверждения.

- Ставки в авиационных грузоперевозках всегда публикуются в местной валюте (В)
- Ставки в авиагрузовых публикациях включают не только стоимость перевозки от аэропорта до аэропорта, но и сборы за доставку, экспортное и импортное таможенное оформление. (Н)
- Грузовые ставки могут быть за перевозку одного килограмма или фунта (В)
- Авиагрузовые публикации выпускаются только в одном формате (Н)

4.4.2 Тарифы ТАСТ и правила расчета

Цель изучения:

Слушатель должен знать, что такое тарифы ТАСТ, их основную структуру и как читать ставки ТАСТ.

Слушатель должен знать правила расчета тарифов ТАСТ, и знать, как определяется оплачиваемый вес.

Поскольку авиакомпании сами устанавливают тарифы на свои грузоперевозки, а одни и те же участки зачастую обслуживаются несколькими перевозчиками, или в перевозке одной отправки может участвовать несколько перевозчиков, необходима координация используемых грузовых тарифов. Из-за аэрополитических ограничений, перевозчики часто принимают к использованию одинаковые тарифы на одном рынке. “Грузовой авиационный тариф” (“The Air Cargo Tariff” – ТАСТ) является результатом работы IATA и авиакомпаний-членов, по созданию универсальных тарифов для членов IATA, и содержит в себе соответствующие ставки и описание условий по их применению.

Тарифы ТАСТ

ТАСТ – это международное официально признанное издание. Оно предлагает авиакомпаниям, грузовым агентам и отправителям универсальный источник информации о грузовых авиационных тарифах, правилах и инструкциях. Тарифы в ТАСТ пересматриваются и

пересчитываются на ежегодных конференциях IATA, и подразделяются на три региональных сегмента.

Руководство IATA (ТАСТ) в трех частях

Руководство IATA ТАСТ выпускается в трех частях: ТАСТ Rules (правила), ТАСТ Rates North America (ставки Северной Америки) и ТАСТ Rates Worldwide (Всемирные ставки). ТАСТ Rates North American и ТАСТ Rates Worldwide красного и зеленого цвета соответственно.

ТАСТ Rules содержит все общие правила, инструкции и процедуры, отклонения и/или дополнительные правила. ТАСТ Rules выпускается два раза в год, в апреле и октябре.

ТАСТ Rates North America содержит ставки в и из Северной и Южной Америки и островов, расположенных между ними, таких как Гавайи, Гренландия, Бермуды, Вест-Индия и острова Карибского моря.

ТАСТ Rates Worldwide содержит все остальные ставки, которые не включены в ТАСТ Rates North America.

Более подробную информацию о руководствах ТАСТ можно найти в Приложении 5.

Действительность ставок

Применяемые тарифы определяются по дате, когда отправка была принята к перевозке авиакомпанией, т.е. по дате авиагрузовой накладной.

Пока не указано иное, ставки определяются исходя из двух пунктов, между которыми осуществляется перевозка. Например, ставка за перевозку из Амстердама в Найроби будет такой же, как если бы эта перевозка осуществлялась не напрямую, а через Лондон.

Ставки могут не меняться, и все авиакомпании-члены IATA осуществляют перевозку по одинаковым опубликованным официальным тарифам. Многие компании, которые не являются членами IATA, также принимают эти ставки и осуществляют перевозки по ним.

Ставки основываются на отправке. В авиагрузовых перевозках они могут состоять из нескольких перевозимых упаковок и перевозиться по одной авиагрузовой накладной, от одного отправителя одному получателю.

Правила расчета тарифов ТАСТ

Стоимость перевозки рассчитывается путем умножения "оплачиваемого веса" на "применяемый тариф":

Стоимость перевозки = оплачиваемый вес x применяемый тариф.

Оплачиваемый вес

Оплачиваемым весом отправки может быть фактический вес брутто или объемный вес, в зависимости от того, какой из них больше.

Фактический вес брутто – это вес груза и упаковки. Фактический вес брутто является оплачиваемым в случае, когда груз тяжелее своего объема, например золото, металлические изделия, машинное оборудование и т.д. (грузы высокой плотности). Фактический вес брутто измеряется в килограммах, которые округляются вверх до следующего полукилограмма ($\frac{1}{2}$ кг) или в фунтах, которые округляются вверх до следующего целого фунта (1/1 lb). Например:

Вес брутто		Оплачиваемый вес
4.15 кг	=>	4.5 кг
8.80 кг	=>	9.0 кг
10.40 фунтов	=>	11 фунтов
25.81 фунтов	=>	26 фунтов

Объемный вес является оплачиваемым для грузов, у которых объем больше веса, таких как шерстяные пуловеры, шляпы и т.д. (грузы низкой плотности).

Для того чтобы определить размеры упаковки, необходимо измерить наибольшую длину, наибольшую ширину и наибольшую высоту упаковки. Округление размеров производится вниз или вверх до следующего целого сантиметра или дюйма.

Формула расчета объемного веса в килограммах следующая:

Если объем в сантиметрах: $\text{длина} \times \text{ширина} \times \text{высота} / 6000$

Если объем в дюймах: $\text{длина} \times \text{ширина} \times \text{высота} / 366$

Если объем в дюймах, а вес в фунтах: $\text{длина} \times \text{ширина} \times \text{высота} / 166$.

Поскольку оплачиваемым весом является больший вес из веса брутто и объемного веса, необходимо рассчитывать оба, и проверять какой из них будет использоваться. Обычно у грузов высокой плотности оплачиваемым весом является вес брутто, у грузов низкой плотности – объемный вес.

Отправка

Поскольку стоимость перевозки определенных видов грузов базируется на отправке, важно понимать различие между отправкой и упаковкой. Одна отправка может состоять из одной или нескольких упаковок. Отдельная авиагрузовая накладная оформляется на одну отставку. Отправка также может называться партией.

Если отправка состоит из нескольких упаковок, оплачиваемый вес должен рассчитываться исходя из общего веса брутто и общего объема отправки. Следовательно, не нужно рассчитывать оплачиваемый вес каждой упаковки (при условии что упаковки отправляются по одной накладной, одним отправителем, одному получателю и по одному тарифу.)

Если отправка состоит из нескольких частей, в которых находятся грузы высокой и низкой плотности, и отправка оплачивается по одному тарифу, оплачиваемым весом будет общий вес брутто или общий объемный вес, в зависимости от того, какой из них больше.

Примеры оплачиваемого веса

Пример 1:

1 упаковка, вес брутто которой 4.70 кг и размеры 60 x 20 x 20 (см³).

Фактический вес брутто = 4.70 кг => 5 кг

$$\text{Объемный вес} = \frac{60 \times 20 \times 20}{6,000} = 4.00 \text{ кг,}$$

Оплачиваемый вес – это фактический вес брутто, 5 кг.

Пример 2:

1 упаковка, вес брутто которой 4.70 кг и размеры 60 x 50 x 20 (см³).

Фактический вес брутто = 4.70 кг => 5 кг

$$\text{Объемный вес} = \frac{60 \times 50 \times 20}{6,000} = 10.00 \text{ кг,}$$

Оплачиваемый вес – это объемный вес, 10 кг.

Пример 3:

Если размеры одной отправки 150.2 x 125.5 x 100.6 (см³), каким будет объемный вес в килограммах?

$$\text{Объемный вес} = \frac{150 \times 126 \times 101 \text{ (см}^3\text{)}}{6,000} = 318.1 \text{ кг} \Rightarrow 318.5 \text{ кг}$$

Пример 4:

Если размеры одной отправки 75 1/8 x 65 1/2 x 55 3/4 (куб. дюймов), каким будет объемный вес в фунтах?

$$\text{Объемный вес} = \frac{75 \times 66 \times 56 \text{ (куб. дюймов)}}{6,000} = 1,669.8 \text{ ф.} \Rightarrow 1,670 \text{ ф.}$$

Пример 5:

Отправка состоит из двух упаковок. Отправка отправляется из пункта X в пункт Y по одной авиагрузовой накладной по одной ставке. Упаковка А: вес брутто 30.4 кг; размеры 90 x 50 x 60 см. Упаковка В: вес брутто 30.0 кг; размеры 60 x 50 x 40 см. Каким будет оплачиваемый вес?

Общий вес брутто: $A + B = 30.4 + 30.0 = 60.4 \text{ кг} \Rightarrow 60.5 \text{ кг}$.

Общий объемный вес: $A+B = 90 \times 50 \times 60 \text{ см} + 60 \times 50 \times 40 \text{ см} = 270,000 \text{ см}^3 + 120,000 \text{ см}^3 = 390,000 \text{ см}^3 = \frac{390,000}{6,000} = 65 \text{ кг}$

Оплачиваемый вес – это общий объемный вес, 65 кг.

Вопросы**1. Верно или Неверно?**

- a. Руководство TACT tariffs состоит из трех частей: TACT Rules, TACT Rates North America и TACT Rates Worldwide (B)
- b. TACT – это международное официально признанное издание. Однако, тарифы определяются исключительно IATA и не согласовываются с авиакомпаниями-членами (H)
- c. Ставки TACT для определенных отправок действительны на дату прибытия груза в аэропорт назначения (H)
- d. Опубликованная ставка между двумя аэропортами действительна только при прямой перевозке. Если фактический маршрут был изменен, т.е. добавлен промежуточный третий аэропорт между ними, ставка будет пересмотрена (H)

2. Что такое оплачиваемый вес?

- a. Фактический вес брутто отправки, включая упаковку
- b. Объемный вес отправки, измеренный по максимальной длине, ширине и высоте
- c. Фактический вес брутто или объемный вес отправки, в зависимости от того, который больше
- d. Фактический вес брутто или объемный вес самой большой упаковке в отправки

(c)

3. При определении оплачиваемого веса существует делитель, на который нужно разделить объемный вес. Какой это делитель(и)?

- a. 3,000 см³ на каждый кг
- b. 6,000 см³ на каждый кг
- c. 9,000 см³ на каждый кг
- d. 366 куб. дюймов на каждый кг

(b & d)

4. Обычно для грузов высокой плотности вес брутто принимается за оплачиваемый вес, а у грузов низкой плотности – объемный вес. Какой оплачиваемый вес соответствует какой категории? Пожалуйста, укажите.

Древесина	Фактический вес брутто
Напитки	Фактический вес брутто
Бумажные полотенца	Объемный вес
Подушки	Объемный вес

5. Округление килограммов или размеров всегда производится вверх или вниз до следующей единицы измерения фактического веса брутто или объемного веса. Какие из округлений неправильные?

- a. 8.80 кг => 9.0 кг
- b. 10.05 ф. => 11 ф.
- c. 150.2 см => 150.5 см
- d. 100.6 см => 101 см

(c)

4.4.3 Применяемые ставки и сборы

Цель изучения:

Слушатель должен знать различные виды ставок на авиационные грузоперевозки, различия между ними и приоритетность применяемых ставок. Слушатель должен знать, как на практике определяется применяемый тариф в зависимости от отправки и как рассчитывается стоимость перевозки.

При расчете стоимости перевозки, после определения оплачиваемого веса, результат умножается на вид тарифа, который используется. Стоимость перевозки = оплачиваемый вес x применяемый тариф.

На практике существует много видов ставок и тарифов. Наиболее часто встречающиеся ставки и тарифы: минимальный сбор (М), общие

грузовые ставки (GCR), классовые ставки (CCR), и специальные товарные ставки (SCR).

Как правило, ставки указываются за перевозку одного килограмма или фунта. Ставки применяются от аэропорта до аэропорта и не включают в себя аэропортовые сборы, такие как например стоимость экспортного и импортного таможенного оформления. Стоимость погрузки и выгрузки также как правило не включается в ставку.

Приоритетность ставок и тарифов

Среди различных видов грузовых ставок, существуют общие правила приоритета, которые используются для того, чтобы определить какая именно ставка в конечном счете будет применен для расчета стоимости перевозки определенной отправки.

Во-первых, необходимо проверить не применяется ли специальная товарная ставка (SCR) для отправки; если нет, затем проверить не применяется ли классовая ставка (CCR), если нет, применить общую грузовую ставку (GCR). Таким образом, последовательность применения различных ставок тарифов будет следующей: SCR -> CCR -> GCR.

Исключения

Относительно последовательности применения вышеописанных ставок: SCR -> CCR -> GCR, существуют исключения из общего правила.

Во-первых, следует обратить внимание на минимальный сбор. Если рассчитанный тариф меньше, чем минимальный сбор, необходимо взимать минимальный сбор.

Во-вторых, в случае с CCR, если стоимость отправки выше, чем ограничение ответственности перевозчика (т.е. \$20 за кг по системе Варшавской конвенции), отправитель обычно указывает эту стоимость в авиагрузовой накладной, и оплачивает перевозчику сбор за объявленную ценность.

В-третьих, при использовании SCR, ставка, рассчитанная по общему грузовому тарифу, получилась ниже, чем SCR, ее можно применить.

Тарификация по базовому сбору (BRC)

С 1 апреля 1988 года, при перевозках внутри Европы начала действовать новая тарифная схема. Эта новая схема называется

тарификация по базовому сбору, в которой нет минимального сбора, а также специальных товарных тарифов или общих грузовых тарифов.

Для каждой отправки установлена базовая ставка (€34.03) плюс ставка за килограмм в зависимости от пункта назначения. Ставки за кг в основном зависят от расстояния.

Минимальный сбор

Для перевозки каждой отправки, независимо от веса или объема, установлен минимальный сбор, величина которого зависит от маршрута. Перевозка по стоимости ниже минимального сбора будет экономически невыгодна авиакомпании, из-за стоимости обработки маленьких упаковок.

Минимальный сбор взимается, когда при расчете стоимости перевозки, результат, полученный при умножении оплачиваемого веса и применяемой ставки, ниже установленного минимума. Следовательно, стоимость перевозки никогда не будет ниже минимального сбора.

Минимальный сбор зависит от конференциальных зон, внутри или между которыми осуществляется перевозка.

Специальные товарные ставки (SCR)

Для того чтобы увеличить объемы и системность перевозок определенных грузов, авиакомпании предлагают специальные ставки для определенных грузов или групп грузов между определенными пунктами. Они ниже, чем общие грузовые ставки (нормальные ставки). При применении SCR, следует принимать во внимание установленный минимальный вес.

Согласование товарных ставок на определенные грузы осуществляется IATA, которая получает разрешение на применение товарных ставок на данном маршруте у соответствующих властей стран.

Товары, для которых установлены специальные товарные ставки, разделены на 10 основных групп, которые в свою очередь разделены на 100 подгрупп.

Основные группы

НОМЕР	ТОВАРНАЯ ГРУППА
0001 - 0999	Съедобные животные и растительные продукты
1000 - 1999	Живые животные, несъедобные животные и растительные продукты
2000 - 2999	Текстиль – волокна и изделия
3000 - 3999	Металл и металлические изделия, за исключением машинного оборудования, транспортных средств и электрического оборудования
4000 - 4999	Машинное оборудование, транспортные средства и электрическое оборудование
5000 - 5999	Неметаллические минералы и изделия
6000 - 6999	Химические и сопутствующие продукты
7000 - 7999	Бумажные, тростниковые, резиновые и деревянные изделия
8000 - 8999	Научные, профессиональные и точные инструменты, аппараты и Оборудование
9000 - 9999	Прочее

Затем **основные группы** разделены на **подгруппы**, например:

0001 - 0999	Съедобные животные и растительные продукты
0001 - 0099	Продукты питания, специи, напитки
0100 - 0199	Напитки, кофе, чай
0200 - 0299	Молочные продукты, яйца, мороженое
0300 - 0399	Рыба и морепродукты, лягушки
0400 - 0499	Фрукты, ягоды, дыни, арбузы (свежие, сушеные, в сахаре, консервированные), джемы, желе
0500 - 0599	Злаки, крупы и продукты из них
0600 - 0699	Мясо домашних и диких животных, сосиски, мясные продукты
0700 - 0799	Зелень и специи, приправы
0800 - 0899	Овощи, салатные приправы, уксус, дрожжи
0900 - 0999	Прочие съедобные животные и растительные продукты, которые не классифицированы в 0001 - 0899

Классовые ставки (CCR)

Грузы также классифицируются по определенным классам. CCR устанавливаются не на перевозку между определенными пунктами, а между или внутри определенных областей, т.е. конференциальных зон (1 или 2 или 3) или между двумя зонами, например между зоной 2 и зоной 1. Важно знать, где осуществляется перевозка – в какой конференциальной зоне или подзоне.

CCR могут быть ниже или выше чем общие грузовые ставки (GCR). Они выражаются в процентном отношении к последним.

Если для CCR не указан минимальный сбор, применяется минимальный сбор по GCR.

Если на специальный груз не установлена специальная товарная ставка, необходимо применять классовую ставку.

CCR применяется к следующим видам грузов:

- живые животные (надбавка)
- ценные грузы (надбавка)
- газеты и печатные издания (скидка)
- несопровождаемый багаж (скидка)

Общие грузовые ставки (GCR)

Общие грузовые ставки (GCR) применяются для перевозки обычных грузов. Отправки для которых не установлены специальные товарные или классовые ставки оплачиваются по GCR. Существуют определенные грузы, для которых не установлены специальные ставки. Также, специальные ставки не предусмотрены между всеми пунктами отправления и назначения.

Обычно расчет стоимости перевозки базируется на оплачиваемом весе и GCR.

Стоимость перевозки = оплачиваемый вес упаковки x GCR за ф./кг

GCR часто делится на две категории:

- a. для отправок весом до 45 кг и
- b. для отправок весом 45 кг и больше.

Количественные ставки и нормальные ставки

Нормальная ставка

Нормальная ставка – это общая грузовая ставка без каких-либо количественных скидок. GCR обычно делится на две категории: ставка до 45 кг или, если до 45 кг ставки нет, тогда нормальная ставка применяется для грузов весом до 100 кг.

Нормальная ставка иногда называется нормальной общей грузовой ставкой. Нормальная ставка используется тогда, когда не используется количественная ставка.

Количественная ставка

Когда отправки должны соответствовать определенным требованиям к весу, часто предоставляется ставка, которая ниже чем нормальная ставка. Это количественная ставка.

Тарифы IATA все больше и больше игнорируют многие основные маршруты из-за конкуренции, но остаются существенными для многих менее развитых рынков, где они продолжают являться главным руководством.

Для большинства грузов применяется ставка за килограмм груза (при условии минимального сбора) со скидками при перевозке объемов от 100 и 500.

Существуют следующие виды ставок:

- Минимальный сбор IATA
- Нормальная ставка (за кг)
- Количественная ставка (более 100 кг)
- Количественная ставка (более 500 кг).

Другие тарифы и платежи

Надбавки

Ставки, описанные выше, могут применяться только если опубликованы прямые ставки из аэропорта отправления в аэропорт назначения. Если ставки для определенного направления не опубликованы, тогда возможно прибавление определенных сумм к существующим ставкам. Такие суммы называются надбавки.

Также могут взиматься дополнительные платежи за обработку, которые также называются надбавки

Ставка спот

Ставка спот – это ставка, согласованная между клиентом и авиакомпанией для перевозки определенной отправки на обычных условиях. Клиенты могут применять ставки спот, специальные грузовые ставки, включая скидки на определенные маршруты для определенных категорий грузов.

Обязательная предоплата

Перевозчик может включить в условия перевозки заявление, что он не примет к перевозке отправки на условиях оплаты перевозки по факту. В этом случае, необходима предоплата за перевозку. В случае обязательного условия предоплаты, перевозчик может аннулировать перевозку без какой-либо ответственности за эту аннуляцию.

Возможность комбинирования различных видов и групп тарифов

Поскольку существуют различные виды и группы тарифов, можно комбинировать их при перевозке одной отправки. При перевозке, где имеется несколько сегментов, на разных сегментах могут применяться разные виды тарифов к одной отправке.

Вопросы

1. Укажите порядок приоритета для следующих ставок.

M – Минимальный сбор	4
SCR = Специальные товарные ставки	1
GCR = Общие грузовые ставки	3
CCR = Классовые ставки	2

2. Какое описание какому из видов ставок/сборов соответствует? Пожалуйста, укажите.

Тариф, который применяется к отправлениям внутри Европы с апреля 1988 года	BCR
Тариф для крупных объемов между определенными пунктами	SCR
Тариф для перевозки определенных видов грузов, внутри или между конференциальными зонами	CCR
Тариф для всех отправок, которые не соответствуют классу или определенной товарной группе	GCR
Специальный сбор за обработку прибавляемый к нормальной ставке	Надбавка
Тариф, применяемый к отправке, если он больше, чем стоимость перевозки, рассчитанная на основании оплачиваемого веса	Минимальный сбор

3. Для отправки игрушек экспедиторская компания ищет опубликованную ставку авиакомпании. Есть ставка, которая применяется при перевозке игрушек весом до 45 кг, ставка для перевозки 45-100 кг, и ставка на перевозку более 100 кг, которая самая низкая. Как называется эта ставка для перевозки более 100 кг?

- Нормальная ставка
 - Ставка спот
 - Общая грузовая ставка
 - Количественная ставка
- (d)

4.4.4 Примеры упражнений

Цель изучения:

Слушатель должен знать, как рассчитывать оплачиваемый вес, применяемую ставку и фрахт в реальной деятельности.

Вопросы:

1: Минимальный сбор

Одна коробочка отправляется по воздуху из Амстердама в Найроби. Содержание коробочки - игрушки. Вес брутто 1.8 кг. Размеры коробочки 60 x 10 x 10 см.

- a) Каким будет оплачиваемый вес?
- b) Какая ставка будет применяться?
- c) Какова стоимость перевозки?

Ответы:

- a) Определяем оплачиваемый вес:
Вес брутто 1.8 кг, округляем до 2.0 кг.
Объемный вес = $60 \times 10 \times 10 / 6.000 = 1.0$ кг.
Следовательно ответ 2.0 кг.
- b) Определяем применяемую ставку:
Для игрушек не предусмотрен SCR или CCR, поэтому применяется GCR. Посмотрев в тарифы TACT, мы увидим, что GCR для веса от 1 до 45 кг € 29.85.
- c) Определяем стоимость перевозки:
Стоимость перевозки = оплачиваемый вес x применяемый тариф. Т.е. $2 \times €29.85 = €59.70$.
Но, при проверке тарифов TACT для отправок из Амстердама в Найроби, мы видим, что минимальный сбор составляет €68.07. Если стоимость перевозки, рассчитанная на основании оплачиваемого веса ниже, чем минимальный сбор, должен применяться минимальный сбор.
Следовательно, стоимость перевозки составит €68.07.

2: Тарификация по базовому сбору (BCR) внутри Европы

Одна отправка состоит из двух коробок с женской одеждой весом брутто 10 кг коробка и размеры 2 x 60 x 40 x 30 см одна коробка, должна быть перевезена из Амстердама в Гамбург на KLM.

Для каждой отправки применяется базовая ставка (€34.02) плюс ставка за кг.

(Принципы тарификации по базовому сбору следующие: нет минимального сбора; нет специальных тарифных ставок и нет общих грузовых ставок, но классовые ставки применяются)

- a) Каким будет оплачиваемый вес?
- b) Какая ставка будет применяться?
- c) Какова стоимость перевозки?

Ответы:

- a) Определяем оплачиваемый вес:
 Вес брутто = 2 x 10 кг = 20 кг.
 Объемный вес = $2 \times 60 \times 40 \times 30 / 6,000 = 24$ кг.
 Следовательно, ответ 24 кг (который больше).
- b) Определяем применяемую ставку:
 Гамбург в Европе. Базовая ставка (для всей отправки) €34.02 плюс ставка €1.45 за кг. Ставку за кг можно найти в публикациях авиакомпании.
- c) Определяем стоимость перевозки:
 Стоимость перевозки = базовая ставка + ставка за кг = €34.02 + 24 x €1.45 = €68.82

Упражнение 3: Специальные тарифные ставки (SCR)

Отправку, которая состоит из мотоцикла и коробки с запасными частями к нему, вес брутто 70 кг; размеры: 100 x 50 x 60 см и 70 x 60 x 50 см, нужно перевезти из Амстердама в Найроби на KLM. Все специальные товарные ставки разбиты на группы, которые подразделяются на подгруппы, которые содержат конкретные наименования.

- a) Каким будет оплачиваемый вес?
- b) Какая ставка будет применяться?
- c) Какова стоимость перевозки?

Ставки на перевозку определенных товаров ниже, чем опубликованные общие грузовые ставки. Эти ставки опубликованы для определенных маршрутов. Возле каждой опубликованной ставки указано минимальное количество кг, например: 45; 100; 300 и т.д.

Ответы:

Во-первых, смотрим в ТАСТ, Раздел 4: ГОРОД ОТПРАВЛЕНИЯ – т.е. Амстердам в ГОРОД НАЗНАЧЕНИЯ – т.е. Найроби.

Во-вторых, проверяем основную группу для мотоциклов: = 4000 - 4999 = транспортные средства.

Проверяем подгруппу 4235 и изучаем, что там сказано.

Описание различных номеров представлено ниже.

ITEM: 0230 EGGS.

1024 LIVE FISH, INEDIBLE, INCLUDING AQUARIUM OBJECTS SUCH AS CORAL, FISH FOOD AND WATER PLANTS, EXCEPT AQUARIUMS AND AQUARIUM APPLIANCES.

1400 FLORIST AND NURSERY PRODUCTS AND BULBS, FLOWERS, SEED AND TUBERS.

2199 YARN, THREAD, FIBRES, TEXTILE, TEXTILE MANUFACTURES AND CLOTHING AND FOOTWEAR.

4235 MOTOR SCOOTERS AND MOTORCYCLES, PARTS OR SPARES AND ACCESSORIES OF BOATS AND VEHICLES AND MOTORISED AGRICULTURAL MACHINES EXCEPT PARTS AND SPARES OF STEAM AND/OR MOTOR VESSELS.

4402 ELECTRICAL EQUIPMENT AND/OR APPLIANCES EXCEPT FOR BUSINESS MACHINES.

- CONFERENCE AREA 1 - 2 (NORTH ATLANTIC).

ELECTRICAL APPLIANCES EXCEPT FOR BUSINESS MACHINES AND WATCHES WORN ON ONE PERSON.

Под кодом 4235 указаны мотоциклы (среди прочего). Сюда также попадают и запчасти к мотоциклу. Запчасти и комплектующие автоматически включены, если отдельно не указано, что они не входят в группу.

a) Определяем оплачиваемый вес:

Фактический вес брутто 70.0 кг.

Общий объемный вес $100 \times 50 \times 60 / 6,000 + 70 \times 60 \times 50 / 6,000$
= 85 кг

Оплачиваемый вес 85 кг (который больше).

b) Определяем применяемый тариф:

В этом случае возможны два варианта:

1) GCR за 45 кг или больше = €10.98 x 85 кг = €993.30

или

2) SCR для группы 4235 с минимальным весом

100 кг = 100 x €6.95 = €695.00

3) Определяем стоимость перевозки:

Из расчетов GCR и SCR выше, мы можем увидеть, что стоимость перевозки будет €695.00, так как она дешевле для клиента.

(Примечание: Если оплачиваемый вес ниже, скажем 60.0 кг, в результате чего GCR составит $60 \times €10.98 = €658.80 < €658.80$ (SCR 4235), тогда стоимость перевозки составит €658.80. Более высокий SCR 4235 в размере €695 не будет использоваться).

Вопросы

1. Отправка состоит из двух упаковок, которые отправляются из пункта X в пункт Y по одной накладной и одной ставке.

Упаковка A: вес брутто 30.4 кг; размеры 30 x 40 x 50 см; Упаковка B: вес брутто 30.0 кг; размеры 60 x 70 x 80 см. Делитель 6,000 см³ на кг. Каким будет оплачиваемый вес?

- a. 56.0 кг
- b. 60.5 кг
- c. 66.0 кг
- d. 61 кг

(с)

Решение:

Общий вес брутто $A + B = 30.4 + 30.0 \text{ кг} = 60.4 \text{ кг}$, округленный до 60.5 кг.

Общий объем $(30 \times 40 \times 50 \text{ см}) + (60 \times 70 \times 80 \text{ см}) = 396,000 \text{ см}^3$

Общий объемный вес $= 396,000 / 6,000 = 66 \text{ кг}$

Оплачиваемый вес = 66 кг.

2. Одна коробка должна быть перевезена из Амстердама в Найроби. По опубликованному тарифу минимальный сбор за отправку €68.07. Коробка весит 3.55 кг, и размером 50 x 40 x 20 см. В коробке игрушки. Общая грузовая ставка для игрушек €29.85 за вес от 1 до 45 кг. На данном маршруте нет специальных товарных ставок для игрушек. Какова будет стоимость перевозки этой отправки?

- a. €208.95
- b. €68.07
- c. €119.4
- d. €106

(a)

Решение:

Фактический вес брутто 3.55 кг => 4 кг

Общий объем 50 x 40 x 20 см = 40,000 см³

Объемный вес 40,000 / 6,000 = 6.67 кг => 7 кг

Оплачиваемый вес 7 кг

Стоимость перевозки 7 x 29.85 = €208.95

(Стоимость перевозки больше, чем минимальный сбор €68.07.)

4.5 География воздушных перевозок

Цель изучения:

Слушатель должен знать о конференциальных зонах IATA и кодах городов / аэропортов.

Слушатель должен уметь читать расписания.

Слушатель должен знать, как разрабатывать маршруты перевозок.

4.5.1 Аэропорты

Цель изучения:

Слушатель должен знать основные отличия между внутренними и международными аэропортами.

Внутренний аэропорт

Внутренний аэропорт – это аэропорт, который обслуживает только внутренние рейсы или рейсы, осуществляемые внутри страны. Внутренние аэропорты не оборудованы таможенными и иммиграционными службами, и поэтому не могут обслуживать рейсы из иностранных аэропортов. Эти аэропорты обычно имеют короткую взлетно-посадочную полосу, которая подходит для маленьких/средних самолетов и региональных авиаперевозок.

Международные аэропорты

Международный аэропорт – это аэропорт, в котором обслуживаются рейсы, которые прилетают из других стран или улетают в другие страны. Такие аэропорты обычно крупнее, и зачастую имеют более длинную взлетно-посадочную полосу и оборудование для обслуживания крупных самолетов, выполняющих международные и внутриконтинентальные перевозки. Международные аэропорты часто обслуживают внутренние рейсы в дополнение к международным. В маленьких странах большинство аэропортов являются международными. Многие международные аэропорты имеют свои "хабы", или места где могут приземляться непрямые рейсы, а грузы могут менять самолет. В международных аэропортах часто находятся

представительства авиакомпаний, большинство из которых иностранные.

Вопрос

1. *Внутренние аэропорты во многом отличаются от международных аэропортов. Что из нижеприведенных утверждений неверно?*

- a. Взлетно-посадочная полоса во внутренних аэропортах как правило короче, чем в международных
 - b. Внутренние аэропорты всегда оборудованы таможенными и иммиграционными службами, как и международные аэропорты
 - c. Международные аэропорты могут принимать рейсы иностранных авиакомпаний, в то время, как внутренние аэропорты не могут этого делать
 - d. Международные аэропорты также часто обслуживают внутренние рейсы
- (b)

4.5.2 Конференциальные зоны

Цель изучения:

Слушатель должен знать о конференциальных зонах, их происхождении и причинах существования.

Конференциальные зоны используются для деления мира на области при построении тарифов.

Бермудское соглашение, подписанное между США и Великобританией в 1945 году, утвердило принципы, по которым перевозчики заключают соглашения о тарифах и ставках, которые затем необходимо одобрить у соответствующих властей. Также было согласовано, что конференции IATA будут являться форумом, на котором будут обсуждаться вопросы, связанные с тарифами и ставками. Вслед за этим, были созданы девять региональных конференций IATA, координируемые небольшим органом, состоящим из старших специалистов отрасли, представляющих все направления отрасли. Скоро стало очевидным, что этот подход к решению задачи был бесполезным, из-за сложности в создании универсального соглашения для всех девяти конференций из-за односторонних действий и несовместимости предлагаемых ими соглашений.

Система конференций была перегруппирована и были образованы три конференции – ТС1, ТС2, ТС3 – которые вместе покрывают весь мир. Эта система до сих пор действует.

Для того чтобы система конференций работала в направлении конструкции тарифов, авиакомпании получают специальное исключение от всех основных распорядительных органов в мире по согласованию цен друг с другом. Однако организация была обвинена в том, что она действует как картель, и многие low cost перевозчики не являются полными членами IATA. Власти Европейского Союза в настоящее время изучают этот орган. В США Управление гражданского воздухоплавания приняло полезную систему Координации тарифов на многих рынках и ликвидировало анти-трестовую защиту в Северо-Атлантическом регионе.

На транспортных конференциях пока еще не рассматриваются транспортные проблемы глобальной унификации. Эти конференции являются автономными, и поэтому работают в рамках своей компетенции и принимают резолюции, действующие внутри их областей.

4.5.3 Зоны IATA и коды городов/аэропортов

Цель изучения:

Слушатель должен знать на какие три конференции разделен мир IATA, и понимать как формируется код города/аэропорта.

Зоны IATA

IATA делит мир на три конференциальные зоны:

1. **Транспортная конференция 1** (ТС1 – Секретариат в Монреале)
Северная, Центральная и Южная Америка, и западная часть тихоокеанского региона
2. **Транспортная конференция 2** (ТС1 – Секретариат в Женеве)
Европа, от Ближнего Востока до Ирана и вся Африка *
3. **Транспортная конференция 3** (ТС1 – Секретариат в Сингапуре)
Азия, Австралия, Новая Зеландия и (западные) острова Тихого Океана

Три основных зоны IATA разбиты на подзоны. Примеры:

ТС1: Карибская подзона, Мексиканская подзона, подзона Лонг-хол, Южноамериканская подзона т.д.

ТС2: Европейская подзона, Африканская подзона, подзона Средний восток.

ТС3: Южно-азиатский подконтинент, юго-восточная Азия, юго-восточный тихоокеанский регион, Япония и Корея.

Код аэропорта (города)

Независимо от размера аэропорта, все города в мире, в которых есть аэропорт, имеют свой трехбуквенный код, который используется при маркировке багажа и грузов для идентификации пункта назначения. Код города совпадает с кодом аэропорта.

Если в городе несколько аэропортов, устанавливаются коды для идентификации каждого аэропорта – код главного аэропорта совпадает с кодом города – и в таком случае, груз должен быть отмечен кодом аэропорта вместо кода города.

1. Многие коды формируются из первых трех букв названия города на английском языке:

ATHENS = ATH	DUSSELDORF = DUS
MEXICO = MEX	SINGAPORE = SIN
RIO DE JANEIRO = RIO	TUNIS = TUN

Бывают случаи, когда названия некоторых городов начинаются с одинаковых трех букв, или что города с одинаковыми названиями находятся в разных странах:

MANCHESTER = MAN	MANILLA = MNL
BARCELONA = BCN (Испания)	BARCELONA = BLA (Венесуэла)

2. Поскольку наименований городов очень много ($\pm 5,000$), часто является неизбежным то, что в коде одна или две буквы вообще отсутствуют в названии города:

MONROVIA = MLW	LOS ANGELES = LAX
MALAGA = AGP	ABU DHABI = AUH

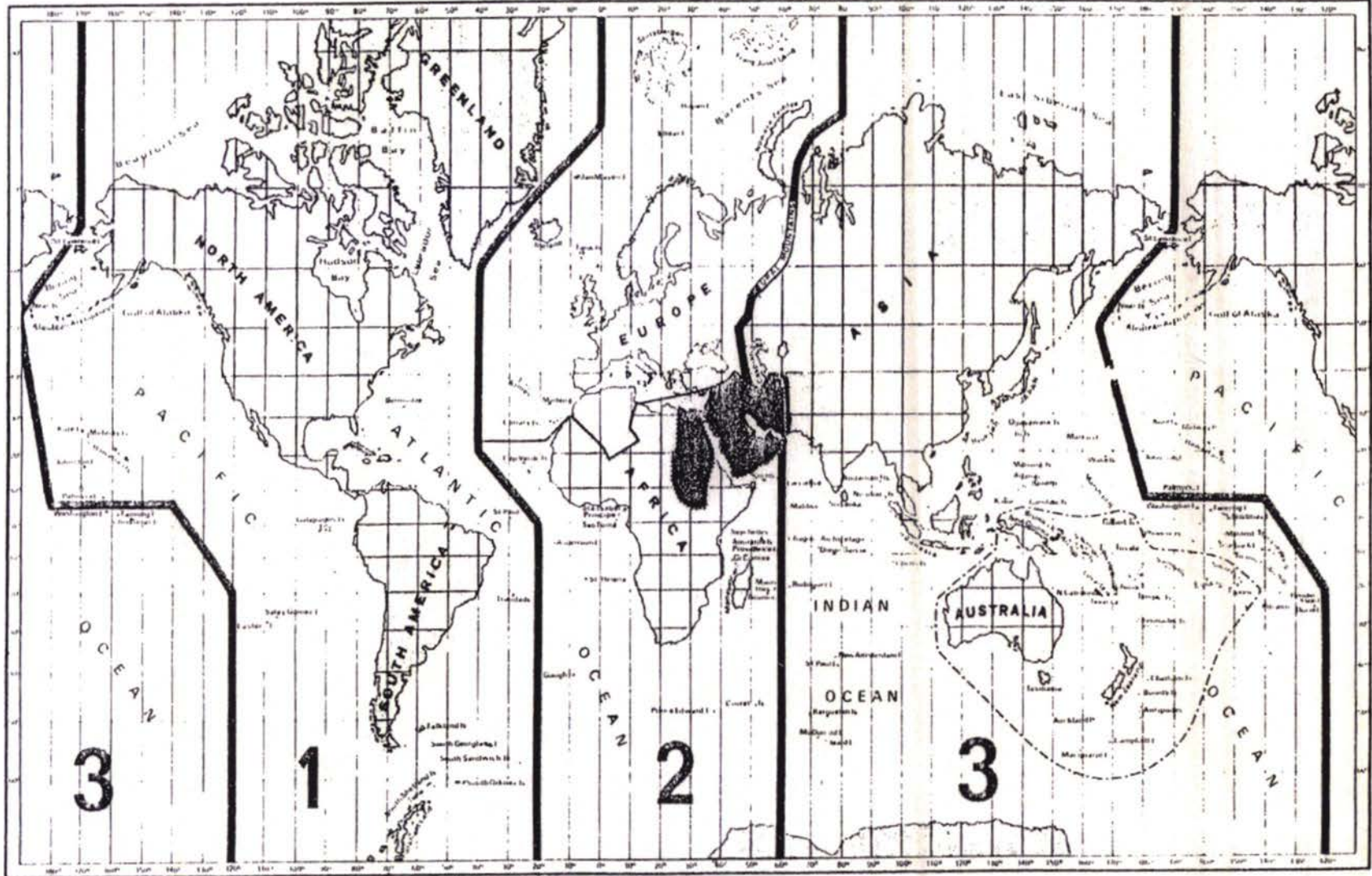
3. Все города в Канаде имеют трехбуквенные коды, которые начинаются с буквы Y:

QUEBEC = YGB	MONTREAL = YMX
WINNIPEG = YWG	TORONTO = YYZ

4. Крупные города имеют отдельные коды для города и аэропорта(ов):

LONDON city = LON	PARIS city = PAR
HEATHROW airport = LHR	ORLY airport = ORY
GATWICK airport = LGW	LE BOURGET airport = LBG
NEW YORK city = NYC	CH. de GAULLE airport = CDG
JF KENNEDY airport = JFK	
LA GUARDIA airport = LGA	

IATA TRAFFIC CONFERENCE AREAS



SH/V10/14

EUROPE

MIDDLE EAST

SOUTH WEST PACIFIC AREA

Вопросы

1. Какая группа стран соответствует какой транспортной конференции? Пожалуйста, укажите.

Северная Америка	ТС 1
Южная Америка	ТС 1
Восточный тихоокеанский регион	ТС 1
Европа	ТС 2
Средний Восток	ТС 2
Африка	ТС 2
Азия	ТС 3
Австралия	ТС 3
Западный тихоокеанский регион	ТС 3

2. Верно или Неверно?

- Коды городов/аэропортов определяются IATA (В)
- Коды городов/аэропортов – это три цифры – цифровые коды (Н)
- Многие коды городов/аэропортов образованы из первых трех букв названия города/аэропорта (В)
- Если в городе несколько аэропортов, на маркировку груза должен наноситься код аэропорта назначения, а не города (В)

4.5.4 Как читать расписания

Цель изучения:

Слушатель должен знать, как читать расписания в воздушных перевозках.

Расписания авиакомпаний предоставляют информацию для пассажиров и других заинтересованных сторон о расписании рейсов, парке самолетов, безопасности, ограничениях, контактную информацию по рейсам и т.п. Расписания используются только для публикации их в буклетах, но он-лайн расписания в Интернете становятся все популярнее.

Предоставление актуального расписания является довольно сложной задачей, особенно при грузовых перевозках. Опубликованное расписание скоро станет неправильным, примерно в тридцатидневный период. Поэтому многие экспедиторы используют программное обеспечение, которое систематически обновляет свои базы данных и содержит расписания рейсов самолетов и автотранспортных средств и помогает построить подходящий маршрут. При выполнении этого,

следует учитывать следующие факторы: код-шейры, грузовые рейсы, ограничения, включение / исключение определенных перевозчиков или определенных видов оборудования и ограничения по стыковкам в аэропортах.

ABC и OAG

Хорошими примерами источников он-лайн расписания являются:

- <http://www.oag.com>
- <http://www.pathfinder-web.com>.

OAG – это всемирная информационная компания по пассажирским и грузовым перевозкам. Она публикует расписания рейсов на твердых и электронных носителях, включая CD-ROM и он-лайн. Из твердых носителей хорошо известны руководства ABC World Airways Guide (ABC) и OAG Official Airline Guide (OAG).

ABC – это голубая и красная книги, состоящие из двух разделов:

- Голубая: A – M
- Красная: N – Z

ABC Air Cargo Guide имеет только один оранжевый раздел, в котором опубликованы только грузовые рейсы.

В ABC сначала следует прочитать раздел “Общая информация”– где я могу что найти? Хороший ответ на вопрос: Как мне читать эту информацию и что она означает?

OAG в основном используется в США и Канаде. В принципе, также как и ABC.

Вопрос

1. Верно или Неверно?

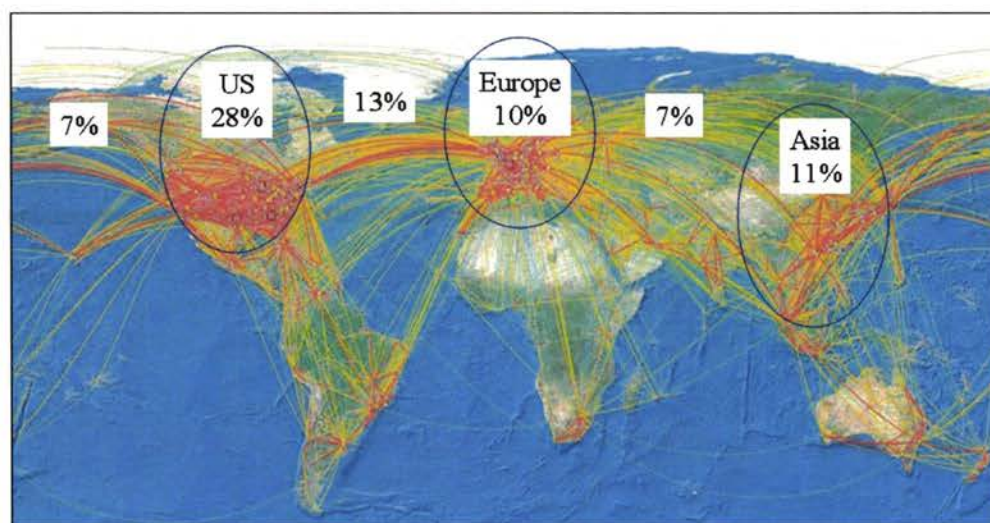
- Расписания предоставляют информацию для пользователей авиационных перевозок о расписаниях рейсов, парке самолетов, безопасности и другую полезную информацию (В)
- Расписания могут публиковаться в буклетах, на CD-Rom или он-лайн. (В)
- Несмотря на частые изменения в опубликованных расписаниях, экспедиторы не должны использовать программное обеспечение, которое систематически обновляет свои базы данных(Н)
- ABC World Airways Guide (ABC) и OAG Official Airline Guide (OAG) это два наиболее известных источника информации об авиационном расписании. (В)

4.5.5 Разработка авиационных маршрутов

Цель изучения:

Слушатель должен знать, как разрабатываются авиамаршруты.

На картинке ниже изображены основные маршруты авиационных перевозок (2001).



В связи с изменением моделей мировой торговли, реконструкцией и строительством новых аэропортов, осуществлением контроля перевозок, внедрением правил безопасности, и развитием политического аспекта, в частности, подписанием соглашения об открытом воздушном пространстве и о праве свободной посадки, маршруты воздушных перевозок постоянно изменяются и совершенствуются.

Экспедиторы также разрабатывают маршруты для авиационных перевозок грузов как составляющие мультимодальной транспортной цепочки. Например, в концепции море-воздух происходит экономия средств на морской составляющей, и экономия времени на воздушной составляющей. Таким образом, общий результат может быть дешевле, чем полностью воздушная перевозка и быстрее, чем полностью морская.

Пример может проиллюстрировать эффективность разработки новых маршрутов перевозки: маршрут Сингапур – Антверпен, с перевалкой в Дубай. Полностью морская перевозка Сингапур – Антверпен

(контейнер) занимает приблизительно 20 дней. Воздушно-морская альтернатива Сингапур – Дубай на судне (контейнер) займет около 10 дней, затем промежуточная обработка в Дубай (аэропорт Дубай расположен вблизи порта и оборудован для быстрой перегрузки судно-самолет) и рейс Дубай – Антверпен (паллеты), который занимает 1 день. Общее сэкономленное время составит около 9 дней.

Вопрос

1. Какое из следующих описаний воздушных перевозок неправильное?

- a. Из-за постоянных изменений моделей мировой торговли, авиационные маршруты могут также меняться
- b. Установившись один раз, транспортные маршруты по всему миру остаются неизменными
- c. Контроль перевозок и безопасности может вызвать внезапное изменение авиационных маршрутов
- d. Экспедиторские компании могут разрабатывать новые маршруты перевозок в мультимодальных цепочках для экономии средств и времени при грузовых перевозках

(b)

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 Варшавская конвенция

Варшавская конвенция помимо всего прочего, содержит следующую информацию:

- перевозочный документ (авиагрузовая накладная);
- право распоряжение отправителя и получателя;
- ответственность перевозчика и
- право претензии.

Право распоряжения отправителя

Отправитель может распоряжаться отправкой до момента ее доставки в пункт назначения. Он может осуществить это право только по предъявлению оригинала авиагрузовой накладной.

(он может изменить инструкции, изменить пункт назначения и/или адрес, вернуть ее себе и т.д.).

Право распоряжения получателя

Получатель может распоряжаться отправкой после ее прибытия в пункт назначения (он может быть уведомлен о прибытии по телефону и/или в письменной форме; иногда получатели дают специальные инструкции о том, что делать с прибывшими отправлениями)

Ответственность перевозчика

Перевозчик несет ответственность за все повреждения, задержки и утери, возникшие из-за невнимательности перевозчика. Если применяются положения конвенции, перевозчику необходимо будет доказать, что это произошло не по его вине, например, по форс-мажорным обстоятельствам. Ответственность перевозчика ограничена \$ 20.00 за килограмм.

Однако, перевозчик может нести ответственность без ограничения, если:

- доказан умысел и небрежность со стороны перевозчика;
- накладная не представлена, когда отправка передана на хранение;
- если накладная заполнена не полностью.

Стоимость для перевозки

Указав "стоимость для перевозки" для отправок стоимостью более \$20.00 за один килограмм веса брутто, отправитель может увеличить ответственность перевозчика до указанной величины. В этом случае,

необходимо будет оплатить сбор за объявленную ценность в размере 0.5%. Бывают некоторые исключения.

Или же отправитель может застраховать отправку, следующую по авиагрузовой накладной и оплатить перевозчику стоимость страховки. Эта услуга предлагается многими авиакомпаниями.

Приложение 2 Классификация опасных веществ

Класс I

Взрывчатые вещества и материалы делятся на:

- вещества и материалы, характеризующиеся опасностью взрыва в массе;
- вещества и материалы с опасностью разбрасывания, не характеризующееся опасностью взрыва в массе;
- вещества и материалы с риском самовозгорания, без опасности взрыва в массе;
- вещества и материалы с незначительной опасностью;
- очень чувствительные вещества, характеризующиеся опасностью взрыва в массе.

Класс II

Сжатые и сжиженные газы, газы под давлением или замороженные газы.

Класс III

Легковоспламеняющиеся жидкости

Класс IV

Легковоспламеняющиеся твердые вещества, вещества склонные к самовозгоранию и вещества, вырабатывающие газы при контакте с водой делятся на:

- легковоспламеняющиеся твердые вещества;
- вещества склонные к самовозгоранию;
- вещества, вырабатывающие газы при контакте с водой.

Класс V

Окисляющие вещества и органические перекиси делятся на:

- вещества, стимулирующие горение (окисляющие вещества), но не органические перекиси;
- органические перекиси.

Класс VI

Токсичные вещества, которые представляют риск отравления, делятся на:

- токсичные вещества;
- вещества, которые представляют риск отравления.

Класс VII

Радиоактивные вещества

Класс VII

Коррозионные вещества.

Класс IX

Прочие опасные грузы (включая намагниченные материалы, изделия, которые могут вызвать повреждения самолета и грузов, обладающие особенностями, которые делают их непригодными для воздушной перевозки, если они должным образом не подготовлены для отправки).

ПРИЛОЖЕНИЕ 3 Ярлыки для опасных веществ и их изображения


Описание ярлыков и их изображение

Заголовок	Цвет	Код	Описание
	ЯРЛЫК	RXS	
ВЗРЫВЧАТЫЕ ВЕЩЕСТВА	ОРАНЖЕВЫЙ		ЯРЛЫК ДЛЯ ВЗРЫВЧАТЫХ ВЕЩЕСТВ, БОЕПРИПАСОВ
НЕВОСПЛАМЕНЯЮЩИЕСЯ СЖАТЫЕ ГАЗЫ	ЗЕЛЕНый	RNG	ЯРЛЫК ДЛЯ БАЛЛОНОВ С КИСЛОРОДОМ / ДИОКСИДОМ УГЛЕРОДА И Т.Д.
ЯДОВИТЫЕ ТОКСИЧНЫЕ ГАЗЫ	БЕЛый	RPG	ЯРЛЫК ДЛЯ ЯДОВИТЫХ ГАЗОВ ДИОКСИД УГЛЕРОДА
ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩИЕСЯ ЖИДКОСТИ	КРАСНый	RFL	ЯРЛЫК ДЛЯ ВОСПЛАМЕНЯЮЩИХСЯ ЖИДКОСТЕЙ БЕНЗИН
ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩИЕСЯ ТВЕРДЫЕ ВЕЩЕСТВА	КРАСНО-БЕЛЫЕ (ПОЛОСКИ)	RFS	ЯРЛЫК ДЛЯ ВОСПЛАМЕНЯЮЩИХСЯ ТВЕРДЫХ ВЕЩЕСТВ – ФОСФОР И Т.Д.
САМОВОЗГОРАЮЩИЕСЯ ВЕЩЕСТВА	КРАСНО-БЕЛый	RSC	ЯРЛЫК ДЛЯ САМОВОЗГОРАЮЩИХСЯ ВЕЩЕСТВ, НАПРИМЕР КАЛЬЦИЯ
ОПАСНЫЕ КОГДА ВЛАЖНЫЕ	ГОЛУБОЙ	RFW	ЯРЛЫК, НАПРИМЕР ДЛЯ БИФОСФОРУСА
ОКИСЛИТЕЛИ	ЖЕЛТый	ROX	ЯРЛЫК ДЛЯ ОКИСЛЯЮЩИХ МАТЕРИАЛОВ – МАГНИТНый ПОРОШОК
ОРГАНИЧЕСКИЕ ПЕРЕКИСИ	ЖЕЛТый	ROP	ЯРЛЫК ДЛЯ ОРГАНИЧЕСКИХ ПЕРЕКИСЕЙ
ЯДЫ	БЕЛый	RPB	ЯРЛЫК ДЛЯ ЯДОВИТЫХ ВЕЩЕСТВ МЫШЬЯК

Заголовок	Цвет	Код	Описание
ВРЕДНЫЕ	БЕЛЫЙ	RHF	ЯРЛЫК ДЛЯ ОКСИДА БАРИЯ, БРОМОФОРМА; ВРЕДНЫ ДЛЯ ПРОДУКТОВ
ИНФЕКЦИОННЫЕ ВЕЩЕСТВА	БЕЛЫЙ	RIS	БИОЛОГИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ: ЖИВЫЕ МИКРООРГАНИЗМЫ, ВАКЦИНЫ
РАДИОАКТИВНЫЕ I – II – III	БЕЛЫЙ I ЖЕЛТЫЙ II/III	RRW/ RRY	ОЧЕВИДНО
КОРРОЗИОННЫЕ	ЧЕРНО-БЕЛЫЙ	RSM	ЯРЛЫК ДЛЯ КОРРОЗИОННЫХ ВЕЩЕСТВ (СОЛЯНАЯ КИСЛОТА И Т.Д.)
МАГНЕТИЗИРОВАННЫЕ	ГОЛУБОЙ/ БЕЛЫЙ	MAG	ОЧЕВИДНО
ОПАСНЫЕ	ОРАНЖЕВЫЙ	CAO	НЕ ГРУЗИТЬ В ПАССАЖИРСКИЕ САМОЛЕТЫ ТОЛЬКО ГРУЗОВОЙ САМОЛЕТ



5 More of these labels exist with compatibility groups B,C,D,E and G, which indicate acceptable for cargo aircraft only.



Packages bearing either of these two labels are not acceptable for air carriage.




Packages bearing this label must not be loaded on a passenger aircraft.

HAZOP 2/07

ПРИЛОЖЕНИЕ 4 Авиагрузовая накладная

1. Ответственность за заполнение

Кто несет ответственность за заполнение авиагрузовой накладной?

В соответствии с Варшавской конвенцией, Гаагским протоколом и Уловиями перевозки перевозчика, отправитель должен подготовить авиагрузовую накладную. Отправитель несет ответственность за корректность данных о грузе, внесенных в авиагрузовую накладную.

Отправитель несет ответственность за все повреждения произошедшие у авиакомпании, или любого другого лица, которые были вызваны тем, что накладная была заполнена неправильно или неполностью, независимо от того была ли она заполнена им или его представителем.

Своей подписью отправитель подтверждает, что он согласен с условиями договора.

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 CARRIERS' LIMITATION OF LIABILITY Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required

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.

Signature of Shipper or his Agent

Хотя отправитель должен сам заполнять авиагрузовую накладную, он также может дать письменные инструкции своему представителю сделать это от его имени.

Обычно таким представителем является или экспедитор или сотрудник авиакомпании.


В этом случае представитель также должен подписать авиагрузовую накладную от имени отправителя.

2. Действительность и срок действия договора перевозки

Договор перевозки вступает в силу с момента когда авиагрузовая накладная заполнена и подписана отправителем и авиакомпанией, или агентом, действующим от имени авиакомпании. Подразумевается, что авиагрузовая накладная должна быть оформлена сразу же после получения грузов, поскольку пока авиагрузовая накладная не заполнена и не подписана, условия по Варшавской конвенции и Условиям перевозчика об ответственности перевозчика не действуют.

С другой стороны авиагрузовая накладная должна быть выпущена до момента доставки отправки получателю. Действие авиагрузовой накладной и следовательно договора перевозки истекает с момента когда грузы были доставлены получателю, согласно авиагрузовой накладной, по расписке без оговорок.

Все изменения или дополнения к информации, внесенной в авиагрузовую накладную сделанные авиакомпанией, должны быть сделаны на всех оставшихся копиях авиагрузовой накладной. Авиакомпания, делающая такие изменения/дополнения должна указать себя и место где эти изменения/дополнения были сделаны.

<p>Not negotiable Air Waybill (Air Consignment note) Issued by KLM ROYAL DUTCH AIRLINES P.O. Box 7700, 1117 ZL - Schiphol airport The Netherlands TRADE REGISTER AMSTERDAM NR 14286</p>	 KLM CARGO MEMBER OF IATA
<p>Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity</p>	
<p>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 CARRIERS' LIMITATION OF LIABILITY Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required</p>	

3. Определение термина "Not Negotiable" (необоротный)

Как указано на авиагрузовой накладной, она является необоротным документом.

Это означает, что авиагрузовая накладная является договором перевозки и не представляет грузы. Пока грузы находятся в пути, право собственности на грузы по авиагрузовой накладной не может быть переуступлено другой стороне, при помощи передаточной надписи, так как это делается с кносаментом в морских перевозках.

Наименование и адрес выпускающей авиакомпании

Под словами: Необоротная

Авиагрузовая накладная

напечатано наименование и адрес авиакомпании, выдавшей авиагрузовую накладную.

Справа можно увидеть символ или логотип авиакомпании.

074- 5115 0002



4. Значение номера AWB

Номер авиагрузовой накладной можно найти в обоих верхних и правом нижнем углах. Он состоит из двух частей.

074 5115 0002

Первая часть – это трехзначный цифровой код, который называется префикс, и означает авиакомпанию. Вторая часть – это индивидуальный порядковый номер, состоящий не более чем из 8 цифр. Расстояние между четвертой и пятой цифрой (5115 0002) ничего не означает, а сделано для удобства чтения.

У KLM (также как и у большинства авиакомпаний) порядковый номер состоит из 8 цифр, который составлен таким образом, что после деления первых семи цифр на 7, получается контрольная восьмая цифра.

ПРИМЕР:

Номер AWB 5115 0002

Если разделить первые семь цифр 5115 0002 на 7, получится 2 – контрольная цифра.

Можете ли вы сказать, будут ли правильными номера 5115 0013 или 5115 0003?

5. Авиагрузовая накладная, выпускаемая грузовыми агентами IATA

Если AWB выпущена грузовым агентом IATA, он/она оставляет у себя оригинал 3 (для отправителя), 1 (для выпускающего перевозчика) и копию 9 (для агента). Оригинал 3 передается отправителю, копия 1 передается выпускающему перевозчику вместе с периодическим отчетом о продажах, в котором содержатся все авиагрузовые накладные авиакомпании, выпущенные в определенный период.

Следует отметить, что изъятие нескольких копий накладной может вызвать задержку при перевозку отправки из-за нехватки достаточного количества копий авиагрузовой накладной. Следовательно, если необходимы дополнительные копии, используйте только дополнительные копии, если же их больше не осталось, просто сделайте фотокопию.

6. Образец AWB

Ниже приведено объяснение заполнения каждой графы авианакладной. Образец авианакладной KLM приложен ниже.

- Графа 1** Указывается трехбуквенный код города или аэропорта отправления.
- Графа 2** Указывается наименование, адрес и номер телефона отправителя.
- Графа 3** Используется на усмотрение выпускающим перевозчиком.
- Графа 4** Указывается наименование, адрес и номер телефона получателя.
- Графа 5** Используется на усмотрение последним перевозчиком.
- Графа 6** Указывается наименование и город агента перевозчика, который имеет право на комиссию по этой перевозке. В нашем случае это KLM Export Dept. в Schiphol.
- Графа 7** Указывается код агента IATA, указанного в Графе 6.
- Графа 8** Используется на усмотрение выпускающим перевозчиком.
- Графа 9** Указывается наименование аэропорта и любой запрашиваемый маршрут.
Можно использовать трехбуквенные коды.
- Графа 10** Тип оплаты, т.е. наличные, чек или МСО.
- Графа 11** Наименование первого перевозчика, желательно полностью. Заполнение других граф не обязательно.
- Графа 12** Трехбуквенный код валюты, которая используется для взаиморасчетов по этой накладной. В нашем случае это Евро (€).

-
- Графа 13** Используется только бухгалтерским отделом перевозчика.
- Графа 14** Ставится “х” в соответствующей графе, в зависимости от того как оплачивается перевозка предоплатой или оплатой по факту (предоплата = оплата при отправлении, оплата по факту = оплата в пункте назначения).
- Графа 15** Заполняется также как и графа 14, но “х” ставится в графе способа оплаты для дополнительных платежей.
- Графа 16** Указывается стоимость груза, заявленная для перевозки. Если стоимость не заявляется, вносится аббревиатура NVD (No Value Declared).
- Графа 17** В этой графе отправитель может указать стоимость груза для таможенных органов. Если стоимость не заявляется, вносится аббревиатура “NVD”.
- Графа 18** Наименование города аэропорта назначения полностью.
- Графа 19** Используется на усмотрение перевозчиков.
- Графа 20** Указывается сумма страховки, если страховка необходима отправителю. В нашем случае страховка не требуется.
- Графа 21** Вся информация по обработке, т.е. ярлыки, количество и вид упаковки. Также, можно вносить сюда названия сопроводительных документов, адреса лиц, которых необходимо уведомлять о перевозке.
- Графа 22** Описание отправки и ставки:
- Указывается количество грузовых мест. Если вносится несколько цифр, должна быть заполнена графа “всего”, которая находится внизу колонки.
 - Если комбинируется несколько различных ставок, необходимо указать точку построения (трехбуквенный код города). В нашем случае это не нужно.
 - Указывается фактический вес брутто и общее количество грузовых мест.
 - Указывается буква “К” или “L”, в зависимости от того в каких единицах измеряется вес – в килограммах или фунтах.
 - Это указание “класса ставки”. Оплата за перевозку камеры базируется на минимальном сборе €68.07 (см. стр. 4-4). Поэтому вносится буква “М”, обозначающая минимальный сбор.
 - Эта графа заполняется только тогда, когда применяется специальная товарная или классовая ставка. Указывается какой процент применен к ставке. Это не относится к камере, поэтому графа остается пустой.
 - Поскольку применен минимальный сбор, эта графа остается пустой.

-
- h. Сюда вносится размер минимального сбора €68.07. Код валюты уже указан в графе 12.
 - i. Та же сумма вносится в эту графу.
 - j. указываем: “one camera for repair” MADE in Japan.
- Графа 23** Всего способом предоплаты оплачивается €68.07.
- Графа 24** Графа остается пустой, поскольку сбор за объявленную ценность не взимается.
- Графа 25** AWB выпущена KLM Export Schiphol и сбор за ее оформление составляет €13.50 для KLM, что указывается следующим образом: AWB 13.50. За таможенное оформление и обработку оплачивается (также для KLM Export) общая сумма €44,50; эта сумма указывается как: €44.50.
- Графа 26** Поскольку агентов не было, графа 26а остается пустой. Графа 26b содержит сумму 58,00 (= всего по графе 25).
- Графа 27** В эту графу вносится общая сумма (23 + 24+ 26), которая составляет €208, предоплата.
- Графа 28** Содержит общую сумму сборов, если перевозка осуществляется с оплатой по факту.
- Графа 29** Вносится подпись отправителя или его/ее агента.
- Графа 30** Указывается место и дата выпуска AWB, подпись перевозчика или его/ее агента.

Приложение 5 Введение в руководствах TACT

The Air Cargo Tariff, аббревиатура TACT, используется в качестве руководства по тарифам во всем мире (В США: Управление гражданского воздухоплавания = CAB).

TACT состоит из: TACT - RULES (оранжевый)

TACT - RATES - WORLD WIDE
Except North America (зеленый)

TACT - RATES - North America (красный)

TACT Rules, оранжевый раздел, выпускается два раза в год (обычно в апреле и октябре). Зеленый раздел TACT Rates worldwide, except North America, обычно выпускается каждые два месяца, также как и красный раздел по ставкам для Северной Америки. Помимо этих изданий каждый месяц выпускаются бюллетени с обновлениями.

Содержание TACT Rules

Редактор	}	→	Белые страницы
Содержание			
Алфавитный указатель			
Раздел 1: Общая информация.			
Раздел 2: Приемка к перевозке			
Раздел 3: Ставки на перевозку			
Раздел 4: Дополнительные сборы			
Раздел 5: Оплата ставок и сборов и конвертация валют			
Раздел 6: Авиагрузовая накладная	}	→	Желтые страницы
Раздел 7: Информация по странам			
Раздел 8: Специальные положения перевозчиков			

Раздел 1 содержит (помимо всего прочего) алфавитный указатель, как важное руководство для начинающих.

Раздел 2 содержит:

- Приемка к перевозке, включая приемку отправок; ответственность отправителя; ответственность перевозчика;
- Документация отправителя (= письмо-инструкция отправителя): как этот документ должен заполняться;

- Приемка грузов;
- Отправки готовые к перевозке;
- Ограничения при приемке (т.е. живые животные, оружие и амуниция и т.д.).

Раздел 7 это информация по странам, например, правила импорта / транзита / экспорта.

В подразделе 7.3.2 страны перечислены в алфавитном порядке. В подразделе 7.2.2 Charges Collect приведен перечень способов платежа. (Читайте внимательно – много исключений.)

1) *Информация об аэропортах*

- a) Что такое Таможенный аэропорт?
- b) Какое оборудование есть в аэропортах?
 - оборудование для погрузки и разгрузки;
 - оборудование для хранения, например для живых животных (гостиница для животных); скоропортящихся грузов (фруктов, овощей, мяса);
 - ценных грузов (сейф).
- c) Какова стоимость хранения?
- d) Время работы таможни; возможно ли вызвать таможенника в нерабочее время? (В большинстве случаев, нет.)

2) *Импорт*

- a) Общая информация - упаковка.
Некоторые страны запрещают использовать сено и траву.
- b) Маршрут.
Может ли указываться в качестве аэропорта назначения тот или иной аэропорт? Например: адрес получателя Монтрё в Швейцарии. Там нет аэропорта; в AWB должна быть указана Женева.
- c) Если аэропорт не является *Таможенным аэропортом*, как должна оформляться отправка?
- d) Какой язык должен использоваться для заполнения накладной и других документов (Венесуэла)?
Как правило, английский, но иногда требуются другие языки.
- e) Какие документы, в каких случаях обязательны?
 - Коммерческий счет, необходимо ли заверять его в торгово-промышленной палате или консульстве;
 - Сертификат происхождения;
 - Импортные документы и т.д.

- f) Ограничения по грузам.
Каким условиям они должны соответствовать, например, живые животные, человеческие останки и т.д.
- g) Запреты.
(Читайте внимательно от начала до конца.) Иногда существуют определенные запреты для стран или регионов, из которых приходится отправка.
- h) Расчет стоимости для всех видов оборудования при импортных отправлениях.

3) *Транзит*

- a) Что такое транзит?
- b) Общая информация
- c) Ограничения и запреты.
- d) Сборы.

4) *Экспорт*

Сборы за все операции, такие как выпуск авиагрузовой накладной, таможенных документов, хранение, дополнительные сборы за обработку опасных грузов и т.д..

Помимо этого, многие авиакомпании имеют свои собственные ограничения. Они опубликованы в **Разделе 8: Carriers' special regulations.**

TACT rates

TACT- rates North America

**TACT- rates World
Wide except N.A.**

(Красный)		(Зеленый)	
Содержание		Содержание	
Предупреждение	Белые страницы	Предупреждение	Белые страницы
Редактор		Редактор	
Раздел 1: Специальные ставки	Голубые страницы	Раздел 1: Специальные ставки	Голубые страницы
Раздел 2: Описание	Белые страницы	Раздел 2: Описание	Белые страницы
Раздел 3: Примечания	Розовые страницы	Раздел 3: Примечания	Розовые страницы
Раздел 4: Ставки	Белые страницы	Раздел 4: Ставки	Белые страницы
Раздел 5: Построение ставок	Желтые страницы	Раздел 5: Построение ставок	Желтые страницы
Section 6: Внутренние ставки	Белые страницы		

Ссылочные материалы:

1. An Introduction to Air Law, Diederiks-Verschoor, 6th edition, Kluwer Law International, 1997
2. Professional Education Program, Certificate in International Freight Forwarding Module 1, Semester 1, Canadian International Freight Forwarders Association Inc., 3rd edition, 2004
3. The Warsaw Convention vs. The Montreal Convention 1999 Article 18, Erasmus University
4. The Evolution of Chinese Regulation in light of World-Wide Framework on the Contractual Liability of Air Carriers, Erasmus University
5. International Air Cargo Transport Services: Economic Regulation and Policy, Leiden University, 1997
6. Liability of the Operators and Owners of Aircraft for Damage Inflicted to Persons and Property on the Surface, Leiden University, 2003
7. Text of "Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air (Montreal Convention)", Signed at Montreal on 28 May 1999
8. <http://www.exportbureau.com>
9. <http://en.wikipedia.org>

Чтение:**“Виды грузов в воздушных перевозках”****Генеральные грузы**

Это грузы, которые не представляют никаких проблем при обработке, например, текстиль, камеры, обувь и т.д.

Очевидно, что не все грузы принимаются к перевозке по воздуху. Сначала необходимо проверить размеры (длину, ширину, высоту) упаковки, чтобы она не была слишком длинной и помещалась в грузовое отделение самолета, в котором она должна перевозиться.

Упаковка должна быть прочной, чтобы выдержать все возможные перегрузки. Некоторым грузам упаковка не нужна, например, пластиковые или стальные трубы.

Специальные грузы

Это грузы, которым необходима специальная обработка при хранении и перевозке из-за их особенностей и стоимости. Они включают следующие виды грузов:

1. Живые животные
2. Ценные грузы
3. Дипломатический багаж
4. Человечески останки
5. Скоропортящиеся грузы
6. Опасные грузы
7. Влажные грузы
8. грузы с сильным запахом
9. Длинномерные / тяжеловесные грузы.

Короткое описание этих грузов представлено ниже.

1. Живые животные

Код AVI

Исключения: AVB = живые птицы;

AVF = живые тропические рыбки;

AVX = живые цыплята.

Очевидно, что перевозке живых животных уделяется особое внимание и необходимо учесть ряд определенных условий и ограничений при приемке, упаковке и т.д.

Практически все животные перевозятся на грузовых самолетах, за исключением очень больших и очень тяжелых животных, для перевозки которых необходимо специальное разрешение. В сущности, многие виды животных могут также перевозиться в грузовых отсеках на пассажирском самолете, если они не источают резкие неприятные запахи.

Условия приемки и упаковки практически для всех животных опубликованы в Руководстве по обработке.

Вот один пример такого вида груза: Слонов разрешено перевозить на грузовых самолетах и на В747. Ограничения по возрасту: ± 12 месяцев; ограничения по весу: ± 400 кг. Упаковка: прочная коробка или ящик, который должен соответствовать большому количеству описанных требований.

2. *Ценные грузы*

КОД: VAL

Это грузы стоимостью более \$ 1,000.00 за кг, а также ценные металлы, денежные знаки и т.д. Такие грузы хранятся в сейфе, который можно дополнительно охранять службой безопасности аэропорта. Эта служба также обеспечивает безопасную перевозку груза в и из самолета на специальных транспортных средствах.

3. *Дипломатический багаж*

КОД: DIP

Эта наиболее важные конфиденциальные отправки между министерствами, консульствами и посольствами. Хранение может осуществляться в специальных отделах складов.

4. *Человеческие останки*

КОД: HUM

Для перевозки человеческих останков существуют специальные требования к упаковке и документации. Более того, эти требования в разных странах могут отличаться друг от друга.

5. *Скорпортящиеся грузы*

КОД: PER

Эти отправки особенно зависят от воздушных перевозок, и место для их перевозки бронируется заранее. Такими грузами являются свежее мясо, фрукты, овощи и т.п. Газеты также попадают в эту категорию.

6. *Опасные грузы*

Класс 1: Взрывчатые вещества

Класс 2: Газы

Класс 3: Легковоспламеняющиеся жидкости

Класс 4: Легковоспламеняющиеся твердые вещества

Класс 5: Окисляющие вещества

Класс 6: Токсичные и инфекционные вещества

Класс 7: Радиоактивные материалы

Класс 8: Коррозионные вещества

Класс 9: Прочие опасные грузы

Такие грузы могут быть опасны (например, пожар, взрыв, разлив, радиация и т.д.) для:

- людей в самолете;
- самого самолета;
- других грузов на борту.

Такие грузы могут перевозиться по воздуху только при соблюдении большого количества условий. Причиной беспокойства при перевозке в нижнем грузовом отсеке могут быть такие опасные грузы как -

- легковоспламеняющиеся вещества,
- взрывчатые вещества,
- разъедающая кислота и т.д.;

но следует учитывать, что первое место по реальной опасности при перевозке занимают *действительно опасные грузы*, например, такие как динамит, которые вообще запрещены к перевозке по воздуху. Но патронташи (небольшая военная амуниция), бензин, серная кислота, мышьяк и т.д. могут перевозиться в большинстве случаев.

Перевозка по воздуху практически всегда осуществляется на грузовых самолетах, но в некоторых случаях на пассажирских и комбинированных самолетах. Для всех видов самолетов установлены максимальные размер упаковки и специальные ярлыки. Все условия и ограничения перевозки этих грузов, а также список более 3,000 химических веществ содержится в "Правилах перевозки опасных грузов".

7. *Влажные грузы*

КОД: WET

Подумайте, например, о перевозке угрей и мяса.

При перевозке этих грузов на паллет сначала кладется пластик, для того чтобы защитить его от влаги.

8. *Грузы с сильным запахом*

КОД: SMELL

Зависит от вида грузов. Представьте, например, французский сыр, чеснок, масло чеснока или другие эссенции.

9. *Большие, тяжеловесные грузы*

КОД: BIG, HEA

Когда грузится "BIG", возможно потребуются применение дополнительных паллет. Когда грузится "HEA", необходимо учитывать ограничения доступной площади и метраже.

ТЕМПЕРАТУРА**ПРИМЕРЫ:****ТРОПИЧЕСКИЕ РЫБКИ****+ 18° С ИЛИ ВЫШЕ**

		+21° С	
		ОДНОДНЕВНЫЕ ЦЫПЛЯТА +15° С/+21° С	
		+18° С	
		СВЕЖИЕ ОМАРЫ +5° С/+15° С	
		+15° С	
СВЕЖИЕ	}	+10° С	СВЕЖИЕ ЯЙЦА
+10° С/+18° С			
		+5° С	СВЕЖАЯ КЛУБНИКА
+3° С/+5° С			
		+3° С	
		0° С	ВАКЦИНЫ +4° С
		-7° С	ЗАМОРОЖЕННОЕ МЯСО, ПТИЦА, ДИЧЬ, МАСЛО
ЗАМОРОЖЕННЫЕ	}	-18° С	
		-21° С	
			СПЕРМА -40° С, ВАКЦИНЫ
		-60° С	
ГЛУБОКО ЗАМОРОЖЕННЫЕ	}	-40° С	
		-60° С	
		-60° С	

СОДЕРЖАНИЕСтраница

4.1	Общие условия перевозок.....	2
4.1.1	Международные организации	2
4.1.2	Организация IATA и агентское соглашение	6
4.1.3	Варшавская конвенция и Система варшавской конвенции.....	9
4.1.4	Возможности увеличения ответственности авиакомпаний.....	16
4.1.5	Перевозка опасных грузов по воздуху	18
4.1.6	Различие в ответственности между агентом и перевозчиком по договору (Консолидатором)	22
4.2	Наиболее часто используемые самолеты и авиационные паллеты	26
4.2.1	Наиболее часто используемые самолеты (пассажирские и грузовые)	26
4.2.2	Загрузочные устройства.....	32
4.3	Авиагрузовые накладные и сопроводительные документы	40
4.3.1	Авиагрузовая накладная	40
4.3.2	Виды авиагрузовых накладных	46
4.3.3	Сопроводительные документы.....	47
4.4	Расчет стоимости авиационной перевозки	49
4.4.1	Публикации в отрасли воздушных грузоперевозок и международные ставки	50
4.4.2	Тарифы ТАСТ и правила расчета	51
4.4.3	Применяемые ставки и сборы	56
4.4.4	Примеры упражнений	64
4.5	География воздушных перевозок.....	69
4.5.1	Аэропорты.....	69
4.5.2	Конференциальные зоны	70
4.5.3	Зоны IATA и коды городов/аэропортов	71
4.5.4	Как читать расписания	75
4.5.5	Разработка авиационных маршрутов.....	77