



Тема 11

Перевозки скоропортящихся грузов в смешанном и международном сообщениях

Тема изучается при подготовке специалистов и магистров

11.1 Краткая характеристика водного, автомобильного и других видов транспорта

Элементами хладотранспорта в смешанных перевозках скоропортящихся грузов являются водные (морские, речные), автомобильные, воздушные, трубопроводные транспортные средства.

Водный хладотранспорт

На морской транспорт приходится значительная доля перевозок скоропортящихся грузов. Рефрижераторные суда используются в составе транспортного морского флота и флота рыбной промышленности.



Транспортные рефрижераторные суда подразделяются на универсальные и специализированные. В универсальных судах можно перевозить все скоропортящиеся грузы как в охлаждённом, так и в замороженном состоянии. Диапазон температур в трюмах таких судов составляет минус 30...15 °С.



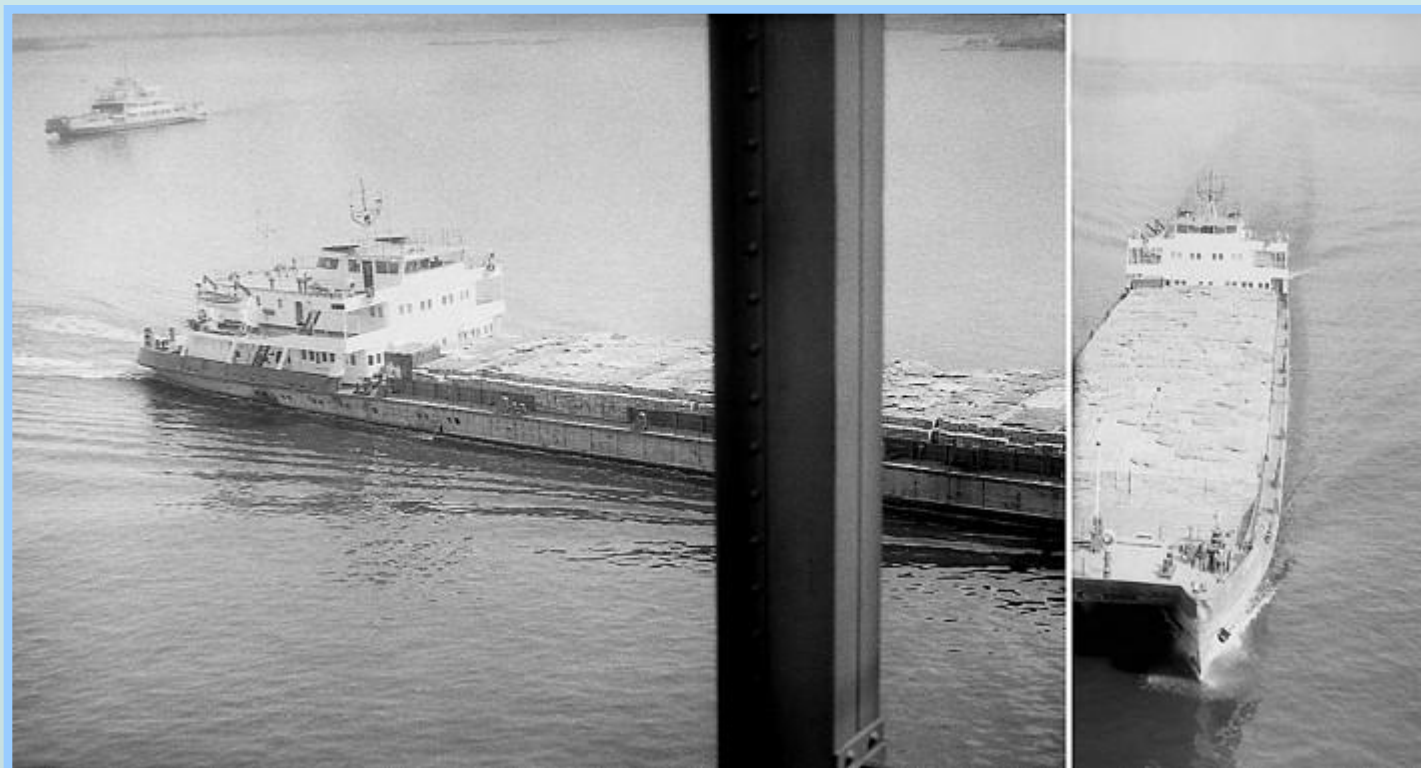
Специализированные рефрижераторные суда предназначены для перевозок отдельных видов грузов с заданными температурными режимами, например суда-банановозы. Специализированные суда подразделяются на высокотемпературные для перевозки фруктов, овощей, яиц, охлаждённой малосолёной рыбы и низкотемпературные (перевозка замороженных или замораживаемых в пути следования продуктов). Кроме полностью рефрижераторных судов, для транспортировки скоропортящихся грузов используют многоцелевые суда, в которых имеются рефрижераторные трюмы вместимостью до 40 % общей вместимости судна. Обычно они специализированы для перевозки особо ценных грузов и попутно перевозят скоропортящуюся продукцию.

Рефрижераторные суда флота рыбной промышленности

выполняют различные функции. В промысловых районах работают морозильные траулеры (большие, средние и малые), которые перерабатывают и готовят продукты лова к перевозке транспортными рефрижераторными судами на перегрузочные холодильники. Там же могут находиться плавучие базы и заводы, где продукты лова обрабатывают по принятой технологии и замораживают. Затем эти суда доставляют продукцию в морские порты.



Речные (озёрные) рефрижераторные транспортные суда имеют грузоподъёмность около 2000 т. Длина судов достигает 100 м. Есть суда-овощевозы для транспортировки овощей и бахчевых культур, например, с низовьев Волги в Москву, Санкт-Петербург. Такие суда могут перевозить грузы и в таре, и в ящичных поддонах.



Для перевозки изотермических контейнеров имеются специальные **суда-контейнеровозы** с мощными холодильными установками для охлаждения контейнеров в пути следования. Система охлаждения трюмов может быть непосредственной (испарители холодильных машин вынесены непосредственно в трюмы), рассольной (в батареях циркулирует холодный рассол) или воздушной (в трюмах циркулирует охлаждённый воздух).



Автомобильный хладотранспорт

Автомобильным хладотранспортом осуществляют перевозки скоропортящихся грузов, практически, на любые расстояния. Средняя дальность перевозок скоропортящихся грузов магистральным автомобильным хладотранспортом составляет 2300 км.



Это почти в десять раз больше, чем в доперестроечный период. Эффективность прямых автомобильных перевозок скоропортящихся грузов на дальние расстояния определяется высокой скоростью доставки и отсутствием промежуточных перегрузочных, складских и других операций, не зависящих от дальности перевозки магистральным транспортом.

Автомобильный хладотранспорт подразделяют на **автофургоны** и **авторефрижераторы**. Автофургоны имеют хорошую теплоизоляцию и работают по принципу «термос». В ряде случаев внутри кузова устанавливают ёмкости с сухим льдом для частичной компенсации тепlopоступлений. В зимнее время автофургоны могут обогреваться. Автофургоны могут быть с задней дверью, с задней и боковой дверями.

Теплоизоляция кузова обычно изготавливается из пенопласта толщиной от 70 до 100 мм. На полу некоторых машин располагают напольные решётки.



Авторефрижераторы подразделяются на охлаждаемые с помощью автономных холодильных установок, сжиженного газа, аккумуляционных устройств или сухого льда. К системам охлаждения рефрижераторного автотранспорта, к изоляции кузова предъявляются требования, аналогичные рефрижераторным вагонам.

Авторефрижераторы по виду шасси делят на автомобили-фургоны и автопоезда. В первом случае кабина и кузов находятся на одном шасси;

во втором двухосный полуприцеп присоединяется к тягачу или когда автомобилю фургону придают полуприцеп. Холодильные машины обычно устанавливают в передней торцевой части автомобиля над кабиной водителя.



Воздушный и трубопроводный виды транспорта

Воздушный хладотранспорт применяется для перевозки свежих ягод, овощей, фруктов и цветов и других продуктов с весьма ограниченными предельными сроками перевозки. Грузы охлаждаются холодным наружным воздухом или холодильными машинами.

Трубопроводный хладотранспорт используют для доставки молока с молочных ферм на заводы, производящие масло и сыры. Трубы изготавливают из специальных пластмасс. В горных районах молокопроводы работают по принципу самотёка, в равнинных условиях – под давлением сжатого предварительно очищенного воздуха (напорный молокопровод).

11.2 Перевозки скоропортящихся грузов в смешанном сообщении

Перевозки скоропортящихся грузов с использованием различных видов магистрального транспорта называют **смешанными** (**мультимодальными**). Грузовладельцы для каждого вида транспорта в отдельности оформляют необходимые документы с регламентацией сроков перевозки.

В отличие от смешанных перевозок **прямые смешанные перевозки** (**интермодальные**) оформляются единым перевозочным документом, и грузовладельцы не принимают участия в перегрузочных операциях с одного вида транспорта на другой.

К основному комплекту перевозочных документов прилагают удостоверение о качестве или сертификаты качества, где дополнительно указывают условия перевозок различными видами транспорта и общий срок транспортировки груза.

Скоропортящиеся грузы к таким перевозкам целесообразно предъявлять в пакетированном виде, чтобы сократить расходы на перегрузочные операции. Наилучшим вариантом доставки скоропортящихся грузов с участием нескольких видов транспорта является использование изотермических контейнеров.

Не все скоропортящиеся грузы могут быть предъявлены к прямым смешанным перевозкам из-за несоответствия режимных параметров на разных видах транспорта. **Прямые смешанные железнодорожно-автомобильные перевозки** скоропортящихся грузов не осуществляют.

В прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении допускают перевозку:

- **консервов всех видов;**
- **сыров сычужных, плавленых и рассольных, солёных;**
- **сушёных и вяленых рыбопродуктов;**
- **вина, шампанское, напитки, минеральную воду;**
- **картофель, свёклу и другие клубневые овощи в таре, фрукты;**
- **другие грузы со сроком нахождения в пути более 20 суток.**

11.3 Перевозки скоропортящихся грузов в международном сообщении

11.3.1 Виды международных сообщений

Импортные скоропортящиеся грузы поступают в Россию, а экспортные вывозят из России через пограничные железнодорожные станции, морские и речные порты. Для таких перевозок могут быть организованы следующие виды международного сообщения:

- **прямое железнодорожное**, когда продукты одна сторона доставляет к пограничной станции в вагонах, затем грузы перегружают в вагоны другой стороны или, заменив тележки у вагонов, пропускают далее в тех же вагонах через пограничную станцию;

- **водно-железнодорожное**, когда грузы одной стороны поступают в порт морским или речным транспортом и перегружаются в вагоны другой стороны и наоборот;

- **прямое паромно-железнодорожное**, когда грузы следуют ж.-д. транспортом, а через пограничные водные преграды вагоны следуют на паромах;

- **автомобильно-железнодорожное**, когда одна сторона подвозит грузы к пограничной станции в авторефрижераторах, где осуществляется их перегрузка в вагоны другой стороны или наоборот.

В **прямом железнодорожном сообщении** перевозки осуществляются между железными дорогами **Азербайджана, Албании, Беларуси, Болгарии, Вьетнама, Грузии, Ирана, Казахстана, Китая, НКДР, Киргизии, Латвии, Литвы, Молдовы, Монголии, Польши, Российской Федерации, Таджикистана, Туркменистана, Узбекистана, Украины и Эстонии.** Они регламентируются **Соглашением о Международном Грузовом Железнодорожном Сообщении** (далее – СМГС).

В странах Европы применяется, в основном, **Международная Конвенция о перевозке грузов железными дорогами (ЦИМ)**, действующая на основе Бернских соглашений, принятых в 1886 г. Последние изменения в транспортном праве ЦИМ датированы 1979 годом. Кроме этого, у Российской Федерации существуют двухсторонние межправительственные (межведомственные) соглашения на перевозку грузов железнодорожным транспортом (Российско-Финляндское и т. д.). Наличие двух систем транспортного права, диктующих различные требования к грузоотправителям, перевозчикам и грузополучателям, вызывает затруднение в планировании и осуществлении межгосударственных перевозок.

СМГС применяется ко всем перевозкам грузов в прямом международном железнодорожном грузовом сообщении по Накладным СМГС и только по сети железных дорог – участниц СМГС. Оно имеет обязательную силу для железных дорог, отправителей и получателей грузов.

СМГС не применяется к перевозкам грузов:

- 1) если станции отправления и назначения находятся в одной и той же стране и перевозки производятся на территории другой страны только транзитом в поездах железной дороги страны отправления;
- 2) между станциями двух стран транзитом по территории третьей страны в поездах железных дорог страны отправления или назначения;
- 3) между станциями, расположенными в двух соседних странах, в том случае, когда эти перевозки на всем пути следования груза производятся в поездах железной дороги одной страны в соответствии с внутренними правилами, действующими на этой дороге.

Перевозки, упомянутые в пунктах 1, 2, 3, могут осуществляться на основании особых договоров, заключаемых между заинтересованными железными дорогами.

11.3.2 Условия перевозок скоропортящихся грузов по СМГС

Основным документом, регламентирующим условия перевозок скоропортящихся грузов в международном сообщении между государствами-участниками СМГС, являются правила перевозок скоропортящихся грузов в СМГС, а именно, приложение 4 к СМГС (далее – Правила СМГС).

В соответствии с этими Правилами, к скоропортящимся грузам относят такие грузы, которые при перевозке требуют мер защиты (охлаждения, отопления, вентилирования) от действия на них высоких или низких температур, ухода или обслуживания.

В международном сообщении, в том числе по Правилам СМГС, перевозят практически все скоропортящиеся грузы. В зависимости от технологической и холодильной подготовки и термического состояния перед погрузкой скоропортящиеся грузы подразделяются на глубокозамороженные (ниже минус 18 °С), замороженные (от минус 6 до минус 18 °С), охлаждённые и неохлаждённые.

Особенности заполнения Накладной СМГС и ЦИМ

Особенности заполнения Накладной СМГС при перевозке грузов с переоформлением Накладной СМГС на накладную другого транспортного права и в обратном направлении приведены в Приложении 12.6 к СМГС.

Согласно этому Приложению переоформление Накладных СМГС на Накладные другого транспортного права и в обратном направлении производится железной дорогой, которая одновременно участвует как в СМГС (или применяет положения СМГС), так и в другом транспортном праве. В таких случаях Накладная СМГС заполняется отправителем в соответствии со следующими особенностями.

Перевозка грузов из страны, в которой применяется только СМГС, в страну, в которой применяется ЦИМ, оформляется Накладной СМГС до соответствующей входной пограничной станции, на которой должно производиться переоформление отправки в страну окончательного назначения.

На основании сведений, содержащихся в Накладной СМГС, входная переоформляющая станция транзитной железной дороги в точности переносит все данные первоначальной Накладной во вновь составляемую Накладную ЦИМ и отправляет груз до станции окончательного назначения.

По требованию грузоотправителя, указанному в Накладной СМГС, станция переоформления высылает в его адрес подлинник дубликата Накладной ЦИМ.

Перевозка грузов из страны, в которой применяется ЦИМ, в страну, в которой применяется только СМГС, оформляется Накладной ЦИМ до соответствующей выходной пограничной станции, на которой должно производиться переоформление отправки в страну окончательного назначения.

В Накладной ЦИМ в качестве станции назначения отправитель указывает выходную пограничную станцию, а в качестве получателя – начальника этой станции. Кроме того, отправитель обязан указать в Накладной окончательную станцию и дорогу назначения, окончательного получателя и его адрес.

На основании сведений, содержащихся в Накладной ЦИМ, выходная переоформляющая пограничная станция транзитной железной дороги в точности переносит все данные первоначальной Накладной во вновь составляемую Накладную СМГС и отправляет груз до станции окончательного назначения.

По требованию грузоотправителя, указанному в Накладной ЦИМ, станция переоформления высылает в его адрес подлинник дубликата Накладной СМГС.

Перевозки грузов из стран, применяющих только СМГС, в Венгрию и Словакию и в обратном направлении оформляется Накладными СМГС на весь путь следования.

Железные дороги Румынии применяют СМГС только на участке румыно-молдавской, румыно-украинской границы до переоформляющей румынской станции.

Сопроводительные перевозочные документы

К Накладной отправитель должен приложить согласно статье 11 СМГС в установленном порядке:

- **сертификат или спецификацию о качестве** скоропортящегося груза, который относится только к данному скоропортящемуся грузу и к данной Накладной;
- **ветеринарный сертификат**, выдаваемый компетентными органами страны отправления, при перевозке мяса, мясных изделий, сливочного масла, сала, животных жиров и других скоропортящихся грузов, подлежащих ветеринарно-санитарному контролю;
- **фитосанитарный сертификат**, выдаваемый компетентными органами страны отправления, при перевозке свежих овощей, фруктов, картофеля и живых растений;
- **гигиенический сертификат**, если хотя бы в одной из стран, железные дороги которой участвуют в перевозке скоропортящихся грузов, требуется его наличие.

Определение способа перевозки

Режим обслуживания скоропортящихся грузов (охлаждение, отопление, вентилирование), род вагона (вагон-термос, вагон-ледник, рефрижераторный или крытый вагон) или контейнера, а также необходимость сопровождения груза, за исключением случаев, предусмотренных в § 6 Правил СМГС, определяются отправителем в зависимости от характера груза и климатических условий на всём пути следования.

В Накладной графе «Особые заявления отправителя» отправитель указывает все необходимые меры защиты и температурный режим перевозки на весь путь следования. Температурный режим указывается в виде интервала температур с учётом технических возможностей вагонов (контейнеров) железных дорог по его обеспечению. Если в Накладной не имеется таких указаний отправителя, то считается, что при перевозке данного скоропортящегося груза нет необходимости в применении мер защиты груза.

При выборе способа перевозки, рода вагона или контейнера отправитель должен учитывать термическое и физиологическое состояние груза перед погрузкой согласно § 1 Правил СМГС, его возможный срок транспортабельности, расчётный срок доставки, а также время хода и климатические условия на всём пути следования скоропортящегося груза. При этом расчётный срок доставки груза не должен превышать срока его транспортабельности.

Ответственность за последствия от неправильного выбора способа перевозки и рода вагона, а также невыполнения других требований, предусмотренных правилами СМГС, несёт отправитель.

При перевозке скоропортящихся грузов с перегрузкой на пограничных станциях страны назначения принимающая сторона устанавливает способ перевозки с применением мер защиты и род вагона, руководствуясь внутренними Правилами, условиями сохранности грузов и требованиями Правил СМГС.

Особенности исчисления сроков доставки

Срок доставки скоропортящегося груза определяется в соответствии со статьёй 14 Правил СМГС. Скорость перевозки (большую и малую) выбирает отправитель. При этом:

$$\tau_y = \sum_i^F \left\{ \frac{L_i}{V_i} \right\} + \tau_{от} + \tau_{доп} ,$$

где L_i – тарифное расстояние перевозки грузов по каждой i -й железной дороге, участвующей в перевозке, км; V_i – нормативная скорость перевозки грузов (см. табл. 9.1), км/сут; $\tau_{от}$ – нормативная продолжительность операций на отправление груза (см. там же), сут; $\tau_{доп}$ – суммарная продолжительность времени, сут, добавляемого на перечисленные ниже дополнительные операции; $\{ \}$ – логическая операция округления числа до целого значения в большую сторону.

Течение срока доставки груза начинается с нуля часов дня, следующего за днём, в который приняты к перевозке груз и Накладная. Если груз принят с предварительным до отправления хранением, то срок доставки начинается с нуля часов дня, следующим за днём, в который этот груз назначен к погрузке. О дне погрузки груза в Накладной должна быть сделана отметка.

Срок доставки скоропортящихся грузов удлинняется на двое суток:

- при перегрузке груза в вагоны другой ширины колеи;
- при перестановке вагонов на колёсные пары другой ширины колеи;
- при паромной переправе вагонов.

Срок доставки скоропортящихся грузов удлинняется на время:

- задержки для выполнения таможенных и других правил;
- перерыва в сообщении, происшедшего не по вине железной дороги и временно препятствующего началу или продолжению перевозки;
- задержки, происшедшей в результате изменения договора перевозки;
- задержки для проверки соответствия груза данным Накладной, а также для проверки соблюдения мер предосторожности по грузам, перевозимым на особых условиях, если при проверке будет обнаружено несоответствие;
- затраченное на выгрузку излишней массы, исправление груза или его тары или упаковки, а также на перегрузку или исправление погрузки, произведённые по вине отправителя;
- других задержек по вине отправителя или получателя.

О причинах задержки груза, которые дают право железной дороге на удлинение срока доставки, и продолжительности этой задержки железной дорогой должна быть сделана отметка в Накладной в графе «Удлинение срока доставки».

Срок доставки считается выполненным, если груз прибыл на станцию назначения до истечения срока доставки и может быть передан в распоряжение получателя, о чём железная дорога уведомляет получателя. Порядок уведомления получателя определяется внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения.

Особенности погрузки, выгрузки, выдачи скоропортящихся грузов

Правила приёма скоропортящихся грузов к перевозке определяются внутренними правилами страны отправления и положениями Правил СМГС. Скоропортящиеся грузы должны предъявляться отправителем к перевозке только в надлежащем состоянии по качеству и температуре в соответствии с нормативными требованиями страны отправления. Тара и упаковка грузов должна отвечать требованиям § статьи 9 МСГС.

Не допускается совместная перевозка в одном вагоне по одной или нескольким Накладным:

- скоропортящихся грузов с различными способами обслуживания;
- скоропортящихся грузов, требующих обслуживания в пути, с другими грузами.

Ответственность за последствия отгрузки скоропортящихся грузов в вагонах и контейнерах, не отвечающих коммерческим и санитарным нормам, а в вагонах, не принадлежащих железной дороге, и техническим требованиям страны отправления, несёт отправитель.

Перевозчик вне зависимости от того, за чьей пломбой (иностранной или российской) прибыл груз, обязан выдать его получателю с проверкой. Если обнаруживается недостаток массы груза, превышающий нормы естественной убыли, перевозчик составляет коммерческий акт. Тарные грузы в исправной таре и с одинаковой стандартной массой выдаются без перевески.

Обеспечение сохранности перевозимых грузов

При чрезвычайной ситуации, угрожающей скоропортящимся грузам порчей или повреждением (нарушение температурного режима перевозки, вызванное поломкой оборудования, нарушение теплоизоляции ИПС и т. д.) участники перевозки обязаны руководствоваться Правилами СМГС.

Если от отправителя, извещённого о препятствиях к перевозке или выдаче груза в течение 4 суток с момента направления ему извещения станцией, на которой возникли препятствия, не поступает никаких указаний или поступят невыполнимые указания, то с грузом надлежит поступить по внутренним правилам, действующим на той железной дороге, на которой возникли препятствия.

Если скоропортящимся грузам угрожает порча, железная дорога, на которой возникло препятствие к перевозке или выдаче груза, должна поступать с грузами в соответствии с внутренними правилами, действующими на этой железной дороге, не ожидая истечения 4-суточного срока.

Если препятствия прекратятся до получения указаний отправителя, станция, на которой возникли препятствия, направляет груз на станцию назначения, не ожидая указаний, и незамедлительно извещает об этом отправителя.

Если груз был реализован, то вырученная сумма за вычетом причитающихся железной дороге провозных платежей, штрафов и расходов, связанных с реализацией груза, выдаётся отправителю. Если вырученная от реализации груза сумма не покрывает начисленных платежей, то отправитель обязан уплатить разницу.

Нормы естественной убыли скоропортящихся грузов

При перевозке грузов, подверженных естественной убыли, железная дорога не несёт ответственности независимо от пройденного грузом расстояния за эту часть недостачи массы груза, которая не превышает ниже следующих норм от массы груза:

- **свежих фруктов, овощей и мяса – 2 %;**
- **рыбы солёной и жиров – 1,5 %;**
 - **мяса замороженного, птицы битой всякой, копчёностей мясных всяких – 1 %;**
- **всех прочих сухих грузов – 0,5 %.**

Ограничение ответственности не применяется, если отправителем или получателем груза будет доказано, что уменьшение массы груза произошло по причинам, не связанным с естественными свойствами груза.

В тех случаях, когда несколько грузовых мест перевозились по одной Накладной, в которой была указана масса каждого места, допускаемая норма убыли массы исчисляется отдельно для каждого места, если в Накладной.

В случае полной утраты груза или отдельных грузовых мест при исчислении возмещения никакого вычета за убыль массы утраченных мест не производится.

Сопровождение грузов

Скоропортящиеся грузы, требующие мер защиты, ухода или обслуживания, перевозятся только повагонными отправками или отправками в крупнотоннажных рефрижераторных контейнерах. Если такие грузы требуют сопровождения в пути, то отправитель или получатель должны предоставить своих проводников для сопровождения таких грузов.

Скоропортящиеся грузы, требующие при перевозке в крытом вагоне отопления, а также живая рыба, перевозятся только при проводниках отправителя или получателя от станции отправления до станции назначения.

При перевозке скоропортящихся грузов в рефрижераторных вагонах (контейнерах), не принадлежащих железной дороге, с обслуживанием оборудования работниками организаций-собственников этих вагонов (контейнеров), то эти работники считаются проводниками отправителя или получателя с оформлением необходимых документов.

Сопровождение скоропортящихся грузов проводниками отправителя или получателя не требуется, если перевозка этих грузов осуществляется в рефрижераторных вагонах (контейнерах), оборудование которых обслуживается работниками железной дороги, и отправитель в Накладной не сделал других отметок, касающихся ухода или обслуживания, кроме соблюдения температурных режимов.

Если на одной из железных дорог, в том числе на железной дороге, осуществляющей перегрузку, выявлено, что по условиям перевозки не обеспечивается сохранность скоропортящихся грузов, то эта железная дорога должна принять необходимые меры в соответствии с положениями статьи 21 СМГС.

Подготовка к перевозкам и обслуживание вагонов и контейнеров в пути следования

Вагоны-термосы, рефрижераторные вагоны, вагоны-ледники, крытые вагоны, контейнеры, в том числе рефрижераторные, готовятся под погрузку скоропортящихся грузов в соответствии с Правилами, действующими на железной дороге отправления.

В крытых вагонах, предоставляемых железной дорогой под погрузку неохлаждённых скоропортящихся грузов при вентилировании, отправитель обязан установить ограждения на люки, обеспечивающие сохранность грузов, и о таком способе перевозки сделать в Накладной в графе «Особые заявления отправителя» соответствующую отметку.

При перевозке грузов в вагонах, отапливаемых без помощи электричества или пара, печное оборудование предоставляется и устанавливается в вагонах железной дорогой или отправителем с соблюдением мер пожарной безопасности.

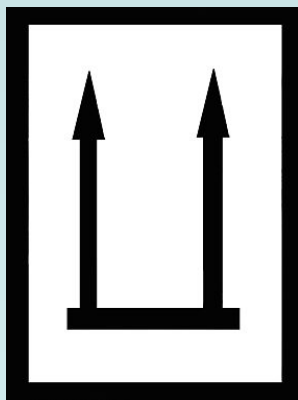
Снабжение вагонов топливом производится:

- **в бесперегрузочном сообщении** – отправителем на весь путь следования груза;
- **в перегрузочном сообщении** – отправителем от станции отправления до первой перегрузочной станции;
- **в перегрузочном сообщении** – по внутренним правилам, действующим на той железной дороге, по которой следует груз, от этой перегрузочной станции до следующей станции или до станции назначения.

При необходимости дополнительное топливо отпускается по письменным требованиям проводников на станциях, имеющих топливные склады. Стоимость топлива, отпущенного в пути следования, вписывается в Накладную и удостоверяется станцией, выдавшей топливо.

Для скоропортящихся грузов, перевозимых по железным дорогам Республики Болгария, Республики Польша, отправитель в соответствующих случаях должен указать в Накладной в графе «Особые заявления отправителя», на какой из ниже указанных станций вагон должен быть снабжён естественным или сухим льдом или смесью (сообщая их процентное содержание) или топливом.

Для затребования снабжения льдом в пути следования отправитель помещает в вагоне и на Накладной наклейку № 16 согласно образцу, приведённому на рисунке (снизу, справа).



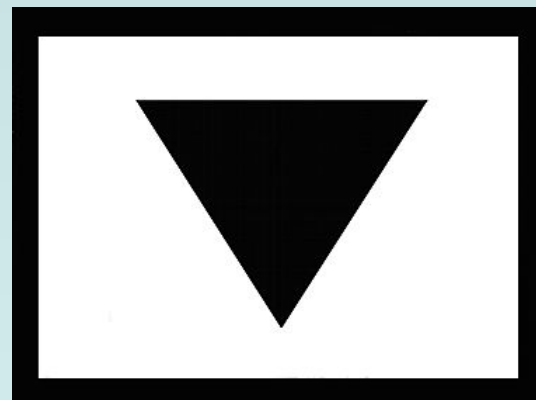
№ 11
Верх. Низ. Не кантовать



№ 12
Бьющийся груз. Осторожно



№ 10
Груз боится сырости



№ 13
Осторожно. При манёврах не толкать



№ 14
Живность



№ 15
Скоропортящиеся грузы



№ 16
Дополнительное снабжение льдом

Оплата услуг за обслуживание вагонов и контейнеров

Условия перевозок скоропортящихся грузов в вагонах и рефрижераторных контейнерах, использующих для своего охлаждения или отопления внешние источники энергии (контактные сети, локомотивы), согласовываются со всеми железными дорогами, участвующими в перевозке, заблаговременно.

Сборы за поддержание температурного режима в рефрижераторных вагонах, имеющих собственные источники энергии, исчисляются в соответствии с применяемыми тарифами, действующими на железных дорогах следования груза.

Сборы за использование внешних источников энергии для работы машинного оборудования исчисляются по внутренним тарифам, действующим на железных дорогах следования груза.

Сборы за снабжение вагонов-ледников льдом при следовании груза по железным дорогам отправления и назначения исчисляются и взимаются в соответствии с внутренними тарифами, действующими на этих железных дорогах, а при следовании груза по транзитным железным дорогам – исчисляются в соответствии с применяемым для данной международной перевозки транзитным тарифом.

Взимание платы за использование внутренних и внешних источников энергии производится согласно статье 15 СМГС.

11.3.3 Условия перевозок скоропортящихся грузов между государствами СНГ и Балтии

Основными документами, регламентирующими условия перевозок скоропортящихся грузов в международном сообщении между государствами-участниками Содружества Независимых Государств и стран Балтии (бывшими республиками СССР), являются правила перевозок скоропортящихся грузов в СМГС (Приложение 4 к СМГС) с учётом особенностей применения отдельных норм СМГС к этим перевозкам.

Действующие правила перевозок скоропортящихся грузов в СМГС очень расплывчаты, декларативны. Они не содержат требований к качеству и упаковке грузов, их укладке в вагоны, не содержат температурных режимов, предельных сроков перевозки, климатических периодов и т. п. Они предоставляют грузоотправителю право выбора подвижного состава, способа перевозок скоропортящихся грузов, скорости доставки и других условий перевозки практически без всяких ограничений.

С целью конкретизации отдельных положений правил перевозок скоропортящихся грузов в СМГС применительно к перевозкам скоропортящихся грузов между государствами СНГ и Балтии была разработана «Инструкция по обслуживанию перевозок скоропортящихся грузов в международном сообщении между государствами-участниками Содружества, Латвийской Республикой, Литовской Республикой, Эстонской Республикой» (№ ДЧ-1997 от 1988 г.).

Инструкция устанавливает порядок обслуживания сопровождающими рефрижераторные секции и АРВ-Э бригадами механиков и работниками железных дорог перевозок скоропортящихся грузов в международном сообщении между странами СНГ и Балтии в вагонах и контейнерах, принадлежащих железным дорогам и собственникам.

Способ перевозки скоропортящихся грузов (с охлаждением, с вентилированием, с обогревом или в режиме «термос»), род вагона (рефрижераторный, термос, крытый) или крупнотоннажного контейнера определяются отправителем и указываются в Накладной в графе «Особые заявления отправителя». Если нет такого указания, тогда считается, что нет необходимости в обслуживании груза.

С целью конкретизации отдельных положений правил перевозок скоропортящихся грузов в СМГС применительно к перевозкам скоропортящихся грузов между государствами СНГ и Балтии была разработана «Инструкция по обслуживанию перевозок скоропортящихся грузов в международном сообщении между государствами-участниками Содружества, Латвийской Республикой, Литовской Республикой, Эстонской Республикой» (№ ДЧ-1997 от 1988 г.).

При выборе способа перевозки скоропортящихся грузов отправитель должен учитывать максимально возможную продолжительность транспортировки перевозимого груза, время года и климатические условия на всём пути следования груза.

Ответственность за последствия неправильного выбора способа перевозки и рода вагонов, а также за несоблюдение других нижеуказанных требований СМГС несёт отправитель.

В 2003–2006 гг. к Инструкции № ДЧ-1997 добавились:

– «Порядок эксплуатации вагонов, переоборудованных из рефрижераторных вагонов, и условия перевозок в них продовольственных, отдельных видов скоропортящихся и других грузов в международном сообщении между государствами-участниками Содружества, Латвийской Республикой, Литовской Республикой, Эстонской Республикой», введённый в действие с 1 ноября 2004 г.;

– «Инструкция по обслуживанию перевозок скоропортящихся грузов в рефрижераторных вагонах в международном сообщении между государствами СНГ и Балтии», утверждённая на 43-м заседании Совета по ж.-д. транспорту 11–13 апреля 2006 г. и введённая в действие с 1 июня 2006 г.