

Отправка товаров автомобильным транспортом

Документация по автомобильным перевозкам

Универсального стандарта для документации, используемой для перевозки грузов автомобильным транспортом, не существует.

В большинстве ситуаций, в которых действуют организации по оказанию помощи, большинство грузовых перевозок по дорогам осуществляется внутри страны, что не требует международного таможенного оформления. Перемещение грузов внутри страны можно отслеживать различными способами, но наиболее распространенным является накладная. Многие сторонние перевозчики могут использовать свои собственные транспортные накладные, однако организации могут пожелать использовать транспортные накладные в своем собственном формате. Транспортные накладные конкретной организации, как правило, учитывают специфические потребности, такие как учет метрического тоннажа или отслеживание на основе номера партии/лота лекарственных препаратов — то, что может не отслеживаться в транспортной накладной, предоставляемой транспортной компанией. Грузоотправителям рекомендуется использовать [стандартный набор транспортных документов](#) для всех внутренних перевозок.

Международное движение грузовых автомобилей. Многие страны во всем мире признают так называемую международную транспортную накладную CMR. CMR (КДПГ) была предложена и согласована в соответствии с [Конвенцией Организации Объединенных Наций о договоре международной дорожной перевозки грузов \(КДПГ\) 1956 года](#) и впоследствии принята [Международным союзом автомобильного транспорта](#). CMR функционирует аналогично авианакладной (AWB) или коносаменту (транспортной накладной) (BOL), поскольку является стандартным и общепризнанным документом для перевозки товаров между двумя странами. В тех случаях, когда CMR официально признаны, они также являются частью формального таможенного процесса и запрашиваются сотрудниками таможенных органов, а также определяют роли и обязанности сторон. CMR не заменяет обычную накладную: все традиционные документы могут по-прежнему требоваться, и формальные таможенные процедуры для импорта должны соблюдаться, однако CMR стандартизирует язык для понимания органами власти характера товаров, ввозимых в страну или через нее. Важно отметить, что CMR признается не везде в мире: в настоящее время только 45 стран признают CMR, в основном в Европе, на Ближнем Востоке и в Центральной Азии.

Пример CMR:

LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE

CMR

INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE

Sender (Name, Address, Country) Expéditeur (Nom, Adresse, Pays)

Consignee (Name, Address, Country) Destinaire (Nom, Adresse, Pays)

Place & date of taking over the goods (place, country, date)
Lieu et date de la prise en charge des marchandises (Lieu, pays, date)

Place designated for delivery of goods (place, country)
Lieu prévu pour la livraison des marchandises (lieu, pays)

1

4

6

8

12

14

17

Customs Reference/Status Référence/designation pour mise en douane

Senders/Agents Reference Référence de l'expéditeur/de l'agent

Carrier (Name, Address, Country) Transporteur (Nom, Adresse, Pays)

Successive Carriers Transporteurs successifs

Marks & Nos; No. & Kind of Packages; Description of Goods* Marques et Nos, No et nature des colis, Designation des marchandises*

Carriage Charges Prix de transport

Reservations Réserves

Goods Received/Merchandise Rescues

2

3

5

7

9

10

11

13

15

16

18

19

20

This carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)
Ce transport est soumis nonobstant toute clause contraire à la Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route (CMR)

Gross weight (kg)
Poids Brut (kg)

Volume (m³)
Cubage (m³)

Document attached Documents Annexés (optional)

Special agreements Conventions particulières (optional)

Company completing this note Société émettrice

Place and Date; Signature Lieu et date; Signature

SF

COPY 1 SENDER
COPY 2 CONSIGNEE
COPY 3 CARRIER

2. IS FOR
GOODS
INDICATE

1. UN NUMBER

2. PROPER
SHIPPING
NAME

3. HAZARD
CLASS

4. PACKING
GROUP

5. OTHER
STANDARD
AGREEMENTS
IF APPLICABLE

Approved by FM/PH/SIT/PRO UK 1981

46020000 01/19/01 250666 007003

FORM REF: 730 CMR

Карта стран, которые в настоящее время признают и используют CMR в том или ином формате:

точки, а местонахождение отдельных покупателей известно. В нем определяется, что ограничения на эксплуатацию транспортных средств возникают из-за таких факторов, как ограничение рабочего времени, ограничения безопасности и защиты, общая возможная продолжительность ежедневных поездок и объем, который может быть перемещен в течение обычного рабочего дня. Приемлемое решение задачи планирования маршрутов и составления графика движения транспортных средств должно обеспечивать оптимальные маршруты, которые удовлетворяют требованиям рабочей нагрузки, учитывают юридические требования и отражают эффективное и экономичное использование ресурсов оператора.

Удовлетворительное решение должно предусматривать график маршрутов, который сводит к минимуму либо общее расстояние, либо время, пройденное транспортными средствами. Планирование маршрута предполагает оценку всех возможных маршрутов, применяя следующие эксплуатационные условия:

- Количество выездов в конкретную точку доставки в любой день ограничено.
- Общая продолжительность поездки транспортного средства в любой день ограничена, и также ограничено время работы водителя.
- Транспортные средства имеют фиксированную грузоподъемность.
- Подходят ли дороги для конкретных транспортных потребностей и транспортных средств, включая дорожные условия, крутые повороты и любые узкие проезды или физические сооружения.
- Объем товаров для каждой точки доставки известен, и каждая точка имеет местоположение, для которого установлено время движения до склада и обратно или до следующей точки доставки.
- Количество грузов, доставляемых в любую точку выгрузки, не превышает грузоподъемность транспортного средства, и существует установленное время доставки/получения в точке выгрузки.
- Часы работы точек доставки/разгрузки известны, а ограничения, такие как часы пик, известны.

Расчет плана маршрута

Маршрут транспортного средства планируется с учетом следующих основных шагов:

- Определить время, необходимое транспортному средству для проезда от пункта отправления до пункта доставки, добавив время, необходимое для разгрузки в пункте доставки, при условии, что транспортное средство не превышает допустимую грузоподъемность и не движется на небезопасной скорости.
- Определить географическую близость от первого пункта доставки до второго (если доставок несколько), подсчитав общее время на доставку и время на разгрузку, при условии, что автомобиль не перегружен и не движется с небезопасной скоростью.
- Повторить для всех желаемых точек доставки.

Продолжайте использовать данный набор допущений для всех необходимых точек доставки — если теоретическое транспортное средство либо слишком заполнено для выполнения всех доставок, либо транспортное средство не может выполнить все доставки в безопасные и нормальные часы работы, это будет означать, что вы создали план маршрута, который полностью использует доступное время водителя или вместимость транспортного средства. Повторите этот шаг для всех транспортных средств, пока все заказы не будут распределены или все доступные транспортные средства не будут полностью загружены. При расчете времени движения важно использовать среднюю скорость относительно типа транспортного средства, качества и

состояния дорог и преобладающих погодных условий, что позволяет учитывать такие факторы, как задержки на перекрестках, холмы и городские заторы. На практике средняя скорость будет значительно меньше максимально допустимой скорости для дороги.

Характер движения можно разделить на два основных типа:

- **Первичное перемещение** — обычно включает массовые перемещения между двумя конкретными местоположениями. Это может быть перемещение между двумя складами в сети или от порта или железнодорожного вокзала до склада.
- **Вторичное распределение** — перемещения, которые могут включать несколько поставок в пределах определенной области, например, на региональный или местный склад в расширенные пункты доставки.

В обоих случаях акцент делается на достижении полного использования используемых ресурсов — максимальное заполнение транспортного средства, сведение к минимуму пройденного расстояния и оптимизация часов, на основе которых водителю выплачивается вознаграждение за работу.

Безопасность и защита

При планировании и управлении автомобильными грузами существует ряд соображений безопасности, которые могут включать:

Защита груза – в идеале должен быть надлежащим образом защищен. Защита груза означает не только его опечатывание для предотвращения кражи, но и меры для предотвращения падения груза или, что еще хуже, опрокидывания транспортных средств и несчастных случаев. Грузовые фургоны с жесткими бортами должны быть надлежащим образом заперты, в то время как интермодальные контейнеры могут быть официально опечатаны в зависимости от условий доставки. Груз, перевозимый на грузовых автомобилях с плоской платформой или прицепе, должен быть надлежащим образом привязан и закрыт. Как минимум, груз не должен перемещаться внутри или на поверхности грузового автомобиля во время движения транспортного средства, а также не должно быть разливов или падающих предметов на дороге, создающих опасность для людей и других водителей. Местные нормативные требования могут также регулировать такие вопросы, как вес транспортного средства, способ его загрузки и распределение груза.

Безопасность погрузчика/грузчика – процесс погрузки и разгрузки грузовых автомобилей может быть очень опасным. Грузовые автомобили с безбортовой платформой, фургоны или грузовые автомобили с откидными бортами могут быть загружены с помощью таких механизмов, как вилочные погрузчики или небольшие краны, способные перемещать чрезмерно тяжелые грузы, которые могут упасть и травмировать находящихся рядом людей. Территория вокруг грузовых автомобилей, загружаемых с помощью погрузочно-разгрузочного оборудования, должна быть очищена от лишнего персонала, а назначенные лица должны быть четко обозначены светоотражающими жилетами.

В гуманитарных полевых условиях транспортные средства часто загружаются вручную, зачастую с помощью низкоквалифицированной рабочей силы. Грузчики должны иметь возможность безопасно и эргономично загружать грузы на транспортные средства:

- Грузчики не должны нести груз чрезмерной громоздкости или веса.
- Если в пункте погрузки нет передвижной погрузочной платформы, грузчики должны иметь возможность безопасно подниматься и спускаться с кузова

автомобиля, при этом не прыгая и не взбираясь вверх.

- Грузчики должны загружать груз только в течение разумного количества времени, с перерывами между ними. В идеале погрузочные бригады должны быть разделены; 2–4 грузчика на грузовой автомобиль и необходимое количество грузчиков для переноски товаров на склад /депо / пункт разгрузки и обратно, что уменьшает необходимость входить в транспортное средство или выходить из него.
- За грузчиками следует следить на предмет небезопасного поведения или возможных проблем с безопасностью.

Дорожные условия – во многих гуманитарных контекстах условия на дорогах крайне плохие. Транспортные средства должны как можно лучше обслуживаться, а водители не должны подвергаться ненужному риску. Грузовые перевозки по плохим дорожным условиям, таким как грязь, рыхлая почва или стоячая вода, могут быть усилены за счет использования грузовых автомобилей 6х6 (трехосные автомобили с полным приводом) или любого транспортного средства с карданным валом, который приводит в движение задние оси. Водители также должны понимать маршрут и иметь определенный опыт вождения в неблагоприятных дорожных условиях.

Инфраструктура – непосредственно после быстрого возникновения чрезвычайной ситуации или в результате вооруженного конфликта инфраструктура, такая как дороги и мосты, может быть полностью или частично повреждена. Маршруты, которые, возможно, были ранее доступны, могут быть недоступны. Сторонним транспортным компаниям и наемным водителям следует проявлять осторожность в отношении поврежденной инфраструктуры.

Перевозка опасных грузов – в отношении транспортных средств, перевозящих любое количество опасных грузов (DG) по любой причине, следует руководствоваться инструкциями по [автомобильным перевозкам опасных грузов](#) в разделе «Опасные грузы» настоящего руководства.

Маркировка транспортных средств – в зависимости от контекста, могут существовать национальные и местные законы, требующие, чтобы транспортные средства, содержащие специальные предметы, такие как домашний скот или любые виды опасных грузов, были надлежащим образом маркированы во время движения.

Поведение водителя – водители и операторы транспортных средств несут ответственность за использование транспортного средства на дороге с полным обеспечением безопасности груза. В местных законах часто указывается, что водители, осуществляющие перевозку, несут полную ответственность за безопасность своего груза, даже если они не загружали его лично. Даже в странах или местных контекстах, где такие законы существуют, но не применяются, не соблюдаются или не выполняются, необходимо приложить все усилия для того, чтобы водители организации следовали установленным нормативным требованиям. Большинство гуманитарных организаций также имеют свою собственную политику в области безопасности и защиты, которую необходимо соблюдать.

Кража в пути – основными местами краж транспортных средств являются склады, ночные стоянки и придорожные зоны. Кража может быть совершена путем угона транспортного средства без присмотра, насильственного угона автомобиля или подкупа водителей. Водители занимают центральное место в предотвращении такого рода потерь, и их добросовестность крайне важна. Следовательно, тщательный набор и отбор водителей имеет решающее значение. В ходе обучения им должна быть разъяснена необходимость бережного отношения и процедур, которые необходимо соблюдать,

чтобы избежать риска кражи. Удостоверения личности водителя могут использоваться для обеспечения дополнительной безопасности и во избежание того, чтобы воры могли получить доступ к транспортным средствам путем введения в заблуждение при парковке на территории третьих сторон. Однако мало что может предотвратить преднамеренный сговор водителей. Необходимо проявлять бдительность и обращать внимание на любые несоответствия в отношении грузов. Вор, намеревающийся украсть груженое транспортное средство, пользуется следующими факторами:

- Знание того, что груз является привлекательным.
- Возможность получить к нему доступ.
- Время украсть груз и скрыться до обнаружения.
- Рынок для товаров.
- Ограниченное или незначительное восприятие риска.

Ремонт транспортных средств

В процессе передвижения на транспортных средствах в тяжелых условиях эксплуатации транспортные средства могут и будут ломаться, застревать или иным образом терять возможность движения. Понимание типов оборудования и методов, используемых для восстановления транспортных средств, важно для водителей и лиц, планирующих маршруты, а знание маршрута и типа используемого транспортного средства поможет получить информацию о типе инструментов для ремонта. Некоторые инструменты для ремонта чрезвычайно опасны при использовании и должны эксплуатироваться исключительно опытными людьми с надлежащей подготовкой! Некоторые из нижеперечисленных предметов для ремонта полезны исключительно для восстановления легких транспортных средств. Для тяжелых транспортных средств грузоподъемностью более 7–10 тонн может потребоваться дополнительная специальная помощь.

Ножничный / винтовой домкрат – ножничные (ромбические) или винтовые (бутылочные) домкраты являются обычными автомобильными домкратами, которые могут быть частью стандартного пакета инструментов, поставляемых в комплекте с новыми автомобилями. Ножничные (ромбические) или винтовые (бутылочные) домкраты полезны для замены одиночных шин, но в действительности лучше всего подходят только для ровных, твердых дорожных поверхностей. Ножничные (ромбические) или винтовые (бутылочные) домкраты могут плохо работать в условиях грязи и могут использоваться только для того, чтобы заменить одну шину при подъеме автомобиля. На дорогах без покрытия может потребоваться подложить под домкрат твердый предмет для распределения веса, например, плоский камень или прочная доска. Ножничные (ромбические) или винтовые (бутылочные) домкраты следует использовать только в соответствующих точках для домкрата, чтобы избежать повреждения транспортного средства.

Реечные домкраты – реечные домкраты намного прочнее, чем Ножничные (ромбические) или винтовые (бутылочные) домкраты. Их можно использовать для подъема транспортных средств из грязи или для подъема транспортных средств на высоту, достаточную для размещения под ними подпорок или других предметов. Когда автомобиль полностью поднят, на опорный реечный домкрат может оказываться огромное давление; рукоятка домкрата, если она не закреплена должным образом, может нанести телесные повреждения, а сам домкрат может упасть под действием полного веса поднятого автомобиля. Подъемные домкраты следует использовать только в соответствующих точках для домкрата, чтобы избежать повреждения транспортного

средства.

Лебедка для вытаскивания – лебедки для вытаскивания (тяговые лебедки) — это электрические двигатели, которые могут втягивать трос или металлический кабель. Многие транспортные средства полевого уровня имеют лебедки, постоянно прикрепленные к транспортному средству, как правило, на передних бамперах. Лебедки обычно питаются от электрической батареи транспортного средства и способны выдерживать вес самого транспортного средства. Лебедки должны крепиться только к объектам и точкам крепления, которые могут физически выдерживать вес транспортного средства и горизонтальное давление, прикладываемое лебедкой. При использовании лебедки все люди должны находиться внутри транспортного средства, в соответствующем укрытии или на безопасном расстоянии.

Лебедки полезны для вытаскивания транспортных средств, застрявших в грязи, или иным образом потерявших возможность перемещения на уклоне. Поскольку лебедки изготавливаются для удерживания полного веса транспортного средства, тросы или канаты под полным давлением могут представлять высокую опасность. Кроме того, ненадлежащее использование лебедки может привести к повреждению растительности или близлежащих сооружений. Иногда в транспортных средствах с лебедками используются так называемые «оттяжные блоки» или «лебедочные блоки» — шкивы, предназначенные для изменения прямой точки крепления лебедки, когда непосредственный доступ к точке крепления отсутствует.

Рывковые тросы (динамические стропы) – это ленты из прочного синтетического материала, предназначенные для буксирования одним транспортным средством другого. Рывковые тросы должны быть достаточно прочными, чтобы выдерживать вес буксируемого транспортного средства, с некоторым дополнительным натяжением, вызванным кратковременной разницей скоростей между буксируемым и тянущим транспортным средством. Рывковые тросы следует использовать только на медленной скорости и только в целях буксировки к месту ремонта. Аналогично лебедке, рывковые тросы должны использоваться только тогда, когда все люди находятся на безопасном расстоянии.

Другие инструменты, которые могут быть полезны для транспортных средств любого размера, включают:

- Монтировки (для разбортовки колес)
- Полноразмерные запасные шины
- Внешние воздушные компрессоры
- Аптечки первой помощи
- Кабели для зарядки аккумулятора