

ТЕМА 9 (4 ГОДИНИ)

ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦІЙНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ВАНТАЖІВ, ПЕРЕВЕЗЕНИХ НА ОСОБЛИВИХ УМОВАХ:

- перевезень навалювальних, насипних, наливних вантажів;
- перевезень швидкопсувних, небезпечних вантажів, вантажів під медико-санітарним, ветеринарним, фітосанітарним контролем;
- перевезень великовагових, громіздких і негабаритних вантажів;
- перевезень у супроводі провідників відправників вантажу (одержувачів), вантажів з оголошеною цінністю

Транспортно-экспедиторское обслуживание перевозок навалочных грузов

ТЭО перевозок навалочных грузов не сложное.

Прежде всего грузоотправителю, получателю и их экспедиторам требуется детально разработать порядок определения массы перевозимого груза.

Навалочные грузы взвешивают на грейферных, бункерных и вагонных весах. Взвешивание на вагонных весах, как правило, проводится без расцепки вагонов, но с остановкой на весовой площадке. Лишь пищевые грузы (соль и др.) взвешивают с обязательной расцепкой вагонов, с отдельным взвешиваем тары вагона.

При перевозках массовых грузов в постоянных направлениях по железной дороге допускается составление одной накладной на группы вагонов или на целый маршрут. При этом составляется также один вагонный лист. На морском транспорте выписывается один коносамент на судовую партию, на речном — одна накладная. На автомобильном транспорте такие перевозки проводятся на основании договора между грузоотправителем и автотранспортным предприятием по заказ-нарядам с отметкой в путевых листах водителей.

Перевозка грузов по одной накладной ускоряет оформление перевозочных документов, сокращает объем работы товарных и грузовых служб.

Большое значение в этих перевозках придается возврату порожнего подвижного состава («вертушек»). На железнодорожном транспорте для этого грузополучателем составляются пересылочные накладные по форме ГУ-27 СП. Корешок пересылочной накладной остается на станции отправления порожнего вагона. Обратная сторона накладной заполняется на станции новой погрузки этого вагона.

Транспортно-экспедиторское обслуживание перевозок насыпных грузов

Специфические особенности перевозок насыпных грузов (различного рода зерна и семян) связаны с их транспортными качествами — текучестью и возможностью перегрева при повышенной влажности и заражения вредителями.

Соответственно Правилами перевозок МГТС предусматривается их перевозка как в специальных, так и в обычных крытых вагонах, но снабженных съёмными и несъёмными хлебными щитами. Условиями «зерновых» чартеров (например «Зернокон») при перевозке насыпных грузов в судах для перевозки сухогрузов, фрахтователи обязываются предоставить необходимые маты для подстилки и сепарации, а судовладельцы — устанавливать в трюмах судов продольные и поперечные деревянные перегородки — шпфтинг — бордсы с целью предотвращения перемещения насыпного груза в ходе рейса.

Хлебные грузы, семена масличных и бобовых культур принимают к перевозке только по предъявлении отправителем сертификата Государственной Хлебной Инспекции (ГХИ) или сертификата соответствия качеству. Органы ГХИ могут не на обычных условиях разрешить перевозку зерна его влажности выше 16%. В портах в ходе

перевалки зерновых грузов представители ГХИ проводят инспектирование порожних вагонов и судов. Их загрузка начинается только после получения перевозчиками от фузоотправителей соответствующих разрешений ГХИ.

Транспортно-экспедиционное обслуживание перевозок наливных грузов.

Перевозки наливных грузов занимают ведущее место в международном грузообороте, а общий тоннаж танкеров составляет около 45% суммарного тоннажа мирового транспортного флота. Это обусловлено тем, что годовое потребление нефтепродуктов составляет 2,5 млрд. т, а основные районы добычи нефти удалены от главных районов ее использования и переработки. Доля нефтегрузов составляет около 40% объема всех перевозимых морем грузов, а в количественном выражении - около 1,5 млрд. т.

По виду груза танкеры делят на продуктовозы — для перевозки различных нефтепродуктов, а также ряда товаров, которые могут транспортироваться наливом: вино, растительные масла, жиры, меласса и др.; на танкеры, для транспортировки только сырой нефти. Танкера водоизмещением свыше 100 тыс. т называются супертанкерами. Грузоподъемность танкеров колеблется от 500-1000 т у танкеров-раздатчиков, обеспечивающих перевозку нефти и нефтепродуктов на местных линиях, до 400-500 тыс. т у супертанкеров. Грузоподъемность продуктовозов составляет 30-100 тыс. т. Скорость малых танкеров 12-14, больших — 16-18, супертанкеров — 14,5-16 узлов. Грузоподъемность танкеров типа «река-море» — в речном плавании до 5 тыс. т, а при выходе в море она повышается до 7 тыс. т.

В специализированных танкерах — химовозах перевозят наливом химические грузы, в газовозах — сжиженные газы, в различных судах комбинированной конструкции (например, ОБО — oil/bulk/ore carriers) — как жидкие, так и сухие грузы, в т.ч. в контейнерах. 5% флота судов «река-море» плавания составляют нефтерудовозы (наиболее распространенная корреспонденция: нефть — «вверх» по Волге, железорудные концентраты из Кандалакши — «вниз»).

Перевозимые грузы делятся на «легкие» — с плотностью ниже 0,9 (бензины, керосины, и т.п.) и «тяжелые» — около 0,9 и выше (сырая нефть, мазут и др.).

Все нефтепродукты подразделяются также на «светлые» (бензины, керосины, дизельное топливо) и темные (сырая нефть, моторное топливо, мазуты). Отдельную группу составляют масла.

Темные нефтепродукты обладают повышенной вязкостью, и для возможности откачки из емкостей требуется их предварительно подогревать, а на очистку танков от остатков таких грузов затрачивать определенные усилия.

Все жидкие грузы, включая нефтепродукты, при изменении температуры значительно меняют объем. Поэтому в танках необходимо оставлять достаточное свободное пространство, которое может повлиять на остойчивость судна при крене груза на один борт. Для уменьшения испаряемости большинства нефтепродуктов требуется герметизация танков. Почти все грузы огнеопасны, некоторые в смеси с воздухом взрывоопасны, способны электризоваться.

Особенности экспедиции перевозок внешнеторговых грузов судами смешанного «река-море» плавания

Такие перевозки занимают видное место в обслуживании российского внешнеторгового оборота. Судами смешанного «река-море» плавания совершается ежегодно более 10 тыс. рейсов в заграничных плаваний. Наиболее активно ведутся перевозки внешнеторговых грузов в корреспонденции с портами Германии, Украины, Финляндии,

Дании, Турции, Великобритании, Греции, Швеции, Голландии, Бельгии, Польши, Болгарии, Китая, Японии.

Сдерживающими факторами в развитии перевозок внешнеторговых грузов на речном транспорте является не недостаток предложения грузов, а, наоборот, дефицит тоннажа смешанного плавания и в первую очередь нефтеналивного, а также факт старения флота.

Договорно-правовая база таких перевозок естественно соответствует морским, т.е. она определяется или избранной сторонами договора проформой чартера или использованием стандартного линейного коносамента с известными их корректировками или редакциями аддендумов к чартерам, условиями коносаментов, учитывающими особенности контрактов купли-продажи товаров, обычаев речного и прибрежного плавания, приема/сдачи грузов во внутренних портах.

С другой стороны, необходимо учитывать, что эти аддендумы применяются только при перевозке грузов в навигационный период. В зимнее время перевозки осуществляются в смешанном железнодорожно-морском сообщении, причем на морском участке перевозки в это время и чартер и ценообразование должны соответствовать обычаям перевозок в данном регионе, бассейне, а ставки фрахта формироваться в соответствии с конъюнктурой в этой секции мирового фрахтового рынка.

На перевозки нефти и нефтепродуктов приходится около 20% общего объема перевозок судами смешанного плавания.

Существующие объемы в ближайшие годы могут значительно возрасти: перевозить казахстанскую нефть в танкерах «река-море» в 2,5 раза дешевле, чем в железнодорожно-морском сообщении. Вариант смешанного плавания конкурентоспособен даже по отношению к трубопроводно-морскому.

Транспортно-экспедиторское обслуживание перевозок скоропортящихся грузов

Особые условия перевозки этих грузов состоят в том, что они требуют защиты от действия на них высоких и низких температур наружного воздуха. Это требование достигается путем использования специального подвижного состава судов и контейнеров-рефрижераторов с применением различных холодильных устройств или оснащенных запасами льда.

Научно-техническая революция на транспорте весьма ярко проявила себя в создании за последние годы новейших технологий перевозок скоропортящихся грузов.

Созданы контейнеры с вакуумной теплоизоляцией, поддерживающие температуру в 10-15 раз эффективнее обычной изоляции из синтетического пеноматериала.

Для перевозки свежей плодоовощной продукции и цветов применяются судовые системы наполнения рефрижераторных контейнеров и сменных кузовов чистым азотом из воздуха (долговечность срезанных цветов увеличивается до 21-28 дней, томатов и салата — до 40 дней), что снимает проблему доставки таких продуктов зимой из Южного полушария в Северное.

Для перевозки фруктов требуется поддержание температуры в пределах от +Г С до +12° С, сыра — от +2° С до +5° С, замороженного мяса — от —9° С до —18° С, рыбы — от —18° С до -25° С. (Грузы, требующие температур -18° С и ниже называются «грузами глубокой заморозки»). Ряд таких грузов предъявляются к перевозке в уже охлажденном и замороженном состоянии (chilled and frozen cargo).

Рефрижераторные вагоны обращаются целыми поездами (21 или 23 вагона) в режиме большой скорости, мехсекциями в 12 или 5 вагонов и автономно (также как и контейнеры), с работой в автоматическом режиме. Рефрижераторный флот эксплуатируется, как правило, на контрактной основе, работает по особому расписанию, координируемому судовладельцами, портами и грузовладельцами на сезон, квартал в

ходе поставок фруктов, бананов, ананасов, отправок рыбы в ходе рыболовных путин, мяса — забоев скота и т.д.

Непродолжительные перевозки таких грузов, а особенно товаров более стойких к температурам (цитрусовые), осуществляются в обычных транспортных средствах.

Перечень скоропортящихся грузов и предельные сроки железнодорожных перевозок содержатся в приложении к «Правилам перевозок скоропортящихся грузов МПС РФ»; условия морских перевозок содержатся в типовых чартерах на перевозку скоропортящихся грузов на конкретных географических направлениях, например по чартеру «Спанфрукон» для перевозки фруктов из Испании и других стран в порты Европы.

Качество, упаковка и термическая обработка таких грузов определяются требованиями государственных стандартов или техническими условиями. Поэтому вместе с накладной грузоотправитель обязан представить удостоверение о качестве скоропортящегося груза или сертификат Государственной инспекции по качеству (на мясо и мясопродукты, живую рыбу и другие грузы животного происхождения, кроме того, нужно представить ветеринарное свидетельство).

В перечисленных документах должна быть указана «Транспортабельность груза» в сутках. Груз не принимается к перевозке, если предельный срок транспортировки, в соответствии (транспортабельностью, меньше, чем срок доставки груза, установленный МПС РФ, согласно раздела 14 («Сроки доставки грузов и правила исчисления сроков доставки») «Правил перевозок грузов» МПС.

Документы о качестве продуктов следуют вместе с накладной на станцию назначения.

В международных автомобильных сообщениях такие перевозки регламентируются «Соглашением о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок» (СПС), разработанным в рамках Европейской экономической комиссии ООН, подписанным 1 сентября 1970 г. и вступившем в силу 21 ноября 1976 г. Россия является участником этого Соглашения. Оно не только регламентирует правила перевозок скоропортящихся грузов (perishable goods), но и определяет типы и технологические нормы транспортных средств для их перевозки, устанавливает меры контроля за соблюдением принятых норм и температурных условий. Некоторые вопросы таких перевозок конкретизируются в двусторонних межправительственных соглашениях о международном автомобильном сообщении.

Транспортно-экспедиторское обслуживание грузов, перевозимых под государственным медико-санитарным, ветеринарным и фитосанитарным (карантинным) контролем

Таковыми грузами являются пищевые животные продукты, сырье животного происхождения (кожи, шерсть), живые животные, растения, растительная и лесная продукция.

Беспрепятственно такие грузы в стране перевозятся по железным и автомобильным дорогам из пунктов и хозяйств благополучным по заразным заболеваниям, но всегда под контролем Государственных инспекций ветеринарного, фитосанитарного (карантинного) контроля.

При отправке продуктов и сырья животного происхождения (согласно списку в правилах перевозок) грузоотправители обязаны представить станции на каждый вагон или мелкую отправку ветеринарное свидетельство по установленной форме (все разделы свидетельства должны быть подробно заполнены; например, при перевозке шерсти требуется указать отправляется ли шерсть мытая или немытая, каким способом производится мойка).

Растительная и лесная продукция, живые растения перевозятся при условии предъявления грузоотправителем карантинных документов на право перевозки: карантинного сертификата или карантинного разрешения (свидетельства). Карантинные документы составляются отдельно на каждый вагон и хранятся на станции отправления как документы строгой отчетности, а их дубликаты прикрепляются к накладным и выдаются грузополучателям на станции назначения.

Транспортно-экспедиторское обслуживание перевозок опасных грузов

Опасные (dangerous) — это грузы, которые при неправильном или неосторожном обращении с ними во время перевозки, выгрузки и хранения могут взорваться, загореться, явиться причиной пожара, разрушения или порчи транспортных средств и других грузов, отравления или ожога людей, нанесения экологического ущерба окружающей среде и, поэтому, требуют соблюдения специальных условий и мер предосторожности при погрузке, перевозке, выгрузке и хранении.

Нанесение материального ущерба при разбирательстве его причин зачастую влечет за собой не только гражданскую, но и уголовную ответственность. Последнее привело к тому, что стали наблюдаться даже случаи отказа отдельных перевозчиков, агентов и экспедиторов в транспортировке и обслуживании таких грузов и, наоборот, к специализации ряда компаний и фирм на предоставлении широкого спектра услуг по обработке опасных грузов на терминалах, в портах, предоставлении спецконтейнеров, вагонов-цистерн, разного рода химвозов.

Помимо опасных имеется еще ряд легкогорючих грузов, которые по своим свойствам к числу опасных не относятся, но требуют соблюдения мер предосторожности и безопасности в пожарном отношении при перевозке и хранении. К таким грузам относятся: вата хлопковая, макулатура разная, сажа всякая, сера, сено, солома, текстильные изделия, торф, уголь древесный, хлопок, целлюлоза, различные приборы, устройства и др.

В основу правил перевозок опасных грузов на всех видах транспорта положено международное законодательство. Почти все страны распространили международные правила на национальное законодательство.

Такое законодательство представлено «Международными правилами морских перевозок опасных грузов с кодификацией опасных грузов».

Экспедиторам, занимающимся перевозками опасных грузов, нужно учитывать, что страховщики, как правило, отказываются страховать убытки по ущербам, причинами которых может быть квалифицировано судом или арбитражем как незнание служащими правил перевозок опасных грузов. Поэтому требуется этими Правилами владеть.

Необходимо следовать общим для всех опасных грузов условиям предъявления и приема грузов на склады терминалов и вывоза их после выгрузки, общим требованиям к таре, упаковке, подвижному составу и тоннажу, порядку определения массы грузов и выполнения погрузочно-разгрузочных работ.

Помимо общих существуют индивидуальные меры предосторожности, установленные для каждого опасного груза в отдельности, в зависимости от его свойств и особенностей (вид упаковки, тары, надписи и ярлыки на таре и т.д.).

При перевозках опасных грузов необходимо учитывать, что не все грузы, разрешенные к перевозкам, скажем, согласно правил МОПОГ, могут перевозиться автомобильным транспортом. Поэтому, необходимо проверить возможность дорожной перевозки конкретного опасного груза согласно Правил ДОПОГ. Одновременно необходимо руководствоваться этими Правилами в части требований к упаковке однородного вещества или однородных предметов; возможность и условия совместной упаковки разнородных веществ и предметов; максимальную массу одного грузового места; надписи и ярлыки на грузовых местах для указания опасности.

Когда размер партии груза не позволяет погрузить его целиком на одно транспортное средство, на каждое транспортное средство составляют отдельный документ. В транспортном документе (накладной автодорожной перевозки) указывают: коммерческое название опасного груза, которое должно быть подчеркнуто красной линией, а также класс груза.

В приложении «В» ДОПОГ изложены требования к транспортным средствам с точки зрения возможности перевозки отдельных грузов и, соответственно, конструкции (расположение двигателя, выхлопной трубы и др.). На каждое транспортное средство, прошедшее технический осмотр, компетентным органом страны регистрации должно быть выдано специальное свидетельство о допуске его к перевозке опасных грузов. Срок действия такого свидетельства — один год.

При работе с опасными грузами необходимо строго выполнять требования или о получении, или о предварительном разрешении, или только об уведомлении о транспортировке опасного груза согласно «обычаям» портов, каналов, правил плавания по международным рекам и т.д. На перевозку опасных грузов автомобильный перевозчик обязан получить предварительно разрешение от компетентных органов тех стран, через территорию которых будет проводиться транспортировка, иметь надлежащие щитки оранжевого цвета спереди и сзади автопоезда.

Не лишне требовать от отправителей кратких письменных инструкций, содержащих характер опасности перевозимого груза, способы локализации опасности, оказания помощи пострадавшим, вплоть до телефонов специалистов, к которым можно будет обратиться за советом и инструктажем.

Транспортно-экспедиторское обслуживание перевозок грузов на открытом подвижном составе, в том числе тяжеловесных, громоздких и негабаритных

В разделе 20 «Правил перевозок грузов» содержится перечень грузов, которые могут перевозиться на открытом подвижном составе. Он включает машины и оборудование разных конструкций и назначения.

Согласно Устава грузоотправитель при отправке грузов на открытом подвижном составе обязан подготовить груз к перевозке с тем, чтобы в процессе транспортировки была обеспечена безопасность движения поездов и сохранность груза. Это требование относится к автомобильному транспорту и в определенной степени к речному при использовании барж-площадок, понтонов.

Ответственность за несоблюдение «Технических условий погрузки и крепления грузов МПС» несет грузоотправитель или стивидор, проводивший погрузку, что удостоверяется записью на оборотной стороне накладной: «груз размещен и закреплен согласно главе ... Технических условий правильно».

Правильность размещения и крепления грузов, не предусмотренных Техническими условиями, проверяет начальник станции или его заместитель. При этом на обороте накладной в графе 1 делают отметку: «Размещение и крепление груза проведены согласно утвержденному чертежу (схеме № от ...)».

Для крепления применены следующие реквизиты (перечисляется наименование и количество стоек, упорных брусев, растяжек). Эту отметку они заверяют своими подписями и штампом станции.

Грузы весом более 500 кг в одном месте могут отправляться на места общего пользования станций (согласно Тарифному руководству МПС), имеющих грузоподъемные механизмы. Такие же грузы, адресованные получателем с подачей вагонов на подъездные пути, отправляются без ограничений.

Тяжеловесные, длинномерные, громоздкие и негабаритные грузы всегда требуют предоставления отдельных единиц открытого подвижного состава, иногда сцепы платформ, подачи многоосного транспортера или устройства специального приспособления для возможности транспортировки.

Негабаритными называются грузы, которые будучи погружены на подвижной состав, выходят за пределы габарит погрузки (рис. 2, а) в пределах сети железных дорог колеи 1520 мм (железные дороги быв. СССР, Финляндии, Монголии, отдельные участки в Польше, Словакии, КНДР).

Автомобили, тракторы, сельскохозяйственные и дорожно-строительные машины, железобетонные и металлические конструкции, а также другие грузы длиной в пределах платформ и полувагонов допускается грузить на все железные дороги, кроме Дальневосточной, по льготному габариту погрузки (рис. 2, б). В накладной на такие грузы отправитель делает отметку «Льготный габарит».

На морском транспорте для перевозки таких грузов построены специальные суда, способные перевозить места весом до 800 т. Это суда доково-накатного типа, оснащенные мощным крановым оборудованием, плавучие краны большой грузоподъемности, разработаны технологии буксировки буровых платформ, сухих доков с размещенными в них конструкциями и агрегатами и т.д.

Перевозка груза на палубе содержит дополнительный риск по сравнению с перевозкой груза в трюме судна. Всегда нужно помнить, что риск палубной перевозки груза лежит на фрахтователе (держателе коносамента, грузоотправителе), в то время как обеспечение надежного крепления груза лежит на судовладельце (перевозчике).

Транспортно-экспедиторское обслуживание перевозок грузов в сопровождении проводников грузоотправителей или грузополучателей

Некоторые грузы при перевозке требуют обслуживания в пути, охраны или непрерывного наблюдения с применением мер предохранения их от порчи, гибели, хищения (животные, птицы, пчелы, живая рыба, растения и цветы живые, скоропортящиеся грузы, требующие при перевозке специального обслуживания: отопление, уход; некоторые опасные грузы; автомобили и колесная техника; музейные и антикварные ценности и др.).

Раздел 21 «Правил перевозок грузов» содержит перечень грузов, перевозка которых осуществляется в сопровождении работников военизированной охраны МПС, а также перечень грузов, охрану и сопровождение которых в пути следования осуществляют представители грузоотправителей или грузополучателей.

Грузы, не входящие в эти перечни, могут также перевозиться под охраной и сопровождением представителей грузоотправителей и получателей.

Охрана и сопровождение груза являются экспедиторской услугой и оформляются договором транспортной экспедиции в соответствии с правовыми нормами, предусмотренными в гл. 51 ГК РФ «Договор Комиссии».

Железная дорога, обеспечивающая охрану и сопровождение груза военизированной охраной МПС РФ в качестве представителя грузоотправителя или грузополучателя, является в этом случае не только перевозчиком, но и экспедитором.

Согласно Правилам перевозок (разд. 21) проводник принимает груз от отправителя и сдает его на станции назначения получателю без участия железной дороги. Железные дороги несут ответственность за груз только, когда несохранность перевозки произошла по вине железной дороги.

О сопровождении груза проводником в транспортных документах делается отметка о том, что груз сопровождается проводником. Железная дорога обеспечивает устройство отопления вагона и снабжения топливом. За проезд проводника взыскивается плата согласно п. 21 преysкуранта №10-01.

На морском транспорте, наряду с аналогичным порядком сопровождения ряда грузов проводниками, фрахтователи в чартерах оговаривают право направления в рейс своего представителя — суперкарго (supercargo) для сопровождения груза, требующего специального наблюдения, или для наблюдения за ходом погрузки/выгрузки судна в тайм-

чартере в целях осуществления контроля по приему и сдаче груза, по использованию грузовых помещений и по расходам, оплачиваемым фрахтователем.

Транспортно-экспедиторское обслуживание парцельных отправок и грузов с объявленной ценностью

К парцельным операциям относится доставка ценных, обычно не товарных грузов мелкими (parcels) партиями-отправками (образцы товаров, рекламные материалы, штучный груз в упаковке, подарки и т.п.), стоимость которых не превышает определенного максимума, что оговаривается в специальном разделе условий транспортного сервиса (тарифа линий, правил сообщения).

При перевозке таких грузов на морском транспорте вместо коносамента используется специальный транспортный документ — парцельная квитанция (parcel receipt, parcel ticket), в которую вносится стоимость посылки. Погрузка, выгрузка, перевозка парцельного груза осуществляется по особой ставке линейного тарифа, причем для выставочных грузов и рекламных материалов они, как правило, являются пониженными.

Парцельная квитанция — именная, транспортная, соответственно она не может быть передана другому лицу путем нанесения на нее обычной передаточной надписи. Расписку получателя в приеме посылки называют парцельной распиской, но на английском бланке она тоже названа parcel receipt.

Парцельные отправки не нужно отождествлять с перевозками грузов с объявленной ценностью (valuable cargoes), которые перевозятся по действующим товаро-распорядительным и транспортным документам.

По условиям многих тарифов и правилам перевозок ценных грузов грузоотправитель обязан объявить при отправке ценность таких грузов как драгоценные металлы, камни и изделия из них, предметы искусства, художественные изделия, ковры ручной работы, антикварные вещи, а также домашние вещи, перевозимые без сопровождения проводниками отправителей.

Перевозка грузов с объявленной ценностью осуществляется по повышенным ставкам фрахта или тарифов или с доплатой специального сбора. При этом перевозчик при утрате груза, перевозившегося с объявленной ценностью, выплачивает грузовладельцу возмещение в соответствии с объявленной ценностью, но не выше его действительной стоимости груза.

В соответствии со ст. 23 ТУЖД сумма объявляемой ценности груза должна быть указана отправителем в накладной в графе «Объявленная ценность груза» в валюте страны отправления или в тарифной валюте; она не должна превышать стоимости этого груза, указанной в счете иностранного поставщика, или государственной цены.

Железная дорога отправления во время приема груза к перевозке имеет право проверить, соответствует ли размер объявленной ценности груза его стоимости. Если между железной дорогой и отправителем возникает спор относительно размера объявленной ценности, то этот спор разрешается начальником станции отправления. В случае несогласия отправителя с решением начальника станции отправитель может пригласить за свой счет эксперта из органов государственной торговли или промышленности. Заключение эксперта обязательно для обеих сторон.