

STUDIUL DE CAZ: LOGISTICA MĂRFURILOR PE EXEMPLUL UNEI SOCIETĂȚI DE EXPEDIȚII MĂRFURI ÎN SISTEM MULTIMODAL (II)

4. Managementul lanțului logistic de distribuție a mărfurilor privind analiza expeditiei containerelor

Prezentarea ipotezei de lucru

În studiul de caz considerăm nava Daphne, operată de operatorul portuar SC “Y”, transportă 200 de containere din portul Kelang spre portul Constanța prin transport maritim pentru ca de aici până în Portul Viena, transportul să se facă pe cale fluvială. Din Portul Viena, până la destinația finală, Berndorf (Austria), marfa va fi transportată pe cale feroviară.

4.1 Ruta maritimă Klang- Constanța

Pentru transportul containerelor, se va lua în considerare ruta de transport Portul Klang (Malaesia)- Portul Constanța (România)- Portul Viena (Austria)- Berndorf (Austria).



Figura 4. Ruta maritimă Portul Klang (Malaesia) - Portul Constanța (România)

Din Portul Klang, marfa va fi transportată pe cale maritimă până în Portul Constanța, urmând ca de aici până în Portul Viena, transportul să se facă pe cale fluvială. Din Portul Viena, până la destinația finală, Berndorf (Austria), marfa va fi transportată pe cale feroviară.

Transportul containerelor se va efectua cu o navă portcontainer, ce va străbate în ordinea menționată, următorul traseu: Portul Klang – Canalul Suez - Marea Mediterană– Strâmtoarea Dardanele- Marea Marmara Strâmtoarea Bosfor- Marea Neagră- Portul Constanța (România).

Logistica integrată în industria navală

Tabel 3 Durata voiajului pe ruta maritimă

Ruta	Distanța	Viteza medie de marș	Timp total pe rută	
			h	Zile
Santos-Constanța	6583 Mm	17 Nd	384	16

La sosirea navelor în Portul Constanța, autoritățile publice solicită următoarele documente:

- Cargo- list- Această listă este transmisă comandantului navei de către societatea de operare și conține denumirea mărfii, cantitatea, natura, forma și dimensiunile ambalajului, indicele de stivuire
- Cargo- plan- Acesta este planul grafic întocmit de către comandant, în care se arată modul de repartizare a mărfurilor la bordul navei
- Declarația generală- Aceasta conține elemente precum portul de destinație, data sosirii, datele tehnice ale navei, lista și numărul membrilor echipajului, descrierea mărfurilor
- Declarația de marfă / Declarația privind proviziile navei / Declarația privind efectele și bunurile echipajului / Lista cuprinzând echipajul / Lista cuprinzând pasagerii / Declarația maritimă de sănătate / Certificatul de deratizare / Declarația fitosanitară

Pentru activitățile de operare a mărfii, ce include descărcarea acesteia din navă și încărcarea în barjă, se va ocupa compania SC “Y”.

a) Activități necesare în întâmpinarea navei

Nava Daphne sub pavilion liberian își anunță sosirea pe data de 27 iunie 2015 în dana 129. Înainte ca nava să sosească în port agentul maritim trimite un fax în care anunță că nava Daphne va ajunge în portul Constanța pe data de 27 iunie 2015 ora 07.00. Faxul se transmite cu cel puțin 48 de ore înainte de sosirea navei în port. În avizare se precizează numărul containerelor ce urmează a fi descărcate, nava Daphne va descărca în portul Constanța 200 de containere pline, de 20 de picioare și va încărca 40 de containere de 20 de picioare din care 20 goale. Toate datele cu privire la nava și containerele pe care le transportă sunt comunicate serviciului de exploatare. Avizarea este făcută cunoscută dispeceratului terminalului, iar faxul respectiv se îndosariază la dosarul navei.

Pe data de 26 iunie 2015, data plecării din ultimul port (Kelang) agentul confirmă ETA navei pe data de 27 iunie 2015 ora 07.00 și transmite în format electronic operatorului portuar, SC “Y”, documentele aferente descărcării:

- ✓ lista de descărcare a containerelor de la bord pentru destinația Constanța în care este specificat clar indicativul fiecărui container, tipul, sigiliul, greutatea brută și netă, destinația finală și denumirea mărfii.

Logistica integrată în industria navală

Pentru containerele IMO (mărfuri periculoase) mai sunt necesare:

- ✓ declarația mărfuri periculoase emisă de către încărcătorul mărfii manifestul mărfurilor periculoase care conține lista containerelor cu mărfuri periculoase cu clasă și numărul precum și poziția la bordul navei
- ✓ MSDS-Material Safety Data Sheet - cuprinde informații despre modul de acționare în caz de incident

Pentru containerele refeeer

- ✓ lista containerelor frigorifice aflate la bord specificându-se clar temperatura de lucru a aparatului frigorific.
- Pregătirea planului de descărcare a navei

Pe baza acestor documente operatorul portuar pregătește operațiile de import, întocmește cererea de operațiuni, document prin care operatorul portuar confirmă că primește în custodie și în gestiune marfa ce urmează să fie descărcată și vămuita. Șeful cu descărcarea navei stabilește programul de descărcare al acesteia. Acest program ține cont de utilajele folosite, mâna de lucru necesară, de alte nave ce trebuie descărcate, de categoria și numărul de containere ce trebuie manipulată, de ora la care se dorește descărcarea de către agenții navei și se stabilește poziționarea containerelor cu marfă IMO în zona special amenajată pentru astfel de containere. În programul de descărcare trebuie să se țină seama și de manipularea suplimentară a unor containere.

Nu există reguli fixe în descărcarea unei nave dar șeful cu descărcarea navei va ține seama de următoarele elemente:

- ✓ tipul de navă ce trebuie descărcată;
- ✓ numărul de echipe necesare;
- ✓ utilaje și dispozitive auxiliare

b) Activități necesare la sosirea navei în port

Pe data de 27 iunie 2015 ora 07.00 pilotul urcă la bordul navei, înaintea acostării trebuie să se supravegheze următoarele puncte:

- ✓ amplasarea unui pavilion sau a unei tăblițe indicând la ce înălțime de cheu trebuie să vină prova navei;
- ✓ prezența persoanelor ce amarează;
- ✓ prezența șefilor de echipă, pontatorilor, conducătorilor și docherilor, toți având asupra lor accesoriile de siguranță;
- ✓ amplasarea portainerelor cu conducătorii lor, brațele ridicate pentru evitarea oricărui accident în momentul acostajului;

Logistica integrată în industria navală

- ✓ prezența materialului auxiliar.

La ora 08.30 nava este declarată acostată. Agentul depune la vama cererea de operațiuni împreună cu permisia vamală de descărcare, în scopul obținerii liberului la descărcare. Permisul vamal se depune întotdeauna după acostarea navei.

Odată depus permisul vamal, dispecerul transmite prin stație, stivuitorilor aflați la navă că se poate începe descărcarea, care va fi supravegheată la bordul navei de către stivuitori, iar pe cheu, în fața navei, expeditorii repartizați, vor confrunța seriile și numerele containerelor descărcate precum și sigiliile existente la ușile containerelor cu datele din listele de descărcare. Orice neconcordanță sau inexistență a sigiliilor de origine este adusă la cunoștință imediat stivuitorului, pentru ca acesta, la rândul său, să informeze nava pentru a lua act de cele constatate și de a avea în vedere ca la sfârșitul etapei să se întocmească de către stivuitor, statement, în care se precizează toate aceste situații și care se confirmă prin semnare și ștampilare de către navă.

Controlul la bord de către autoritățile portuare se face între orele 08.30 și 09.45.

După acostare, o dată terminate formalitățile, șeful cu descărcarea explică programul de lucru comandantului navei, în prezența agentului. Acesta cunoaște bine nava sa și va informa asupra eventualelor dificultăți. Începând cu ora 09.45 nava are liberă practică și poate începe operarea.

- Operațiuni de descărcare a containerelor de pe navă

De la ora 10.00 se începe efectiv descărcarea navei. Manipularea containerelor de la nava până în interiorul terminalului se va face cu utilajele operatorului portuar. Tehnologia de lucru folosită pentru descărcarea și încărcarea containerelor pe nava Daphne:

- ✓ Utilaje:

- macara pentru operarea containerelor tip Panamax;
- un autostivuitor de tip Reach Stackers;
- 4 autotransportoare containere;

- ✓ Scule și dispozitive:

- un spreadere automate

- ✓ Forța de munca:

- docheri aflați la bord pentru poziționarea spreaderului pe șina de alunecare a celulelor precum și a semnalizării către macaragii;
- un gestionari de la biroul expediție care verifică starea containerelor, indicativele și sigiliile;
- șeful de tură de la biroul expediție;
- un stivatori care coordonează operațiunile;
- 4 conducători autotransportoare;

Logistica integrată în industria navală

- conducător autostivuitoare;
- un macaragiu.

Depozitarea se face cu ajutorul stivuitoarelor. Stivatorul împreună cu ofițerul de serviciu de la navă stabilesc planul de lucru indicându-se ordinea descărcării containerelor în funcție de stabilitatea navei și eficientizarea procesului (fără manipulări și translatări suplimentare ale macaralei).

La navă capacele magaziiilor sunt acționate hidraulic. Deschiderea și închiderea lor va fi asigurată de către echipajul navei. Șeful cu descărcarea va supraveghea ca membrii echipajului să fie întotdeauna disponibili pentru a face să funcționeze mecanismul hidraulic, cu scopul de a nu întârzia descărcarea. Dacă gurile de magazie erau acoperite cu pontoane, iar nava nu dispunea de instalații de ridicare acestea erau manipulate cu portainerele, operațiunea fiind consemnată în procesul verbal încheiat între navă și operatorul portuar SC "Y".

Între orele 12.00-13.00 s-a luat pauză de masă. La ora 13.30 lucrul se reia după ce macaraua a fost mutată în alt bay.

La ora 19.00 se face schimbul de tură, tura de zi (07.00-19.00) va continua decărcarea containerelor.

La ora 08.00 pe data de 28 iunie 2015 sunt încheiate operațiunile. Stivatorul se prezintă la navă pentru a semna următoarele documente finale:

- ✓ bon de lucru;
- ✓ statement referitor la cele 4 containere manipulate;
- ✓ semnarea EIR (Equipment Interchange Receipt) pentru containerele observate la descărcare cu avarii.

La Compartimentul Evidență se depun rapoartele de descărcare/cererile de depozitare și listele de descărcare pe baza cărora gestionarii au primit containerele în gestiune cu precizarea careurilor în care au fost depozitate containerele luate în primire și cu semnătura fiecăruia pe propria listă.

Toate documentele ce formează dosarul navei se verifică și se confruntă înainte de îndosariere.

La ora 09.00 se încheie controlul pentru plecarea navei iar la 09.15 pilotul urcă la bordul navei Nava parăsește dana la ora 09.30, iar agentul transmite către terți datele referitoare la operarea navei de la sosirea ei în portul Constanța și până la plecare.

4.2 Capacitatea intrinsecă a sistemului de manipulare a containerelor la cheu

Capacitatea intrinsecă reprezintă cantitatea de marfă care poate fi manipulată în mod constant de-a lungul unui întreg schimb de lucru (ca număr de containere). În cazul terminalului de containere sarcina manipulată pe ciclu este de 1 container.

Logistica integrată în industria navală

În terminalul de containere rata de operare este de 20 containere/oră cu un portainer, deci capacitatea intrinsecă a subsistemului de manipulare va fi de 20 mișcări/oră. Atunci timpul unui ciclu va fi calculat ca:

$$T_c = \frac{60}{20} = 3 \text{ min.} = 180 \text{ sec.}$$

- Calculul capacității intrinseci pe variante de transport

Fazele ciclului de transport interior sunt:

- ✓ depunerea containerului pe mijlocul de transport;
- ✓ transportul la locul de depozitare;
- ✓ stivuirea containerului;
- ✓ reîntoarcerea mijlocului de transport la locul de preluare a unui nou container.

Pentru cele 200 containere am ales numai 4 autotransportoare pentru că rata de descărcare nu este mai mare de 20 containere / oră ceea ce nu justifică folosirea unui număr mai mare, circuitul din terminal permite ca în dreptul fiecărei macara să se afle permanent câte 2 autotransportoare. La spațiul de depozitare se vor folosi stivuitoare de tip reach stackers. Containerele vor fi așezate pe 6 rânduri pe lățime iar pe lungime 10 containere așezate câte 4 în stivă.

Nr. cicluri- numărul de transporturi într-o oră

$$\text{Nr. Cicluri} = \frac{3600}{T_t}$$

unde: T_t - durata totală a transportului

$$T_t = T_{\text{prel}} + T_{\text{plin}} + T_{\text{gol}} + T_{\text{dep}}$$

unde:

- T_{prel} - timpul de preluare a containerului de la cheu
- T_{dep} - timpul de depunere a containerului în terminal;
- T_{plin} - timpul de mers plin;
- T_{gol} - timpul de mers în gol.

Am considerat următoarele:

$$T_{\text{prel}} \approx 20 \text{ sec.}, T_{\text{prel}} = 15 \div 40 \text{ sec.},$$

$$T_{\text{dep}} \approx 15 \text{ sec.}, T_{\text{dep}} = 10 \div 30 \text{ sec.},$$

$$v_{\text{plin}} = 15 \text{ km/h} = \frac{15 \times 1000}{3600} = 4,16 \text{ m/s}, v_{\text{plin}} = 12 \div 18 \text{ Km/h},$$

$$v_{\text{gol}} = 20 \text{ km/h} = \frac{20 \times 1000}{3600} = 5,55 \text{ m/s} \quad v_{\text{gol}} = 15 \div 25 \text{ Km/h.}$$

Logistica integrată în industria navală

$$T_{plin} = \frac{d}{v_{plin}}$$

$$T_{gol} = \frac{d}{v_{gol}}$$

unde : d- distanța medie de transport.

Distanța medie de transport de la navă pâna la locul de depozitare este de 400 m.

$$T_{plin} = \frac{400m}{4,16 m/s} = 96sec.$$

$$T_{gol} = \frac{400m}{5,55m/s} = 72sec.$$

$$\text{Atunci: } T_t = T_{prel} + T_{dep} + T_{plin} + T_{gol}$$

$$T_t = 20 sec. + 15 sec. + 96 sec. + 72 sec. = 203 sec.$$

$$\text{Nr. Cicluri} = \frac{3600}{T_t} = \frac{3600}{203} = 17 \text{ cicluri/oră}$$

Numărul de autotransportuare necesare:

$$\text{Nr. Tractoare} = \frac{Ci}{nr.cicluri} = \frac{20 \text{ containere/oră}}{17 \text{ cicluri}} = 1,17 \text{ autotransportuare} \approx 2 \text{ autotransportuare}$$

4.3 Distribuția mărfii cu transportul fluvial

După ce marfa a fost transbordată și depozitată temporal, ea va fi distribuită folosind transportul fluvial ptr urmatoarea destinație, portul Viena.



Figura 5 Ruta Fluvială Constanța- Viena

Barja autopropulsată este o navă destinată transportului de mărfuri pe cale fluvială, care are fundul plat, acestea nefiind prevăzute cu mijloace proprii de încărcare- descărcare.

Logistica integrată în industria navală

Datorită numeroaselor avantaje pe care le prezintă, construcția barjelor a căpătat o mare dezvoltare, existând o tendință de standardizare pe diferite tipuri, corespunzătoare caracteristicilor căilor navigabile pe care le deservesc.



Distanța pe această rută este de 1900 km, navigându-se cu o viteză de 15.5 km/h.

Pentru a afla, durata voiajului Constanța- Viena, se va folosi următoarea formulă:

$$\text{Nr de ore de marș efectiv} = \frac{d}{v} = \frac{1900}{15.5} = 122.58h$$

Pentru că marfa va fi distribuită folosind transportul fluvial se va completa o scrisoare de trasură fluvială de către expeditorul mărfii. Acest formular cuprinde următoarele mențiuni: locul și data întâlnirii, numele și adresa expeditorului, numele și adresa transportatorului, locul și data primirii mărfii și locul prevăzut pentru predarea ei, numele și adresa destinatarului, denumirea curentă a mărfii și felul ambalajului, numărul coletelor, greutatea brută sau cantitatea altfel exprimată a mărfii, instrucțiuni necesare formalităților de vamă. Acesta se întocmește în trei exemplare: un exemplar se remite expeditorului și al doilea însoțește mărfurile până la destinatar, al treilea exemplar reținându-se de către destinatar.

Avizul de însoțire al mărfurilor (avizul de expediție) – este un document care se întocmește pentru expedierea mărfurilor beneficiarului intern pe auto sau vagoane. În acest document se trec: numărul mijlocului de transport; felul mărfii, numărul de colete, greutatea, felul ambalajului, numele și adresa completă a societății de exploatare care expediază marfa, numele și adresa completă a beneficiarului, numele și datele din documentul de identitate a conducătorului auto. Acest act este semnat de conducătorul auto care are obligația să predea beneficiarului marfa conform avizului de expediție. Exemplarul albastru însoțește marfa la beneficiar, cel verde este trimis la biroul de marketing, iar cel roșu rămâne la cel care l-a emis¹.

4.4 Distribuția mărfii pe ruta Viena- Berndorf folosind transportul feroviar

După ce marfa a fost transbordată și depozitată temporal în portul Viena, ea va fi distribuită folosind transportul feroviar ptr următoarea destinație, Berndorf (Austria). Situat la aproximativ 2.000 de km de Marea Neagră și 1.500 km de Marea Nordului, Portul Viena, oferă legături directe cu cele mai importante mijloace de transport și anume, fluvial, feroviar și rutier.

¹ Patriche Iulian, *Canale de distribuție și logistică*, Editura Tehnică, București, 2003

Logistica integrată în industria navală

Portul Viena acoperă o suprafață de aproximativ 350 ha, fiind cel mai mare port fluvial din Austria. Portul Viena, operează anual aproximativ 12 milioane de tone de mărfuri, dintre care 50 % pe cale rutieră, 35% pe cale feroviară și doar 15 % pe cale fluvială.



Figura 6 Portul Viena

Sursa: www.hafen-wien.com

Din portul Viena, marfa este transportată pe cale feroviară, până la destinația finală, orașul Berndorf urmând următorul traseu: Portul Viena- Wien Meidling- Leobersdorf- Berndorf.



Figura 7 Ruta feroviară Viena- Berndorf

În Portul Viena, barja acostează în port, unde se încep manevrele de descărcare. Marfa va fi descărcată cu ajutorul unei macarale și încărcată în vagoane.

Se va lua ca exemplu o garnitură formată dintr- o locomotivă de tip 060 EA, cu o putere de 2.100CP și 30 de vagoane.

Caracteristici Locomotivă

- Tip -060 EA ²
- Putere motor- 2.100 CP

² <http://www.forumtrenuri.com>

Logistica integrată în industria navală

➤ Viteză maximă- 120 km/h

Pentru cantitatea de marfă de 200 TEU deci se vor folosi 200 de vagoane. Numărul de vagoane dintr-o garnitură este 30, astfel numărul total de garnituri necesar transportării întregii cantități de marfă va fi:

$$\text{Număr de garnituri} = \frac{\text{Numărul de vagoane}}{30}$$
$$\text{Număr de garnituri} = \frac{200}{30} \sim 7$$

Din calculul anterior, rezultă faptul că pentru transportul celor 200 TEU, se vor încărca 7 garnituri, a câte 30 de vagoane.

Pentru a afla, durata transportului de la Viena la Berndorf, se va folosi următoarea formulă:

$$\text{Nr de ore} = \frac{d}{v} = \frac{46}{100} = 0.5h$$

Pentru că marfa va fi distribuită folosind transportul feroviar se va completa o scrisoare de trasură feroviară de către expeditorul mărfii. Acest formular cuprinde următoarele mențiuni: locul și data întâlnirii, numele și adresa expeditorului, numele și adresa transportatorului, locul și data primirii mărfii și locul prevăzut pentru predarea ei, numele și adresa destinatarului, denumirea curentă a mărfii și felul ambalajului, numărul coletelor, greutatea brută sau cantitatea altfel exprimată a mărfii, instrucțiuni necesare formalităților de vamă. Acesta se întocmește în trei exemplare: un exemplar se remite expeditorului și al doilea însoțește mărfurile până la destinatar, al treilea exemplar reținându-se de către destinatar.

Avizul de însoțire al mărfurilor (avizul de expediție) – este un document care se întocmește pentru expedierea mărfurilor beneficiarului intern pe vagoane. În acest document se trec: numărul mijlocului de transport; felul mărfii, numărul de colete, greutatea, felul ambalajului, numele și adresa completă a societății de exploatare care expediază marfa, numele și adresa completă a beneficiarului, numele și datele din documentul de identitate a transportatorului. Acest act este semnat de transportator care are obligația să predea beneficiarului marfa conform avizului de expediție. Exemplarul albastru însoțește marfa la beneficiar, cel verde este trimis la biroul de marketing, iar cel roșu rămâne la cel care l-a emis.

4.5 Operațiuni de expediție a mărfurilor. Declararea vamală a mărfurilor. Proceduri vamale

Operațiunile de vămuire a mărfurilor constau în îndeplinirea unor formalități la importul sau exportul lor. Tehnica vămuirii mărfurilor reprezintă un ansamblu de procedee, mijloace, tehnici,

Logistica integrată în industria navală

metode, reglementări interne și internaționale prin care se realizează verificarea corectitudinii intrărilor și/sau ieșirilor de mărfuri în și/sau din țară³.

În concret, acestea au în vedere întocmirea și verificarea documentelor vamale, stabilirea drepturilor vamale și încasarea acestora de către autoritățile vamale. Pe baza documentelor prezentate de către declarantul mărfurilor autoritățile vamale verifică mărfurile prin sondaj, cântărire etc., compară situația reală cu cea înscrisă în documente, încadrarea corectă în tariful vamal a mărfurilor precizate în declarația vamală cu scopul obținerii liberului de vamă. Tehnica vămuirii se poate limita doar la verificarea documentelor sau a mijlocului de transport sau a unităților de încărcătură (ambalaje colective, individuale, palete, containere etc.).

Logistica în import-export în context vamal urmărește asigurarea și realizarea unei căi rapide de deplasare, apelarea la și folosirea unor mijloace moderne de manipulare, încărcare-descărcare, verificare non-distructivă, vizează în principal, problematica transporturilor și se ghidează și respectă utilizarea strictă a documentelor solicitate. Transportul, ca element determinant în această logistică influențează eficiența operațiunilor de import-export prin cost, timp, prin folosirea unor căi și mijloace care să susțină un cost scăzut și dacă se poate, simultan și un timp redus. Deplasarea mărfurilor în caz de import-export presupune fenomenul de tranzitare, ceea ce solicită cunoștințe de ordin tehnic, administrativ și juridic. Trecerea frontierei depinde de alegerea regimului de import-export, de implicațiile logistice ale fiecărui regim și de controlul vamal.

În general, operațiunile de vămuire se efectuează într-un punct vamal, care diferă ca localizare în funcție de tipul de transport utilizat, pentru transportul naval punctul vamal se găsește în port.

Începând cu anul 2000, operațiunile de vămuire pot fi făcute și la sediul firmei (de regulă exportatoare), dacă are o cifră de afaceri mare din comerț exterior (peste 100 milioane dolari SUA) sau efectuează frecvent astfel de activități. În acest caz vămuirea este efectuată de o persoană încadrată la acea firmă în baza atestatului de declarant vamal și se realizează prin echipament electronic conectat la Direcția Generală a Vămilei.

În realizarea operațiunilor de vămuire sunt utilizate o serie de documente generale, precum și de documente specifice. În categoria celor generale intră codul vamal, regulamentul vamal, tariful vamal și procedurile vamale.

Codul vamal stabilește principiile generale de legislație și organizare a vămii, reglementarea funcționării serviciilor vamale, fixează cadrul procedurilor și al diferitelor reguli aplicate unei țări sau unor operații vamale. Codul vamal precizează dispozițiile juridice fundamentale cu privire la litigiile născute între administrația vămii și comercianți.

³ Stan, V. A., „Tratat de transport maritim”, Ed. Universul Familiei, București, 2003

Logistica integrată în industria navală

Regulamentul vamal conține un ansamblu de reglementări specifice ce expun în detaliu aspecte tehnice ale vămuirii. El se modifică permanent, având un caracter dinamic, informarea în legătură cu schimbările realizându-se prin publicare în Buletinul Oficial al Vămilelor.

Tariful vamal reprezintă un nomenclator metodologic al produselor. Are un repertoriu alfabetic al produselor. Conține gruparea produselor după criterii internaționale (comune cu al celorlalte țări din UE), menționarea originii mărfurilor, preferințele față de anumite țări, nivelul cotei procentuale sau suma prestabilită pentru taxa de import (la export nu se percep taxe vamale), TVA, precum și alte taxe.

Procedurile reprezintă un ansamblu de formalități pe care un exportator sau un importator trebuie să le îndeplinească în funcție de reglementările existente. Fiecare procedură oferă o prezentare a documentelor care trebuie prezentate în funcție de regimul vamal. Regimul vamal poate fi de export, antrepozitare, import și ANA (se referă la aprovizionarea cu combustibili, lubrifianți, apă și alimente a navelor și aeronavelor). La rândul lor exportul poate fi definitiv, temporar, reexport și prin magazine duty free. Importul poate fi definitiv, temporar și reimport.

Documentele specifice necesare operațiunilor de vămuire se referă la certificate de origine, certificate sanitare (fito-sanitare și sanitar-veterinare), polițe de asigurare pe timpul transportului, lista coletelor (packing list), uneori facturi consulare (document care cuprinde descrierea completă a mărfurilor în limba țării importatorului semnat de către consulul acesteia în țara exportatorului). În afara acestora documentul de bază este factura comercială, care conține denumirea mărfurilor, preț, costul ambalajelor, costul transportului în afara graniței etc. și se folosește pentru calculul valorii care va fi menționată în declarația vamală.

În controlul vamal este important și titlul de transport, care la rândul său prezintă denumirea mărfurilor, fiind expresia încheierii unui contract de transport.

Pentru simplificarea și armonizarea procedurilor în UE s-a introdus documentul administrativ unic (DAU).

Controlul mărfurilor la export se poate face la nivel de produs, de utilizare sau de proveniență. Din punctul de vedere al controlului la nivel de produs, mărfurile se grupează în libere (asupra cărora se aplică procedura normală, fără existența unor restricții cantitative) și prohibite (se comercializează doar dacă există o autorizație, ceea ce presupune vize administrative și tehnice, fiind de obicei limitate prin contingente).

În ceea ce privește utilizarea produselor se urmărește punerea lor în consum, simpla ieșire din țară prin export, dacă marfa utilizată în altă țară are loc ca urmare a punerii în liberă folosire pentru produse importate și vămuite, dacă aceasta se află în tranzit (pentru mărfuri importate dar nevămuite sau pentru mărfuri destinate altei țări), sau dacă se aplică un regim de suspendare (pentru reexport

Logistica integrată în industria navală

sau pentru o utilizare ulterioară). Controlul provenienței mărfurilor are în vedere respectarea regimului vamal în funcție de țara de origine.

Operațiunile de vămuire a mărfurilor importate cuprind următoarele etape:

- sosirea mijlocului de transport în punctul vamal;
- prezentarea documentelor de transport;
- prezentarea sau întocmirea declarației vamale;
- prezentare la control a mijlocului de transport și a mărfurilor;
- verificarea documentelor;
- calcularea taxelor și a TVA și încasarea acestora;
- acordarea liberului de vamă.

Documentele solicitate în vamă diferă, de asemenea, în funcție de tipul mijlocului de transport, astfel la transportul pe apă, în termen de 24 ore de la acostare, la import, se prezintă unității vamale manifestul original al încărcăturii și simultan se depune o copie (care trebuie să coincidă cu manifestul); copia nu se depune dacă nu se efectuează operațiuni de descărcare sau transbordare.

Pe manifestul încărcăturii se înscrie numărul fiecărui conosament (sau scrisorii de transport fluviale). Agenții de navă sunt obligați să scrie pe copia manifestului denumirea mărfurilor în limba română. Pentru operațiile de descărcare-încărcare sau transbordare comandantul, proprietarul sau agentul navei au obligația de a solicita unității vamale un permis vamal. În permisul vamal se înscriu datele de identificare ale mărfurilor.

Declararea mărfurilor la import se face în termen de 5 zile de la data înscrierii mărfurilor în Registrul de evidență prin depunerea declarației vamale împreună cu documentele necesare.

Spațiul european este asemănător unui spațiu național. Din acest motiv, noțiunile de import și export sunt suprimate, la fel și controlul și formalitățile vamale (sosirea la frontieră și utilizarea DAU). Se vor folosi de acum înainte termeni ca livrare și achiziție.

O dată cu aderarea României la U.E., în cazul unui import sau export cu o altă țară membră U.E., declarația vamală obligatorie se va înlocui cu declarația statistică.

Întrucât în interiorul UE nu se efectuează vămuirea mărfurilor, colectarea informațiilor statistice referitoare la comerțul cu bunuri între statele membre se face pe baza declarațiilor statistice obligatorii ale agenților economici din țările UE, în cadrul sistemului INTRASTAT.

4.6 Vămuirea mărfurilor pe relația Constanța-Viena

Mărfurile cu destinație în UE venind din afara uniunii sau cu origine în UE și destinație în afara acesteia vor avea declarația vamală detaliată și au un statut juridic precis numit regim vamal.

Logistica integrată în industria navală

Declarația numită «detaliată» poate fi înlocuită de o declarație sumară, în cadrul noilor proceduri de accelerare și simplificare a operațiunilor.

Declarantul mărfii poate fi:

- orice persoană fizică sau juridică stabilită în UE, expeditor sau destinatar real al mărfii;
- reprezentantul lor legal;
- comisionarii/intermediari agreeți care acționează în nume propriu sau ca mandatar.
- titularii unei autorizații de liber de vamă (ex: societățile bancare pentru produsele financiare prin intermediul unui credit comercial).

În toate cazurile, declarantul este responsabil de exactitatea declarațiilor furnizate și mai ales de toate elementele de drept ce vor servi la stabilirea taxelor: originea mărfurilor, valoarea în vamă, poziție/subpoziție tarifară.

În cazul în care importatorul nu poate, dintr-un motiv anume, să prezinte la momentul vămuirii fie un document, fie o informație care trebuie inclusă în declarație (ex: lipsa certificatului de origine), este totuși posibilă întocmirea declarației și dispunerea de marfă, utilizând procedura D48. Declarantul completează formularul și se angajează ca într-o lună să prezinte documentul lipsă. Ca atare, se vor percepe taxe și penalități.

Declarația vamală cuprinde 3 elemente fundamentale:

- poziția tarifară;
- originea mărfii;
- valoarea mărfii în vamă.

Tratatul privind înființarea Comunității Statelor Europene indică în mod explicit la articolul 9 că baza constituirii acestei organizații o reprezintă Uniunea Vamală. Principala caracteristică a uniunii vamale europene este aplicarea unui tarif vamal comun în relațiile economice cu țările situate în afara teritoriului vamal comunitar și lipsa taxelor vamale aplicate comerțului dintre statele Uniunii Europene. Rezultă în mod limpede că fără existența uniunii vamale nu se poate realiza uniunea economică și monetară și, cu atât mai puțin o **piață unică internă**.

Tariful Vamal Integrat Comunitar (TARIC = acronim pentru „Tarif Intégré de la Communauté”) a fost reglementat din punct de vedere juridic prin articolul 2 din Regulamentul 2658/87. TARIC-ul conține nomenclatura în toate limbile oficiale ale UE pentru toate cele 15.000 subdiviziuni. El arată nivelul taxelor vamale aplicabile și măsurile de politică comercială ca și cele de politică agricolă comună.

Actualizarea TARIC-ului se realizează la nivelul Comisiei Europene unde toate serviciile specializate în avizarea proiectelor de acte normative au obligația prezentării acestor proiecte pentru

Logistica integrată în industria navală

examinarea și implementarea lor în cadrul TARIC-ului, cu consultarea asistenței juridice de specialitate.

Originea mărfurilor este o informație necesară în cadrul aplicării tratamentului diferențiat al produselor.

Procedura de vămuire prevede termene de amânare a vămuirii foarte scurte și utilizarea documentului administrativ unic (DAU). Declarantul trebuie să furnizeze totodată un anumit număr de documente anexe/de însoțire a declarației. Procedura poate fi ori în manieră scrisă, ori informatizată și diferă în la export față de import.

a. procedura de vămuire la export

Încă de la sosirea mărfurilor la biroul vamal, o declarație în detaliu întocmită pe filele 1, 2, 3 ale DAU este depusă cu documentele anexe: factură, listă de colisaj, declarație de export sau licență dacă produsul face obiectul unui control al comerțului exterior. După îndeplinirea acestor formalități, în afară de verificare, serviciul vamal remite exemplarul DAU privind exportul pe care întreprinderea îl folosește în contabilitate ca document justificativ pentru exonerarea TVA și acordă liberul de vamă mărfurilor care sunt atunci expediate. În caz de așteptare în vederea îmbarcării, acestea sunt admise într-o magazie și spațiu de depozitare în vederea exportului prin prezentarea unui exemplar al declarației de export pentru o durată care să nu depășească:

- a) 60 zile de la ziua îndeplinirii formalităților vamale de export pentru produsele exportate sau reexportate;
- b) 15 zile de la depunerea declarației sumare pentru mărfurile în regim de tranzit.

b. procedura de vămuire la import

O declarație întocmită pe filele 6, 7, 8 ale DAU trebuie depusă cu documentele cerute într-un termen de 24 ore (exceptând duminicile și sărbătorile legale) de la sosirea mărfurilor la biroul vamal sau în locurile desemnate de către autoritățile vamale. Dacă acest termen nu poate fi respectat, mărfurile sunt depuse în magazine sau în spații de depozitare temporară. Această depozitare se operează pe baza unei declarații sumare (documentul de transport internațional este de ajuns, în general) într-un termen de o zi de la sosire. De la data depunerii declarației sumare, durata de depozitare în antrepozit este limitată la:

- a. 45 zile pentru mărfurile expediate pe cale maritimă;
- b. 20 zile pentru celelalte cazuri.

În cazul în care vama consideră declarația acceptabilă (biroul competent, formă corespunzătoare a documentului, prezența tuturor documentelor cerute) trece la înregistrarea ei. Declarantul este atunci legat de administrația vamală, întrucât această declarație nu poate fi modificată. Aceasta face obiectul:

Logistica integrată în industria navală

1. unei admiteri pentru conformitatea cu eliberarea bonului de ridicare;
2. sau al unui control care poate fi documentar sau poate lua forma unei verificări a mărfurilor.

În cazul în care vama constată o diferență între mărfurile și elementele/datele declarației, le comunică declarantului care este invitat să accepte aceste constatări și urmarea contravențională (de litigiu). În caz contrar, există două situații:

- o **contestare asupra elementelor ușor identificabile (greutate, volum, de exemplu)** - serviciul verifică toate mărfurile ceea ce dă naștere unui proces-verbal de sechestru și se continuă cu contenciosul vamal.
- o **contestare asupra speciei, originii sau valorii mărfurilor** - se efectuează un arbitraj de către Comisia de Conciliere și Expertiză Vamală (CCEV). Dacă una dintre cele două părți contestă concluziile comisiei, procesul se aduce în fața tribunalului.

Din cele prezentate reiese preocuparea UE pentru armonizarea și simplificarea operațiunilor de vămuire, cu recurgerea la controale din ce în ce mai rar și cu perioade de desfășurare din ce în ce mai scurte și cu realizarea într-o măsură din ce în ce mai însemnată cu ajutorul calculatorului. Toate acestea reduc timpul necesar operațiunilor vamale, asigură accesul în timp real la o multitudine de informații pentru serviciile vamale ale țărilor membre și permit o circulație mai rapidă a mărfurilor pe teritoriul UE.

4.7 Conceptul de e-Customs în UE

În ceea ce privește crearea unui mediu de lucru simplificat fără hârtii pentru vămi și comerț, Consiliul Europei a reacționat cu o hotărâre care îndeamnă statele member să asigure prin stabilirea și desăvârșirea interfețelor dintre sistemele naționale existente și planificate că aceste sisteme sunt aliniate cu regulile și standardele acceptate.

Statele member se luptă să-și mențină propriile concept naționale și această chestiune nu este compatibilă cu țelurile ambițioase ale comisiei U.E.

Cererea statelor member ca Comisia Europeană să realizeze un plan de acțiune multi-annual pentru crearea unui mediu de lucru electronic European este extreme de vag formulat și necesită a fi exprimată în termeni mai concreți. Cu toate acestea dorința de schimbare a statelor membre nu pare a fi decisivă în unele cazuri.

Principala țintă a strategiei este să îmbunătățească securitatea și toate controalele să fie îndeplinite la frontierele externe. În același timp se va facilita transportul legal transfrontalier de bunuri.

Se urmărește să se finalizeze atingerea următoarelor obiective:

Logistica integrată în industria navală

- Schimbul electronic de date între birourile vămilor este posibil în toată Comunitatea pentru orice fel de procedură vamale;
- Un importator poate înainta sumarul și/sau declarația vamală în format electronic, pornind de la premisele lui, indiferent de Statul Membru prin care au intrat bunurile în Comunitate;
- Un exportator poate înainta declarația de export în format electronic, pornind de la premisele lui, indiferent de Statul Membru prin care bunurile ies din Comunitate;
- Încasarea și rambursarea / scutirea taxelor vamale de import vor fi gestionate de birourile vamale responsabile cu locul unde importatorul/exportatorul este stabilit și își ține evidența documentelor vamale;
- Selecția de bunuri pentru controalele vamale la granițe și la vămile interne este bazată pe analiza riscului folosind criteriile internaționale, naționale ale Comunității;
- Agenții economici autorizați pot opera la cerința lor în cadrul întregii Comunități pe baza unei singure autorizații garantate în acord cu Criteriile Comunității;
- Comercianții au acces la informație și la un singur punct de acces electronic pentru tranzacțiile de export și import;

Viitoarele sisteme computerizate și cele existente legate de vămi vor face parte din planul strategic multi-anual eCustoms cu obiectivul unei arhitecturi integrate. Sistemul computerizat fiscal va fi luat în considerație și vor fi create legături unde va fi necesar.

Planul strategic multi-anual despre e-Customs cuprinde următoarele categorii:

- Modificări legale și de simplificare;
- Convergența operațională;
- Computerizarea operațiunilor vamale.

Folosirea IT-ului pentru beneficiar autorităților vămilor și al operatorilor economici, cere modificări ale Codului Vamal pentru a fi în concordanță cu mediul electronic. E asemenea oferă o oportunitate în armonizarea și simplificarea operațiilor vamale în întreaga Comunitate.

Modernizarea Codului Vamal actual cu rectificările ulterioare ale implementării măsurilor de precauție este în curs de desfășurare.

Criteriile generale pentru statutul legal al AEA

Conceptul agenților economici autorizați este esențial pentru a permite vamii să aplice strategii în regiunile cu cel mai mare risc și de a asigura condiții avantajoase agenților acreditați. Proiectul grupului, creat pentru a face recomandări asupra criteriilor generale își va relua activitatea în toamnă, cu scopul de a întocmi un raport înainte de 30 aprilie 2005. Acestea vor fi serios luate în considerare de „Working Methods Group” și actualizările reglementare vor fi date „Grupului de

Logistica integrată în industria navală

Vami Electronice” și „Grupului Politic al Vamilor”. Criteriile pentru statutul legal al AEA trebuie stabilite în 2005; iar ghidurile corespunzătoare ar trebui să fie disponibile în 2006.

Criteriile generale pentru simplificările oferite AEA

În paralel cu stabilirea criteriilor pentru statutul legal al AEA, va fi necesar să se aprobe beneficiile acreditării. Acestea vor necesita să fie stabilite în strânsă cooperare cu munca managementului de risc și coordonate cu schimbările implementate. Permișiunile legale vor fi publicate în 2005 și vor corespunde cu ghidurile care vor fi valabile în 2006.

Computerizarea procesului

Este benefică atât pentru vamă cât și pentru administrativ. Va analiza riscul printr-o eficiență monitorizată și o selecție aproximativă a încredințărilor pentru a fi verificate. Vor reduce costurile pentru operatorii care întreprind afacerii în Europa, va accelera rularea bunurilor și va scăpa de informațiile inutile. În loc să maximizeze valoarea adăugată pentru comunitate, Comisia sugerează organizarea activităților computerizate pe două planuri paralele: interoperabilitatea dintre Statele Membre și accesibilitatea pentru eCustoms de către comercianți.

Interoperabilitatea

În opinia declarațiilor Comisiei la eGuvern, interoperabilitatea reprezintă modul de interlegătură între sisteme, informații și cai de lucru între administrațiile naționale sau de-a lungul Europei sau a sectorului întreprinzător.

a) Interoperabilitatea între vamile administrative în diferite State Membre. În loc de a permite o monetizare eficientă a bunurilor, este important pentru vama administrativă ale celor 25 de State Membre să poată schimba informații pe baza derulării bunurilor și cu ajutorul operatorilor economici. Nu se vor efectua întârzieri.

Aceasta necesită o colaborare strânsă între Statele Membre și Comisie, interoperând CCN/CSI. Statele Membre și Comisia vor elabora experiența NCTS pentru a desfășura o bună cooperare și pentru a conduce activitățile computerizate.

Unul dintre principalele proiecte pentru a asigura interoperabilitatea a fost **Sistemul de Export Automat (AES)**. În primul rând sunt discutate funcțiile specifice care au fost revazute de Statele Membre. Următorul pas pentru a ajunge la un acord politic între toate Statele Membre pentru a introduce ECS, dacă și când toate actele vor fi completate cu succes. Schimburile relationale de securitate ale CC afirmă o bază legală pentru ECS; alte lacune rămase vor fi dezbătute pe o bază legală în următorul document, proiect modernizat al CC.

Cadrul Organizat pentru e-Customs

Schimburile legale vor fi elaborate și discutate în „Customs Code Committee” (CCC); sunt primite de la Consiliu și Parlament, acestea fiind adoptate apoi de Comisie, după votul dat de CCC.

Logistica integrată în industria navală

Strategiile politice vor fi luate, monitorizate de „Custom Policy Group”. Este important sa se dea prioritatea necesara planului strategic multi-annual și proiectelor implementate. Astfel, „Electronic – Customs Group „, vor trebui sa se intalneasca cat ma repede posibil pentru a:

- Stabili strategii , resurse și faze ale dezvoltarii planului strategic multi-annual;
- Organiza implementarile planului bazat pe proiecte, incluzand și planurile anuale, chiar și cele in curs;
- Aducerea la cunostiinta a aspectelor oprationale cat și a actiunilor de pregatire (training) și de deyvoltarea a IT-ului;
- Asigura complementaritatea activitatilor eCustoms incluse in Customs 2007, pentru a folosi cele mai bune resurse deja incluse la nivel national, in diferite proiecte.

Conceptul de single Windows

Pentru implementare unui SW, sunt necesari pasi care sunt complementari, sunt creati pentru a asista institutiile și comerciantii in planificarea și introducerea unei facilitati de tip SW pentru importul și exportul mondial și a tuturor operatiilor conexe acestora . Aceasta recomandare pune la dispozitie modele ale documentelor ce trebuiesc pregatite, o parte din instrumente, regulile valabile și pasii ce trebuiesc urmati.

Conceptul SW reprezinta o facilitate, un serviciu care permite ambelor parti implicate in transport și comert sa introduca informatii o singura data.

Cele 3 modele de baza ale SW sunt:

- a) O singura autoritate care primeste informatii, fie pe hartie sau electronic, transmite, impartaseste toate informatiile tuturor autoritatilor principal implicate, și coordoneaza controale pentru a preveni utilizarea necorespunzatoare in reseaua logistica.
- b) Un singur sistem automat pentru preluarea și transmiterea informatiilor, datelor referitoare la comert și la diseminarea datelor privind comertul exterior.

Exista mai multe posibilitati:

- Sistem integrat : datele sunt procesate in sistem
 - Sistem descentralizat : datele sunt transmise agentiilor spre procesare
 - O combinatie intre cele doua de mai sus
- c) Un sistem automat al informatiilor și tranzactiilor caruia un comerciant poate prezenta declaratiile de comert electronic diferitelor autoritati pentru procesarea și abordarea tuturor intr-o singura aplicatie. In actuala abordare aprobarile autoritilor sunt transmise electronic la computerul comerciantului.

Logistica integrată în industria navală

Beneficiile realizării unui SW

SW poate simplifica și usura până la un punct considerabil procesul de a procura și împărtăși informații necesare pentru a îndeplini cerințele legate de comerț atât pentru comercianți cât și pentru autorități. Folosirea unui sistem poate îmbunătăți eficiența controalelor oficiale și poate reduce costurile atât pentru autorități cât și pentru comerț corespunzător unei folosiri mai bune a resurselor.

REFERINȚE

1. Beizadea Haralambie, Popa Cătălin, Nistor Filip, Marinescu Călin – “Management portuar” – Editura Academiei Navale, Constanța, 2013.
2. Beizadea Haralambie, Popa Catalin – “Expediții internaționale”, Editura Academiei Navale, Constanța.
3. Nicolae F. – „Instalații Navale și Portuare de Operare”, Note de curs, Constanța, 2010.
4. Nicolae, Florin- “Instalații navale și portuare de operare” , Editura Academiei Navale Mircea cel Bătrân, Constanța, 2008
5. Popa Cătălin, Hăulică D.- „Organizarea Transporturilor Navale”, Editura ANMB, Constanța, 2008
6. Revista Amfiteatrului Economic Academia de Studii Economice din București, Facultatea de comerț, „Logistica mărfurilor”, Editura ASE, 2008.
7. www.portofconstantza.ro