МЕЖДУНАРОДНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

**КАЛИНИНГРАДСКИЙ ФИЛИАЛ**

ЮРИДИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ

# РЕФЕРАТ

ПО ПРЕДМЕТУ МЕЖДУНАРОДНОЕ ЧАСТНОЕ ПРАВО

НА ТЕМУ:

## МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

**Выполнил: студент 6-го курса**

**Бондарь А.В.**

**группа зю-99-43**

**г.Калининград (1999 год)**

**План:**

# Вступительная статья

## 1. Правовая основа перевозок грузов железнодорожным транспортом

* 1. **Законодательная база деятельности Российских железных дорог**
  2. **Соглашения о международных железнодорожных сообщениях**

## 2. Организация и управление доставкой товаров в прямом железнодорожном сообщении по условиям СМГС

**2.1. Основные условия доставки товаров по СМГС**

**2.2. Накладная СМГС и условия ее применения**

## 3. Тарифы СМГС и порядок совершения провозных платежей

**3.1. Тарифы на дорогах отправления и назначения**

**3.2. Транзитные тарифы**

**3.3. Порядок оплаты провозных платежей**

# 4. Ответственность железных дорог при международных железнодорожных перевозках

## 5. Подача и рассмотрение претензий и исков при международных железнодорожных перевозках грузов

## 6. Двусторонние соглашения о прямых железнодорожных сообщениях

## 7. Порядок транспортировки грузов железнодорожным транспортом в страны Западной Европы

**8. Список литературы и нормативных актов**

**Вступительная статья**

## Железнодорожный транспорт России на современном этапе.

Железнодорожный транспорт играет исключительно важную роль в развитии экономики любого государства, так как, осуществляя перевозки грузов в соответствии с потребностями производства, он обеспечивает нормальное функционирование и развитие всех его отраслей, регионов и предприятий. Железнодорожный транспорт - жизненно важная отрасль хозяйства, обеспечивающая экономическую безопасность и целостность государства.

***Российские железные дороги (РЖД)*** - это развития, мощная транспортная система. На начало 1996 г. основные показатели технической вооруженности сети железных дорог характеризуются следующими данными: эксплуатационная длина - 87,4 тыс. км., протяженность двухпутных линии -36,8 тыс.км., электрофицированно линий - 39 тыс.км., развернутая длина главных путей -126,3 тыс. км. Имеющийся подвижной состав и путевое хозяйство позволяют водить грузовые поезда весом 10-12 тыс. тонн. На долю железнодорожного транспорта приходится более 70% общего объема перевозок грузов страны. В 1995 году - 1058 млн.т. грузов (1214 млрд. ткм.), в то время как всеми остальными видами транспорта только 244,91 млн.т. При эксплуатационной длине, составляющей 7% протяженности железных дорог мира, на российских магистралях обеспечивается 35% мирового грузооборота. Однако это не означает, что работа железнодорожного транспорта России безупречна. За последний годы, также как и во всей экономике страны, на железных дорогах наблюдается спад производства и падение производительности труда. Неудовлетворительно используется подвижной состав, замедлился оборот грузовых вагонов, повысилась аварийность. В срочной реконструкции нуждаются большое количество железнодорожных вокзалов. Резко возросли тарифы (по некоторым данным, индекс роста грузовых тарифов, относящимся к по вагонным и контейнерным перевозкам в 1994 по отношению к 1990 г. составил 12 632 ед.).

Регулирует деятельность железнодорожного транспорта в России ***Министерство путей сообщения (МПС) РФ***, в чьи функции входят: соблюдение монополии государства в этой отрасли экономики (железнодорожный транспорт является естественной монополией), стратегическое планирование развития отрасли, (формирование новой законодательной базы, определение тарифной политики и ряд других масштабных задач. МПС не вмешивается в конкретную коммерческую деятельность отдельных железных дорог, которые являются независимыми хозяйственными подразделениями, самостоятельно определяющими основные направления своей работы. Вопросами деятельности железнодорожного транспорта в стране занимается также ***Департамент железнодорожных перевозок Министерства транспорта*** России, который определяет общую политику российского правительства в отношении данной отрасли хозяйства.

Управление железнодорожным транспортом строится по производственно - территориальному принципу, вся железнодорожная сеть делится на железные дороги (их восемнадцать). Управление каждой дороги имеет в своем составе различные службы и руководит всей деятельностью железной дороги. В свою очередь, дороги территориально делятся на отделения, которые осуществляют руководство производственно-хозяйственной и финансовой деятельностью линейных производственных предприятий, находящихся в их границах. К линейным предприятиям относятся: станции, локомотивные и вагонные депо, дистанции пути, участки энергоснабжения и некоторые другие. Эти подразделения и выступают непосредственными исполнителями всей работы по перевозке грузов и пассажиров. На железных дорогах допускается приватизация или создание частных предприятий, компаний и фирм, деятельность которых, тем не менее, не препятствует осуществлению монополии государства.

Подобная система управления железнодорожным транспортом характерна для большинства стран мира. Лишь в некоторых странах (США, Канада, Япония, Бразилия, Австралия) имеются частные железные дороги (в США и Японии все железные дороги частные, в других перечисленных странах частные дороги действуют наряду с государственными). Тем не менее, во всех странах мира допускается создание частных предприятий, действующих в области железнодорожного транспорта; допускается также наличие частных железнодорожных подъездных путей на предприятия и внутризаводского транспорта. Перевозка грузов по железным дорогам является весьма сложным в техническом, технологическом и правовом отношении процессом. В этом контексте две стороны характеризуют деятельность железнодорожного транспорта. Первая - связана с решением широкого круга задач по непосредственной организации перевозочного процесса. Вторая сторона - это реализация межотраслевых технологических связей и правовых отношений железнодорожного транспорта с предприятиями различных форм собственности, частными лицами, а также другими видами транспорта. Взаимоотношения, возникающие при перевозке грузов по железным дорогам в пределах одной страны, регулируются национальными уставами, правилами и различного рода инструкциями, издаваемыми и утверждаемыми в порядке, установленном законодательством данной страны.

Очевидно, что правовые и технологические нормы перевозочного процесса в международном железнодорожном сообщении значительно сложнее, так как при их разработке необходимо учитывать интересы нескольких стран, особенности их национальных нормативных актов, условий работы железных дорог и технологические особенности перевозок за рубежом.

Для обеспечения внешнеэкономических связей и развития международной торговли возникает необходимость в создании надежных транспортных связей, обеспечивающих своевременную и сохранную доставку товаров, беспрепятственную передачу грузов на государственных границах и обеспечение качества сданного к перевозке груза.

Специфика участия железнодорожного транспорта в перевозках внешнеторговых грузов России заключается в том, что по территории страны он доставляет подавляющую часть товаров в/из российских портов для дальнейшей их отправки морским и речным транспортом. Кроме того, железнодорожный транспорт осуществляет транзитные перевозки грузов иностранной клиентуры по территории России, экспортируя транспортные услуги. Таким образом, оценивая роль железнодорожного транспорта во внешнеэкономических связях в целом, не следует ограничиваться данными непосредственно по железнодорожным перевозкам, надо принимать во внимание и объемы грузов, перевозимых в смешанном железнодорожно-водном сообщении, а также транзитные перевозки.

## 1. Правовая основа перевозок грузов железнодорожным транспортом.

* 1. **Законодательная база деятельности Российских железных дорог.**

При выполнении перевозок грузов железные дороги (**ж.д**.) вступают в определенные отношения с грузовладельцами. Эти взаимоотношения регламентируются определенными нормами и положениями, едиными и обязательными как для ж.д., так и для всех предприятий, организаций и лиц, пользующихся их услугами. Основным документом, устанавливающим права и обязанности, а также нормы ответственности железных дорог, с одной стороны, и тех организаций и лиц, которые пользуются ими, с другой, служит **Устав железных дорог**, который имеет силу закона.

Первый Устав железных дорог был введен в августе 1920 г., который назывался **"Общий Устав железных дорог РСФСР".** Значительные изменения, происходящие в экономике СССР в последующие годы, заставляли государство периодически пересматривать организацию работы железных дорог и вводить новые правовые акты. С 1920 г. по 1955 г. Устав претерпевал значительные изменения четыре раза: в 1922, 1927, 1935, 1955 гг.. В связи с реконструированием организации грузовой и коммерческой работы железных дорог в 1964 году был введен новый **Устав железных дорог СССР**, который с отдельными изменениями и дополнениями, вносимыми Советом Министров СССР (за период с 1969 по 1991 гг.), и Правительством России ( 1995 г.), действует и поныне.

**Действующий Устав содержит 179 статей и делится на семь разделов:**

1. **Общие положения;**
2. **Грузовое хозяйство;**
3. **Планирование и организация перевозок;**
4. **Железнодорожные подъездные пути;**
5. **Прямое смешанное сообщение с участием других видов транспорта;**
6. **Перевозки пассажиров, багажа и почты;**
7. **Ответственность железных дорог, грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров. Акты, претензии и иски.**

Существенные положения затрагиваемые данным документом - это обеспечение безопасности движения поездов; рациональное использование транспортных средств и снижение транспортных расходов; координация различных видов транспорта; своевременная доставка груза в пункты назначения и полная его сохранность; материальная ответственность железных дорог, грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров за невыполнение или ненадлежащее выполнение обязанностей по перевозкам.

Уставом регламентируется порядок составления и выполнения плана железнодорожных перевозок, основные условия перевозок грузов, пассажиров, багажа и почты, взаимоотношения железных дорог с другими видами транспорта, а также вопросы эксплуатационного характера.

Устав содержит лишь основные положение и правовые нормы и не предусматривает всего многообразия конкретных условий и особенностей перевозок отдельных грузов.

**Министерство путей сообщения (МПС)** имеет право с участием заинтересованных ведомств разрабатывать и утверждать в установленном порядке нормативные акты, действующие на железнодорожном транспорте и регламентирующие отдельные аспекты работы данной отрасли. Так, в разное время были разработаны и утверждены: Правила перевозок грузов, Технические условия погрузки и крепления грузов. Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном и железнодорожно-автомобильном сообщении, Правила перевозок экспортно-импортных грузов. Изменения и дополнения к Уставу, Правилам перевозок и Техническим условиям публикуются в специальных сборниках. Все они вводятся в действие с момента опубликования, приобретают силу закона и являются обязательными для железных дорог, грузоотправителей и грузополучателей.

Уставом в первую очередь защищаются государственные интересы, которые выражаются в удовлетворении потребностей народного хозяйства в грузовых перевозках, так как железнодорожный транспорт остаётся на данный момент времени одним из самых дешевых видов.

Помимо Устава очень важным документом для грузоотправителей и грузополучателей являются **Правила перевозок** **грузов**, в которых весьма подробно регламентируются:

1. **правила приема груза к перевозке;**
2. **правила выдачи груза;**
3. **правила комбинирования вагонов и контейнеров;**
4. **правила заполнения накладной и комплекта перевозочных документов;**
5. **правила перевозок массовых грузов и составления маршрутных отправок;**
6. **правила перевозок грузов с объявленной ценностью;**
7. **нормы точности взвешивания;**
8. **сроки доставки грузов;**
9. **правила хранения грузов;**
10. **правила передачи и переадресовки грузов;**
11. **правила предъявления и рассмотрения претензий**.

Если речь идет о внешнеторговых перевозках, то подобная регламентация указанных вопросов имеет место в **Правилах перевозок** **экспортно-импортных грузов**. Оба этих документа необходимы для организации и управления доставкой товаров железнодорожным транспортом и являются буквально повседневной книгой любой организации или предприятия, регулярно прибегающим к услугам железнодорожного транспорта.

**1.2. Соглашения о международных железнодорожных сообщениях**.

Основным инструментом, с помощью которого разрешаются вопросы международного сотрудничества, в том числе и в области железнодорожных перевозок, являются международные соглашения. ‘В области железнодорожного транспорта первой организацией международного сотрудничества для Советских железных дорог явилась **Организация сотрудничества железных дорог социалистических стран** **(ОСЖД).** На ОСЖД были возложены вопросы развития экономических связей в области железнодорожного транспорта между социалистическими странами. В области организации и осуществления перевозок первым соглашением в области железнодорожного транспорта было **Соглашение о международном железнодорожном грузовом** **сообщении (СМГС),** которое вступило в силу с 1 ноября 1951 г. Участниками СМГС были СССР, Болгария, Венгрия, Вьетнам, ГДР, Китай, Северная Корея, Монголия, Польша, Румыния и Чехословакия. СМГС - многостороннее соглашение, заключенное на ведомственном уровне.

Наряду с основным текстом СМГС в дополнение к нему одиннадцать стран-участниц соглашения (среди них СССР) приняли: **Единый международный транзитный тариф (ЕТТ)**, применяемый для исчисления платы за перевозку грузов транзитом по дорогам - участницам СМГС; Служебную инструкцию к СМГС; Правила пользования вагонами в международном пассажирском и железнодорожном грузовом сообщении (ОПВ); Правила расчетов по СМГС. В СМГС было зафиксировано ряд основополагающих моментов, таких как:

1. было определено, что грузы могут перевозиться по железным дорогам двух и более стран по одному перевозочному документу - **международной накладной**. В этом случае перевозки будут называться **"прямым международным сообщением"**.
2. Железнодорожные перевозки делятся на **прямые**, в которых участвуют только железные дороги, и **смешанные**, в которых кроме железных дорог участвуют другие виды транспорта;
3. прямые международные железнодорожные сообщения бывают **перегрузочными**, когда грузы перегружаются из вагонов одной колеи в вагоны другой, и **бес перегрузочными**, когда грузы не перегружаются, а кузова вагонов переставляются на тележки другой колеи;
4. прямые международные железнодорожные сообщения могут быть бес перегрузочными только в том случае если колея сопредельных стран одинакова (колею той же ширины, что и в России имеют такие страны как Монголия и Финляндия, а отдельные линии остались в Польше, Словакии, КНДР);

Из характера СМГС следует, что это соглашение регулирует взаимоотношения между железными дорогами разных стран его участниц, вытекающие из вопросов осуществления ими международных перевозок: когда отправитель заключает договор с одной из железных дорог стран-участниц на отправление груза, и по крайней мере еще одна железная дорога другой страны-участницы впоследствии также участвует в данной перевозке. Основная цель СМГС - создание единого регламента в вопросах, связанных с заключением международного договора перевозки, содержанием взаимных прав и обязанностей сторон договора, результатом его невыполнения и урегулированием претензий вследствие этого, а также правами и обязанностями лица, в пользу которого осуществлялась перевозка (то есть получателя груза). Обязанность соблюдать постановления СМГС относится не только к железным дорогам, его заключившим, но и к каждой железной дороге, принимающей участие в данной перевозке и участвующей в СМГС.

Помимо СМГС в России действуют также следующие важные соглашения в области международных железнодорожных перевозок:

1. **Соглашения о прямых железнодорожных сообщениях с Финляндией, Афганистаном, Турцией, Ираном, Австрией, Югославией (с аналогичным СМГС содержанием);**
2. **Соглашение о перевозке грузов в контейнерах в международном прямом смешанном железнодорожно-водном грузовом сообщении между СССР и Болгарией (МЖВСК);**
3. **Соглашение о создании единой контейнерной транспортной системы (ЕКТС), заключенное между бывшими странами СЭВ;**
4. **Соглашение о международном железнодорожном транзитном тарифе (МТТ), явившемся дополнением к ЕТТ.**
5. **Кроме того, Советский Союз участвовал, а Россия на правах правопреемника продолжает участвовать, в работе Международной ассоциации железнодорожных "конгрессов (МАЖК) и Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии (ЕЭК). Рассматривается вопрос о вступлении России в Международную конвенцию по перевозкам грузов железнодорожным транспортом (COTIF), действующую на железных дорогах стран Западной Европы.**

Процесс распада социалистического лагеря и бывшего СССР затронул и железнодорожный транспорт. Железнодорожная транспортная система бывшего СССР, складывавшаяся в течение многих десятилетий как единый комплекс, сегодня представлена суммой отдельных государственно-национальных железнодорожных транспортных структур, однако, все еще связанных в определенной степени между собой технологически и организационно.

Изменение геополитического положения России привело, во-первых, к ограниченной возможности непосредственного выхода к европейским странам и, во-вторых, к потере прямых выходов к портам Прибалтики и Украины. Теперь российская железнодорожная система находится в значительной зависимости от железнодорожно-транспортных систем ближнего зарубежья и Прибалтики, так как большая часть железнодорожных транспортных переходов расположена на их территории. За пределами России оказались специализированные портовые мощности по перегрузке нефтяных и химических грузов (Вентспилс, Рига, Клайпеда, Ильичевск, Одесса, Поти), сухих химических грузов, массовых навалочных грузов, зерновых комплексов, паромных переправ Ильичевск - Варна и Клайпеда - Мукран (порт Росток, Германия). В последние годы Россия вынуждена использовать для перевозки экспортно-импортных грузов сухопутные границы Украины, Белоруссии, Литвы. В целом, исходя из указанных фактов, России желательно сохранение единой транспортной системы, также как и другим государствам, прежде всего Украине, Белоруссии, странам Прибалтики, которые экономически заинтересованы в грузопотоках российского экспорта и импорта.

Руководители железнодорожных администраций стран СНГ, стремясь обеспечить бесперебойную работу железных дорог, уже в январе 1992 г. подписали **Соглашение об основных принципах эксплуатационной работы железных дорог стран СНГ в переходный период.** При этом были оставлены без изменения нормативные документы МПС, действовавшие на момент подписания Соглашения. Основными нормативным актом, регламентирующим условия международных перевозок грузов на территории бывшего СССР, за исключением стран Прибалтики, остается СМГС, которым регулируются взаимоотношения сторон, по договору перевозки, в рамках СНГ. Бывшие социалистические страны Азии (Китай, Вьетнам, Северная Корея, Монголия) являются полноценными участниками СМГС, так как не денонсировали и не выходили из него, в равной степени как Болгария и Польша (также предпочитавшие не выходить из СМГС). На эту группу стран в полной мере распространяется юрисдикция данного нормативного документа. Для обеспечения условий для поддержания устойчивых экономических связей, отвечающих потребностям внешнеэкономической деятельности России, на железнодорожном транспорте действуют девять двусторонних соглашений о международном грузовом железнодорожном сообщении. Шесть из них были заключены еще СССР с Финляндией, Турцией, Австрией, Ираном, Афганистаном, Югославией, а три уже Россией в 1992 г. с Литвой, Латвией. Эстонией. Подписанные соглашения предусматривают обеспечение благоприятных условий функционирования железнодорожного транспорта, в частности, железнодорожный подвижной состав освобождается от налогов и государственных сборов, связанных с использованием железнодорожного пути; налогов и сборов на доходы, получаемые от перевозок.

В рамках Соглашение об основных принципах эксплуатационной работы были приняты условия разделения парка грузовых вагонов и контейнеров бывшего МПС СССР. Все страны - республики бывшего СССР сохраняют действующие правила, инструкции, положения, стандарты, технические условия, регламентирующие работу железнодорожных транспортных средств.

В целях рационализации и координации транспортной политики республик бывшего СССР национальными железнодорожными администрациями в 1992 г. образован **Совет по железнодорожному** **транспорту**. Заключаемые соглашения, а также решения, принимаемые этим органом, действуют и создают правовые, экономические и организационные условия для беспрепятственной транспортировки грузов между Россией, государствами СНГ и прибалтийскими странами, а также транзита через их территории. Сохранен действующий порядок осуществления международных перевозок, установленный ранее заключенными межправительственными соглашениями между СССР и другими странами, а также действие конвенций и других соглашений в области железнодорожного транспорта, участником которых являлся СССР. В настоящее время завершается разработка соглашения о прямом железнодорожном сообщении между Германией и Россией, которое позволит осуществлять перевозки грузов по единому перевозочному документу без переоформления на границе между Польшей и Белоруссией, что сократит сроки доставки грузов и создаст более удобные условия для грузовладельцев.

Для обеспечения скоординированной тарифной политики, железнодорожными администрациями стран СНГ и Прибалтики в 1993 г. была создана в качестве постоянно действующего органа **Тарифная конференция.** На основании ее решений всеми железнодорожными администрациями подписано тарифное соглашение, упорядочивающее взаимоотношения с грузовладельцами, что позволяет сохранить единое тарифное пространство. Добросовестное выполнение положений тарифной политики контролирует **Валютно-тарифный комитет (ВТК) МПС России**.

На последнем, пятом заседании Тарифной конференции, состоявшейся в январе 1997 г. в Алматы (Казахстан) при участии железнодорожных администраций стран СНГ, Прибалтики и Дирекции совета по железнодорожному транспорту СНГ, была согласована тарифная политика на перевозку внешнеторговых грузов на 1997 – 98 гг. Было определено, что базис тарифной политики не может меняться чаще, чем два раза в год. Железные дороги имеют право вносить изменения и дополнения в тарифную политику с уведомлением всех заинтересованных организаций не менее чем за два месяца. Ставки за перевозку транзитных и экспортно-импортных грузов рассчитываются в швейцарских франках, кроме перевозок по Транссибирской магистрали, ставки которой рассчитаны в долларах США. Определена единая система предоставления экспедиторских и количественных скидок.

## 2. Организация и управление доставкой товаров в прямом железнодорожном сообщении по условиям СМГС.

**2.1. Основные условия доставки товаров по СМГС.**

В настоящее время участниками СМГС являются страны СНГ, бывшие социалистические страны Азии (Китай, Монголия, Северная Корея, Вьетнам), Болгария и Польша, а также Венгрия, Чехия, Словакия, Румыния, которые денонсировали СМГС, однако готовы пользоваться его положениями, пока не заключено с ними нового подобного соглашения.

Основное предназначение СМГС заключается в том, что для всех железных дорог-участниц оно устанавливает одни условия перевозки и применение единых перевозочных документов.

Соглашение состоит из восьми разделов, которыми регулируется весь комплекс вопросов транспортного процесса - заключение договора перевозки (порядок приема груза к перевозке, накладная, исчисление провозных платежей и т.д.), выполнение этого соглашения, порядок его изменения, ответственность железных дорог и др. СМГС дополняется рядом тарифов, правил и инструкций.

Положениями СМГС прямо предусматривается обязанность железных дорог перевозить грузы, включенные в план перевозок по дороге отправления и обязанность грузополучателя принять прибывший в его адрес груз. При этом нормы о порядке планирования перевозок СМГС не содержат, поскольку это сфера внутреннего законодательства стран-участниц. Условия перевозок императивны и не могут быть изменены ни соглашениями железных дорог, ни по договоренности между участниками договора перевозки. К предметам, которые по соглашению допускаются к транспортировке с соблюдением особых условий, относятся: железнодорожный подвижной состав, тяжеловесные, длинномерные и негабаритные грузы, опасные грузы по особому перечню и некоторые другие. Для тяжеловесных, негабаритных и длинномерных грузов СМГС предписывает предварительное согласование условий перевозок.

Порядок погрузки и отправления грузов определяется правилами дороги отправления. По отдельным вопросам разработаны общие для всех правила, например, требования к таре, маркировке; унифицированные нормы предусмотрены также для погрузки и крепления грузов на открытых платформах.

Согласно статьям СМГС, перевозка грузов в международном сообщении производится между всеми станциями, открытыми для грузовых операций во внутренних сообщениях.

**2.2. Накладная СМГС и условия ее применения.**

В соответствии с положениями СМГС перевозки грузов в прямом международном железнодорожном сообщении оформляются документом единого образца. Комплект их состоит из пяти листов:

1. **Оригинал накладной** - сопровождает отправку до станции назначения и выдается получателю вместе с листом уведомления о прибытии груза и самим грузом;
2. **Дорожная ведомость** - сопровождает отправку до станции назначения и остается на дороге назначения;
3. **Дубликат накладной** - выдается отправителю после заключения договора перевозки;
4. **Лист выдачи груза** - сопровождает отправку до станции назначения и остается на дороге назначения;
5. **Лист уведомления** **о прибытии груза** - сопровождает отправку до станции назначения и выдается получателю вместе с оригиналом накладной и с грузом.
6. Кроме того, заполняется необходимое число дополнительных экземпляров дорожной ведомости для дороги отправления, транзитных дорог, для нужд таможенных органов.

Отправитель одновременно с предъявлением груза к перевозке каждой отправки должен представить станции отправления накладную и её дубликат, заполненные и подписанные. Они идентичны по содержанию и форме, но выполняют различные функции. Накладная после наложения календарного штемпеля станции отправления служит доказательством заключения договора перевозки и основным перевозочным документом. Дубликат накладной - это подтверждение заключения договора перевозки и расписка железной дороги в принятии груза к перевозке. Этот документ остается у грузоотправителя и является основным при изменении договора перевозки и предъявлении каких-либо требований к железной дороге.

Накладную и её дубликат заполняет грузоотправитель. Он вносит в них сведения, касающиеся груза, получателя, станции отправления, станции назначения, выходных пограничных станций, через которые следует груз. Остальные графы накладной, обведенные жирной чертой на лицевой стороне (это такие сведения, как номер вагона, номер отправки, номера пломб), и все графы на обратной стороне заполняют работники дороги. Все данные надо писать разборчиво чернилами или печатать на машинке, либо наносить штемпелем. Исправление записей не допускается. При необходимости изменить сведения заполняется новый бланк накладной. В исключительных случаях изменения и дополнения сведений допускаются, но делается за подписью соответствующего работника железной дороги, и заверяются в форме штемпеля.

Накладная должна быть заполнена с соблюдением всех условий СМГС. Так, в качестве, отправителя или получателя груза может быть названо только одно юридическое или физическое лицо. Выходные пограничные станции страны отправления и транзитных стран, через которые должен следовать груз, указываются в накладной отправителем. Причем, по возможности, он должен указывать те пограничные станции, расстояние перевозок, через которые от станции отправления до станции назначения является кратчайшим.

Особые требования предъявляются к наименованию груза: его следует указывать точно и достаточно полно. После наименования груза надо указывать номер позиции, к которой он отнесен в соответствии с номенклатурой товаров данного тарифа. Опасные грузы принимаются к транспортировке под тем названием, которое указано в специальном приложении к СМГС. Во всех остальных случаях допускается наименование груза по внутреннему тарифу дорог страны отправления или назначения. Если же в номенклатуре тарифов такого наименования груза нет, то дается то название, которое известно в торговле заключения. После приема груза к транспортировке вместе с накладной в качестве доказательства договора перевозки на всех листах накладной и на всех дополнительных экземплярах дорожной ведомости станция отправления ставит свой календарный штемпель. На обратной стороне накладной большинство разделов предназначено для расчета провозных платежей отдельно по дороге отправления, транзитным дорогам и дорогой назначения.

Допущенные отправителем неправильности и неточности заполнения накладной могут привести к засылке груза, задержке его в пути, задержке вагонов под погрузочно-разгрузочными работами, дополнительным расходам, увеличению сроков поставки и т.д. Поэтому специальная статья СМГС предусматривает, что отправитель несет ответственность за правильность сведений в накладной. Ответственность носит материальный характер и выражается в штрафах различных размеров.

Дорожную ведомость составляет станция отправления по данным, содержащимся в накладной, и в полном соответствии с ней. Если по внутренним правилам железной дороги отправления все перевозочные документы предоставляет отправитель груза, то одновременно с накладной и ее дубликатом он заполняет и дорожную ведомость. Корешок дорожной ведомости остается на дороге отправления и служит документом, подтверждающим прием груза к перевозке и взыскание провозных платежей.

Накладная и один экземпляр дорожной ведомости вместе с грузом следует до станции назначения, где накладную выдают вместе с грузом получателю, а ведомость остается на дороге назначения как документ, подтверждающий выполнение договора перевозки, выдачу груза и факт уплаты провозных платежей. Дорожная ведомость представляет собой основной документ для учета перевозок.

В пути следования в перевозочные документы вносятся сведения обо всех операциях с грузом такие как: перегрузка на пограничной станции в вагон другой колеи, проверка состояния тары, проверка состояния груза и т.п. В документах проставляется также время прохождения грузами пограничных станций. Все эти данные заверяются подписью работников дороги и календарным штемпелем станции. Сопроводительные документы, касающиеся выполнения в пути таможенных, санитарных, ветеринарных и других формальностей, отправитель прикладывает к накладной, перечисляя их в соответствующей ее графе. В остальных случаях в накладной делается отметка, что прилагать дополнительные документы не требуется.

## 3. Тарифы СМГС и порядок совершения провозных платежей.

**3.1. Тарифы на дорогах отправления и назначения.**

Положения СМГС предусматривают, что при перевозке грузов по документам прямого железнодорожного сообщения от станции отправления на железной дороге страны отправления до пограничных станций провозная плата взимается по тарифам, принятым для внутреннего сообщения. То же установлено для перевозок грузов по железной дороге страны назначения. При транзитном сообщении за транспортировку по железным дорогам страны отправления и страны назначения плата взимается также по отдельным внутренним тарифам для этих дорог, а для транзитных дорог третьих стран - по специальным транзитным тарифам.

Исчисляется же плата по кратчайшему расстоянию между теми пограничными станциями, которые указаны в накладной отправителем. Но перевозчик имеет право транспортировать грузы и через другие пограничные станции - по более короткому пути, и тогда плата исчисляется по фактическому маршруту. Важно отметить, что провозные платежи и штрафы при транспортировке по дорогам страны отправления и страны назначения исчисляются в местной валюте. За перевалку грузов в вагон для колеи другой ширины или перестановку колесных пар вагонов на пограничных станциях взимаются дополнительные сборы. Если эти операции производит дорога назначения, такие сборы определяются по ее внутреннему тарифу, а в остальных случаях - по ставкам транзитных тарифов.

**3.2. Транзитные тарифы.**

Транзитные тарифы - это важнейшая составная часть СМГС. Одновременно с СМГС в начале 50-х годов был принят "Единый транзитный тариф" (ЕТТ). Основная его цель была создать благоприятные условия для развития перевозок внешнеторговых грузов транзитом по железным дорогам стран-участниц СМГС. Этот документ предназначен для исчисления и оплаты стоимости транзитных перевозок грузов по всем железным дорогам стран-участниц данного соглашения, для определения порядка оформления перевозок с назначением в третьи страны, не участвующие в нем.

При разработке ЕТТ его ставки были определены на основе наиболее низких национальных тарифов, которые в тот период применялись для транзитных перевозок грузов между членами СМГС. При этом предусматривалось, что если какая-либо страна установит более низкие тарифы, соответственно меняется общий для всех них уровень транзитным тарифов. Так, в 1953 г., когда к СМГС присоединилась КНР и ее тарифы оказались ниже, ЕТТ был пересмотрен в сторону снижения.

С тех пор на железных дорогах стран-участниц СМГС произошли существенные изменения (модернизация самих дорог и станционного хозяйства, реконструкция железнодорожных станций, появление нового парка вагонов), которые потребовали новых капиталовложений. Увеличились эксплуатационные расходы железных дорог. Расширилась номенклатура грузов. Все это вызвало необходимость общего пересмотра тарифа. В результате в 1977 г. было подписано соглашение о **"Международном транзитном тарифе" (МТТ)**. Этот документ подписали представители социалистических стран Восточной Европы и Монголии. МТТ вступил в силу с 1 октября 1977 г.. В настоящий момент оба этих тарифа (МТТ и ЕТТ) продолжают действовать, однако при перевозках грузов между Россией, странами СНГ и восточно-европейскими странами - участниками СМГС, все расчеты за транзитные железнодорожные перевозки осуществляются по ставкам МТТ, но в свободно конвертируемой валюте (ранее это были "переводные рубли").

**3.3. Порядок оплаты провозных платежей.**

По СМГС провозные платежи взимаются:

**- за перевозку груза по железной дороге страны отправления – с отправителя, на станции отправления;**

**- за перевозку по железной дороге страны назначения - с получателя, на станции назначения;**

**- за перевозку по транзитным дорогам плата взимается с отправителя или с получателя - в зависимости от базисных условий внешнеторговых контрактов.**

Установлен также единый порядок совершения транзитных платежей по МТТ. В частности, при следовании груза из стран-участниц МТТ в третьи страны, когда транзит осуществляется только через одну страны, плата за перевозку может быть произведена как грузоотправителем, так и грузополучателем - в зависимости от условий внешнеторгового контракта. Так при перевозке груза из России в ФРГ через Польшу, за транзит по территории последней может платить либо российская организация, либо получатель груза в ФРГ.

Если же груз следует по двум или более транзитным дорогам, через несколько стран, платежи за транзит по железной дороге первой страны, по правилам МТТ (последнее время это условие соблюдается не столь скрупулезно), должны производиться отправителем в стране отправления, а транзит по железным дорогам последующих может быть оплачен как отправителем так и получателем в зависимости от условий внешнеторгового контракта либо в стране отправления, либо в стране получения. Произведенные при отправлении платежи отмечаются в накладной, ее дубликате и дорожной ведомости, прием отдельно за перевозку по дорогам страны отправления и по транзитным дорогам.

## 4. Ответственность железных дорог при международных железнодорожных перевозках.

СМГС предоставляет грузовладельцу право изменить условия заключенного договора, но такое изменение может быть произведено только один раз отправителем и одни раз получателем. Отправитель, до пересечения грузом границы страны отправления, может: взять груз со станции отправления; изменить станцию назначения; изменить получателя; возвратить груз на станцию отправления. Получатель имеет право: изменить станцию назначения в пределах страны назначения; изменить получателя груза. Все эти операции могут быть произведены, только если груз еще не отправлен с пограничной станции дороги назначения.

Изменение договора производится на основании письменного заявления отправителя или получателя по специальной форме, установленной СМГС. Заявление подается отправителем на станцию отправления, а получателем - в таможню на пограничную станцию дороги страны назначения. Далее действует железная дорога, которая предупреждает станции на пути следования об изменении договора.

Железная дорога имеет право отказать в изменении договора в ряде случаев, прямо предусмотренных в СМГС (например, если это может нарушить правила эксплуатации подвижного состава), но тогда она должна немедленно известить об этом отправителя или получателя, указав препятствие для изменения договора.

Исчисления и взыскания провозных платежей при изменении договора подчиняются общим правилам СМГС, но с учетом проведенных изменений. Если груз следует возвратить обратно на станцию отправления, плата взимается за провоз до станции, с которой груз будет возвращен, и отдельно в обратном направлении. За само изменение договора взимается сбор, исчисляемый по внутренним правилам железных дорог, на которых проводится это изменение.

Порядок выдачи груза в пункте назначения следующий. По прибытии груза на станцию назначения железная дорога выдает его вместе с накладной получателю только после взимания всех провозных платежей, причем, по условиям СМГС, ему следует уплатить все суммы полностью, даже если часть груза отсутствует. Сумма за недостающий груз может быть возвращена обратно в претензионном порядке. Если железная дорога или получатель при проверке состояния груза установят частичную или полную утерю груза, либо его повреждение, они составляют **коммерческий акт**, один экземпляр которого выдается получателю. Но при этом учитываются нормы естественной убыли, также установленные в СМГС. Коммерческий акт представляет основание для материальной ответственности железных дорог и грузоотправителей. Кроме случаев непосредственной порчи, потери и т.д., он может составляться и в случае, если груз и документы оказались разъединенными, а также при превышении провозных платежей и при других нарушениях. Акты составляются при приемке груза, как на станции назначения, так и на пограничных станциях.

Поскольку доставка груза в международных сообщениях осуществляется с перегрузкой, на пограничных станциях при перегрузке из вагона российского стандарта в вагон европейского стандарта и наоборот, то должно проверяться состояние груза и составляться коммерческие акты о его не сохранности или повреждениях. Отсутствие коммерческого акта создает предположение, что груз был передан принимающим железным дорогам в надлежащем состоянии, и они должны нести ответственность при установлении его не сохранности на станции назначения.

Коммерческие акты составляются на бланках определенной формы. Если недостатки обнаружены на станции назначения, такие документы оформляются до выдачи груза получателю, в день обнаружения неисправности. Если акт составляется на станции отправления или на пограничной железнодорожной станции, то он следует вместе с грузом до станции назначения, а отметка о составлении акта делается на обратной стороне накладной и в дорожной ведомости. Коммерческий акт должен содержать только фактические данные; точное описание груза, его неисправности, указание на обстоятельства, при которых была обнаружена неисправность, сведения о вагонах и пломбах. Никаких заключений о причинах неисправности или чьей-либо виновности в акт не вносятся. Подписывается акт начальником станции или его заместителем, а также получателем или его представителем. Ответственность железных дорог при перевозках грузов предусматривается за не сохранность груза и просрочку его доставки, если не будут установлены прямо оговоренные обстоятельства, когда железная дорога освобождается от ответственности. Прежде всего, это обстоятельства, которые не зависят от железной дороги, отправителя и получателя которые при современном уровне развития транспортных средств не могли быть устранены или предотвращены перевозчиком. В первую очередь сюда относятся стихийные бедствия. К объективным обстоятельствам, при которых железная дорога освобождается от ответственности, относится также перевозка грузов на открытых платформах. Однако, в этом случае освобождение от ответственности возможно лишь при наличии одновременно двух условий. Во-первых, если такая перевозка допускается правилами дороги отправления и, во-вторых, если отсутствует вина транспортных органов за не сохранность груза. Например, из-за неблагоприятного воздействия окружающей среды. Когда же утрата или повреждение груза произошли в результате виновных действий перевозчика (нарушение правил транспортировки и т.п.), то он несёт ответственность в полном объёме.

Транспортные органы не несут ответственности за просрочку доставки груза в связи с заносами, наводнениями, обвалами и другими стихийными явлениями, либо в связи с распоряжением правительства этой страны о задержке груза.

Ответственность перевозчика за не сохранность груза может быть ограничена или полностью исключена также в связи с особыми естественными свойствами самого груза, которые влекут самоуничтожение, самоповреждение, порчу и тому подобные последствия. Применение нормы убыли обусловлено естественными свойствами груза, и потому, если недостача веса образовалась вследствие иных факторов, в частности утраты части груза, нормы убыли не применяются. При полной утрате груза он возмещается полностью.

СМГС устанавливает исчисление естественной убыли отдельно для каждого грузового места, если вес указан в накладной при приемке груза к перевозке. Если же вес каждого места не определялся, например, при погрузке насыпью (зерно), навалом (уголь) и т.д., убыль исчисляется от общего веса отправки.

Ответственность перевозчика исключается, когда тара имела скрытые дефекты. Если же ее недостатки были известны перевозчику и, тем не менее, груз был принят к перевозке, транспортные организации отвечают за возможные последствия.

Чтобы организации внешнеэкономического комплекса имели информацию о движении своих товаров, на пограничных станциях выписывают и отправляют в их адрес экспортные и импортные извещения. Экспортное извещение информирует об отправлении экспортного груза за границу; импортное извещение служит свидетельством об отправке поступившего груза получателю. Подготовкой и рассылкой этих документов занимаются транспортно-экспедиторские конторы железнодорожных станций.

## 5. Подача и рассмотрение претензий и исков при международных железнодорожных перевозках грузов.

Как уже говорилось, основным международным актом, регламентирующим условия международных железнодорожных перевозок грузов на территории бывшего СССР, остаётся СМГС. Необходимо также помнить, что почти независимо от страны (исключением являются страны, с которыми заключены отдельные двусторонние соглашения), в которую направляются экспортные грузы, российский грузоотправитель оформляет накладную СМГС. Поэтому на коммерческо-правовых вопросах именно этого документа стоит остановится в первую очередь.

Согласно п.1 СТ.29 СМГС право предъявления претензий, основанное на договоре перевозки, принадлежит отправителю или получателю. Претензии представляются в письменном виде с соответствующим обоснованием и указанием требуемой суммы возмещения. Претензия предъявляется по каждой отправке в отдельности: отправителем - к дороге отправления, а получателем - к дороге получения груза. Допускается предъявление одной претензии по нескольким отправкам только в том случае, если по всем ним составлен один коммерческий акт.

Претензии о возврате сумм, уплаченных по договорам перевозки, могут быть предъявлены только тем лицом, которое произвело данный платеж, и только к той национальной железной дороге, которая взыскала эти суммы (п.3 ст.29 СМГС). Не подлежат удовлетворению и не предъявляются претензии юридических лицу на сумму менее 23 швейцарских франков и физических лиц на сумму менее 5 швейцарских франков.

Претензии предъявляются для рассмотрения компетентными органами железных дорог, а именно, в территориальные управления железных дорог пунктов отправления или прибытия грузов. Согласно п.7 ст.29 СМГС основаниями для предъявления претензий является полная утрата, частичная утрата, повреждение, порча или снижение качества груза, просрочка в доставке груза, перебор провозных платежей. Основными претензионными случаями из перечисленных являются два первых. При подачи претензии отправитель обязан предъявить дубликат накладной и коммерческий акт. Все прилагаемые к претензии документы должны быть оригиналами. В случае утраты оригиналов документов заменяющие их копии могут быть приложены к претензии на основе соответствующих отметок, изложенных в коммерческом акте. К претензии должен быть приложен счет иностранного поставщика, удостоверяющий фактическую стоимость утраченного товара или его части, или выписка из этого счета, заверенная в порядке, предусмотренном в стране предъявления претензии.

Железная дорога обязана в 180-дневный срок со дня заявления претензии, подтвержденного почтовым штемпелем пункта отправления или распиской в получении непосредственно предъявленной претензии, рассмотреть ее, дать ответ подателю претензии и при полном или частичном признании требования уплатить ему причитающуюся сумму (п.8 ст.29 СМГС).

Если железная дорога отклоняет поданную претензию, она обязана возвратить все приложенные к претензионному заявлению документы и дать мотивированные объяснения отказов в требовании (п.11ст.29 СМГС). В противном случае все приложенные к претензионному заявлению документы остаются у железной дороги Нередки случаи, когда груз приходит на станцию назначения с коммерческим актом страны, не являющейся участницей СМГС. Тогда порядок ведения исково-претензионной работы значительно усложняется вследствие того, что требования по грузу, претензии и иски должны быть предъявлены к соответствующим компетентным органам национальных железнодорожных администраций стран, оформивших соответствующие коммерческие акты. Рассмотрение таких дел осуществляется согласно нормам применимого права этих государств и положений COTIF (Международной конвенции по перевозкам грузов железнодорожным транспортом, в которой Россия не участвует).

Право предъявления иска, основанного на договоре перевозки, согласно п.1 ст. 30 СМГС принадлежит лицу, которое имеет право предъявить претензию к железной дороге. Иск может быть заявлен только после отклонения рассмотренной претензии. Иск предъявляется только к той национальной железной дороге, которой была заявлена претензия. Основанием для предъявления иска является также неполучение подателем претензии ответа на нее в течение 180-дневного периода времени (п.2 ст.3О СМГС).

Иск может быть предъявлен только в надлежащем суде той страны, железным дорогам которой была предъявлена претензия (п.3 ст.30 СМГС). Претензии и иски к железным дорогам по договору перевозки, а также иски железных дорог отправителям или получателям могут быть заявлены в течение 9 месяцев, за исключением претензий и исков о просрочке в доставке грузов, для предъявления которых установлен двухмесячный срок (п.1 ст.31 СМГС).

Указанные сроки исчисляются: для претензий о возмещении за частичную утрату груза, недостачу, повреждение, порчу или снижение качества груза, а также за просрочку в доставке - со дня выдачи груза получателю; для претензии о возмещении за полную утрату груза - с 30-го дня с момента истечения срока доставки груза, исчисленного в соответствии с правилами, указанными в ст. 14 СМГС; для претензий о дополнительных платежах или возврате уплаченных ранее сумм - со дня уплаты, или если уплата не была произведена, со дня выдачи груза; для претензии о выплате сумм оставшихся от реализации груза - со дня реализации груза; для всех других требований - со дня установления обстоятельств, послуживших основанием для их предъявления.

День начала истечения срока давности в срок не включается (п.2 ст.31 СМГС). Предъявление отправителем или получателем письменной претензии к железной дороге приостанавливает течение срока исковой давности. Течение сроков исковой давности продолжается с того дня, когда железная дорога сообщила подателю претензии о полном или частичном отклонении его претензии. Днем отклонения претензии считается дата, указанная на почтовом штемпеле пункта отправления, или день, в который податель претензии своей распиской подтвердил получение сообщения об отклонении. Представление доказательств об отправлении претензий и ответов на нее возлагается на сторону, ссылающуюся на эти факты.

Повторные претензии, содержащие ранее предъявленные, но отклоненные требования, не приостанавливают течение сроков исковой давности (п.3 ст.31 СМГС). Согласно п.4 ст.31 СМГС претензии и требования, по которым истек срок давности, не могут быть предъявлены также и в виде исков.

## 6. Двусторонние соглашения о прямых железнодорожных сообщениях.

Россия имеет двусторонние соглашения со странами Прибалтики, а также с Австрией, Югославией, Турцией, Ираном, Финляндией и Афганистаном. Эти документы предусматривают установление прямого железнодорожного сообщения. Каждый из них включает основное Соглашение об организации железнодорожного сообщения и выработанные на его основе правила об условиях перевозок.

Взаимоотношения железных дорог в рамках этих соглашений регулируются также рядом дополнительных соглашений, инструкций, правилами пользования вагонами, пограничными соглашениями, правилами расчетов и другими согласованными документами. В них оговариваются условия транспортировки грузов, устанавливаются нормы ответственности сторон, права и обязанности перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей. Определен круг товаров, допускаемых к перевозке и перечень грузов, принимаемых на особых условиях.

Для всех отмеченных выше Соглашений общими являются следующие важнейшие условия перевозок:

1. грузы принимаются к перевозке по внутренним правилам страны отправления;
2. отправление грузов может осуществляться как в перегрузочном, так и в бес перегрузочном сообщениях;
3. грузы, транспортируемые на особых условиях, не оговоренных в соглашении между сторонами, могут отправляться только по предварительному соглашению сторон;
4. для прямого международного сообщения каждая страна может открыть не все станции, а лишь некоторые из них. Списки открытых станций называются в соответствующем соглашении;
5. провозная плата для транспортировки по территории каждой из стран исчисляется по их внутренним тарифам и правилам. Во всех соглашениях устанавливается, что при отсутствии в их тексте необходимых указаний, следует руководствоваться внутренним законодательством;

договор перевозки оформляется соответствующей накладной (по своим реквизитам эти накладные полностью напоминают накладную СМГС), которая заполняется на русском языке и языке страны-партнера. Многие условия Соглашений близки соответствующим разделам СМГС и COTIF, участниками которых являются страны-партнеры. В некоторых случаях имеются прямые ссылки на положения данных конвенций и дополняющие их документы.

По политическим и военным причинам в настоящее время реально действуют соглашения с Финляндией, Австрией, Югославией и странами Прибалтики. Железнодорожное сообщение с Турцией, Ираном и Афганистаном пока приостановлено ввиду сложной геополитической ситуацией в соответствующих регионах.

## 7. Порядок транспортировки грузов железнодорожным транспортом в страны Западной Европы.

Страны Западной Европы являются участниками **Международной конвенции по перевозке грузов по железным дорогам - МГК**. Это соглашение - одно из старейших в Европе: оно было заключено еще в 1890 г. в Берне (Швейцария) и потому его часто называют Бернской конвенцией. Первоначально в ней участвовало 9 европейских государств, в том числе и Россия. В настоящее время ее участниками выступают 33 государства, большинство из них - страны Европы (и, в частности, Восточной Европы), а также ряд стран Азии и Северной Африки. Россия в этой конвенции пока не участвует.

**Международная конвенция** - это межправительственное соглашение. В соответствии с этим документом для решения вопросов, связанных с ним, один раз в пять - шесть лет созывается специальная конференция. При перевозке грузов применяется накладная единого образца - накладная С1М, реквизиты которой примерно аналогичны накладной СМГС.

Весной 1980 года в Берне проводилась конференция по пересмотру Конвенции, на которой было принято **Соглашение о международных железнодорожным перевозках (COTIF)**. В части, касающейся организации перевозок, оно базируется на положениях МГК, за исключением отдельным вопросов. Так был упрощен порядок применения правил о группировке партий грузов, несколько сокращены сроки доставки грузов, введены специальные положения о порядке предоставления к перевозке мелких отправок.

Поскольку Россия и страны СНГ не являются участниками COTIF, то перевозки между ними и западноевропейскими странами в прямом международном железнодорожном сообщении невозможны. Поэтому они осуществляются при помощи посредников, которые занимаются переотправкой российских внешнеторговых грузов и составлением на пограничных станциях новых перевозочных документов. В соответствии с СМГС функции посредников взяли на себя железные дороги стран-участниц СМГС, которые в свою очередь участвуют в COTIF. Это страны Восточной Европы (Чехия, Словакия, Польша, Венгрия, Румыния), которые участвуют как в СМГС, так и в COTIF.

При отправке экспортных грузов в западноевропейские страны грузоотправители России и стран СНГ выписывают накладную СМГС и адресуют ее начальнику выходной пограничной станции вышеназванных стран. На пограничной станции происходит переотправка груза по адресу получателя и выписывается новый документ - накладная С1М, по которой груз следует уже до конечной станции назначения. Все сведения из накладной СМГС переносятся в накладную GIM. Аналогичный способ оформления перевозочных документов применяется в обратном направлении. Поскольку перевозки в сообщении СМГС - осуществляются на основании двух самостоятельных договоров перевозки, при следовании грузов по территории стран-участниц СМГС ответственность железных дорог возникает по правилам этого соглашения, а в дальнейшем - по правилам COTIF. Соответственно, претензии и иски к железным дорогам должны предъявляться отдельно по каждому из этих договоров, и притом только их участниками.

Список использованной литературы и нормативных актов:

1. **Устав железных дорог СССР (в редакции постановлений Совмина СССР от 15.07.91 № 362).**
2. **Закон СССР «О железнодорожном транспорте» от 15.04.91 г.**
3. **Закон РФ «Транспортный Устав железных дорог РФ» от 8.01.98 № 2-ФЗ**
4. **Правила перевозки грузов (в редакции указаний МПС РФ от 13.07.97 № В-699У)**
5. **Закон РФ «О федеральном железнодорожном транспорте» от 25.08.95 № 153-ФЗ**
6. **Правила приема грузов к перевозке (утверждены Министерством путей сообщения СССР от 18.09.65 г.)**
7. **Правила предъявления и рассмотрения претензий (утверждены Министерством путей сообщения СССР от 21.09.65 г.)**
8. **Правила перевозок экспортных и импортных грузов, следующих через морские порты и пограничные станции, не в прямом международном сообщении (в редакции МПС от 22.01.91 г.)**
9. **Положение «о Юридическом управлении Министерства путей сообщения РФ» от 15.02.94 № ЦЮ-232У**
10. **Указания МПС РФ «О перевозке грузов на особых условиях» от 29.04.97 № 91У**
11. **Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (вступило в силу 1.10.51 г.)**
12. **Гражданский кодекс РФ**
13. **Бюллетень транспортной информации (подшивка за 1995-1998 гг.)**
14. **Международная конвенция по перевозке грузов по железным дорогам (МГК) 1890 г.**
15. **Соглашение о международных железнодорожных перевозках (COTIF) 1980 г.**