Международные перевозки

Правовое обеспечение

Классификация международных перевозок

Международные перевозки (сообщения) - это перевозки между двумя и более странами, с пересечением национальных границ.

Данные перевозки с участием железнодорожного транспорта могут классифицироваться по нескольким признакам :

- - виды транспорта
- - виды сообщений
- - порядок прохождения границы
- - страны-участники
- - характер следования грузов.
-
- **Виды транспорта**. Различают смешанные перевозки с привлечением двух и более видов транспорта и с участием одного вида транспорта
-
- **Виды сообщений**. Подразделяют на прямые и непрямые
- Под прямым подразумевается перевозка груза несколькими видами транспорта от пункта отправления до пункта назначения по одному перевозочному документу . Все остальные перевозки относят к непрямым.

- **Порядок прохождения границы**. Может осуществляться с перегрузкой и без перегрузки. Различие в ширине колеи железных дорог России и железных дорог стран Западной Европы приводит к тому, что возникает необходимость перегрузки товаров на пограничных станциях. Россия имеет одинаковую колею со странами СНГ и Балтии, с Финляндией и Монголией.
-
- **Страны - участницы**. В зависимости от стран - участниц выделяют межгосударственное (между странами СНГ) и международное (между остальными странами) сообщения.
-
- **Характер следования груза**. В зависимости от операций оформления грузов можно разделить на ввозимые , вывозимые и транзитные.
-
- **Ввозимые грузы** - оформление выдачи грузов ; **вывозимые грузы** - оформление приема к перевозке груза ; **транзитные** - оформление приема на отечественную и передачи на зарубежную транспортные системы .

Условия Инкотермс

- **Инкотермс (англ. Incoterms, International commerce terms)** — международные правила по толкованию наиболее широко используемых торговых терминов в области внешней торговли. Международные торговые термины представляют собой стандартные условия договора международной купли-продажи, которые определены заранее в международном признанном документе. Эти условия регламентируют момент передачи права собственности на товар (и, соответственно, ответственность за испортившийся в пути товар, неправильное оформление документов на груз).

Интерпретация терминов инкотермс :

- **Группа E — Место отправки (Departure):**
- EXW. Ex Works (указанное место): товар со склада продавца.
- **Группа F — Основная перевозка не оплачена (Main Carriage Unpaid):**
- FCA. Free Carrier (указанное место): товар доставляется перевозчику заказчика.
- FAS. Free Alongside Ship (указан порт погрузки): товар доставляется к кораблю заказчика.
- FOB. Free On Board (указан порт погрузки): товар погружается на корабль заказчика.
- **Группа C — Основная перевозка оплачена (Main Carriage Paid):**
- CFR. Cost and Freight (указан порт назначения): товар доставляется до порта заказчика (без выгрузки).
- CIF. Cost, Insurance and Freight (указан порт назначения): товар страхуется и доставляется до порта заказчика (без выгрузки).
- CPT. Carriage Paid To (указано место назначения): товар доставляется перевозчику заказчика в указанном месте назначения.
- CIP. Carriage and Insurance Paid to (указано место назначения): товар страхуется и доставляется перевозчику заказчика в указанном месте назначения.
- **Группа D — Доставка (Arrival):**
- DAT. Delivered At Terminal (указано место) — поставка товара осуществляется в указанном терминале.
- DAP. Delivered At Point (указано место назначения) — поставка осуществляется в указанном пункте.
- DDP. Delivered Duty Paid (указано место назначения) — товар доставляется заказчику, очищенный от пошлин и рисков.

Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)

- В области организации и осуществления международных 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.

- 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.

На ряду с основным текстом СМГС дополнение к нему одиннадцать стран-участниц соглашений приняли:

- Единый международный транзитный тариф (ЕТТ), применяемый для исчисления платы за перевозку грузов транзитом по дорогам - участницам СМГС (впоследствии был принят также Международный транзитный тариф (МТТ));
- Служебную инструкцию к СМГС;
- Правила пользования вагонами в международном пассажирском и железнодорожном грузовом сообщении (ППВ);
- Правила расчетов по СМГС.

В СМГС было зафиксировано ряд основополагающих моментов, таких как:

- - было определенно, 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'';
- - перевозки делятся на прямые железнодорожные, в которых участвуют только железные дороги, и прямые смешенные, в которых кроме железных дорог участвуют другие виды транспорта;
- - прямые международные железнодорожные сообщения бывают перегрузочными, когда грузы перегружаются из вагонов одной колеи в вагоны другой, и бесперегрузочными, когда грузы не перегружаются, а кузова вагонов переставляются на тележки другой колеи;
- - прямые международные железнодорожные сообщения могут быть бесперегрузочными, если колея сопредельных стран одинакова (колею той же ширины, что и дороги России, имеют: Монголия, Финляндия и отдельные линии в Польше, Словакии, КНДР).

СМГС содержит ряд специальных положений для определенных видов перевозок, а именно :

- 1. Правила перевозок опасных грузов,
- 2. Правила перевозок грузов в сопровождении проводников отправителя или получателя.
- 3. Правила перевозок скоропортящихся грузов.
- 4. Правила перевозок контейнеров.
- 5. Правила перевозок грузов на поддонах
- 6. Правила перевозок вагонов не принадлежащих железной дороге.
- 7. правила перевозок грузов в транспортных пакетах.

Международная конвенция по перевозке грузов по железным дорогам - МГК.

- 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 году в Берне (Швейцария) , и потому его часто называют Бернской конвенцией. Бернские грузовые конвенции - основная норма международного частного права в отношении договора железнодорожной перевозки в странах Европы.
-
- 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.
-

Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) - (COTIF (Convention relative aux Transport international ferrowires)

- В мае 1980 года на очередной конференции по пересмотру Бернских конвенций была осуществлена крупная реформа этих международных документов - принято новое Соглашение о международных железнодорожных перевозках - COTIF.
- Странами - учредителями были выработаны Единые правовые предписания для договора о международной перевозке грузов по железным дорогам (CIM). При перевозке грузов применяется накладная единого образца - накладная CIM , реквизиты которой примерно аналогичны накладной СМГС.
-
- Договор международной железнодорожной перевозки груза в странах Западной, Центральной и Южной Европы регулируется CIM - COTIF , а в России и странах СНГ - СМГС.

Общие положения СМГС и CIM - COTIF.

- В отношении условий договора международной железнодорожной перевозки груза СМГС и CIM - COTIF содержат ряд похожих положений.
- 1. Положения СМГС и CIM - COTIF применяются для перевозок грузов по железным дорогам стран-участниц. Железные дороги обязаны принимать и осуществить перевозку грузов . если отправитель соблюдает предписанные правила. Новые правила перевозок устанавливают такую обязанность, однако, только в отношении повагонных отправок.
- 2. При необходимости сохранность перевозимых грузов должна быть обеспечена соответствующей тарой или упаковкой. Железная дорога вправе не принимать грузы, не удовлетворяющие этим требованием.
- 3. Масса и порядок ее определения регламентируются правилами и процедурами железной дороги отправления.
- 4. Прием груза к перевозке и его погрузка , а также выгрузка груза и выдача его получателю производятся , соответственно, по обычаям дороги отправления и дороги назначения.
- 5. CIM - COTIF определена форма железнодорожной накладной , которая разработана в рамках МКЖТ. Если отправитель в накладной не указал, что будет сам осуществлять таможенные формальности, то их (по умолчанию) производит железная дорога.
- 6. Железные дороги стран - участниц конвенций несут солидарную ответственность за сохранность груза и соблюдение сроков доставки

- момента приема груза к перевозке первой дорогой до момента выдачи его получателю последней.
-
- 7. Перевозчик несет ответственность как за утрату транспортных и переданных ему отправителем товаросопроводительных документов, так и за их ненадлежащее использование .
-
- 8. Железные дороги , кроме того , отвечают за последствия невыполнения указаний отправителя относительно изменений условий договора перевозки груза.
-
- 9. Железные дороги не несут ответственности за количество (массу) груза, перевозимого в исправном вагоне или контейнере , если он был принят и сдан за исправными пломбами грузовладельца или таможни.
-
- 10. Железным дорогам предоставлено право взыскивать штрафы с грузовладельцев за простой вагонов , а также в случаях, когда препятствия для передвижения грузов вызваны виной последних (нарушение условий перевозок , неправильное оформление транспортной документации).

Отличия СМГС и CIM - COTIF.

- Некоторые положения CIM - COTIF принципиально отличаются от соответствующих правил и условий СМГС
- 1. Железные дороги могут договариваться об осуществлении перевозок через определенные пограничные станции и страны транзита без получения санкций своих правительств, но с уведомлением Центрального бюро OTIF и соответствующей публикацией в международных тарифах.
- 2. Так же как по СМГС , провозные платежи определяются по национальным и транзитным тарифам. Однако если ряд национальных железных дорог заключили соглашения о сквозных тарифах, то тогда перевозки могут оплачиваться по таким тарифам, называемыми союзными.
- 3. Национальные железнодорожные администрации могут сами (без правительственных санкций) заключать между собой особые соглашения о снижении тарифов и предоставления иных преференций, если льготы будут предоставляться клиентам, находящимися в сопоставимых условиях.
- 4. Деление отправок на повагонные и мелкие не устраняется, Характер отправок определяется для всего пути следования груза исходя из правил, действующих в стране отправления. Стимулируется укрупнение мелких грузовых партий в повагонные и контейнерные отправки.
- 5. Конвенциями не установлена обязанность получателя принимать доставленный ему груз от железной дороги, это его право.
- 6. Сроки доставки установлены в пределах каждой национальной железной дороги. Однако за национальными железными дорогами оставлено право вводить для отдельных сообщений специальные сроки доставки.
- 7. В случае просрочки в доставке груза свыше двух суток против срока железная дорога должна выплатить штраф в размере 0,1 % от провозных платежей.

- 8. В случае несохранной перевозки железная дорога обязана составить акт, являющийся в некотором смысле аналогом коммерческого акта СМГС.
-
- 9. Установлен предел ответственности железных дорог за повреждение порчу, полную или частичную утрату груза.
- 10. Введены специальные положения об ответственности железных дорог при доставке сопровождаемых автомобилей.
-
- 11. Если несохранная перевозка или нарушение сроков доставки груза вызваны умыслом перевозчика , то он теряет право на применение Правил по ограничению ответственности, а при наличии грубой вины размер возмещения может быть больше полного размера убытков.
-
- 12. Досудебная (претензионная) процедура рассмотрения споров между грузовладельцем и железной дорогой является факультативной. Необходимость такой процедуры определяется законом страны суда, в котором будет предъявлен иск о данной международной перевозке .
-
- 13. Срок исковой давности равен одному году, а при наличии умысла в действиях перевозчика увеличивается до 2 лет.
-
- 14. Возможна процедура арбитражного решения споров.
-
- 15. В отличие от других международных соглашений CIM-COTIF содержит норму о том, что при отсутствии необходимых положений в правилах перевозок , дополнения к ним в международных тарифах применяется национальное право страны в которой в которой полномочное лицо осуществляет свои требования.

Организация перевозок между странами СНГ и Европой

- Поскольку Россия и страны СНГ не являются участниками СОТIF, то перевозки между ними и западноевропейскими странами в прямом международном железнодорожном сообщении невозможны. Поэтому они осуществляются с помощью 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 СОТIF . Это страны Восточной Европы: Чехия, Словакия , Польша, Венгрия , Румыния, которые участвуют как в СМГС, так и в СОТIF .

МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ

от 29 мая 2002 г. N 26

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ТИПОВЫХ СХЕМ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ, ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ГРУЗОВ, ТОВАРОВ И ЖИВОТНЫХ В МЕЖДУНАРОДНОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ СООБЩЕНИИ

Приказ Минтранса РФ от 09.02.2010 N 31

Об утверждении Типовой схемы организации пропуска через государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в железнодорожных пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации

- I. Общие положения
- II. Типовая схема организации пропуска грузового поезда, прибывающего на территорию Российской Федерации
- III. Типовая схема организации пропуска грузового поезда, отправляемого с территории Российской Федерации
- IV. Типовая схема организации пропуска через государственную границу Российской Федерации пассажирского поезда
- V. Пограничный контроль
- VI. Санитарно-карантинный контроль
- VII. Таможенный контроль
- VIII. Иммиграционный контроль
- IX. Ветеринарный контроль
- X. Фитосанитарный контроль

ПРИКАЗ
от 10 сентября 2007 г. N 458
ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ПОГРАНИЧНОГО РЕЖИМА